

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**  
**BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ**

**“Azərbaycanda nəqliyyat sahəsində istehsal proseslərinin  
modelləşdirilməsi”**

**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**Tacəddinov Rasim İlham oğlu**

**BAKI – 2019**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**  
**BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ**

**BMDM-in direktoru**  
**i.ü.f.d dos. Əhmədov Fariz Saleh oğlu**  
\_\_\_\_\_ **imza**  
“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ **2019-cu il**

**“Azərbaycanda nəqliyyat sahəsində istehsal proseslərinin  
modelləşdirilməsi”  
mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**İxtisasın şifri və adı: 060409 - Biznesin idarə edilməsi**

**İxtisaslaşma: Biznesin təşkili və idarəedilməsi**

**Qrup: 110**

**Magistrant**  
**Tacəddinov Rasim İlham oğlu**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Elmi Rəhbər**  
**i.ü.f.d., dos. Ağayev Səyyad İsaq oğlu**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Proqram Rəhbəri**  
**i.ü.f.d, b/m Şamxalova Samirə Oqtay qızı**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Kafedra Müdiri**  
**i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakişi oğlu**

\_\_\_\_\_ **imza**

**BAKI – 2019**



# MODELLING OF MANUFACTURING PROCESSES IN TRANSPORTATION SYSTEM OF AZERBAIJAN

## Summary

**The relevance of the research:** The transport sector plays an important role in the development of society, both in the economic sphere and in the modernization and improvement of people's living conditions, as well as the expansion of regional and global links between the state.

**Purpose and Objectives of the Study:** The aim of the research is to explore the transit potential of Azerbaijan in a globalized global economy, to assess its existing international position and to identify key areas for regulating the efficient use of transit potential.

**Research Methods:** Theoretical analysis, comparison, statistical and econometric methods were used in the research work.

**Research Information Database:** The statistical data will be used from 2010 to 2018 as the main information base of the research work. The official statistical data of the State Statistical Committee and other bodies will be used to conduct analytical analyzes and modeling.

**Research Restrictions:** The lack of information on recent years in the collection of scientific data has created restrictions for research.

**The results of the research:** Azerbaijan as a transit country requires full utilization of existing capacities, increasing competitiveness of the country's cargo carriers and development of transport services.

**Scientific-practical significance of the results:** The analysis and research provisions in the dissertation can be used as a theoretical research and scientific resource for the development of transit potential of Azerbaijan in the world, as well as the development and improvement of transport infrastructure and transit potential of Azerbaijan.

**Key words:** transport sector, passenger transportation, cargo transportation

## İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

<b>ABŞ</b>	Amerika Birləşmiş Ştatları
<b>Aİ</b>	Avropa İttifaqı
<b>CES</b>	Sabit əvəzetmə elastikliyi (Constant Elasticity of Substitution)
<b>CGE</b>	Hesablanmış ümumi bərabərlik (Computable general equilibrium)
<b>ISO</b>	Beynəlxalq Standartlaşdırma Təşkilatı (International Organization for Standardization)
<b>MDB</b>	Müstəqil Dövlətlər Birliyi
<b>QSC</b>	Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti
<b>SES</b>	Su Elektrik Stansiyası
<b>TRASEKA</b>	Avropa Qafqaz Asiya Nəqliyyat Dəhlizi (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)
<b>ÜDM</b>	Ümumi Daxili Məhsul

## MÜNDƏRİCAT

<b>GİRİŞ.....</b>	<b>7</b>
<b>I FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SİSTEMİ ..</b>	<b>10</b>
1.1. Müasir nəqliyyat sistemi: əsas göstəricilər və müqayisəli təhlillər .....	10
1.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun inkişaf tarixi .....	15
1.3. Nəqliyyat sistemi üzrə qanunvericilik siyasəti .....	21
<b>II FƏSİL. NƏQLİYYAT SEKTORUNDA YÜK VƏ SƏRNİŞİN DAŞINMASI DÖVRİYYƏSİ .....</b>	<b>24</b>
2.1. Nəqliyyat sektorunda yük daşınmalarının statistik mənzərəsi və makroiqtisadi əhəmiyyəti .....	24
2.2. Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasının modelləşdirilməsi .....	26
2.3. Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasının statistik mənzərəsi .....	32
<b>III FƏSİL. NƏQLİYYAT SEKTORUNUN İNKİŞAF MEYLLƏRİ .....</b>	<b>37</b>
3.1. Nəqliyyat sisteminin dayanıqlı inkişafı .....	37
3.2. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri .....	42
3.3. Nəqliyyat sektorunun strateji yol xəritəsində Strateji Hədəflər.....	46
<b>NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR .....</b>	<b>59</b>
<b>İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT .....</b>	<b>62</b>
<b>ƏLAVƏLƏR.....</b>	<b>65</b>
Cədvəllərin siyahısı.....	70
Şəkillərin siyahısı.....	70

## GİRİŞ

**Mövzunun aktuallığı:** 21-ci əsrdə, dünya iqtisadiyyatının dinamik inkişafında nəqliyyat sektoru sürətlə inkişaf etmiş, mühüm infrastruktur kimi yaranmış və bütövlükdə iqtisadiyyatın ən vacib mövzusu olmuşdur. Dünyadakı qloballaşmanın ən dinamik strukturlarından biri olan nəqliyyat sektoru müstəqillik qorunmasında mühüm amildir və integrasiya proseslərinin inkişafında böyük rol oynayır. Tranzit potensialının qiymətləndirilməsi və tranzit potensialının beynəlxalq mövqeyinin qiymətləndirilməsi, hazırda tranzit potensialının geosiyasi və geo-iqtisadi, texniki və iqtisadi cəhətdən qiymətləndirilməsi, Azərbaycanın tranzit potensialının və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üzrə tədqiqat işləri, Azərbaycanın iqtisadi maraqları və gələcək perspektivlərinə dair tranzit potensialının araşdırılması əməkdaşlığın həyata keçirilməsi üçün çox vacibdir. Nəqliyyat dəhlizlərinin beynəlxalq sistemində rəqabət və beynəlxalq nəqliyyat layihələrinin həyata keçirilməsi çox vacibdir. Bütün bunlar tədqiqat mövzusunun aktuallığını müəyyənləşdirmiş və tranzit potensialını düzgün istifadəsi üçün qarşısına əhəmiyyətli tələblər qoymuşdur.

Qlobal iqtisadiyyatda devalivasiya və neft qiymətlərində kəskin azalma dünya iqtisadiyyatında ciddi problemlərlə qarşılaşıb. Azərbaycanın dövlət başçısının həyata keçirdiyi siyasətin nəticəsi olaraq inkişafı ölkənin neft sektorunun inkişafı üçün şərait yaradır, buna görə də Azərbaycan Şimali-Cənub və Şərq-Qərbin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində rahat coğrafi yerləşmə və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və proqramları üçün potensiala malikdir. Təqaüd sisteminin gələcək perspektivləri, dayaqların təməl prinsiplərinin artırılmasıdır.

**Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi:** Azərbaycanın nəqliyyat sektorundakı çatışmazlıqlar tədqiqat işinin problemi kimi dəyərləndirilmişdir.

**Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri:** Dissertasiya işinin məqsədləri kimi nəqliyyat sektorunda inkişaf istiqamətlərinin təhlilini, nəqliyyat sahələri üzrə

dövriyyələrin strukturunu, nəqliyyatda istehsalın bir sıra makroiqtisadi göstəricilərlə əlaqəli şəkildə təsirinin öyrənilməsi və modelləşdirilməsi olacaq.

Bundan başqa qlobal iqtisadiyyatda Azərbaycanın tranzit potensialının xüsusiyyətlərini araşdırmaq, mövcud beynəlxalq mövqeyinin qiymətləndirilməsi və tranzit potensialının səmərəli istifadəsini tənzimləyən əsas istiqamətləri müəyyən etmək də məqsədlər arasına daxildir. Məqsədə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələr qarşıya qoyulmuşdur:

- Ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin təsdiqlənməsinin elmi nəzəri əsaslarını tədqiq etmək;
- Milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat sisteminin rolu və tranzit potensialının müəyyən edilməsi;
- Azərbaycanın tranzit potensialının təhlili və nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf prosesi;
- Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sistemində tranzit potensialının rolu əsaslandırılmışdır;
- Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və perspektivlərin tranzit potensialının artırılması.

**Tədqiqatın obyektı və predmeti:** Tədqiqatın obyektı kimi Azərbaycan nəqliyyat sektoru seçilmişdir.

Tədqiqatın predmeti Azərbaycanın tranzit potensialının və onun inkişaf xüsusiyyətlərinin mövqeyinin qiymətləndirilməsidir.

**Tədqiqat metodları:** Tədqiqat işində nəzəri təhlil, müqayisə, statistik və ekonometrik metodlardan istifadə olunmuşdur.

**Tədqiqatın informasiya bazası:** Tədqiqatın informasiya bazasını və işlənməsi üsulları mövzu ilə əlaqədar yerli və xarici nəzəri və metodik kitablar, tədqiqatçıların və mütəxəssislərin araşdırmaları, dövlət təşkilatı və idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də, Dövlət Statistika Komitəsi, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Azərbaycan Dəmir Yolları QSC və Azərbaycan Hava yollarının vəsaitləri, müxtəlif seminar və



konfransların sənədləri, araşdırma mövzusu üzrə internet qaynaqları meydana gətirmişdir.

**Tədqiqatın məhdudiyyətləri:** Azərbaycan nəqliyyat sahəsində ədəbiyyat çatışmazlığının olması tədqiqatın məhdudiyyətlərinə daxildir.

**Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyəti:** Dissertasiyada iştirak edən analiz və araşdırma hökmləri dünya ölkələrində Azərbaycanın tranzit imkanının tərəqqi xassələri, eləcə də Azərbaycanda nəqliyyat strukturunun və tranzit imkanının fəaliyyətinin tərəqqisi və genişləndirilməsi istiqamətində əlaqədar nəzəri araşdırma və elmi qaynaq olaraq istifadə edilə bilər.

**Dissertasiya işinin strukturu və həcmi:** Dissertasiya işi Giriş, üç Fəsil, Nəticə və təkliflər və İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir. Dissertasiya işinin ümumi həcmi 70 səhifədir.

# I FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SİSTEMİ

## 1.1. Müasir nəqliyyat sistemi: əsas göstəricilər və müqayisəli təhlillər

Nəqliyyat ölkənin ictimai həyatında milli iqtisadiyyatın harmonik fəaliyyətinin təşkili, hər hansı sahədə müdafiə gücünün gücləndirilməsi və əhalinin artan dinamikasını davamlı etmək məqsədilə vacib infrastruktur kimi əhəmiyyətli rola sahibdir. Nəqliyyat sahəsinin payı ÜDM-də, əlavə dəyərdə, ümumi mənfəətdə, xalis mənfəətdə, işçilərin sayında, orta aylıq əmək haqqı, əsas fond və kapital qoyuluşlarında nəzərə alınır. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması ilə nəqliyyat sahəsində başlanan fundamental islahatlar nəticəsində müsbət islahatlar aparılmış və nəqliyyat xidmətlərinin ÜDM-də payı ildən-ilə artmışdır. 2013-2017-ci illərdə əsas makro göstəricilərə baxdığımızda bu artımlara diqqət yetiririk ([www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az)):

**Cədvəl 1: Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər**

	2013	2014	2015	2016	2017
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	2 569	2 656	3 242	4 076	4 737
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	1 903	1 963	2 523	3 281	3 849
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	1 466	1 386	1 860	2 162	2 984
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	122,3	120,2	127,3	123,8	126,1
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	536	530	576	649	734
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	8 958	9 124	10 301	11 582	12 170
Əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	3 560	2 432	2 195	1 391	1 774

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/001\\_1.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/001_1.xls)

Yuxarıdakı cədvəldə də gördüyümüz kimi, nəqliyyat sektoru üzrə əlavə dəyər, ümumi mənfəət, xalis mənfəət 2016-2017-ci illər ərzində xeyli artmışdır. Bununla birlikdə 2016-cı ildə əsas kapitalla qoyulan investisiyalar 2015-ci ildən etibarən azalmağa başlamış və 2017-ci ildə 1 774 milyon manat olmuşdur.

Yuxarıda göstərilən makro göstəricilərə əlavə olaraq nəqliyyat həcminə, yük daşımalarına, sərnişin həcminə və sərnişin daşımalarına aid göstəricilər də təhlil edilir. Yükün həcmi maddi istehsal sahəsi olan nəqliyyatın əsas iqtisadi göstəricisi hesab olunur. Bu göstərici üzərindəki yükün miqdarı (ton) və məsafə (km-lə) təşkil edir. Yükün həcmi tonla hesablanır. Yük həcmi hesablayarkən, xalis çəki hesablanır. Yəni yükü daşıyan vasitələrin çəkisi nəzərə alınmır. Yükün çəkisi istehsalın strukturu və malların həcminə görə hava ilə təmin olunur. Bundan əlavə nəqliyyat və quru sahəsinin əmsalları nəzərə alınır. Yükün həcmi iqtisadi əhəmiyyəti statistika məlumatları ilə ifadə edilməsini tələb edir. Növbəti cədvəldə nəqliyyat və sərnişin daşınması sektorunda yük həcmi 2013-2017-ci illərdə əks olunmuşdur (www.stat.gov.az).

**Cədvəl 2: Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi, milyon ton-km**

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>94 946</b>	<b>97 631</b>	<b>96 846</b>	<b>94 772</b>	<b>95 736</b>
<b>Nəqliyyat sektoru</b>	90 887	93 531	92 776	90 768	92 002
Dəmir yolu	7 958	7 371	6 210	5 192	4 633
Dəniz	4 632	4 124	2 937	3 002	4 418
Hava	443	481	582	683	738
Boru kəməri	63 734	67 039	67 515	65 924	65 879
neft kəməri	59 274	62 030	62 511	60 907	60 616
qaz kəməri	4 460	5 009	5 004	5 017	5 263
Avtomobil	14 120	14 516	15 532	15 967	16 334
<b>Qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	4 059	4 100	4 070	4 004	3 734
Dəmir yolu	60	60	59	58	57
Neft kəməri	3 544	3 567	3 505	3 427	3 147
Avtomobil	455	473	506	519	530

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003\\_1-4.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003_1-4.xls)

Yuxarıdakı cədvəldə gördüyümüz kimi respublikamızın nəqliyyat sektoruna göstərdiyi diqqət və qayğı nəticəsində son illər bu sahədə xeyli inkişaf nəzərə çarpmaqdadır. Bəhs etdiyimiz inkişaf özünü yük daşımalarında da göstərmişdir. Belə ki, 2016-2017-ci illərdə nəqliyyatın əsas daşıma qollarından biri olan hava daşınmasındakı hərəkətliliyin artması nəzərə çarpacaq dərəcədədir. Bundan başqa, 2013-cü ildə 14 120 milyon ton olan avtomobil daşınması 2017-ci ildə 16 334-ə

kimi artmışdır. Dəmir yolu və dəniz daşınmasının isə son illərdə göstəricilərinin aşağı düşməsi ilə müşahidə edilir.

Beynəlxalq nəqliyyat ölkələr arasından sərnişin daşınması, yeyinti, geyim, eləcə də müxtəlif sənaye məhsullarının daşınmasını nəzərdə tutan ticari prosesdir. Bütün bunlara görə beynəlxalq nəqliyyat bütün dövlətlərin iqtisadi tərəqqisində olduqca vacib rola sahibdir. Nəqliyyat xidmətlərinin həcmindəki dəyişikliklər ÜDM-in yaradılmasında mühüm rol oynayır.

**Cədvəl 3: Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat**

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>3 508 772</b>	<b>3 678 120</b>	<b>4 005 562</b>	<b>4 780 684</b>	<b>5 549 692</b>
Dəmir yolu	223 315	236 303	232 077	262 435	200 879
Dəniz	97 901	102 339	93 990	160 096	179 725
Hava	779 843	837 820	828 058	1 053 949	1 647 341
Boru kəməri	1 448 865	1 439 109	1 679 770	2 047 004	2 203 546
neft kəməri	1 249 234	1 195 644	1 325 903	1 515 830	1 599 097
qaz kəməri	199 631	243 465	353 867	531 174	604 449
Avtomobil	916 044	1 020 030	1 128 662	1 214 938	1 273 879
Tramvay	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-
Metro	42 804	42 519	43 005	42 262	44 322

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/006\\_1-3.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/006_1-3.xls)

Cədvələ əsasən nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmalarından əldə edilən gəlirləri təhlil edə bilərik. Gördüyümüz kimi cəmi gəlirlər 2013-2017-ci illərdə ilbəl artmışdır. Həmçinin gördüyümüz kimi qeyd olunan artım əsasən hava nəqliyyat sektorunda hiss olunur, beləki, 2013-cü ildə 779 843 min manat olan hava daşınmasının gəlirləri, 2017-ci ildə 1 647 341 min manat olmuşdur. Bununla da deyə bilərik ki, nisbətən yeni daşıma sferası sayılan hava daşınmalarını inkişaf etdirmək gələcəkdə nəqliyyat sektorunda az xərclə daha çox gəlir əldə etməyə zəmin yarada bilər (www.stat.gov.az).

Sərnişin daşınması zamanı əldə edilən gəlirlər fərqli nəqliyyat vasitələrinin işlədilməsi sayəsində, sərnişinin nəqliyyat təşkilatlarına ödədiyi gediş haqqları hesabına yaranır. Bu, müştəri ilə nəqliyyat vasitələri arasındakı müqavilənin

nəticəsidir. Ümumi sərnişin daşınmasının həcmi sərnişin dövriyyəsini təşkil edir. Bu göstərici 1 km məsafədə olan sərnişinlərin sayı ilə ölçülür. Bu göstərici sayəsində sərnişin daşınmasında daha tez-tez istifadə olunan nəqliyyat vasitələri müəyyənləşdirilir. Göstərici hesablanarkən yüklənmiş yükün miqdarı nəzərə alınmır.

**Cədvəl 4: Nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi, əvvəlki ilə nisbətən %-lə**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>106,3</b>	<b>109,0</b>	<b>109,6</b>	<b>108,9</b>	<b>105,9</b>	<b>104,2</b>	<b>102,4</b>	<b>108,6</b>
Dəmir yolu	89,6	72,0	89,5	103,0	100,5	80,9	90,5	104,2
Dəniz	100,0	175,0	85,7	83,3	100,0	60,0	30,0	88,9
Hava	108,4	130,6	117,6	104,2	113,1	114,4	106,3	157,8
Tramvay	-	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-	-	-
Metro	94,5	100,8	107,2	113,1	106,4	103,0	98,0	105,2
Avtomobil	108,8	109,8	109,7	109,2	105,1	103,6	102,5	101,9
Avtobus	108,7	109,7	109,6	109,1	105,0	103,5	102,5	101,8
Taksi	110,1	111,7	111,3	111,1	106,5	105,7	103,1	103,0

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,

[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/005\\_1.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/005_1.xls)

Cədvəldən gördüyümüz kimi, nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi 2013-cü illə nisbətdə 2017-ci ildə artmışdır. Sözügedən artım dəmir yolu, hava və metro istiqamətlərində daha çox hiss olunur. Belə ki, 2010-cu ildə 89,6% olan dəmir yolu dövriyyəsi 2017-ci ildə 104,2%, 2010-cu ildə 108,4% olan hava sərnişin daşınması 2017-ci ildə 157,8%, 2010-cu ildə 94,5% olan metro sərnişin daşınması 2017-ci ildə 105,2% olmuşdur.

İqtisadiyyatımızın digər sahələrindəki kimi nəqliyyat sektoru da sağlam rəqabət və azad sahibkarlığın tərəqqisi üçün formaaşdırılır. Prezidentimizin sözlərinə görə, “Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb edilən digər fəaliyyət növləri və onları verən təşkilatların siyahısı” (04.10.1997) barəsində verdiyi fərmanda lisenziya tələb olunan nəqliyyat formalarından başqa hamısında qanunvericiliyə əsasən qeyri-dövlət təşkilatlarının yaradılmasına icazə verilir. Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik sayını əks etdirən cədvəl əlavələrdə göstərilmişdir (Əlavə 1).

Cədvəldən də gördüyümüz kimi, nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin sayı 2013-cü illə nisbətə 2017-ci ildə artmışdır. Sözügedən artım özünü daha çox metro, avtomobil, avtobus, hava, yükdaşıma, poçt fəaliyyəti, yardımçı nəqliyyat fəaliyyətində biruzə verir. Belə ki, 2013-cü ildə 4860 olan metro çalışanlarının sayı, 2017-ci ildə 4921 nəfər, 2013-cü ildə 18 467 olan avtomobil sektorunda çalışan insanların sayı, 2017-ci ildə 22401, 2013-cü ildə 8278 olan avtobus işçilərinin sayı 2017-ci ildə 10089 nəfər, 2013-cü ildə 11029 nəfər olan hava işçilərinin sayı 2017-ci ildə 12409 nəfər olmuşdur (www.stat.gov.az).

Azad sahibkarlığı dəstəkləyən qanunvericilik tədbirləri ilə yanaşı sahibkarlıq və illik inkişaf üçün uyğun mühitin inkişafı nəticəsində iqtisadiyyatın bütün sahələrində sərmayə qoyuluşlarının əhəmiyyətli dərəcədə artdığını müşahidə etmişik. Bu artımın nəqliyyat sektorunda görülməsi mümkündür. Bunu aşağıdakı cədvəldə izləmək mümkündür:

**Cədvəl 6: Nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	3 559,7	2 432,4	2 195,3	1 391,0	1 774,3
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	677,3	416,2	553,1	345,8	127,1
Dəmir yolu nəqliyyatı	5,9	4,3	1,6	1,9	2,1
Digər quruyol nəqliyyatı	453,1	358,2	237,6	194,1	38,5
Boru kəməri	218,3	53,7	313,9	149,8	86,5
Su nəqliyyatı	9,7	142,6	112,7	53,1	112,2
Hava nəqliyyatı	281,9	82,2	397,2	10,2	402,2
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	2 590,8	1 791,4	1 132,3	981,9	1 132,8

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/010\\_1-2.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/010_1-2.xls)

Cədvəldən müşahidə edirik ki, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar 2013-cü ildən bəri əsasən azalmışdır. Belə ki, statistik nəticələrə əsasən hazırladığımız cədvəldə hava və su nəqliyyatından başqa digər bütün istiqamətlərə investisiya qoyuluşlarının azalması diqqət çəkir. Buradan görünür ki, son illərdə əsasən daha cavan və yeni texnologiyaların istifadəsi investisiya qoyuluşlarını özünə cəlb edir. Bunun nəticəsidir ki, 2013-cü ildə 9,7 milyon manat olan su

nəqliyyatına yatırılan investisiyalar, 2017-ci ildə 112,2 milyon manat, 2013-cü ildə 281,9 milyon manat hava nəqliyyatına isə 2017-ci ildə 402,2 milyon manat investisiya yatırılmışdır. Qəbul edilən dövlət proqramlarında əks olunmuş dövlət tədbirlərinin həyata keçirilməsi sahənin inkişafına müsbət təsir göstərəcəkdir.

## **1.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun inkişaf tarixi**

XX əsrdə planetin iqtisadiyyatında mütərəqqi dəyişikliklərin əsas istiqaməti dinamik təkmilləşmə olmuşdur. Keçən əsrdə güclü şəkildə yaradılan istiqamətlərdən biri nəqliyyat vasitələrinin bir seqmenti idi. Bu dövrdə biz əminliklə deyə bilərik ki, avtomobil zonası onun yaxşılaşdırılması və yaşayış vasitələrinin daxil edilməsinə görə bütün əsrlərə bərabər yol qət etmişdir.

Nəqliyyat vasitələri şöbəsinin mühüm bünövrə kimi yaradılması işi başa çatdırılmış və onun təkmilləşdirilməsinə uyğun olaraq mütərəqqi dəyişikliklər edilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, bütövlükdə iqtisadiyyatın inkişafının mühüm amillərindən biri nəqliyyat sektorunun yaxşılaşdırılmasıdır. 21-ci əsrdə su nəqliyyatının və dəniz yolunun istifadəsinin genişlənməsi yeni ərazilər ilə səciyyələnsə də, XX əsrdə yeni nəqliyyat zonalarının abadlaşdırılması və iqtisadiyyatın bu sahəsinin sürətli inkişafı tamamilə unikal sahələrdir. Avtomobil getdikcə daha çox pul, ixtisaslaşmış və iş əmlakına çevrildi. Dünyada yaradılan bölmələrdə nəqliyyat vasitələrinin ayrılması muxtariyyətin sığortalanmasında mühüm amildir. Şərq və Qərb kəsişmələrində müstəsna quru və geosiyasi vəziyyətə malik olan Azərbaycan dünya iqtisadiyyatının nəqliyyat məkanında baş verən prosedurlardan kənar qalıb. XIX əsrdə Bakı-Tbilisi, Şimal-Cənub dəmir yolunun təkmilləşdirilməsi və neft biznesinin inkişafı genişləndi (Məmmədov.Z.S., 2002).

XIX əsrin sonu, XX əsrin əvvəllərində gəlirli dövlətlərin dünya iqtisadiyyatının təkmilləşdirilməsinə təsiri tədricən özünü biruzə verməyə başladı. Sənayeləşmənin sürətli inkişafı, xüsusilə də İngiltərə, Fransa, Almaniya, İtaliya və digər ölkələrdə monetar şəkildə yaradılmış Avropa ölkələrində, yeni mexaniki dövrün tələblərinə uyğun olaraq dövlətlərarası maliyyə münasibətləri əsasında

əhəmiyyətli bir iş görən keçmiş nəqliyyatın inkişafını tələb etdi. XX əsrdə avtomobil sahəsi müxtəlif maliyyə elementləri ilə yanaşı, dünya iqtisadiyyatının inkişafında əhəmiyyətli yer tutmurdu.

Dövlətlərarası pul münasibətlərinin yaxşılaşdırılması üçün əhəmiyyətli işləri öz üzərinə götürən nəqliyyat sektorunun beynəlxalq münasibətlərə, eləcə də ölkəmizdəki maliyyə sektoruna güclü təsir edir. Dəniz nəqliyyatından istifadə etmək və qısa bir müddət ərzində dəniz səfərlərinə başlamağı təmin etmək üçün limanların yaradılması əsas maraqlardandır.

XX əsrin sonlarında dünya ölkələrində əvvəlki qarışıq nəqliyyat sistemi yenidən qurulmağı və inkişafı tələb edirdi. İyirminci əsrin sonlarına doğru dəniz nəqliyyatı öz inkişaf dövründə olduğunu sübut etdi. Belə ki, ölkələr arası ticarət əlaqələrində dəniz nəqliyyatı da məhz bu dövrdən etibarən geniş vüsət aldı. 2000-ci ildə dünya ölkələri üzrə bütün ifrat yüklənmələrin 16%-i dəmir yolunun, 62%-i okean nəqliyyatının, 8%-i avtomobil nəqliyyatının, 11%-i boru kəmərinin, 3%-i daxili boru kəmərlərinin payına düşürdü (Məmmədov.Z.S., 2002).

Dünya nəqliyyatın tərəqqisi yalnız yük və sərnişin daşınması əməliyyatları yerinə yetirir ki, buda əhalinin böyük hissəsinin işlə təmin olunmasına, quru və su sahələrində olan zəngin təbii ehtiyatların istehsal dinamikasına cəlb edilməsində, əhalinin yaşayış sahəsi üzrə yerləşməsində, şəhər, qəsəbə və kəndlərin formalaşmasında əhəmiyyətli sənaye və nəqliyyat qovşaqlarının, limanların tərəqqisində vacib iqtisadi önəmə sahibdir.

XXI əsrin əvvəllərində sadaladığımız sahələrin daha qlobal xüsusiyyət alması və nəqliyyatın dünya dövlətlərinin iqtisadi tərəqqisində vacibliyyət kəsb etdiyini diqqətə alıb, yeni ehtiyaclar baxımından araşdırma və tədqiq olunması olduqca əhəmiyyətlidir.

Dünyanın nəqliyyat yolları və nəqliyyat vasitələri, bir qayda olaraq, beynəlxalq nəqliyyat adlanan dünya nəqliyyat strukturunu təşkil edir. Universal nəqliyyat XX əsrdə ortaya çıxdı. Bu çərçivədə yaradılan millətlər və ayrı-ayrı yerlər üçün nəqliyyat vasitələrinin qurulması xüsusilə vacibdir. Şimali Amerikanın nəqliyyat qurğusu daha yüksək səviyyədə yaradılıb. Bu sahə dünya nəqliyyat



kurslarının 30%-ni təşkil edir. Bu göstərici nəqliyyat vasitələrində və boru kəmərlərində daha yüksəkdir. Şimali Amerika yüklərin daşınmasının bütün istiqamətlərində birinci yeri tutur. Avropa Şimali Amerikadan daşınması baxımından geridə qalır, lakin küçələrin çox olması səbəbindən onu xeyli geridə qoyur (Əliyev E.Ə. , 2008, s.56).

MDB ölkələri dünya avtomobil xətlərinin 10%-ni təşkil edir. İstənilən halda MDB daşınan faydalı yükün həcminə görə öndədir. Son zamanlar dünya nəqliyyatının strukturunda əhəmiyyətli keyfiyyət dəyişiklikləri baş vermişdir. Doğrudan da, dəmir yolları genişlənməmişdir. Malların daşınması və daşınma üsulları getdikcə inkişaf etdirilir və onlara nəzarət edərək keçid azadlığı proseduru təşkil edir:

- a) dəniz gəmilərinə gömrük nəzarəti;
- b) çay gəmilərinin gömrük yoxlanışı;
- c) dəmir yolu nəqliyyat sistemi üçün gömrük yoxlanışı;
- d) hava gəmilərinin gömrük yoxlanışı;
- e) avtomobil nəqliyyatına gömrük nəzarət.

Nəqliyyat vasitələri bölməsi hər bir ölkə daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat seqmentlərinin birgə hərəkətini təklif edir. Nəqliyyat sahəsində vəziyyətin yaxşılaşdırılması müasir şəraitdə dünya ölkələrinin qarşılaşdığı əhəmiyyətli problemlərlə bağlıdır. İdeal nəqliyyat zonalarının yaxşılaşdırılması ölkələrin iqtisadiyyatına müsbət təsir göstərir, eyni zamanda yeraltı və yerüstü ümumi ehtiyatların əldəvolunması, daşınması üçün geniş imkanlar yaradır.

Azərbaycan zəngin maliyyə ehtiyatına malik olmalıdır ki, səmərəli nəqliyyat strukturuna malik olsun və onu dünya iqtisadiyyatına daxil etsin. Qeyd alınmış neft sənayesinin yaxşılaşdırılmasına gəldikdə isə, dəmir yolu digər nəqliyyat hissələrinə nisbətən daha sürətlə artmışdır. 18 yanvar 1883-cü ildə Sabunçu-Suraxanı neft yataqları arasında olan dəmir yolu arasındakı məsafə 20 km olmuşdur.

Çar Rusiyası Azərbaycan neftinin Rusiya bazarlarına nəqli üçün Tbilisi-Ağstafa-Bakı dəmir yolunun inkişafına göstəriş vermişdi. 1883-cü ildə Ağstafa-

Bakı dəmir yolu istismara verilmişdir. Bu yolun uzunluğu 500 kilometrdir. Azərbaycana bu dəmir yolu ilə nəql edilən neftin çox hissəsi Rusiyaya daşınırdı. 1900-cü ildə Rusiya neftinin 95%-i Abşeron tərəfindən qarşılıb.

XX əsrin əvvəllərindən başlayaraq Bakı-Ağstafa dəmir yolu, vasitəsilə bir çox bölgələrimizdən mal-qara müxtəlif ölkələrə göndərilmişdir. Bununla birlikdə, Azərbaycan Rusiyadan alıcılar üçün ani teksturalar və digər məhsullar idxal edirdi. Gün ərzində Bakı-Ağstafa dəmir yolu ilə Rusiya bazarına 20 ədəd yükləyici qabiliyyəti 50-60 ton olan iki və dörd oxlu vaqon ilə yük qatarı göndərilib. 1901-ci ildə uzunluğu 211 km olan Bakı-Dərbənd dəmir yolunun tikintisi başa çatdırılmışdır.

Bununla yanaşı, ölkənin qərb rayonları ilə maliyyə münasibətlərinin yaxşılaşdırılması üçün Ələt-Mincivan-Culfa dəmir yolunun tikintisi planlaşdırılır. 1936-cı ildə 39 km uzunluğunda Mincivan-Culfa dəmir yolunun tikintisi başa çatıb istifadəyə verildi. Böyük Vətən müharibəsi illərində Ələt-Mincivan-Culfa dəmir yolu istifadə olunurdu. (445 km). 1939-cu ildə tikintisinə başlanılan Osmanlı-Astara dəmir yolunun (125 km) tikintisi 1941-ci ildə başa çatdırılmışdır. Sözügedən dəmir yolundan 35 km uzunluğu olan Salyan-Neftçalaya qədər dəmir yolu çəkildi. 1934-cü ildə 22 km olan Gəncə-Aşıqlı koordinasiya dəmir yolu istifadəyə verildi.

Mingəçevir-Yevlax (19 km) boyu Mingəçevir SES koordinasiya dəmir yolundan çəkilmişdir. 1963-65-ci illərdə Yevlax-Bərdə-Ağdam dəmir yolu 1978-ci ildə Xankəndiyə qədər (105 km) çəkilmişdir. 1985-ci ildə Yevlax-Şəki-Balakən dəmir yolu (162 km) tamamlanmışdır. 2000-ci ilin məlumatında göstərildiyi kimi, bütün dəmir yolunun ümumi uzunluğu 2 100 kilometrdir. Həmin yolun 68%-i dəmir yolunun hərəkət hissəsindən, 32% köməkçi dəmir yolundan ibarətdir. Respublikada fəaliyyət göstərən dəmir yolunun 54 faizi sıx küçələrdən ibarətdir.

Respublikanın yaxşı topoqrafik zonası, digər nəqliyyat zonaları kimi, hava nəqliyyatının yaxşılaşdırılmasına təsir göstərmişdir. Azərbaycan ərazisində olan ilk təyyarə 1918-ci ildə hərbi fəaliyyət üçün nəzərdə tutulmuşdu. Hava nəqliyyatının uçuş vaxtı "Cənubi Qafqaz" Respublikasının təsis edilməsindən sonra başlanmışdır

və 8 yanvar 1924-cü ildə Bakı ilə Tbilisi arasında poçt-sərnişin daşınması həyata keçirilmişdir. 1931-ci ildə Bakıda əsas yeni aviasiya terminalının tikintisinə başlanmış, 1933-cü ildə isə Yevlaxda ikinci hərbi aviasiya terminalı başa çatdırılmışdır. 1937-ci ildə Bakı-Moskva aviaşirkəti muxtar şəkildə istifadəyə verilmişdir. Göstərilən təyyarədə 15 səyyah iki yolla ardıcıl olaraq hərəkət etdi. Hava nəqliyyatı İkinci Dünya müharibəsindən əvvəl səyyahların və poçtların daşınması ilə yanaşı, tibbi yardım məqsədi ilə istifadə edilmişdir.

Son zamanlar Tu-154, Tu-134B, K-10, Boeing təyyarələrinin istifadəsi əsasən milli səviyyədə sərnişin və hava nəqliyyatı məhsulları daşınmasında istifadə olunur. Baxmayaraq ki, sərnişin daşınması və hava nəqliyyatı ilə bağlı yüklərin daşınmasında bir neçə məsələ var, sərnişin daşımalarının həcmi son 15-20 il ərzində dəfələrlə, yük daşımalarının həcmi isə bir neçə dəfədən çox artmışdır. Son bir ilin məlumatına görə, hava nəqliyyatı ilə daşınan bütün sərnişinlərin 9,2%-i respublikanın daxili rayonları arasında, 90,8%-i isə respublikanın hüdudlarından kənara daşınıb. Hava nəqliyyatı ilə respublikadan müxtəlif ölkələrə göndərilən səyahətçilərin statistikasından görüldüyü kimi 52%, ölkəyə gələnlərin sayı 48% təşkil etmişdir. (Əliyev E.Ə. , 2008).

Ölkəmizə başqa ölkələrdən tez xarab olan məhsulların daşınması məqsədə uyğun şəkildə qəbul olunur.

Eləki Bakı şəhərindən Xabarovskiyə (Rusiyanın ən ucqar şəhəri hesab olunur) bir başa sürətlə gedən qatarla 151 saata gedilirsə, təyyarə eyni məsafəni 15 saata, Alma-Ata şəhərinə qatarla 70, təyyarə ilə 7 saata, Daşkəndə qatarla 59, təyyarə ilə 7 saata çata biləcəyimizi nəzərə alsaq, təyyarə ilə olan vaxt qənaətini açıq aşkar görə bilərik. Beləcə Azərbaycanın imkanlarına əsasən, hava nəqliyyatı ilə sərnişin və kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması 3 istiqamətdə inkişaf etmişdir.

- 1) Respublikanın daxili iqtisadi zonaları ilə;
- 2) MDB üzvü olan dövlətlərin şəhərləri və bölgələri ilə;
- 3) Ümumdünya əlaqələri

Nəqliyyat sektoru Azərbaycanın dünya iqtisadiyyatına tanıtılması istiqamətində əhəmiyyətli işləri nəzərdə tutur. Nəqliyyat yaxın zamanadək yalnız yaxın ölkələrə qısa məsafələrdə avtomobil nəqliyyatı üçün təklif olunub, lakin son zamanlar dünyanın bir çox ölkələrində avtomobil nəqliyyatının xüsusi maliyyə vəziyyətinin yaxşılaşdırılması və 30 ton yük həcminə qədər avtomobillərin generasiyası nəticəsində avtomobil nəqliyyatından istifadə üçün geniş sahə olub.

Qlobal standartlara uyğun olaraq yolların vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına xüsusi diqqət yetirilir. Azərbaycan dünya maliyyə münasibətlərinin, eləcə də yerli yük və səyyahların nəqlində əhəmiyyətli işlər görüblər. O vaxta qədər Azərbaycan sahəsində avtomobil yollarının ixtisaslaşdırılmış tənzimləyicilərin dünya istiqamətlərini təmin etmədi. İstənilən halda, Azərbaycanın beynəlxalq sferaya girişinə gəldikdə, küçələrin bir hissəsi dünya göstəricilərinə uyğun olaraq yoxlanılıb və tələb olunan nəzarət göstəricilərinə düzəlişlər edilib. Cari ilin məlumatında göstərildiyi kimi, elan edilmiş sürətli yolların 18,5 faizi bərk, 20 faizi qrun, 46,7 faizi qaya, 14,8 faizi isə yeraltı yollardan ibarətdir.

Azərbaycanın Avrasiya ölkələri ilə münasibətlər yaratması yük axınları ilə yanaşı, nəqliyyatda faydalı yük axınlarının sürətlə təkmilləşdirilməsi üçün mühüm amildir. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən nəqliyyat sektorları milli və ətraf sektorlara bölünüb və onların strukturu da bunu göstərir.

Yaxın gələcəkdə ölkə nəqliyyatının inkişafına xüsusi diqqət ayrılacağı planlaşdırılır. Məsələn, köhnə "İpək Yolu" nun bərpası Azərbaycanda nəqliyyat küçələrinin, o cümlədən Avropa-Qafqaz-Asiya avtomobil sahələrinin tam rekultivasiyasını tələb edir. Yaxın küçələr ölkə regionunda fəaliyyət göstərən yolların ümumi sayının 64%-ni təşkil edir. Ümumi daxili əhəmiyyətli əsas küçələr ölkə ərazisində 16,6 min km təşkil edir. Bir il əvvəlki məlumatlar göstərdi ki, əsas küçələrin 9,8%-i beton, 19%-i qara örtük, 44,6%-i daş, 26,6%-i qrun küçələridir.

Avtomobil nəqliyyatının əhəmiyyətli hissələrindən biri də yüklərin və sərnişinlərin daşınmasıdır. Son vaxtlar respublika daxilində daşınan bütün faydalı yüklərin 47%-i və sərnişinlərin 84%-i avtomobil nəqliyyatı bölməsindədir. Son zamanlar avtomobil nəqliyyatı təkcə Azərbaycanın yaşayış rayonları ilə deyil, həm

də MDB ölkələri və bəzi ucqar ölkələrlə sərnişin və yük daşımalarının təşkilində geniş əlaqələr yaradıb (A.Süleymanlı, , 2005).

### **1.3. Nəqliyyat sistemi üzrə qanunvericilik siyasəti**

Hər şeydən əvvəl, nəqliyyat hüququ ilə nəqliyyat qanunvericiliyi arasındakı əlaqəyə aydınlıq gətirməyə çalışaq. «Nəqliyyat hüququ" və "nəqliyyat qanunvericiliyi" kimi iki anlayış eyni mənalı anlayışlar olaraq qəbul edilmir. Onlar ilk baxışda bir-birinə bənzər olsa da, eyni mənanı kəsb etmirlər. Hüquq nəzəriyyəsində və təcrübəsində də bu iki anlayış eyni mənalı anlayışlar kimi qəbul olunmur. Fəlsəfi baxımdan, nəqliyyat hüququ ilə nəqliyyat qanunvericiliyi arasındakı əlaqə mahiyyət və hadisə arasındakı əlaqə kimidir. Belə ki, əgər nəqliyyat hüququ mahiyyətdirsə, nəqliyyat qanunvericiliyi hadisədir. Hadisə mahiyyətin təzahür etdiyi və ifadə edildiyi xarici şəkildir.

Nəqliyyat hüququ əmlak-dəyər xarakterli nəqliyyat əlaqələrini təşkil mədəni hüquq normalarından meydana gəlir. Bu normalar qanunlarda və qanun qüvvəli normativ aktlarda (Prezident fərmanlarına, Nazirlər Kabinetinin qərarlarında və ayrı-ayrı normativ aktlarda) zahiri şəkildə ifadə edilirlər. Onlar bu normaların obyektiv (maddi) forması olaraq çıxış edirlər. Beləcə, sözü gedən normaların görünüşcə ifadə edildiyi ayrı qanunların, qanun qüvvəli aktların və digər normativ hüquqi aktlar məcmusu nəqliyyat qanununu yaradır (Məmmədov.Z.S., 2002).

Daşınma qanunvericiliyinə gəldikdə, ictimai əlaqələrin tənzimlənməsinə dair qanunları və digər normativ hüquqi qaydalarla bağlı olduğu aydın olur. Yəni, nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat əlaqələrini tənzimləyən nizamlayıcı tədbirlər qrupudur. Hətta aydındır ki, iki mülki şəxsiyyət, məsələn, qanunvericiliyə qoşulma və yol hərəkəti hüququ bir-birinə sıx bağlıdır. Bu hüququ qanun normalarının bir formasıdır. Qanun nəqliyyat normativ sisteminin ilk elementi kimi qəbul olunur.

Nəqliyyat qanunvericiliyi normativ qaydalardır. Burada, nəqliyyat qanunvericiliyi sektorunun ilk elementi olaraq, qanun norması deyil, normativ akt əsas rol oynayır. Nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququ qaynaqlarından biridir. Yəni, nəqliyyat hüququnun resursları nəqliyyat qanunvericiliyi ilə

məhdudlaşmır. Çünki nəqliyyatın əsas mənbəyi nəqliyyat hüququ olan normativ hüquqi qaydalar çərçivəsindədir. Beləliklə, beynəlxalq konvensiyalardan və qanuni gömrüklərdən ibarət olan digər nəqliyyat vasitələrindən istifadə imkanları var.

Beləcə nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun bütün növlərini deyil, onun yalnız normativ hüquqi aktlar adlı növünü, yəni hissəsini ehtiva etməkdədir. Bu deməkdir ki, nəqliyyat hüququnun, beynəlxalq razılaşmalar kimi növləri nəqliyyat qanunvericiliyi kateqoriyasında etibarlı deyil. Bu, nəqliyyat qanununu nəqliyyat hüququndan ayıran başlıca amillərdən biridir. Əgər nəqliyyat hüququ, yuxarıda göstərdiyimiz kimi, hüquq normalarının sistemi və birləşməsidirsə, nəqliyyat qanunvericiliyi də nəqliyyat hüquq normalarının öz rəsmi ifadəsini tapdığı normativ hüquqi aktlar məcmusudur.

Dediklərimiz belə bir imkanı verir ki, «nəqliyyat hüququ» və «nəqliyyat qanunvericiliyi» kimi iki fenomen ident (eynimənalı) və eyni mənşəli hadisələr deyil. Nəqliyyat qanununu nəqliyyat hüququndan ayıran təməl və əsas məqam budur ki, o, mürəkkəb və qarışıq xarakterə malikdir. Bu deməkdir ki, nəqliyyat qanunvericiliyinə daxil bir çox normativ qaydaların özündə, eyni zamanda, həm də müxtəlif hüquq sahələrinin (məsələn, konstitusiyaya hüququnun, inzibati hüququn, maliyyə hüququnun, ətraf haqqının və s.) normalarını təmsil edir. Məsələn, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanunu, «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanunu, Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində və digər standart aktlarda mülki hüquq normalarından əlavə inzibati, maliyyə və digər hüquq sahələrinin normalarına rast gəlirik. Demək ki, hər hansı bir tənzimləyici hərəkətdə qanuni təbiətinə görə bir-birindən fərqli vətəndaş, cinayət, konstitusiyaya, ekoloji, inzibati və digər hüquqi qaydalar ola bilər (Əliyev E.Ə., 2008).

Bu səbəblə həmin davranış həm vətəndaş qanunvericiliyinə, həm də maliyyə qanunvericiliyinə, inzibati qanunvericiliyə və sairə tətbiq edilə bilər. Əslində, normativ məhkəmə hərəkətini qəbul edərkən səlahiyyətli orqana aid olan əhəmiyyətli fərq müəyyən edilmiş hüquq normasının hüquqi statusuna sahib deyil. Həm vətəndaş qanunu qaydaları, həm də inzibati, maliyyə, ətraf mühit və sair kimi

başə düşülür. Bu, yuxarıda göstərilədiyi kimi, nəqliyyat qanunvericiliyinin kompleks bir xarakterə malik olduğunu göstərir. Qanunvericilik kimi, nəqliyyat qanunvericiliyi də müəyyən bir funksiyanı (vəzifəni) yerinə yetirir. Onun iki əsas funksiyası aşağıdakılardır:

- Redaktə funksiyası;
- Qoruma funksiyası.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin tənzimlənməsinin mahiyyəti nəqliyyatın hüquqi vəziyyətini müəyyənləşdirir və nəqliyyat əlaqələrini tənzimləyir. Nəqliyyat qanunvericiliyinin qorunması funksiyasının mahiyyəti, nəqliyyat hüququ və qanunla qorunan mənafelərində öz hüquqlarını müdafiə edir.

## II FƏSİL. NƏQLİYYAT SEKTORUNDA YÜK VƏ SƏRNIŞIN DAŞINMASI DÖVRIYYƏSİ

### 2.1. Nəqliyyat sektorunda yük daşınmalarının statistik mənzərəsi və makroiqtisadi əhəmiyyəti

Hər bir sahənin müntəzəm maliyyə təsirlərinin həllində və bu vəziyyətdə aktivlərin bu zəmində istifadə elementlərinə cəlb edilməsində dünya millətlərinin pul hərəkətində faydalı qüvvələrinin əvəzsiz rolu var. Bundan görüldüyü kimi, XIX əsrin sonu və XX əsrin əvvəlləri ilə mənfəətli dövlətlərin təsiri tədricən konsentrasiya olunmaqdadır. Avropada və eyni zamanda, dünyanın əsas ölkələrində sənayenin inkişafı nəqliyyatı yeni müasir dövrün şərtlərinə uyğun olaraq global pul münasibətlərinin yaxşılaşmasına gətirib çıxardı.

Dövlətlərarası maliyyə münasibətlərinin yaxşılaşdırılması üçün əhəmiyyətli işlər görmüş dəniz, avtomobil, dəmir yolu, boru kəməri və hava nəqliyyat növlərinin inkişaf dövrü başlanmışdır. Beləliklə, güclü avtomobil nəqliyyatı daha çox diqqət çəkdi. Bu məqsədlə, Aralıq dənizi və Hind okeanı ölkələri arasında qısa bir bölünmə yolu ilə məhsulların nəqlini təmin edən Süveyş kanalı, Şimali Amerikanı qısa bir bölünmə zamanı Mərkəzi və Cənubi Amerika ilə birləşdirən Xəzər dənizi hövzəsi olan Panama kanalı, digər bir millətlə münasibətdə Volqa-Don kanalının təmin edən bu ölkələrin pul cəhətdən yaxşılaşmasına təsir göstərir (Əliyev E.Ə. , 2002, s. 26).

İqtisadi rayonlar üzrə əsasən əhali tərəfindən dəmir yolu nəqliyyatının istifadəsində kəskin fərq yoxdur. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, 2000-ci birinci rübündə Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin (ARDNŞ) qaz nəqlinin həcmi 2000-ci ildə Azərbaycanda yük daşımalarının 18,4%-ni təşkil edib.

Respublikanın digər nəqliyyat əraziləri kimi, yaxşı geoloji quruluşu da hava nəqliyyatının inkişafına təsir göstərmişdir.



Azərbaycan dünyanın 140 ölkəsi ilə maliyyə və siyasi münasibətlər yaratmışdır. Qeyd olunub ki, nəqliyyat vasitələrinin, o cümlədən nəqliyyat vasitələri bu münasibətlərin qurulmasında müstəsna işlərə malikdirlər.

Ümumilikdə, dövlətlərin 24,7%-i Asiyada, 45%-i Amerikada, 18,4%-i Avropada, 9,1%-i MDB-də, 0,6%-i Baltikyanı ölkələrdə, 2,2%-i Afrika, Avstraliya və Okeaniyada yerləşir. Məlumatlarda göstəriləyi kimi, planetin bütün xarici magistrallarının 72%-i torpağın üstündə olan yolları, 38%-i isə yeraltı yolları təşkil edir. İqtisadiyyat üçün yük daşımının labüdlüyünü qeyd etdikdən sonra, yük daşınmalarının dövriyyəsi və daşınmasını təhlil edə bilərik.

**Cədvəl 7: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nəqliyyat sektoru	196452	203586	210862	217926	221991	222373	222461	226419
Dəmir yolu	22 349	22 203	23 116	23 127	21 795	17 090	15 479	14 558
Dəniz	11 714	12 499	12 371	11 510	9 934	6 626	5 807	8 344
Hava	40	51	82	126	125	129	160	173
Boru kəməri	62 458	59 053	57 170	57 941	61 534	60 923	59 556	58 490
neft kəməri	49 982	45 602	43 316	43 549	45 784	45 672	44 129	42 559
qaz kəməri	12 476	13 451	13 854	14 392	15 750	15 251	15 427	15 931
Avtomobil	99 891	109780	118123	125222	128603	137605	141459	144854

**Mənbə:** Azərbaycan Statistika Komitəsi,

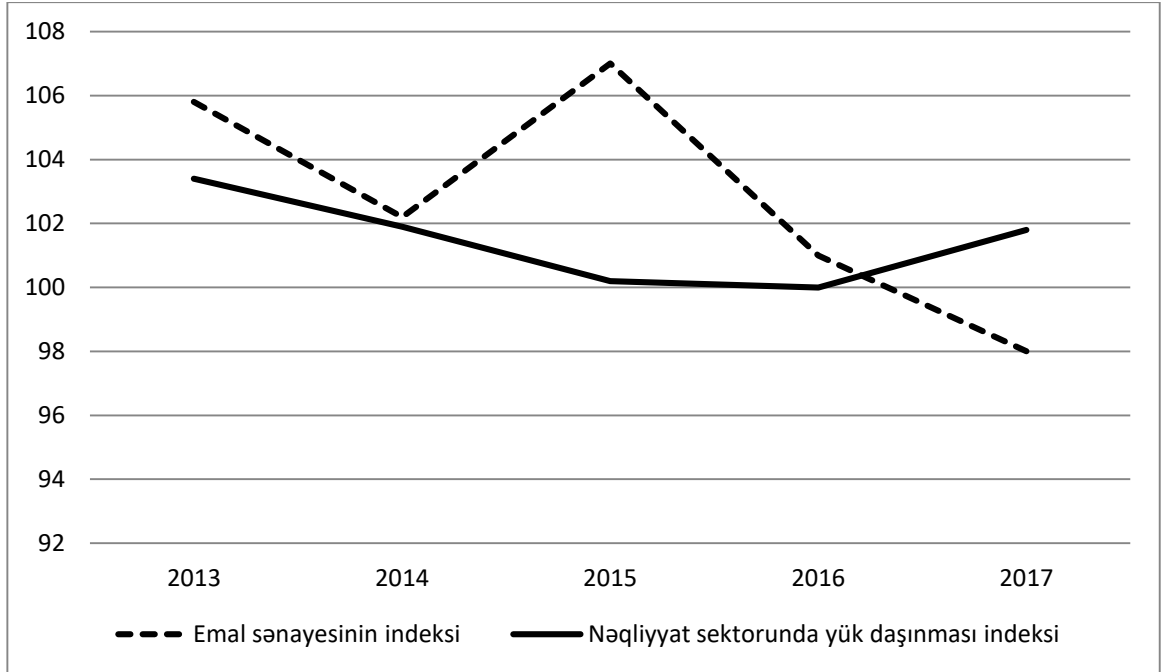
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002\\_1-3.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002_1-3.xls)

Cədvəldə gördüyümüz kimi yük daşınmasında əksəriyyət sahələrdə 2010-cu ilə nisbətən 2017-ci ildə artım nəzərə çarpır. Yük daşınmasında artım hava, avtomobil istiqamətində daşımalarda müşahidə olunmuşdur. Belə ki, hava yükdaşınması 2010-cu ildə 40 min ton olduğu halda 2017-ci ildə 173 min ton olmuşdur. Bundan başqa avtomobil yükdaşınmasının nəticələri 2010-cu ildə 99 891 min ton olduğu halda, 2017-ci ildə 144 854 min ton olmuşdur (www.stat.gov.az).

Bəzi hallarda yük tələbinin azalmasının əsas səbəbi dövlət sektorunda həyata keçirilən "bazar" islahatları ilə olmuşdur. İstehsalatla yük daşımalarına olan intensiv maraq aşağıda göstərilən qrafikdən açıq aydın görünür. Əslində, dəmir yolu, dəniz və avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə yükün dinamikası demək olar ki, emal sənayesinin istehsal dinamikasına uyğun gəlir.

Yük daşımaları istehsal sənayesi ilə birbaşa əlaqəli olduğundan, nəqliyyat sektoru ilə emal sənayesi arasında əlaqəni təhlil etmək labüddür. Aşağıdakı diaqrama nəzər salaq.

**Şəkil 1: Nəqliyyat sektoru və emal sənayesi arasındakı əlaqə**



**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/news/macroeconomy.php?page=1>

Diaqramda gördüyümüz kimi emal sənayesinin indeksi 2017-ci ildə azalmış, nəqliyyat sektorunun yükdaşınması isə artmışdır. Bu təzadın əsas səbəbi son illərdə ölkəyə daxil olan idxal həcmi ixracdan daha çox olmasıdır.

Yük dövriyyəsi və yük daşınması arasındakı əlaqə diaqramı əlavələrdə göstərilmişdir (Əlavə 2). Gördüyümüz kimi, son illərdə hər iki göstərici artan şkala üzrə yüsəlmişdir. Belə ki, 2013-cü ilə nisbətən yük daşınması 7 569 min ton, yük dövriyyəsi isə 790 milyon ton km artmışdır.

## **2.2. Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasının modelləşdirilməsi**

Bazarda fəaliyyət göstərən hər bir sənaye bu və ya digər dərəcədə rəqabət qabiliyyətinə malikdir. Ölkədə iqtisadi inkişaf, həmçinin dünya dövlətləri ilə xarici tələbin artması xidmət sektoru inkişafı üçün əlverişli imkanlar yaradır ki, bunun da nəticəsində nəqliyyat xidmətlərinə həm daxili və həm də xarici tələb artar. Bu yalnız sərnişinlərin xidmətində deyil, həm də sərnişində göstərir.

Nəqliyyat sektorunun inkişafı müştərilərin yeni tələbatları kontekstində baş verir. Nəqliyyat sektorunda sərbəst rəqabət şəraiti müəssisələrin iqtisadi səmərəliliyinin azalmasına səbəb olur. Xidmət bazarında təşkilatın rəqabət bacarığı aşkardırsa və ehtiyat baxımından rəqabət bacarığı onun üstünlüyünü dəyərləndirməyə imkan yaradırsa, bu halda müəssisə öz qərarlarını formalaşdırır.

Fərdi, bazar və şirkət münasibətləri çərçivəsində müasir iqtisadi ədəbiyyatlarda rəqabət qabiliyyəti təhlil edilmişdir. Qeyd edək ki, Porter (1998) beş bacarıq qabiliyyət modelini qeyd etməlidir.

Bundan başqa rəqabətliliyi təyin və təbii qaynaq bazasına söykənən konsepsiya Grant (1998), Barni, Arıcan (2001), Weit (2004) tərəfindən davam etdirilmişdir. Bütün tədqiqatlarda nəzəri üstünlüklərdən istifadə edərək, rəqabət üstünlüyü sektoru verilmişdir və nəqliyyat sənayesi sahəsində praktiki tədqiqat yoxdur. Ticarət sektorunda nəqliyyat kimi xidmət sektoru böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat-tranzit sektorunda faktorların rəqabət qabiliyyətinə təsirini qiymətləndirmək üçün nəqliyyat xərcləri modelini və sahələr üzrə tədqiqat üsullarını istifadə etdim. Bölgələrdə nəqliyyat xərcləri modelində xidmətlərə aid qiymətlər müxtəlif məhsul istifadəçiləri arasında xalis gəlirlərin bölüşdürülməsi ilə bağlıdır. Məhsulun satınalma qiyməti alış qiyməti ilə əlaqədar vergilərin dəyəri və hər bir istifadəçi üçün xammal dəyəri arasındakı fərqə bərabərdir.

Nəqliyyat nəqliyyatının digər xidmətlərin dəyəri müxtəlif rollara malikdir. Beləliklə, bu dövrdə istifadə olunan aralıq məhsul üçün nəqliyyat və ticarət xidmətlərini əhatə edir. Məlum olduğu kimi, sənayenin, sərmayəçinin və məhsulun istehlakın son nöqtəsinin təmizlənməsi ilə istifadə edilir.

Xidmət məhsulu və ya xidməti təşkilatı istehsal nöqtəsinə görə dəyişə bilər. Tələb tələbinin funksiyası göstərir ki, məkanda tələbat mütənasib və məkan texniki dəyişiklikləri ilə əmtəə qrupuna aiddir. Tələbi qiymətləndirmək üçün istifadə olunan funksiya aşağıdakı kimidir:

$$XMARG(i, s, q, r) = AMARG(i, s, q, r) * [\eta(i, s, q, r) * X(i, s, q, r)^\theta(i, s, q, r)] \quad (1)$$

*Burada:*

XMARG (I, S, Q, R) - q regionunda məhsulun istehsalı və Q regionuna çatdırılmasını;

AMARG (I, S, Q, R) - konkret məhsul ilə əlaqəli olan texnoloji dəyişikliyi;

$\eta$  (I, S, Q, R) - əsas qrup üzrə marjanın ölçüsünü;

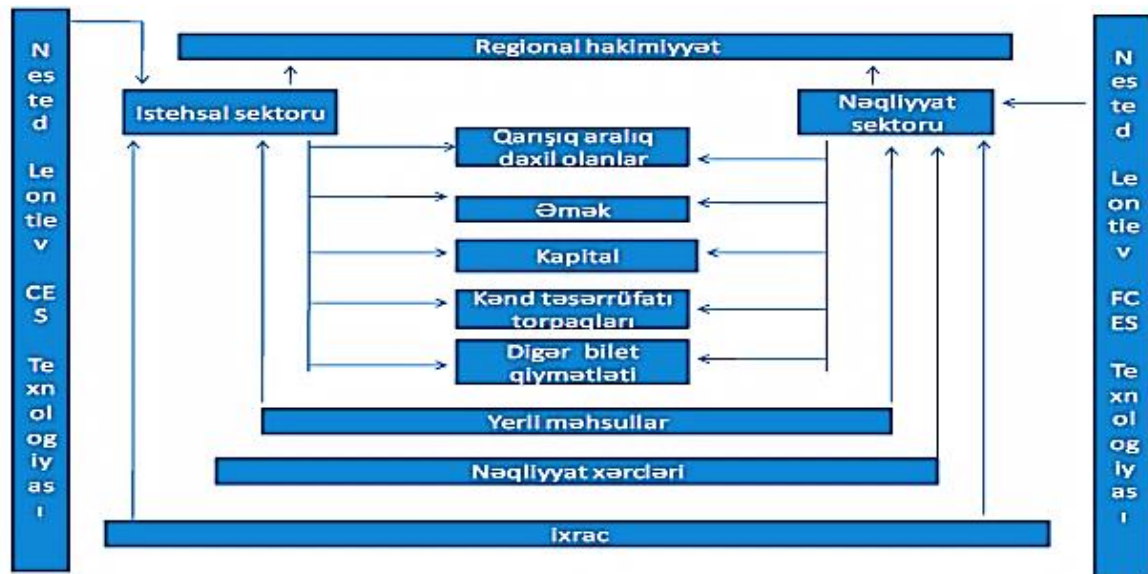
X (I, S, Q, R) - R regionunda istehsal edilən və Q regionunda istehlak edilən əmtəə qrupunu;

$\theta$  (I, S, Q, R) isə nəqliyyat sektorunun ölçüsünü göstərən parametrləridir.

Hər bir əmtəə qrupu üçün model ölçüsü (I, S, K, R məlumatları) düzgündür. Nəqliyyat-ticarət sektorunun optimallaşdırılması ticarət xidmətlərinin (ticarət və xidmət) modelləşdirmə mənbəyini nəzərə alaraq həyata keçirilir.

Nəqliyyat xidmətlərinin nəqliyyat xərcləri də həmçinin, ciddi problem prizması yaradır (Aysard və s.1998) və bu problem həm nəzəri həm də praktiki quruluşa malikdir (Brocker, 1998). Hər əmtəə qrupu xüsusiyyətlərinin strukturunun nəqliyyat-tranzit xərclərinin modelləşdirilməsi zamanı nəzərə alınır. Bu xüsusiyyət həmçinin qiymətlərin məkan fərqliliyini aradan qaldırmağa imkan verir. Məlum olduğu kimi, bu fərqlənmiş nəqliyyat infrastrukturunun regional effektivliyi ilə bağlıdır (Əliyev E.Ə. , 2004, s.82).

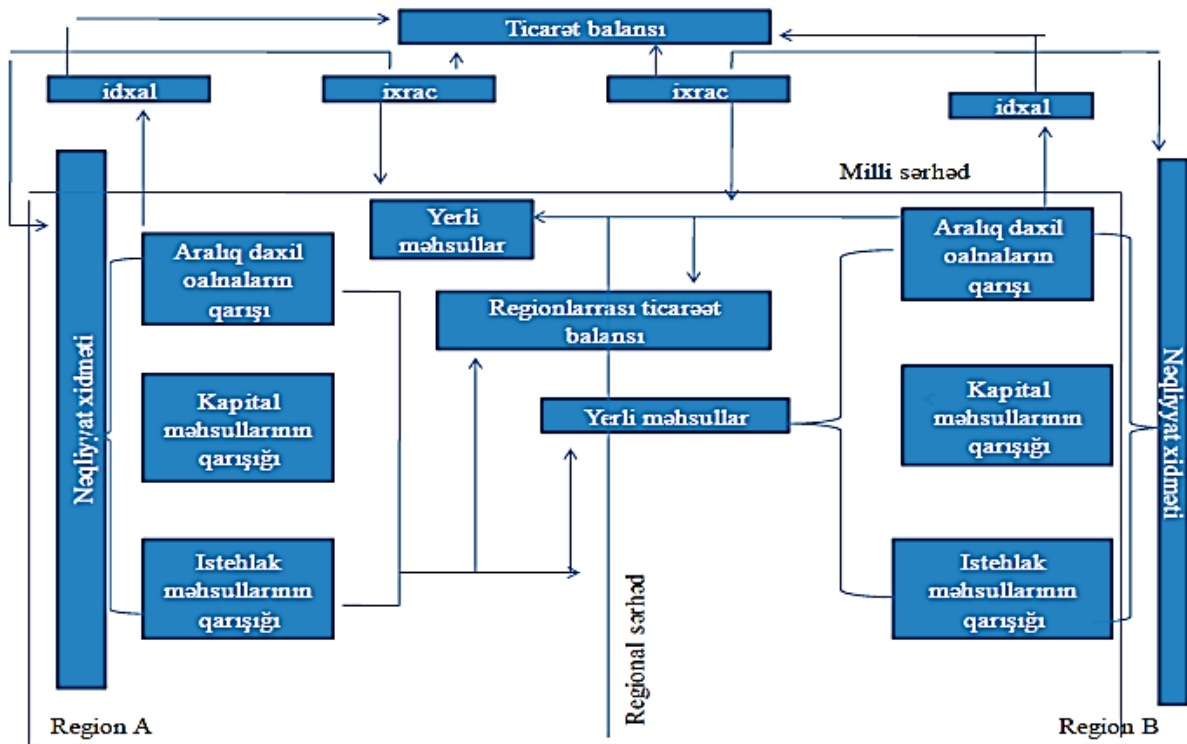
**Şəkil 3: Tipik regional nəqliyyat sektoru modeli**



**Mənbə:** Əliyev E.Ə. , 2004, s.82

Region nəqliyyat sektoru sahənin genişləndirilməsi (Leontev / CES funksiyası) çərçivəsində fəaliyyət göstərir. Bu, daxili əmək və kapital xidmətlərinin istehsalında istifadə edilən əsas amillərdir. Eyni zamanda, regional sektor yerli vergiləri ödəməklə daxili və xarici bazarlara xidmət göstərir. İndi qeyd etdiyimiz kimi, nəqliyyat-tranzit sektoru tədarükçülərin müxtəlif tələblərinə cavab verməyə xidmət edir. Birinci halda, Şəkil 3 əmtəə qruplarının qarşılıqlı əlaqədə nəqliyyat xidmətlərinin rolunu əks etdirir. Bu bölgədə xidmət məhsulun fiziki olaraq bir nöqtədən digərinə köçürülməsinə imkan verir. Bundan əlavə, xarici ixracatçıdan nəqliyyat xidmətindən istifadə etməklə ixrac nöqtəsinə yaxınlaşmaq daha asandır (F.Bağirov , 2009, s.42).

**Şəkil 4: Nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin inteqrasiyali blok sxemi**



**Mənbə:** F.Bağirov , 2009, s.42

Bu nəqliyyat modelləşdirilməsi şəbəkəsinin geokodlaşdırılmış və dövlətlərarası inteqrasiya modelinin yaranmasına, regional infrastrukturun potensialının artırılmasına imkan yaradır. Bu model ən çox ölkənin nəqliyyat sektorunda istifadə olunmuşdur və çox effektiv nəticələr əldə edilmişdir. Onun ikinci forması, xətti inteqrasiya edilmiş modelin köməyi ilə həyata keçirilir:

$$x_{marg}(i, s, q, r) = a_{marg}(i, s, q, r) + \theta (i, s, q, r) * x(i, s, q, r) \quad (2)$$

Təqdim olunan şəbəkənin funksiyalarını nəzərə alaraq hədəfə təsir göstərən sistemdəki dəyişiklik modellərini də (məsələn, yolların təkmilləşdirilməsi, yeni investisiyalar və s.) qeyd edə bilərik.

Bu funksiyanın minimallıq səviyyəsini yenidən qiymətləndirmək üçün bölgələrarası CGE modelindən (ümumi ümumi balans əsaslı tarazlıq modelindən) istifadə edilmişdir. Bu modelin yazılması iki mərhələdən ibarətdir: birinci, modelin məlumatları və ikinci modelləşdirmə (Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi).

Regionlararası daşıma-xərc modelində (CGE) verilənlərin təyin olunması mərhələsində belə fərz edilir ki, istehsal və istehlakın hər biri ölkənin mərkəzində yerləşir. Bu vəziyyətdə kütlənin istehsalçı nöqtəsindən istehlak nöqtəsinə ünsiyyəti dünya ölkələrin paytaxtları arasındakı məsafə ilə məhdudlaşır. Ayrıca nəqliyyat-daşıma xidmətlərinin göstərilməsi zamanı dövlət daxildəki xərcləri öyrənmək üçün belə qəbul edilir, məhsulun mərkəzdən digər nöqtələrə tranziti zamanı müxtəlif mürəkkəb xidmətlərdən istifadə edilir. Nəqliyyat modelləri avtomobil yollarını nəzərə alaraq minimum vaxt məsafəsini əhatə edir. Kastro (1999) tərəfindən qeyd edildiyi kimi, avtomobil ilə gələn daşıma xidmətləri ölkənin xarici ticarətində böyük paya malikdir. Verilmiş modelin hesablanması ticarət və nəqliyyat haqqında əlavə məlumat tələb edir. Sektor prosesi, kapitalın yaradılması və ixrac üçün qlobal məlumatlar mövcuddur və milli səviyyədə onlardan istifadə olunur. Burada əsas problem bu məlumatın bölünməsi və əmtəə qruplarının giriş-çıxış balansından ölkəyə daxil olmasıdır.

Beləcə, daxili və xarici əmtəə qrupları haqqında lazımlı məlumatları nəzərə alaraq nəqliyyat-tranzit modelində konkret məkan üçün minimum məsafə matrisinə aşağıdakı bölmələr üzrə baxıla bilər:

Nəqliyyat-tranzit sahəsində ölçü fəaliyyətini nəzərə alaraq təsvir funksiyası naməlum istiqamətlərə nəqliyyat xərclərinin araşdırılması üçün istifadə edilir. Castro (1999), xərclərdən istifadə edərək:  $\text{tarif} = 0,25 * \text{dist}$  funksiyasının hesabını vermişdir. Burada olan tarif avtomobil üçün açıqlanır və məsafə iki

nöqtə arasındakı məsafəni əhatə edir. Bu məlumat hər bir yol üçün tariflərin qiymətləndirilməsi matrisini yaratmaq üçün dövlətlər arası minimum məsafə matrisi ilə birləşdirilir. Ümumiyyətlə nəqliyyat xərcləri funksiyası ümumi nəqliyyat sektoru üçün hesablanır (Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı(2006-2015-ci illər)). Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər cədvəli əlavələrdə göstərilmişdir (Əlavə 3).

Həmin cədvəldə gördüyümüz kimi, nəqliyyat sektoruna çəkilən xərclər 2010-cu ildən etibarən ilbəil artmışdır. Nəqliyyat sektoruna çəkilən xərclərin ən yüksək göstəricisi dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı və avtomobil nəqliyyatında olmuşdur. Belə ki, dəmir yolu nəqliyyatı üçün 2010-cu ildə 167 414 min manat, 2017-ci ildə isə 460 350 min manat olmuşdur. Avtomobil nəqliyyatına çəkilən xərclər 2010-cu illə müqayisədə 2017-ci ildə təqribən 3 dəfəyə kimi artıb 634 494 min manat olmuşdur. Nəqliyyat sektoruna çəkilən xərclər bu sektordakı inkişafın ən əsas göstəricilərindəndir ([www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az)).

Nəqliyyat sektorunun rentabellik səviyyəsini və rentabelliğini artırmağı nəzərdə tutan xidmətlər nəqliyyat xərclərinin azalmasına yönəlmişdir. Xərclərin azaldılması əsasən texnoloji yeniliklərin, xüsusən ekspertizanın və logistika xidmətlərinin tətbiqi ilə bağlıdır. Bununla yanaşı, modeldə iqtisadiyyatın inkişaf sahəsindəki inkişaf səviyyəsi əlavə nəqliyyat xidmətlərinə tələbat yaratmaqla bu xidmətlərə aid xərcləri artırır. Digər tərəfdən, nəqliyyat xərcləri əlavə qiymət faktoru və rəqabət qabiliyyətinin əsasları kimi qiymətləndirilir. Modelin simulyasiyası zamanı nəqliyyat şəbəkəsində fiziki dəyişikliklərə baxmaq olar. Məsələn, yeni investisiya, hətta nəqliyyat xidmətləri iqtisadi nəticələrini görmək mümkündür. Əslində, bu nəqliyyat xidmətlərinə birbaşa təsir edən amillərdən biridir. Lakin bölgələrarası zaman aralığı üzrə minimallıq matrisində dəyişikliklərin həyata keçirilməsində əsas amil məkanların azaldılmasından ibarətdir (Z.Qafarov, E.Əliyev , 2002, s.84).

Bu, nəqliyyat modelinin matris modelləşdirmə mərhələsindən bölgələrarası modelə inteqrasiyasına şərait yaradır. İki modelin də inteqrasiyasındakı mühüm

üsullardan biri dəyişikliklərin (I, S, K, R) və ya f (I, S, K, R) parametrlərinin tənlikdə istifadə edilməsidir (Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı(2006-2015-ci illər)).

Modellər olduqca böyük dəyişənlərdən və bərabərlikdən ibarət olsa da, ekzogen faktorları yalnız və müəyyən sahələrdə bir qrupa daxil etməklə qiymətləndirmələr aparmışdır. Model xərcləri tarifləri, qida məhsulları tarifləri və mübadilə istisna olmaqla bütün ekzogen parametrlər daxil olmaqla, ümumi xərclərdəki 25% azalma nəzərə alınmışdır. Nəqliyyat infrastrukturunun idxal qiymətlərindən təsirini görmək üçün model "idxal dəhlizi" konsepsiyasında istifadə olunmuşdur. CGE modelində idxal dəyişikliyi yalnız nəqliyyat xərcləri üçün mümkündür.

İdxal bilavasitə istehlak bazarına təsir göstərdiyindən, mən müəyyən olmayan nəqliyyat məsrəflərinə hipotetik olaraq yanaşmışam. Bu halda cədvəl 1-in məlumatları istifadə edilir. Hesablama faktiki idxal xərcləri və limitə kimi olan xərclərə görə həyata keçirilir.

### **2.3. Nəqliyyat sektorunda sərnəşin daşınmasının statistik mənzərəsi**

Dünya təcrübəsi göstərir ki, iqtisadi artım dinamikasının ən mühüm göstəricisi ölkədə fəaliyyətin fərqli sahələrini əhatələyən bir logistika sisteminin formalaşmasıdır. İnkişaf etmiş ölkələrdə uzun müddət maddi axını təmin etmək üçün logistika sənayesinə yüklü investisiyalar qoyulmuşdur. Müasir bazar mühitində malların hərəkətinin logistik idarəolunmasının təkmilləşdirilməsi obyektiv hərəkət edən təşkilatların daha çox inteqrasiyasına gətirib çıxarır.

Təchizat zəncirinin səmərəliliyi əmtəə dövriyyəsinin bütün iştirakçılarının iqtisadi münasibətlərinin korporativ səviyyəsində tənzimlənsə, bütün mal sistemini tənzimləməmiz lazımdır. Xaricdəki nəqliyyat sistemlərinin təkamülü yalnız fərdi qurumlar üçün deyil, ümumiyyətlə ölkə üçün rəqabət üçün ən mühüm strateji vasitələrdən birinə çevrilmişdir. Vəziyyət Azərbaycan Respublikasında bir qədər fərqlənir. Tarixi, siyasi və iqtisadi təbiətin obyektiv səbəblərindən ötəri, logistika



sahəsində müəyyən bir texnoloji əsas var (Dos .Ş.Ə.Vəliyev, Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları fənnindən Mühazirə).

Bu, müxtəlif səbəblərə görə logistika sistemlərinin xüsusi inkişafı ilə bağlıdır:

- Sistemə daxil edilməli olan istehsalçılar, təchizatçılar və istehlakçılar arasında kifayət qədər güclü əlaqələr;
- Logistika sistemlərinin yaradılması kapital qoyuluşu tələb edir və bəzən çox vacibdir;
- Son illərdə iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində istehsalın, texniki və texnoloji bazanın inkişafı çox yüksəkdir və yalnız əhəmiyyətli xərc tələb edən yeni məhsulların demək olar ki, davamlı təkmilləşdirilməsi və ya tətbiq edilməsini tələb edir;
- Texnologiyaların davamlı inkişafı nəqliyyat ixtisasi personalın sıx tədrisini nəzərdə tutur, bu sahədə kadrların orta və üst səviyyə rəhbərliyində yenidən hazırlanmasını və inkişafını təmin edir.

Bu boşluğu aradan qaldırmaq üçün ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün bir proqram hazırlamağa ehtiyac vardı ki, bu sahədə idarəetmə, iqtisadi və maliyyə istiqamətlərinə ən çox diqqət ediləcək. Nəqliyyat sisteminin inkişafının əhəmiyyətli bir xüsusiyyəti nəqliyyat zəncirinin işçilərinin yerləşdirilməsi, yəni uyğun cihaz və rabitə ilə dolu bir sistemin qurulmasıdır (M.Nəsibov. , 2013).

İndiki vaxtda beynəlxalq nəqliyyat və ümumi qlobal daşıma əməliyyatları bazarı xərclərini minimuma endirmək və əlavə gəliri yaratmaq üçün həm firmaları, həm də dövlətləri ümumi bir məqsədə doğru istiqamətləndirir. Qlobal nəqliyyat xidmətlər bazarı 2011-ci ildən etibarən ildə 7% artımla dünyanın ən yüksək artım tempinə çatmışdır və bu göstərici 2016-cı ildə yalnız bu sektorun gəlirləri üçün 3,8 trilyon dolları keçmişdir. Hal-hazırda ABŞ-da qlobal nəqliyyat xidmətlərinin qurulmasının 42%-i özünü doğrultmuşdur. Sonrakı illərdə tələbin artması ilə nəqliyyatın genişlənməsi yüksək inkişaf sürətinə sahib olan Çin, Hindistan, digər Asiya dövlətlərinin, eləcə də Orta Şərqi və Latın Amerikanın da bu sahədə əhəmiyyətinin güclənməsinə səbəb olmalıdır.

Azərbaycan coğrafi mövqeyinə görə Avrasiyanın mühüm torpaq və hava nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşir. Yəni, Azərbaycan tarixi Avropa və Asiyayı birləşdirən tarixi İpək Yolunun üzərində yerləşməklə bu xüsusiyyətdən müvəffəqiyyətlə istifadə etmiş, malların daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamışdır. Süveyş kanalının xidmətə verilməsi ilə Avropa ilə Asiya arasında ticarət Afrika üzərindən edilməyə başladıqdan İpək Yolunun ləğvinə və Azərbaycanın bu əhəmiyyətinin azalmasına baxmayaraq, cari çətinliklər və təhlükələr İpək Yolunun yenidən istifadəsini gündəmə gətirmişdir.

“Yeni İpək Yolu” olaraq adlandırılan bu yol xəttinin yenidən fəaliyyətə başlanması imkanları bu xəttin üzərində olan ölkələrdə nəqliyyat infrastrukturasını bərpa etməsinə və yeni infrastrukturun yaradılmasına təkan verir. Bu xüsusiyyət düzgün istifadə edilməsi halında, ölkəmiz yalnız Avropa ilə Asiya, həm də şimal ilə cənub arasında tranzit körpüsü olaraq deyil, eyni zamanda bölüşdürülmə mərkəzi olaraq əhəmiyyətini bərpa edə biləcək. Azərbaycanda qeyri-neft sektorundan biri olan nəqliyyat sistemi inkişaf potensialına əsasən diqqət çəkmişdir. Yəni, 2014-ci ildə ölkənin iqtisadiyyatına yaradılmış əlavə dəyər artımları tamamilə neft sektoru hesabına əldə edildi.

2014 il ərzində ölkənin iqtisadiyyatının neft sektoru ÜDM-nin xüsusi çəkisinin 61,0%-ni təşkil edib ki, burda da nəqliyyat və anbar təsərrüfatlarının payına ümumi nəticənin beşdə biri düşür. 2005-ci ildən etibarən Azərbaycanda nəqliyyat sahəsindən gəlir hər il artan tempə davam etmişdir. 2008-ci ildən etibarən qlobal böhranın təsiri nəticəsində nəqliyyatdan gələn gəlirlərdən artım faizində azalan şkala izlənilir. Faiz dərəcəsinin artması neft boru kəməri nəticəsində olmuşdur. Elə ki son illərdə az bir istisna ilə yalnız boru kəmərinə gələn gəlirlərdə əvvəlki ilə nəzərən azalma müşahidə edilmişdir. Hər bir nəqliyyat növü ayrı-ayrılıqda nəzərdən keçirildikdə son illərdə ən yüksək gəliri məhz bu sektor gətirmişdir. Ən yüksək gəlir boru kəməri ilə nəql edilən məhsullardan, sonra isə avtomobil nəqliyyatından əldə olunmuşdur. Belə ki, avtomobil nəqliyyatına çəkilən xərclərlə gəlirlər arasında 600 milyon manatdan daha fərqli müsbət fərq meydana gəlmişdir.

Hava nəqliyyatı ilə təmin edilən gəlir yüksək olsa da, xalis gəlirin əhəmiyyətli xərcləri xalis gəlirlərin 70 milyon funtdan aşağı olmasına gətirib çıxardı. Dəniz nəqliyyatında yeni infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi yolu ilə qazanc əldə etmək planlaşdırılır.

Aşağıdakı cədvəldə biz 2010-2017-ci illər ərzində Azərbaycandakı sərnişin daşımalarının statistik təhlili ilə tanış ola bilərik və müqayisəli təhlillər apara bilərik ([www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az)).

**Cədvəl 9: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>1 387 308</b>	<b>1 491 905</b>	<b>1 617 339</b>	<b>1 746 106</b>	<b>1 828 324</b>	<b>1 891 905</b>	<b>1 929 685</b>	<b>1 973 440</b>
Dəmir yolu	4 803	3 451	2 668	2 508	2 517	1 883	1 978	2 490
Dəniz	12	17	17	14	15	9	20	17
Hava	1 017	1 394	1 599	1 664	1 788	1 818	1 980	2 359
Tramvay	-	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-	-	-
Metro	181 146	182 602	195 642	206 673	215 472	222 040	217 516	228 848
Avtomobil	1 200 330	1 304 441	1 417 413	1 535 247	1 608 532	1 666 155	1 708 191	1 739 726
Avtobus	1 158 324	1 257 940	1 366 123	1 478 828	1 548 333	1 602 523	1 642 587	1 672 154
Taksi	42 006	46 501	51 290	56 419	60 199	63 632	65 604	67 572

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/004\\_1-2.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/004_1-2.xls)

Cədvəldən gördüyümüz kimi nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması 2010-2017-ci illər ərzində 586 132 min sərnişin artmışdır. Sözügedən bu artımın böyük bir hissəsini metro və hava nəqliyyat sahələrində olan artımlar təşkil edir. Belə ki, 2010-cu ildə metro nəqliyyat vasitəsindən istifadə edən sərnişin sayı 181 146 min nəfər olduğu halda 2017-ci ildə iki dəfəyə yaxın artaraq 228 848 min olmuşdur. Sərnişinlərin bu nəqliyyat vasitəsindən istifadə etmələrinin əsas səbəbi tıxaclardan uzaq, rahat və tez çatdırıma xüsusiyyətlərinə görədir ([www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az)). İnsanlar arasında digər yayılmış nəqliyyat vasitəsi də avtomobildir. Bu göstəricilər avtomobil nəqliyyatı adlı cədvəldə, əlavələrdə göstərilmişdir (Əlavə 4).

"Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" də göstərilmişdir ki, Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksində və digər bölgələrdə olan nəqliyyat və ticarət mərkəzləri vasitəsilə edilən beynəlxalq ticarətin yerli bazarlara istiqamətləndirilməsi üçün tədbirlər görülməli və yerli bazarların böyüməsinə dəstək məqsədiylə nəqliyyat, xidmət və təchizat şirkətləri də dəstəklənəcəkdir. Logistik və ticarət mərkəzləri dövlətin prioritet istiqamətlərindən biri olduğundan, bu sahəyə diqqət yetirilir. Azərbaycanın nəqliyyat (dəmir yolu, avtomobil yolları və s.) İnfrastrukturunun yaxşılaşdırılması ilə bu şirkətlər yerli nəqliyyat sahəsinin və digər sahələrin inkişafını stimullaşdıracaqlar.

Yerli nəqliyyat infrastrukturuna əlavə olaraq Azərbaycanın daxili və qonşu ölkələrlə nəqliyyat əlaqələri genişləndiriləcəkdir. Azərbaycan və İran arasında dəmiryol xəttinə üstünlük verərək, yüksək səviyyəli dəmir yolları ilə dəmir yolu infrastrukturunun inkişafı planlaşdırılır. Hava nəqliyyatının sərnişinlərin və artırması və digər bölgələrdə hava limanlarının sayının artması nəzərdə tutulur. Zərurət yarandığı təqdirdə, yüksək dəyərə sahib ixrac mallarının daşınması üçün hava yolu ilə yükdaşıma xidmətlərinin daha da əhatələnməsinə imkan yaratmaq niyyəti ilə Bakıda hava limanının yükqəbuletmə imkanları genişləndiriləcək və ya əlavə yük hava terminallarının tikintisi layihəsi nəzərdən keçiriləcəkdir. Azərbaycanda infrastrukturun daha da yaxşılaşdırılması ilə bağlı bu növ fəaliyyətlər məxsusi sektor və xarici investisiyalara görə yeni üstünlüklər gətirəcək və bununla da dövlət sektoru dəstəkləyici rol kimi çıxış edəcək (Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət-qabilliyətinin yüksəldilməsi problemləri, BAKI - 2009).

## III FƏSİL. NƏQLİYYAT SEKTORUNUN İNKİŞAF MEYLLƏRİ

### 3.1. Nəqliyyat sisteminin dayanıqlı inkişafı

Davamlı nəqliyyat (yaşıl nəqliyyat) ətraf mühitə təsirini azaldacaq ümumi davranışların toplusu və institusional formadır. Bu, iqtisadi, ətraf mühit şəraitinə və həyatın ən yaxşı həyat tərzinə töhfə verən piyada və velosiped yolu, ekoloji avtomobil, tranzit mərkəzi trayektoriyası, avtomobil icarəsi kimi şəhər nəqliyyat şəbəkəsini əhatə edir. Davamlı nəqliyyat şəbəkələri xidmət edilən cəmiyyətin ekoloji, sosial və iqtisadi davamlılığına müsbət təsir göstərir. Nəqliyyat sistemləri sosial və iqtisadi əlaqələri təmin etmək üçün hərəkət şəbəkəsinin ümumi formasıdır (Davamlı nəqliyyat siyasətinin təhlili, təcrübə, tövsiyələr, 2013).

Nəqliyyat sistemi ətraf mühitə, dünya enerji istehlakının 20-25%-nə və onların istixana qazı emissiyalarına olan təsirinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Nəticədə, istixana qazının nəqli işləri enerji sektorunun digər sahələrindən daha sürətli böyüyür. Yol nəqliyyatı ilə yanaşı, yerli hava çirkliliyinin əsas səbəblərindən biri də istilik formalaşmasıdır. Nəqliyyat fəaliyyətinin nəticəsi olaraq dövlət xərcləri yol qəzaları, hava çirkliliyi, fiziki fəaliyyətin zəifləməsi, ailənin artım və şəhər miqrasiya dövründə artan yanacaq qiymətlərinə həssaslıq daxildir. Bu mənfi nəticələrin əksəriyyəti avtomobillərin mütənasib nisbəti və hərəkət edə biləcəyi ehtimalları üçün ölənlərə aiddir. İqtisadi xərclərin artması ilə, insanların xərcləri və malların və xidmətlərin çatdırılması yavaş olacaqdır.

Ənənəvi olaraq, nəqliyyatın planlaşdırılması yalnız kifayət qədər hərəkətliliyi nəzərə alaraq ümumi nəticələrdən daha çoxdur. Amma nəqliyyatın real məqsədi iş, təhsil, mal və xidmətlər, dostlar və ailə üçün əlçatanlığın təmin edilməsi, iqtisadi və sosial xərclərin azaldılması, həmçinin bu çatışmazlığı yaxşılaşdırmaqdır və tıxacların qarşısını almaq üçün sübut olunmuş üsullar mövcuddur. Nəqliyyat şəbəkələrinin sabitliyini artıran cəmiyyətlər bunun dinamik, rahat və sabit bir şəhərin formalaşdırılması üçün geniş proqram çərçivəsində çalışırlar.

Şəhərin müxtəlif yerlərində insanların yaşayış və iş yerlərinin yerləşməsi ciddi sosial problemlər yaradıb. Şəhərlərdə ictimai nəqliyyat şəbəkəsinin vətəndaş məhsuldarlığı, infrastrukturun zəif inkişafı, universitetlərin, dövlət idarələrinin, bank və böyük şirkətlərin ofislərinin şəhərin mərkəzində yerləşməsi oraya və evinə hərəkət edən insanlar üçün narahat həyat ortaya çıxarmışdır. Xüsusi avtomobillərdən hərəkət edən insanlar üçün hərəkətsiz həyat tərzi, kökəlmə problemi yaratmışdır. Bu insan sağlamlığı ilə bağlı problemlərə səbəb olur. Nəqliyyatın hərəkəti nəticəsində atmosfərə atılan toz, his və qazlar insan sağlamlığı üçün ciddi təhlükə mənbəyinə çevrilmişdir.

Azərbaycanda 2011-ci ildə nəqliyyat vasitələrindən atmosfer havasına atılan tullantıların miqdarı sabit qaynaqlardan atılandan 3, 4 qat daha çox olmuşdur. Avtomobilləri sayının artması da ilk baxışda komfortluluq əlaməti kimi görünərsə də, zəif infrastruktur və təşkilati imkanlar çərçivəsində onların yüksək təhlükə mənbəyinə çevrilməsinə yol açmış, ölkədə yol hadisələrində yaralanan və ölənlərin sayının hər il 15-20% artma dinamikasını yol açmış olması insan üçün ciddi narahatlıq təmin edir (Əliyev E.Ə. , 2002).

Dayanıqlı nəqliyyat infrastrukturunu, piyada zonaları, piyada bölgələri yalnız piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan və avtonəqliyyat vasitələrinin, xüsusi xidmət avtomobillərinin, proqramı texnikanın, marşrut nəqliyyatının, əlillər üçün nəqliyyat, mağazaların təminatı üçün nəqliyyatın (alternativ marşrutlar deyilsə) hərəkətinin qadağan edildiyi şəhər ərazisidir. Piyada zonaları-şəhər yolları ilə nəql üçün tamamilə qapalı və ya qismən bağlana bilər. Dünyada ilk piyada zonaları 1950-ci illərdə Avropada meydana gəldi. Köhnə SSRİ-də ilk piyada zonası 1975 ildə Şaulyaye şəhərinin mərkəzində Vilnius küçəsi (Şaulyaye bulvarı) və sonra Kaunas-Laysves xiyabanı, 1985-ci ildə Moskvada-Arbat küçəsi yaradılmışdı. Azərbaycanda belə piyada zonaları yaranır. Bakıda Nizami küçəsinin, Sumqayıtda Heydər Əliyev prospektinin, Gəncədə Cavadxan küçəsinin bir hissəsində piyada zonaları yaradılır.

Velosiped zolağı, velosiped cıdırı ümumi istifadədə olan yolun bir hissəsi və yalnız velosipedlərin hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi yollardır. Velosiped

cıǵırı ümumi istifadədə olan yolun bir hissəsidirsə, o yolu hərəkət hissəsindən ayrıcı xətlə ayrılır. Velosiped zolaqları yalnız Avropa şəhərlərində deyil, bütün ölkənin nəqliyyat şəbəkəsində də yayılmışdır.

Velosiped yolları keçmiş SSRİ ölkələrində nadir halda rast gəlinir. Lakin ilk velosiped zolağı 1897-ci ildə Moskvada müasir Leninqrad küçəsində yaradılmışdır. Sürətli avtobus nəqliyyatı, sürətli avtobus və ya metrolar adi avtobus marşrutlarına görə daha yüksək istifadə xüsusiyyətləri (sürət, etibarlılıq, daşıma tutumu) ilə seçilən avtobus (trolleybus) nəqliyyatının təşkili üsuludur. Yüngül dəmir yolu nəqliyyatı (sürətli tramvay) sistemi ilə müqayisədə bəzi parametrlərə (xüsusilə sürətlə) nisbətən sürətli avtobus nəqliyyatı daha üstündür (Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti təhlil, təcrübə, tövsiyələr., 2013).

Adi avtobus sistemlərindən sürətli avtobus sistemlərinin fərqləri: Sürətli avtobus nəqliyyatının yolu xüsusi ayrılmış xətlər (tam və ya əsasən) həyata keçirilir. Avtobuslar, yol kənarında belə üstün hərəkət etmək hüququna malikdirlər.

Əsasən, standart olmayan avtobusların, məsələn çoxseksiyalı avtobusları işlədilir, bəzi şəbəkələrdə dayanacaqlar dəmiryol nəqliyyatının stansiyalarına oxşayır. Onlar hər tərəfdən sərhədlənmişdir, bilet və məlumat kassalarına malikdir, turniketlərlə (sərnişinlərin avtobusa daha tez daşınmaya səbəb olur çünki biletlərin alınması və nəzarət edilməsi avtobuslara minikdən əvvəl edilir ). Bir çox nəqliyyat şəbəkələrində istiqamətləndirilmiş avtobuslardan (bu tramvayın avtobusla birləşdirilmiş sxemi və ya tramvay xətləri ilə hərəkətdə olan avtobus marşrutları) geniş şəkildə istifadə olunur.

Tramvay-xüsusilə şəhərlərdə sərnişinlərin müəyyən olunmuş marşrutlarla hərəkət etmək üçün elektrik dartı qüvvəsinə söykənən küçə və ya qismən küçə rels ictimai nəqliyyatıdır. Böyükkəsik dəmir yolu bir vasitədən və piyada hərəkətindən çıxan yol nəqliyyat vasitələri ilə sərnişin daşımaq məqsədilə diqqətə alınmış şəhər dəmiryoludur. Metropoliten xəttləri həm yeraltı (tunellərdə), həm yerüstündə həm də estakadalarda yerin üstündə ola bilər. Yüngül dəmir yolu nəqliyyatında sürətli tramvay, yeraltı tramvay, şəhər dəmir yolu və çeşidləri var.

Bu nəqliyyat növü metro və şəhər dəmir yolu kimi böyük deyil. Bu daşıma növü ümumiyyətlə, yolayrıcıları xaric, ümumi hərəkət axınından ayrılmış yollarda hərəkət edir və bunun hesabına yüksək sürət əldə etmək mümkün olur.

Yaşıl nəqliyyat: Nəqliyyat sistemləri istixana qazı emissiyalarının əsas mənbəyidir, 2004-cü ildə nəqliyyat sistemində yaranan istixana qazı emissiyalarının 23%-i və onların 3/4-i avtomobil nəqliyyatı ilə atmosfərə atılır. Daşınma ilə istifadə olunan enerjinin 95%-i neft məhsullarından əldə edilir. Enerji istehsalı həmçinin nəqliyyat infrastrukturunun tikintisi, avtomobil yolları, körpülər, dəmir yolları, habelə nəqliyyat zamanı istifadə olunur. Şəhərlərdə piyada və velosiped hərəkətlərinin gücləndirilməsi, həmçinin, sosial nəqliyyatın, xüsusən də dəmiryolunun rolunun gücləndirilməsi ilə nəqliyyatın ətraf mühitə təsiri azalda bilər.

Ətraf mühiti qoruyan avtomobillər müvafiq avtomobil sistemində nəzərə alınmayan ətraf mühitə daha az təsir göstərir, lakin bütün tədbirlər həyata keçirildikdə ətraf mühitə təsir az ola bilər. Potensial elektrik enerjisi mənbəyi nəzərə alınmaqla, elektromobillər, CO<sub>2</sub> tullantısının azalmasına səbəb olur. Hibrid vasitələrin istifadəsi artıq genişlənir. Yaxşı yanacaq sistemi almaq üçün elektrik mühərrikini daxili yanma mühərriki ilə birlikdə istifadə edirlər. Təbii qaz daxili yanma mühərriki üçün yanacaq olaraq istifadə olunur.

Bioyanacaq daha az istifadə edilir, amma istifadəsi genişlənir. 2007-ci ildə Braziliya bioetanolun nəqlinə olan tələbatının 17% -ni ödəyib. Yerli şərtləri nəzərə alaraq, bu yanacağın uçuşu ətraf mühitə yeni təsirlərin tətbiqi ilə tanınmayacaqdır (Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti təhlil, təcrübə, tövsiyələr., 2013).

Təcrübədə sabitlik seçmədən əvvəl olaraq yaşıl nəqliyyat miqyası var. Yaşıl vasitənin standart vasitə ilə müqayisədə böyük yanacaq zənginliyi var və onlar yollarda hadisələr və tankların hərəkəti üçün mühit yaradır. Konvensional dizel avtobuslarına dayanan ictimai nəqliyyat sistemləri, ümumi şəkildə daha az yanacaq istehlak etməyi və fərdi nəqliyyat vasitələrindən daha az yol sahəsini tutmaqla səmərəli edir. Yaşıl nəqliyyat vasitələri, elektromobillər, tramvay və trolleybus avtomobillərinin faydalarını birləşdirir. Ətraf mühitə az təsir edən digər nəqliyyat



növləri velosiped və insan fiziki qüvvəsi və digər nəqliyyat vasitələrində hərəkətdir. Yaşıl nəqliyyat, ətraf mühitə ən az təsir göstərir.

**Davamlı şəhər inkişafı.** Şəhərlər köhnə dövrlərdən boş sahə əhatəsində, piyada xəttləri ilə kəşif edilmiş, sonradan şəhərsalmaya su (dəniz) və dəmiryolu nəqliyyatının tərəqqisinin təsiri olmuşdur. Bu təsir şəhər və şəhərlərdəki liman və gəmilərin müdaxiləsini planlaşdırmaqda yüklərin və yol hərəkəti üçün lazımlı yol infrastrukturunun yaradılmasına gətirib çıxardı.

Avtomobil sənayesinin inkişafı şəhərlərin şöhrətini dəyişdi. 1939-cu ildə Nyu-Yorkda keçirilən dünya sərgisində təqdim olunmuş müasir şəhər 1970-ci ilə qədər şəhərin əsas məqsədi idi. Şəhərlərdə əsas nəqliyyat vasitəsi olan sənişin avtomobillərinin rahat hərəkətləri və yerləşdirilməsi üçün şəhər planlaşdırılır. Əslində, Avropada heç bir nadir nəqliyyat vasitəsinin şəhər təsərrüfatının təşkilində əhəmiyyətli yer tutmadığı, şəhər təsərrüfatının təşkilinin isə 1970-ci illərdən dəyişdiyi və şəhər təsərrüfatının təşkilinin Avropa şəhər icmalarında açıq nəqliyyatın inkişafından asılı olduğu qeyd edilib. Məsələn, Niderlandın şəhər inkişaf planı ümumi rifah tələbi avtomobillərin sayını artırması gözlənilirdi.

1990-cı illərdən etibarən, Hollandiya şəhərində şəhər nəqliyyatında 2 dəfə azalma müşahidə olundu. Bir sıra mülki Avropa ölkələrində, ABŞ-da Kuritibe, Portlend və Kanadada Vancouver kimi Braziliyada belə uğurlu planlaşdırma edildi. Müxtəlif ölkələrdə nəqliyyatda enerji istehlakının həcmində də fərq var. Məsələn, ABŞ-ın mərkəzi qubernatoru, Çin şəhərlərindəki sakinlərdən 24 qat çox sərf edir və Avropa şəhərlərinin sakinlərindən 4 qat daha çox enerji alır. Bu, maliyyə vasitəsi ilə deyil, əsasən piyada yürüşü və velosiped vərdişləri ilə izah olunur. Bu göstərici şəhərlərin xüsusiyyətlərinə daxil olan şəhərləşmə və şəhər planlaşdırma intensivliyinə də təsir göstərir.

Nəqliyyat sisteminin əsasını qoyan avtomobili üstün edən ölkələr və şəhərlər adambaşına olan enerji istehlakına görə ekoloji cəhətdən təmizdirlər. Avtomobillə əsaslanan şəhərlərin sosial və iqtisadi dayanıqlığı bu gün də ciddi şübhə doğurur. Şəxsi avtomobil sahibləri ilə müqayisədə piyada və ya ictimai nəqliyyatdan istifadə edən şəhərlərin sakinləri iqtisadi qənaət edirlər. New York əhalisinin avtomobildən

istifadəsi il ərzində 19 milyondan az olduğu müəyyən edilmişdir. (Qafarov Z., E.Əliyev, 2002).

2007-ci ildə Avropa əhalisinin 72%-i şəhərlərdə yaşayırdı, Aİ-nin ümumdaxili məhsulunun 85%-i şəhərlərdə meydana gəldi. Bu baxımdan, iqtisadiyyatın və əhalinin rifahının qorunması üçün effektiv nəqliyyat sistemi vacibdir. Şəhərlər indi rəqabət qabiliyyətli (nəqliyyat tıxacları) və ekoloji baxımdan (karbon dioksid emissiyalarının azaldılması, atmosfer havasının çirklənməsi, səs) fəaliyyət göstərir və bunların hamısının sosial problemlərin həllinə yönəldiyini başa düşürlər. 2009-cu ildə Avropa Komissiyası şəhərlərdə mobil hadisələr planını qəbul etdi. Avropa komissiyasının mobil hadisələr planı haqqında cədvəl əlavələrdə göstərilmişdir (Əlavə 5).

### **3.2. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri**

Dünyanın əhəmiyyətli beynəlxalq nəqliyyat koridorlarının Azərbaycan torpaqlarından keçən hissələrində, bütün əsaslı infrastruktur fəaliyyətlərinin inkişaf etdirilməsi, tranzit olaraq dəniz daşımaları üçün uzun müddətli, sanballı bazarın təşkilində və işində, pul-kredit və biznes münasibətlərinin genişləndirilməsində, ümumi yükün daşınması ilə eyniləşdirilmiş bünövrənin irəliləməsində, yeni iş yerlərinin açılmasında maraqlıdır.

Həyata keçirilən bu müvəffəqiyyətli yanaşmaya görə son vaxtlar ölkəmizdə, xüsusilə də paytaxt Bakıda nəqliyyat vasitələrinin bazasının daha da genişləndirilməsi və Azərbaycanın səyahət sahəsində imkanlarının möhkəmləndirilməsi üçün bir sıra hərtərəfli tədbirlər görülür. Bu da öz növbəsində ictimai iqtisadi inkişafa yol açacaq qarşılıqlı əməkdaşlığın artmasına gətirib çıxaracaqdır. Artıq ölkəmiz Azərbaycan üçün yeni dövr-postneft dövrü başlayır. Respublikamızın gələcək inkişafında neftdən asılılıq tamamilə aradan qalxmalı və gələcək adına tranzit potensialının artırılması üçün ciddi addımlar atılmalıdır, əzmlə çalışmaq lazımdır.

Bu gün iqtisadi sahədə ciddi islahatlar başlandı və dərinləşməyə doğru irəliləyir. Azərbaycanın iqtisadiyyatı inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatının ön planda olduğunu göstərir. Gələcək 2-3 ildə bir sıra layihələr yeni iqtisadi model kimi işə başlayacaq. Bir tranzit ölkə kimi, Azərbaycan dünya üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Bildiyimiz kimi, qloballaşan innovasiya, intellektual inkişafın iqtisadi dövrüdür.

Azərbaycan Nəqliyyat Fondunun inkişafı və turizm potensialının genişləndirilməsi ehtimalı müasir qloballaşma şəraitində millətin davamlı inkişafının təmin edilməsi işində Azərbaycan Respublikasının əsas məqsədlərindən biridir. Bütün dünyada neft hissəsi ilə yanaşı, neft rayonunda ÜDM-in bolluğu ümumi qoşulma prosedurlarını da nəzərə alır. Bu gün Azərbaycanda avtomobil zonasının imkanlarını genişləndirərək, uzağa gedən fəaliyyət planını yerinə yetirərək, mövcud müəssisələrin imkanlarını genişləndirərək, həm ərazi, həm də universal ölçülərdə ümumi əməkdaşlığın ölçülməsini genişləndirərək, bütün açıq qapılar milli iqtisadiyyatın nəqliyyat çərçivəsini yaxşılaşdırmaq üçün istifadə olunur (Məmmədov Z.S. , 2002).

Hazırda nəqliyyat vasitələrinin seqmenti ən unikal inkişaf üçün açıq olan sürətli təkmilləşdirmə dövrünü yaşayır. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın avtomobil və küçə nəqliyyatının seqmenti qabaqcıl səviyyədə inteqrasiya olunaraq istismara verilib, burada dəyişikliklər edilib, nəqliyyat müəssisələrinin ixtisasında irəliləyiş və pik saatlarında ölkə iqtisadiyyatının və əhalinin qeyri-normal durumunun təmin edilməsi üçün gəlirliliyin artırılması, nəqliyyat qanunvericiliyinin və turizm potensialının yaxşılaşdırılması, ixtisaslaşdırılmış təşkilatların təşkili davamlı olaraq həyata keçirilmişdir.

Azərbaycan hazırda Cənubi Qafqazda əsas turizm mərkəzi və dəhlizləridir. Gələcək perspektivlər, hansılar ki, üstünlük verəcək, heç vaxt daha millətin gələcək inciləri üçün problemləri təqdim etməyəcəklər. Eyni zamanda, Avropa ilə Asiyanı birləşdirən dəmir yolunun inkişafı Azərbaycanın yerli səviyyədə iştirakını böyük dərəcədə genişləndirir və prezident İlham Əliyevin məqsədyönlü yanaşmaları sayəsində ölkə iqtisadiyyatı sürətlə inkişaf edir. Əhalinin nəqliyyat

administrasiyalarına olan tələbatı genişlənir, Azərbaycanın turizm potensialı genişlənir, nəqliyyat infrastrukturunun və parkının yenilənməsini yönəldilərək reallaşdırılmışdır. Nəqliyyatın bütün növlərinin və fəaliyyətinin etibarlılığının təmin edilməsi, nəqliyyatın effektiv idarə olunması üçün əhəmiyyətli tədbirlər görülmüşdür (Əliyev E.Ə. , 2004).

Yerli nəqliyyat-logistika infrastrukturunun müasir dünya standartlarına uyğunlaşdırılması ölkəmizdə xarici iş adamlarının sərmayələrində mühüm rol oynayır. Bildiyimiz kimi, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə çıxış və daxili infrastrukturun mükəmməl olması xarici investorların maliyyə resuslarının özünə çəkən təməl daşlarından biridir və bu səbəbdən mükəmməl nəqliyyat-rabitə sistemi olmayan ölkədə iş sahəsində müvəffəqiyyətli olmaq, yalnız, asan deyildir. Tarixi Müasir İpək Yolunun bərpası Azərbaycan, Avropa və Asiya ölkələri üçün də böyük əhəmiyyət daşıyan beynəlxalq layihələrdən biridir.

Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi TRASEKA potensial imkanlar olan ölkələrdə ölkəmizin diqqət mərkəzində olmasına nail olmuşdur. Ümumi olaraq reallaşdırılan böyük miqyaslı layihələr Azərbaycan, Türkiyə və digər ölkələrin enerji təhlükəsizliyi üçün böyük zəmanətdir. Gələcək üçün inkişaf etdirilən perspektivlərin artmasını təmin edir. Ölkənin tranzit potensialının gələcək perspektivləri baxımından ticarət-iqtisadi axınlar tranzit ölkəyə aydın şəkildə daxil edilmir, lakin xarici vətəndaşlar (xarici mənşəli) daxil edilir.

Bu halda, söhbət sivilizasiya dialoqunda, bir sivilizasiyanın sistemik "təzyiqi" başqa bir yerə qoyulmur. Başqa, sözlə, vətəndaş dəyərlərinin mülki ekvivalentini dəyişdirir. Bir tranzit ölkə olma beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində strateji əhəmiyyət daşıyır. Bunun üçün Azərbaycanın sosial coğrafi mövqeyi aşağıdakı şərtlərdə ona əsaslanır.

- 1) Ölkə (məkan) konstruktiv olaraq tranzit funksiyasının obyekt deyil, yəni subyektin tənzimləmə, tənzimləmə və axınların yönləndirilməsində bir sadə istiqamətə malik olması kimi struktur olaraq fəaliyyət göstərməlidir. Bu baxımdan, cərəyanlar üzərində siyasi nəzarət tranzit ölkənin əlindədir;
- 2) Tranzit resursları istifadə etmək üçün resurslara malik olmalıdır;

- 3) Nəqliyyat-kommunikasiya layihələrində dövlət və kapitalının belə aktivləri saxlamağa borcludurlar;
- 4) Milli ehtiyatları tranzit funksiyası çərçivəsində ixrac edə, həmçinin regional və beynəlxalq bazarlarda ödəniş prosesində tranzit axınlarına təsir göstərə bilməli və s.
- 5) Azərbaycanın enerji təhlükəsizliyi sektoru mühüm amillərdən birinə çevrilmişdir. Enerji enerji sistemlərinin strateji əhəmiyyəti bir neçə şəkildə ölkəyə geosiyasi üstünlük verir.
- 6) Azərbaycan-Avrasiya məkanında nəqliyyat-kommunikasiya və kommunikasiya qovşağında fəaliyyət göstərir və iqtisadi cərəyanlardan biri (tranzit simvol) kimi fəaliyyət göstərir. Şərq-Qərb super informasiya kanalının başlaması ilə Azərbaycanda informasiya axınının ən güclü kanallarından biri seçiləcək.

Nəqliyyat sektorunun ətraf mühitdə dəyişiklik siyasətinin prioritetləri aşağıdakılardır:

- Nəqliyyat sisteminin davamlı təkmilləşdirilməsi;
- Nəqliyyat sektorunun, xüsusilə nəqliyyat xidmətlərinin bazarında rəqabət mühitinin daha da yaxşılaşdırılması;
- Yol rabitəsi kompleksində müxtəlif növ nəqliyyat növlərinin davamlı inkişafı;
- Beynəlxalq və tranzit dəhlizlərinin, beynəlxalq və tranzit yolların, ölkələrarası, şəhər və şəhərətrafi nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- Milli nəqliyyat və yol sisteminin qlobal kommunikasiya sektoruna inteqrasiyası, beynəlxalq standartlara uyğun olaraq Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat və kommunikasiya trafikinin və əsas nəqliyyat vasitələrinin uyğunlaşdırılması və modernləşdirilməsi;
- Xəzər dənizində, limanında, dəniz ticarətində və dəmir yollarında etibarlı multimodal nəqliyyat xidmətləri üçün əlverişli tariflərə əsaslanan cəlbedici logistik sxemlərin və qısa marşrutlarının təşkili və həyata keçirilməsi;

- Xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması, Azərbaycanın ərazisində, xüsusilə də limanlarında yüksək məlumat və kommunikasiya təmin edilməsi;
- Beynəlxalq və tranzit zamanı Xəzər regionunda istehsal olunan karbohidrogenlərin apikultural mövqelərinin qorunması və gücləndirilməsi (Qafarov Z., E.Əliyev , 2002).

### **3.3. Nəqliyyat sektorunun strateji yol xəritəsində Strateji Hədəflər**

Rəqabət, inteqrasiya və davamlı iqtisadiyyat yaratmaq üçün təşəbbüslər çərçivəsində "Azərbaycan Respublikasında Logistikanın və Ticarətin İnkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi" (bundan sonra Strateji Yol Xəritəsi) hazırlanmışdır. Bu Strateji Yol Xəritəsi 2020-ci ilədək, 2020-ci ilə qədər və 2025-ci ildən sonra Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafının qısamüddətli, orta və uzunmüddətli aspektlərini müəyyənləşdirir.

2020-ci ilə qədər inkişaf perspektivlərinin strateji məqsədləri və hədəfləri ilə yanaşı, bu məqsədlərə və hədəflərə nail olmaq üçün bir sıra prioritetlər və tədbirlər göstərilir, əsas və digər istisnalar, müddətləri və göstəricilərini əks etdirən ətraflı hərəkət planı hazırlanır (Logistik və Ticarət Strateji Yolları Planı Azərbaycan Respublikasında).

2020-ci ildə həyata keçirilən tədbirlər sayəsində Azərbaycanda real GSYH 605 milyon manata çatacaq, ona yeni imkanlar verəcəkdir, hökumət və qeyri-dövlət mənbələrindən istifadə edilən ümumi investisiyalar planlaşdırılmış tədbirləri qaytarmaq üçün 3 milyon 160 min manatadək artacaq.

Müəyyən edilmiş strateji məqsədlərə görə, güclü tərəflərin və ölkənin müvafiq imkanlarının istifadəsi aşağıdakı mövzulardan ibarət olan yeddi əsas istiqamətin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur:

- Ölkənin ərazisindən keçən tranzit dəhlizlərinin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün, uzun müddətli olaraq Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistik və ticarət mərkəzinə çevrilməsi məqsədi daşıyır.

- Sərbəst ticarət sahəsində işin təşkili və müstəqil ticarət sahələri üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmanın yaradılması, o cümlədən Bakının Qaradağ rayonu, Ələt ərazisində yerləşən yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisində;
- Ticarət potensialının artırılması və Azərbaycanın iqtisadiyyatını daha da yaxşılaşdırmaq məqsədi ilə əlavə dəyər tranzit ticarətdən yüksəkdir. 2020-ci ilə qədər olan dövr üçün nəzərdə tutulan strateji məqsədlərə nail olmaq üçün 2020-ci ilədək Azərbaycanda real GSYH 400 milyon manata çatacaq və 205 milyon manat təşkil edəcək.

Müvafiq texniki və iqtisadi zəmanətlərdən sonra ictimai-özəl maliyyə resursları ilə təmin ediləcək Strateji Yolu haqda nəzərdə tutulmuş tədbirləri həyata keçirmək üçün 3,16 milyard manat investisiya qoyulub.

Azərbaycanın 2025-ci ilədək gələcək inkişaf perspektivləri logistika və ticarət infrastrukturunun və tənzimləyici təşviqatın əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşması ilə əlaqədardır.

2025-ci ilə qədər ölkədə regional logistika və ticarət kəsişməsinə çevrilməsi üçün regional təşkilatların əsaslarını öyrənmək üçün Azərbaycanda işlər aparılacaqdır. Logistika və ticarət sahəsində güclü irəliləyiş istiqamətində Azərbaycanda əsas məqsədlər regionlarda təşkilatların yaradılması üçün logistika və ticarət mərkəzinin yaradılmasıdır.

Eyni zamanda logistika və ticarət sahələrində yüksək perspektivli müəssisələrin potensialı diqqətlə qiymətləndiriləcək və bu sahədəki özəl sektoru cəlb etmək üçün səylər göstəriləcəkdir. 2025-ci ilə qədər, ölkənin azad ticarət zonasında Ələt şəhərində yaradılan Yeni Bakı Limanının torpaqlarından istifadə edərək güclü logistik platforma olacaq. Bu, regional və beynəlxalq ticarət tərəfdaşlarının regional topdansatış ticarət zonasının yaradılması təcrübəsindən istifadə edəcəkdir.

Sehri, qlobal qiymət zəncirində daha çox pay əldə etmək üçün, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizlərində beynəlxalq ticarətin həcmi artırmaq üçün səylər göstəriləcəkdir. Nəticədə, logistika və ticarət sahələrində, xüsusilə, yerli və xarici

sahibkarlar arasında əlaqələrin qurulması üçün müvafiq satış sərgilərində effektiv əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi məqsədilə sərgilər təşkil olunacaqdır.

Bu ticarət növünə nail olmaq üçün alınan tədbirlər yalnız Bakının yeni limanını deyil, ölkənin digər bölgələrini birləşdirəcək, logistika və ticarət mərkəzləri və potensial azad ticarət zonaları ilə genişlənəcəkdir. Birincisi, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının və respublikanın daxili ticarət şəbəkəsinin inteqrasiyasını təmin etmək üçün Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda avtomobil və dəmir yolu əlaqələri gücləndiriləcəkdir.

Yolların tikintisi və təmiri əlaqələrin daha da yaxşılaşdırılması üçün prioritet olacaq və həcmdən sonra iqtisadi səmərəliliyi təmin etmək üçün dəmir yolu əlaqələri qurulacaqdır. Bundan əlavə, təklif olunan məqsədlərin yerinə yetirilməsi metropoliten ərazisində (məsələn, Golden Bridge, Astara, Xaçmaz və s.) həyata keçirilir. Yeni logistika və ticarət platformalarının yaradılması bu istiqamətdə atılacaq mühüm addımlardandır. Bu səbəbdən, Bakıda regionlarda fəaliyyət göstərən xarici şirkətlərin baş ofislərini təbliğ etmək üçün obyektiv tədbirlər görülməli və bu tədbirlər biznes fəaliyyətinin sadələşdirilməsi yolu ilə həyata keçiriləcəkdir.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi şəraiti bu istiqamətdə müsbət yeniliklərin həyata keçirilməsini sürətləndirəcəkdir. Burada iş mühitinin dəstəkləyici bir amil kimi əhəmiyyətini xatırlatmaq lazımdır. Bundan əlavə, proqram beynəlxalq şirkətlər üçün bu logistika və ticarət mərkəzinə xidmətlər, əlverişli biznes mühiti, idxal və ixrac əməliyyatları üçün əlverişli şərait və ixtisaslı kadr bazası ilə sərmayə qoymaq üçün şərait yaradacaqdır. Yerli şirkətlər, bu sahəni hədəfləyəcək, idarəetmə sektorlarında artımın artdığı yerli şirkətlərin daha uğurlu bir şəbəkəsi yaratmaq üçün.

Bu logistika və ticarət mərkəzində əsas vəzifə 2025-ci ilə qədər ilk və orta emal, dərman, metal plastik materiallar və gübrələrin istehsalı ilə təmin olunacaqdır. Mənzilin daha da genişləndirilməsi imkanları araşdırılır. Fiziki-iqtisadi əsaslandırma nəticələrinə əsasən, Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda yeni ticarət mərkəzinin yaradılması "Bakı" ticarət mərkəzindən daha çox fayda



əldə etmək üçün nəzərdən keçiriləcək. 2025-ci ilə qədər Azərbaycanın logistik və ticarət sahəsi özəl sektorda sərmayə qoyuluşu ilə inkişaf etdiriləcəkdir. Bu istiqamətdə dövlət strukturlarının prioritetləri müəyyən ediləcək və özəl sektorun iştirakının artırılması üçün davamlı tədbirlər həyata keçiriləcəkdir.

Prosesi daha yaxşı təşkil etmək və ən uyğun yanaşmanı seçmək üçün dövlət-özəl tərəfdaşlıq və nəzarət kimi müxtəlif modelləri həyata keçirmək üçün imkanlar araşdırılacaq. Uzun müddət ərzində ölkənin əsas logistika şirkətlərinin fəaliyyətlərini beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırmaq üçün tədbirlər görülməkdir. Bu, ölkənin yük və nəqliyyat sektorlarının inkişafı üçün şərait yaradacaq və Azərbaycana əlavə xarici birbaşa investisiyaya gətirib çıxaracaqdır. Bunu etmək üçün, logistika şirkətlərini müvafiq sektorlara beynəlxalq akkreditasiya aparmağa təşviq etmək lazımdır.

Nəticədə, Azərbaycanın logistika şirkətləri özlərini beynəlxalq bazarlarda etibarlı şirkətlər kimi göstərə biləcəklər. ISO təşəbbüsləri şirkətlər və müvafiq dövlət qurumları ilə əlaqəli olaraq birbaşa nəzarət ediləcəkdir.

Standartlaşdırma sahəsində davam edən işlərlə yanaşı, daxili ticarət mühitinin yaxşılaşdırılması üçün də səylər göstəriləcək, beləliklə logistika əməliyyatları və rəqabətqabiliyyətliliyi təmin etmək üçün fəaliyyətlərin optimallaşdırılması əsas məsələlərdəndir. Ələt qəsəbəsində azad ticarət zonasının təşkili ilə yanaşı, müxtəlif bölgələrdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması prosesi davam etdiriləcək, ölkədə inkişaf etdirilən logistika infrastrukturunun davamlılığı, özəl sektorun iştirakının daha da stimullaşdırılması, bu sahəyə xarici sərmayələrin genişləndirilməsi təmin ediləcəkdir.

Tədbirin effektivliyini artırmaq üçün rəqəmli proqramlardan istifadə edərək, bu logistik və ticarət mərkəzlərində ən qabaqcıl əməliyyat modellər tətbiq olunacaq. Bu tədbirlər sayəsində Azərbaycan logistika və ticarət sektorunda lider olacaqdır. 2025-dən sonra olan dövrdə qoyulan məqsədlər Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanında logistik mərkəzə, habelə Ələt bölgəsindəki Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının (bundan sonra Bakı limanının kompleksi) kompleksinə daxil olan güclü logistika və ticarət mərkəzinə malik olmalıdır. İlk

mərhələdə, bu proses başa çatdıqdan sonra, bu mərkəzin gücü önümüzdəki illərdə genişlənəcək və bölgədə gedən mühüm logistika və ticarət birliyi halına gələcəkdir. Burada əsas nəqliyyat işçiləri ilə yanaşı, emal, saxlama, qablaşdırma kimi logistik əməliyyatları həyata keçirən mərkəzlər və təşkilatlar da olacaqdır.

Müstəqil ticarətin üstünlükləri sayəsində ölkədə istehsal olunan və ya idxal olunan mallar mərkəzlər ətrafında istehsal olunacaq və digər ölkələrə göndəriləcəkdir. Bu şirkətlər vergi ayırmaları alacaqlar və şirkətlər rəqabət qabiliyyətini artırmağa və əvvəlcədən mövcud düşüncə tərzini inkişaf etdirməyə kömək edəcək gömrük problemlərindən azad olunacaqlar. Belə əlverişli logistik mühitin yaradılması digər sahələrin inkişafına kömək edəcək və Azərbaycanın ÜDM-də ciddi artım yaradır.

2025-ci ildən sonra ölkənin inkişaf edən obyektləri regionda yüksək dəyər qazanmış rəqabətli şirkətlər halına gəlib və əlverişli logistika mühitinin yaradılması bu prosesi sürətləndirəcəkdir. Bu mərkəzin bir hissəsi kimi müxtəlif uğurlu müəssisələrin, xüsusən də əmək qabiliyyətli məhsulların (məsələn, toxuculuq) və innovativ yüksək texnologiyalı məhsulların (məsələn, dərman və mühəndis avadanlığı) fəaliyyətinin genişləndirilməsi planlaşdırılır. Müvafiq dövlət qurumları, yerli və beynəlxalq təşkilatlar və birliklər daxil olmaqla, müvafiq tərəfdaşlar ilə birgə, bu mərkəzin istifadəsini optimallaşdırmaq üçün əlavə imkanlar yaradılacaqdır.

2025-ci ildən sonrakı dövrdə ölkənin digər bölgələrində logistika şəbəkəsinin genişləndirilməsi davam edəcəkdir. O vaxtdan bəri, Azərbaycanın hüdudları boyunca logistika və ticarət şəbəkələrinin tikintisinin ikinci dərəcəsi başa çatacaq və regionlarda logistika və ticarət obyektlərinin səmərəliliyinin stimullaşdırılması diqqət mərkəzində qeyd olunacaqdır. Əlavə logistika və ticarət şəbəkələrinin olması şirkətlərdən beynəlxalq ticarət fəaliyyətlərinin tutumunu artırmaq üçün şirkətlərə qonşu ölkələrlə daha çox ticarət əlaqələri qurmağa imkan verəcəkdir.

Yerli nəqliyyat infrastrukturuna əlavə olaraq Azərbaycanın daxili və qonşu ölkələrlə nəqliyyat münasibətləri genişləndiriləcəkdir. Azərbaycan və İran arasında

mövcud olan dəmir yolu xəttinə üstünlük verərək, yüksək templi təmirlərlə dəmir yolu infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi planlaşdırılır. Hava nəqliyyatında sərnişin və sürücü sahəsindəki keyfiyyətin artırılması və digər bölgələrdə hava limanlarının sayının çoxaldılması planlaşdırılır (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafı üçün Strateji Yol xəritəsi).

Yüksək dəyərli ixrac mallarını nəql etmək üçün hava xidmətlərinin daha da genişləndirilməsi üçün lazım olan şərtləri tənzimləmək məqsədilə, Bakıda hava limanının imkanları genişləndiriləcək və əlavə yük hava limanlarının yaradılması məsələsinə yenidən baxılacaqdır. Azərbaycanda infrastrukturun inkişafı ilə əlaqədar bu formada olan tədbirlər qeyri-dövlət sahələrində və xarici investisiyalarda əhatəli imkanlar yaradacaq və burada dövlət sektoru daim dəstəkləyici olacaqdır. Ümumi götürdükdə, Azərbaycanda logistika sektorunda özəl sektorun dərəcəsinin inkişaf etdirilməsinin əsas hədəflərində biri olaraq müəyyən edilir. İnfrastrukturun qorunması yolu ilə özəl sektorun idarədə payının artırılması və ölkənin iqtisadiyyatında logistika sahəsinin səmərəliliyi və əlavə dəyərinin artırılması və avadanlıq zəncirində aparılan əməliyyatları inkişaf etdirmək nəzərdə tutulur.

Xəzər dənizi ərazisində və Qafqaz bölgəsində logistika və ticarət mərkəzlərinin effektivliyinin yüksəldilməsi məqsədilə tədbirlər həyata keçiriləcəkdir. Əməliyyat təchizat zəncirində xərclərin azaldılması, ticarət marşrutlarının optimallaşdırılması, nəqliyyatın səmərəliliyinin artırılması və təmir xərclərinin minimuma endirilməsi tədbirlərin stimullaşdırılması üçün alınacaqdır. Uzun müddətdir ki, bu təşəbbüslər Azərbaycan iqtisadiyyatı və ticarət tərəfdaşları arasında artan rəqabətə səbəb olacaqdır. Bu rəqabət sayəsində Azərbaycanın logistik şirkətləri qonşu ölkələrdəki fəaliyyətlərini genişləndirir və regional hakimiyyətə müraciət edirlər. Uzunmüddətli dövrdə, logistika və ticarət sahəsində əks məqsədlərə nail olmaq üçün logistika əməliyyatlarının idarə olunmasında aparıcı texnoloji infrastruktur yaradılacaq və istifadəyə veriləcəkdir. Məlumatların toplanılması və müəyyən növ mal və nəqliyyat marşrutlarının müxtəlif qaynaqlarından ibarət olan mərkəzi məlumat bazasına əsaslanan intellektual sistem

sayəsində ölkədə müxtəlif əməliyyatlar daha effektiv və sərfəli şəkildə qiymətləndiriləcək və təhlil ediləcəkdir.

Logistika sahəsində rəqəmsal fəaliyyət modellərinin əhatələnməsi həm də Azərbaycanda az tonajlı yük logistikasını, eləcə də istifadəçisi çox olan anbar və ümumi paylama xidmətini biraz daha çox inkişaf etdirmənin. Bu şəkildə logistika sahəsində müxtəlif tərəfdaşların öz anbar və nəqliyyat əməliyyatlarını optimallaşdırmasına birlikdə mühit formalaşdırır. Azərbaycanda logistika sferasının davamlı tərəqqisi sayəsində ətraf dövlətin gündəmində prioritetlərindən biri olaraq qalacaq və bu mövzuya diqqət günbəgün daha da çoxalır. Logistika və ticarət mərkəzlərində fəaliyyətdə olan şirkətlərin ekoloji təmiz binalardan və istehsal üsullarının istifadəsi həvəsləndiriləcək, onların ətraf ərazilərə təsiri, eləcə də karbon tullantıları (hər daşınan məhsula düşən CO<sub>2</sub> (karbon-dioksit) emissiyası) davamlı şəkildə nəzarətdə saxlanılacaq və fəaliyyət növlərinin dayanıqlılığının yüksəldilməsi niyyəti ilə qlobal ətraf agentliklərindən sertifikatların alınması prosesi davam etdiriləcəkdir.

Bu istiqamətdə biznes mühit azaltmağa imkan verən aydın hədəflərə sahib təsirli tədarük zənciri üzrə rəhbərlik təcrübələrini köçürəcək və konkret strategiyalar həyata keçirəcəklər. Logistika və ticarət mərkəzlərində fəaliyyət göstərən şirkətlərin öz işini ekoloji tələblərə uyğun davam etdirmələrinə zəmin yaratmaq məqsədi ilə digər sektorlardakı assosiasiyalarla birlikdə standartlar nəzərdən keçiriləcəkdir (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi).

İnfrastruktur investisiyaların edilməsi sayəsində Azərbaycanın alternativ nəqliyyat xəttləri ilə müqayisədə rəqabətqabiliyyətliliyi çoxalsa da, ölkənin nəqliyyat sisteminin imkanına tam yararlanmanın təmin olunması niyyətilə müxtəlif sahələrdə bir çox əməliyyat performansının yaxşılaşdırılmasına daim diqqət edilməsi tələb olunur. Bir sıra potensial əskiklikləri aradan qaldıraraq, həmçinin diqqəti xərclər və zaman baxımından rəqabətqabiliyyətliliyin artırılmasına, həmçinin daşıma ticarətinin dayanıqlılığının gücləndirilməsinə istiqamətləndirərək, ölkədə fərqli nəqliyyat formaları və vasitələrini əhatələyən

nəqliyyat əməliyyatlarının təkmilləşdirilməsi üzrə təşəbbüslər davam etdiriləcəkdir.

Azərbaycanın liman infrastrukturundan əlavə, digər qonşu ölkələrin də limanlarının inkişaf etdirilməsi ölkədə logistika sahələrindəki göstəricilərin yaxşılaşdırılmasına töhfə verə bilər. Bu səbəblə, ümumi olaraq, əməliyyat performansının yaxşılaşdırılması məqsədi ilə Azərbaycan başqa ölkələr arasında əməkdaşlıq və koordinasiya imkanları müəyyən edilir. Məsələn, Poti limanında infrastrukturun təkmilləşdirilməsi Azərbaycanın logistik göstəricilərinin yaxşılaşdırılması üçün mühit yaradacaqdır.

Bundan əlavə, Aktau (Qazaxıstan) və Türkmənbaşı (Türkmənistan) limanlarında bəzi inkişaf planları Azərbaycan üçün də faydalı ola bilər. Buraya gömrük prosedurlarının inkişaf etdirilməsi, texnoloji nailiyyətləri sayəsində liman imkanlarının genişləndirilməsi və infrastrukturun modernləşdirilməsi, həmçinin təxmin səviyyəsinin yüksəldilməsi və yüklərin aşırılması mərhələsində gözləmə müddətinin azaldılması daxildir. Hər iki limanda təsbit etmə və izləmə sistemlərinin inkişaf etdirilməsi və nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət və miqdar göstəricilərinin yüksəldilməsi də Azərbaycan üçün faydalı olacaq.

Azərbaycanda və xaricdə liman əməliyyatları ilə gəmilərin yük qabiliyyəti əsas problemlərdən biridir. Hal-hazırda Azərbaycanın Xəzər dənizindəki ticarət filosunda təxminən 363 min ton yük tutumuna sahib 64 gəmi olsa da, konteynerdaşıma tutumu məhdud olduğu üçün konteyner daşıma ticarətini artırmaq məqsədiylə mövcud tutumun artırılmasına ehtiyac vardır. Hazırda Azərbaycan Xəzər dəniz gəmilərindən tankerlər, universal quru yük gəmiləri, gəmiqayıрма və Ro-Ro tipli gəmilər var. Nəqliyyat filosundan gələn bəzi gəmilər faydalı ömrünü başa vurub (25 il) və yeniləri ilə əvəz edilməlidir. Belə ki, beynəlxalq səviyyədə tanınmış şirkətlər tərəfindən kirayəyə alınan və ömrü 15 ilə qədər olan gəmilər, texniki vəziyyəti mükəmməl olan, beynəlxalq dənizçilik konvensiyalarının bütün ehtiyaclarına cavab verən gəmilərə üstünlük verilir və bu vəziyyətdə istifadə müddətlərini artıq tamamlamış gəmilər yükdaşımalara daxil deyil. Bölgədə həyata keçirilən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin inşası, Ələt qəsəbəsindəki yeni

Bakı Limanı kompleksinin inşası, sərbəst ticarət bölgəsinin fəaliyyətlərinin təşkili və digər böyük miqyaslı strateji layihələrdən təsirli istifadəsi Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub istiqamətində səfərini fəaliyyəti bağlıdır. Bu səbəbdən yeni və güclü imkanlara sahib donanmanın olması zəruridir və gəmiçilik donanmasında yeni tələblərə cavab verən tankerlərin, universal quru yük gəmisi, bərələrin, Ro-Ro tipli gəmilər və konteynerdaşıyan gəmilərin olması böyük əhəmiyyət daşımaqdadır.

Azərbaycandan keçən marşrutların rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasında əsas məqsəd xərcləri, xərclənmiş vaxtları və etibarlılığı optimallaşdırmaqdır. Logistik alanında operasyonel performansını iyileştirmenin bir neçə yolu var:

- Limanda yükün keçməsi və gəminin yük kapasitesinin artırılması üçün harcanan zamanı azaltmaq;
- Dəmiryolu relsləri arasında məsafə fərqi hətli istiqamətində irəliləmiş etmək; yüklərin ağırlığına dair tənzimləyici tələbləri asanlaşdırmaq;
- Vergilərin, reseptlərin və mülahizələrin razılaşdırılması; xərclərin azaldılması;
- Bundan əlavə, xərcləri azaltmaq üçün trolley, qatar və gəmilərin daha çox istifadə edilməsini təmin etmək.

Diqqət tələb edən bir neçə sahə olmasına baxmayaraq, Azərbaycanda bu məqsəd və vəzifələri həyata keçirmək üçün lazımi addımları müəyyənləşdirmək üçün geniş təhlil aparmaq lazımdır. Logistika sahəsində çoxtərəfli əməkdaşlığın inkişafı baxımından, Azərbaycanın BMT-nin Asiya və Sakit Okean iqtisadi və sosial komissiyasının Torpaq Portlarının Hökumətlərarası Müqaviləsinə iştirakının məsələsi də nəzərdən keçirilə bilər.

Dəmir relslər arasındakı məsafədə fərqliliklə əlaqədar inkişaf: Prioritet, prioritetlərdə qeyd olunan yeni layihələr, beynəlxalq əməliyyatların effektivliyini artırmaq üçün relslər arasındakı məsafədə fərqli olan dəmir yollarından istifadə imkanlarını genişləndirəcəkdir. Buraya Türkiyə-Gürcüstan sərhədində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzərində və İran-Azərbaycan sərhədində Astara-Astara dəmir yolu üzərində qatarların təkərlərinin dəyişdirilməsi üçün də etibarlıdır. Beynəlxalq araşdırmalar göstərir ki, vaqonların təkərlərinin dəyişdirilməsi üçün lazım olan vaxt 35 saat təşkil edir ki, bu da bir qayda olaraq dayanma, yükləmə,

boşaltma və ya gömrük əməliyyatlarına sərf olunan vaxtdan çoxdur. Çevik bir işçi qüvvəsi yaratmaq üçün Azərbaycanın mövcud dəmiryolu layihələrində qatarların dəyişən təkərlərinin qiymətləndirilməsinə dair ətraflı texniki-iqtisadi əsaslandırılmalara ehtiyac var. Dəmiryolla əlaqəli təşəbbüslər, istismar və yükləmə vaxtına əsaslanan gecikmələrin qarşısını almaq üçün blok qatarlar üçün təşviqlərin yaradılmasını ehtiva edə bilər. Hazırda yeni dəmir yolu layihələrində relslər arasında məsafə fərqi aradan qaldırılması üçün mənfəət zərərinin təhlili aparılır və bu təhlillər nəticəsində daha sərfəli və effektiv bir həll seçiləcək.

Nəqliyyat vasitələrinin ağırlığına dair qanuni tələbləri ləğv etmək torpaq nəqliyyatında Azərbaycanda TRASEKA marşrutu üzrə yük avtomobillərinin kütləvi parametrlərinə ciddi tələblər qoyulur. Bu bilir ki, şirkət öz şirkətlərini Azərbaycanın marşrutundan istifadə etməyə vadar edəcək. Məsələn, Türkiyə-Gürcüstan-Rusiya-Qazaxıstan marşrutu üzərində yük maşını 44 ton yük götürə bildiyi halda, Azərbaycanda yüklər üçün tətbiq olunan 38 ton məhdudluğuna görə maşınlar Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan marşrutu ilə 38 ton yük daşıya bilər.

Ölkə torpaqları daha çox tranzit daşımalarda həyata keçirilməsi məqsədilə bir oxu düşən kütlə parametrlərini hədlərin artırılması və yüklərin daşınma xərclərinin azaldılması ilə əlaqədar cəhdlər nəzərdən keçiriləcəkdir.

Digər mümkün inkişaf TRASEKA marşrutu ilə Azərbaycan ərazisindən yüklərin daşınması zamanı sərhəd keçid məntəqələrində sərf olunan müddət, tranzit xərcləri və tranzitin dəyəri beynəlxalq şirkətlərə nisbətən qəbul edilməzdir. Lakin bu anda ölkədə logistika sahəsində nöqsanların davamlı olaraq aradan qaldırılması üçün təsirli nəqliyyat əlaqələrinin asanlaşdırılması məqsədi daşıyan "yaşıl dəhliz" təcrübəsi tətbiq olunur.

Azərbaycan ilə TRASEKA güzərgahındakı digər ölkələr arasında əməkdaşlıq yolu ilə, TRASEKA marşrutu boyunca dəmir yolları üçün zaman itkisinin və səfər xərclərinin minimuma endirilməsi, tranzit əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi də daxil olmaqla müxtəlif birliklərin və ya komissiyaların yaradılması məsələsi düşünülə bilər.

Məsələn, bu anda TRASEKA güzergahındaki ölkələrin sərhədlərində avtomobil parça və aksesuarlarının daşınması üçün 22 adda müxtəlif sənəd tələb olunur ki, bu sənədlərin də sayı Türkiyədə 13, Gürcüstan və Azərbaycanda isə 5-dir. Birliklər və ya komissiyalar yaradılacağı təqdirdə, tranzit mallar üçün tariflər sərhədlər üzrə standartlaşdırıla və ölkələr arasında rəhbərliyin əlaqələndirilməsi yükü azaldıla bilər. Məsələn, bu anda gömrük əməliyyatları əsnasında bir konteyner üzrə bir sənəd deyil, konteyner içində olan məhsul növlərinin sayı qədər gömrük sənədi istənilir.

Ölkələrarası kommertiya təşəbbüs və inkişaf etdirmək həyata keçirilərkən, bu ölkələrdə əlaqədar sənədlərin məzmunu və sektorlar üzrə fərqliliyi baxımından qiymətləndirmələr də keçiriləcəkdir. Bu sənədlərin mürəkkəbliyi və hazırlanması üçün çox vaxt tələb olunduğunu nəzərə almalıyıq.

Bu prioriteti tətbiqinin 2020-ci ildə real ÜDM-ə birbaşa və dolaylı təsiri 1.1-ci prioritetdə nəzərə alınmışdır. Bu prioritet qurulması nəzərdə tutulan regional əhəmiyyətli nəqliyyat və ticarət qovşağı ilə əlaqədar dəstəkləyici rola malikdir. Koordinasiya və rəhbərlik: Qərarların qəbul edilməsinin sürətləndirilməsi, hesab aydın təyin olunması və əlavə icra qabiliyyətinin yaradılması üçün əlaqədar koordinasiya və rəhbərlik təmin ediləcək.

- Strateji Yol Xəritəsi üçün yüksək siyasi səviyyədə qərar edilməsinin sürətləndirilməsi mexanizmi yaradılır. Bu mexanizm qərarları qəbul edən kəslər üçün digər əsas iştirakçılar tərəfindən proqramın həyata keçirilməsinə uyğun rəhbərliyin təmin edilməsinə imkan verəcəkdir. Tətbiqin prioritetləri və konkret hədəflər ilə əlaqədar qərarlar bu mexanizm vasitəsilə qəbul ediləcək.
- Əsas icraçı təşkilat tədbirin vaxtında və əsası haqqında tətbiq olunması üçün ona aid hər bir prioritet və tədbir üzrə məsul şəxslər təyin edəcək. Ayrıca tədbirlər planında göstərilən digər təşkilatların iştirakı prioritet məsul təşkilatların rəhbərliyi altında işçi qrupları yaradılır. İşçi qrupların hesabat yığıncaqları ana ikili təşkilatın rəhbərliyi ilə rüblük əsasda həyata keçiriləcək. İclaslarda dördəbir ərzində görülmüş işlər və bir sonrakı dövr üçün nəzərdə tutulan fəaliyyətlər müzakirə olunacaq.



İşçi qruplar illik iş proqramı əsasında fəaliyyət göstərəcəklər. İşçi qrupun gündüzlük iş rejimi və vəzifələrin bölgüsü məsul şəxs tərəfindən keçiriləcəkdir. Bir qayda olaraq, qrupun mövcud fikirləri məsul adamın təklifi ilə ana ikili təşkilatda keçiriləcəkdir. Ana ikitərəfli təşkilat işçi qrupun maneəsiz fəaliyyətini təmin etmək üçün lazımlı şərtləri yaradacaq, istənsə kənar mütəxəssislərin texniki dəstəyindən faydalanmaq üçün addımlar atacaq. İttifaqın çatdırılması vahidi, Strateji Yol Xəritəsinin icrası, baş verən problemlərin aradan qaldırılması və ya təşkilatlar arasında əlaqələndirilməsinin düzgün təşkil edilməsi üçün nəzarət olunacaq. Agentliyin əsas vəzifəsi tədbirlərin effektiv həyata keçirilməsi üçün lazımlı qurumlar, proseslər və texnologiyalar arasında əlaqələndirməni təşkil etməkdir.

Koordinasiya Şurası, işçi qruplarının harmonik işlərini, üç aylıq hesabatların xülasələrini və fəaliyyət planı üzrə illik hesabatın hazırlanmasını həyata keçirəcəkdir. Bununla yanaşı, bu qurum digər təşkilatlar tərəfindən tələb olunan maliyyə və insan resurslarının təşkili və zərurət olduqda əlavə ehtiyatların verilməsi üçün nəzarət edəcəkdir. Strateji uyğunlaşma və maliyyələşdirmə: Səmərəli istifadə və hədəflər arasında resursların qarşısını almaq üçün imkan verən effektiv icra prosesinə nail olmaq üçün Strateji Yol Xəritəsi digər planlara və mövcud büdcələrə tam inteqrasiya olunacaqdır.

- Bütün müvafiq stratejik sənədlər müvafiq dövlət orqanlarının tövsiyələri əsasında Strateji Yol Xəritəsi uyğunlaşdırılacaq və zərurət olduqda mövcud təşkilatların funksiyaları məqsədlərə uyğun olaraq yenidən tərtib ediləcəkdir. Bu uyğunlaşma tədbirlərinin şəffaf və miqyaslama üçün tətbiq olunacaq məqsədlər ictimaiyyətə məlumat veriləcək və bu proseslərin monitorinqi üçün istifadə olunacaq.
- İcraların təmin edilməsi üçün bütün prioritetlərdə göstərilən tədbirlər, eləcə də resursların şəffaflığı və gözlənilən nəticələr əsasında ətraflı icra planları hazırlanmışdır. Təyin edilmiş aparıcı qurum, tətbiq planının icrası üçün ümumi məsuliyyət daşıyır, lakin bütün əsas təşkilatlar və özəl sektor planın icrasına cəlbədidirlər. Paydaşları səfərbər etmək: Strateji Yol Xəritəsinin həyata

keçirilməsində həm dövlət, həm də vətəndaş cəmiyyəti sektorlarından yerli və beynəlxalq tərəfdaşlar daxil ediləcəkdir.

- Əsas strateji tərəfdaşları müəyyən etmək və iştirak etmək üçün müvafiq tədbirlər görülməcəkdir. Hər bir prioritetin uğurla həyata keçirilməsi üçün çox sayda qurumun və maraqlı tərəflərin iştirakı vacibdir. Məqsədləri uyğunlaşdırmaq və lazımi koordinasiyanın təmin edilməsi məqsədilə, beynəlxalq maliyyə qurumları, o cümlədən özəl sektor, dövlət qurumları və beynəlxalq təşkilatlar kimi kritik beynəlxalq tərəfdaşlarla işləmək üçün məsləhət komitələri və işçi komitələri yaradılır.
- Sivil cəmiyyət və beyin mərkəzləri səfərbər olunacaq və Strateji Yol Xəritəsini geniş şəkildə dəstəkləyəcəkdir. Bundan əlavə, səmərəli ünsiyyət, şəffaflıq və şəffaflıq dövlət və özəl sektorları, habelə ictimaiyyət və digər maraqlı tərəfləri səfərbər edir.

Strateji Yol Xəritəsi tələb olunan alətlərin, proseslərin və icrasının uğurla həyata keçirilməsini təmin etmək üçün izlənəcək və qiymətləndiriləcəkdir. Monitoring və qiymətləndirmə aparıldığı zaman tədbirlərin həyata keçirilməsinin müvafiq prioriteti, gözlənilən nəticələr və göstəricilər nəzərə alınacaq, icra prosesinə uyğunluq yoxlanılacaqdır. Monitoring və qiymətləndirmə beynəlxalq metodologiyalara uyğun hazırlanmış qaydalar əsasında həyata keçiriləcəkdir. İşçi qruplarının illik iş proqramlarını Koordinasiya Şurasını təsdiqləyəcək əsas ikitərəfli qurum tərəfindən təsdiq olunacaq. İşçi qruplarının üç aylıq iclasları Koordinasiya Şurasının nümayəndələrinin iştirakı ilə keçiriləcəkdir. Rüblük hesabat ana şirkət tərəfindən işçi qrupunun üç aylıq iclasından ən azı 10 gün əvvəl koordinasiya quruma təqdim olunacaq.

Koordinasiya Komitəsi hesabatın hərtərəfli təhlili və qiymətləndirilməsi, habelə üç aylıq monitoring sesiyasının nəticələri və iclasın 10 (on) gün ərzində növbəti dövr üçün tövsiyələr təqdim edir. Koordinasiya Şurası və əsas ikili qurum işçi qrupunun gündəlik fəaliyyətində monitoring nəticələrinin və tövsiyələrinin nəzərə alınmasını təmin etmək üçün tədbirlər görür.

## NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat sektoru insanların sivilizasiyasının gündən günə inkişaf etməsi üçün əsas təməl elementlərdən biridir. Kifayət qədər uzun müddət ərzində nəqliyyatın inkişafı ictimai şüurda fasiləsiz prosedurlarla yanaşı, generasiya və yaradılma ərazilərinin təkmilləşdirilməsi, xeyriyyə qüvvələrinin inkişafı üzrə əsas işləri də öz üzərinə götürmüşdür. Nəqliyyat sərnişinlərinin səyahətinin və nəqliyyatının faydalı yükünün daşınması və bir ölkədən, digərinə keçid, yəni növbəti mərhələyə qədəm qoymasıdır. Belə çıxır ki, nəqliyyatın universal ölçüdə istiqamətləndirilməsi nəqliyyat dəhlizləri ilə həyata keçirilir ki, bu da böyük geoloji sahəsi olan ölkələr üçün turizm potensialının pul üstünlüklərini artırmaqla yanaşı, əhaliyə geosiyasi sahədə inkişaf etməyə imkan verir. Bundan başqa, ərazilərdə və ya səyahət sahəsində prinsipcə yüksək potensiala malik ölkələrdə nəqliyyat fondunun bərpası və yaradılması üzrə universal layihələr həyata keçirilir.

Sosial sferanın irəliləməsi, nəqliyyat və müxbir tərəqqisinin yaxşılaşdırılması ölkələrdə geosiyasi və geoiqtisadi münasibətlərin yaxşılaşmasına böyük töhfə verir. Şərqi-Qərbi kəsişməsində yerləşən və ideal və xüsusi geoloji mövqeyə malik olan ölkəmiz dünya iqtisadiyyatının avtomobil seqmentində prosedurları üçün rahat olmayıb, onun turizm potensialı dünya ölkələrinin maraqlı və qarşılıqlı malikə münasibətlərinin tanınmasına etibarlı səbəb olub.

Avrasiya ölkələri arasında 21-ci əsrdə kombinə olunmuş formaların gücləndirilməsinə gəlincə, Avropa-Qafqaz-Asiya magistralının, Transokean torpaqlarının və Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər hövzəsi ölkələrində fəaliyyət göstərən boru kəmərlərinin kəsişməsində çalışan nəqliyyat regionlarının Transxəzər nəqliyyat qurğusunun bərpası anomal dövlət yük axınlarına gətirib çıxara bilər. Bundan başqa, vacib məsələlərdən biri də limanlarda sürətli avtomobil yollarının ixtisaslaşdırılmış monetar sərgisinin sabit işinin universal standartlarına uyğun təkmilləşdirilməsidir. Bunun səbəbini qarşılamaq üçün hər bir ölkə üçün nəqliyyat vasitəsinin strukturunu qurmaq və maliyyə və geoloji cəhətdən qiymətləndirmək çox vacibdir. Buna görə də nəqliyyat regionlarına öncül nöqtəyi-

nəzərdən baxmaq lazımdır ki, Azərbaycan Respublikası dünya iqtisadiyyatına daxil ola bilsin və dünya xalqları ilə qarışıq formalarda öz yerini müəyyən edə bilsin.

Azərbaycanın tranzit potensialının genişləndirilməsi məqsədilə onun rəqabət və hazırkı dünya maliyyə-işgüzar vəziyyətində iştirak sahəsində universal nəqliyyat çərçivəsində vəziyyətində əhəmiyyətli irəliləyişə nail olunması, həmçinin neft divizionunda milli iqtisadiyyatın yaxşılaşdırılması nəzərdə tutulur. Nəqliyyat seqmentlərində baş verən dəyişikliklər nəticəsində vahid nəqliyyat yanaşmasının inkişaf etdirilməsi üçün stimulyar yarandı.

Bu, birbaşa nəqliyyat vasitəsinin strukturunun irəliləməsində pul-kredit sisteminin yaxşılaşdırılması mərhələsində iqtisadiyyatın tərəqqisinə uyğun olaraq dövlətin maliyyə ehtiyaclarından istifadə etməklə müəyyən edilir.

Nəqliyyat vasitələri sisteminin təkmilləşdirilməsinin əsas məqsədi əhalinin bütün təbəqələrinin, xüsusilə də ucqar ərazilərdə yaşayan yerli sakinlərin işinin təşkil edilməsi, nəqliyyat administrasiyalarının xarakterinin yaxşılaşdırılması, ümumilikdə əhaliyə və torpağa nəqliyyatın mənfi təsirinin azaldılması, nəqliyyat seqmentasiyasının ləğv edilməsi məqsədilə nəqliyyat idarələri üçün ixtisaslı işçi qüvvəsinin hazırlanmasıdır.

Müvafiq olaraq, ərazi və ya qlobal ölçülmədən asılı olmayaraq, Azərbaycan Respublikasının turizm potensialından düzgün istifadə millətin neft hissəsi kimi inkişafının kritik səviyyəsi kimi qiymətləndirilməli və onun ətrafında tövsiyələr diqqətlə öyrənilməlidir.

Ölkəmiz üçün Azərbaycanın turizm potensialının və dünya turizm vəziyyətinin qiymətləndirilməsi məsələsi vacibdir. Azərbaycanın turizm potensialı layiqli bünövrəni qoymaq üçün ondan səmərəli istifadə etməklə fayda götürməlidir. Turizm potensialının qiymətləndirilməsi ilə əlaqədar olaraq, respublikanın milli istehsalının ümumi həcmində xərclər planının təşkili zamanı nəqliyyat sahəsindən və turizm potensialından istifadə səviyyəsi genişləndiriləcək.

Beləliklə, qlobal fəaliyyətdə ölkənin iştirakı möhkəmlənəcək. Ölkədə yeni peşələr yaradılacaq və maliyyə mənfəəti artacaqdır. Dünya nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsi, məsələn, Şimal-Cənub, Şərq-Qərb və nəqliyyat fondlarının

nizamlanması, məsələn, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatında əhəmiyyətli yer tutacaqdır. Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına daxil olması və xarici mübadilələrin genişlənməsi ona uyğun olaraq nəqliyyat strukturunun bərpasını, Azərbaycanın turizm milləti kimi hazırkı açıq qapıların tam istifadəsini, ölkə ekspeditorlarının intensivliyini artırmağı və nəqliyyat administrasiyalarının təkmilləşdirilməsini tələb edir.

## İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

1. «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 24.06.2005-ci il.
2. «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 01.04.2008-ci il.
3. «Avtomobil yolları haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, «Nurlan» nəşriyyatı, 2000.
4. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 06.1999-cu il, № 683-1
5. Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmipraktiki kommentariyası). I hissə. Bakı: Digesta, 2005, 336 s.
6. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi
7. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)
8. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi
9. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-cu illər) Dövlət Proqramı
10. Azərbaycan Respublikasının Gömrük Məcəlləsi. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2001.
11. Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətalər Məcəlləsi. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2002.
12. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı, «Qanun» nəşriyyatı, 2004.
13. Azərbaycan Respublikasının Qanunlar Külliyyatı. I cild / Buraxılışa məsul: Əfəndiyev E.M. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2001, 880 s.
14. Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu. Bakı: Azərbaycan, 1996-2011.

15. Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi
16. Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı, «Hüquq Ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2000.
17. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul – A.Süleymanlı. Bakı: Çarşıoğlu, 2005, 820 s.
18. Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi. 22.06.2001-ci il, № 146-II Q.
19. Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2003.
20. Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət-qabilliliyinin yüksəldilməsi problemləri, BAKI - 2009
21. Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti təhlil, təcrübə, tövsiyələr, Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi © 2013-cü il
22. Vəliyev Ş.Ə., Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları fənnindən Mühazirə.
23. Əliyev E.Ə. “ Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti “ Bakı.
24. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı, 2008.
25. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2002
26. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı, 2009.
27. Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2004
28. Əliyev E.Ə. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi əsasları. Dərslik. Bakı, 2010.
29. Bağırov F. “Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi İstiqamətləri” Bakı, 2009
30. Qafarov Z., E.Əliyev “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi” Bakı, 2002

31. Nəsimov M. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı, —Elm və təhsil || nəşriyyatı, 2013, 544 səh.
32. Mehdiyev X.O. Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafına retrospektiv baxış: müqayisəli təhlil, 2015
33. Məmmədov Z.S. “XXI əsr iqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru “ Bakı 2002
34. Məmmədov.Z.S. XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru.Bakı 2002.386 səh.
35. Qafarov Z., Əliyev E. “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi” Bakı, 2002
36. Məmmədov Z.S. “XXI əsr iqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru “ Bakı 2002

#### **İNTERNET RESURSLARI**

1. <https://www.stat.gov.az/>



## ƏLAVƏLƏR

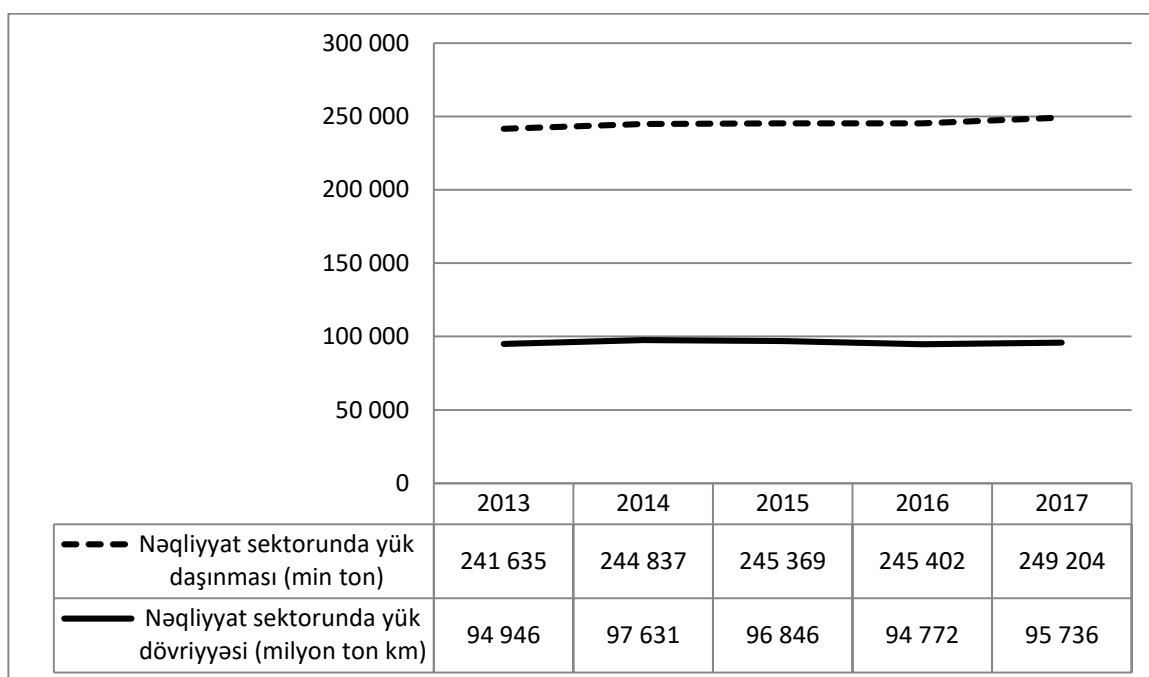
Əlavə 1

**Cədvəl 5: Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik sayı, nəfər**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	122 265	120 220	127 266	123 798	126104
Nəqliyyat müəssisələri - hüquqi şəxslər üzrə	74 315	72 135	76 777	71 723	72 727
Dəmir yolu	11 874	11 761	11 784	7 244	7 006
Metro	4 860	4 789	4 950	5 025	4 921
Tramvay	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-
Avtomobil	18 467	15 188	21 908	21 680	22 401
avtobus	8 278	7 608	9 568	9 306	10 089
taksi	374	435	429	359	345
yük	9 815	7 145	11 911	12 015	11 967
Boru kəməri	3 767	3 906	3 765	3 366	3 184
qaz kəməri	2 862	2 799	2 926	2 408	2 379
neft kəməri	905	1 107	839	958	805
Dəniz	9 667	8 291	6 846	6 787	6 577
Hava	11 029	12 083	12 451	12 150	12 409
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	8 847	10 093	8 749	9 138	9 841
Poçt fəaliyyəti	5 804	6 024	6 324	6 333	6 388
Fərdi sahibkarlar - fiziki şəxslər üzrə (muzdlu işçilər)	47 950	48 085	50 489	52 075	53 377

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/009\\_1.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/009_1.xls)

Şəkil 2: Yük dövriyyəsi və yük daşınması arasındakı əlaqə



**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,

[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002\\_1-3.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002_1-3.xls)

[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003\\_1-4.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/003_1-4.xls)

**Cədvəl 8: Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər, min manat**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>1248354</b>	<b>1411122</b>	<b>1561089</b>	<b>1839 606</b>	<b>1990343</b>	<b>2136400</b>	<b>2 583043</b>	<b>3 407283</b>
Dəmir yolu	167 414	164 340	187 582	146 455	223 751	201 976	327 401	460 350
Dəniz	92 115	100 461	105 050	107 496	119 029	154 817	173 960	162 394
Hava	437 695	511 886	538 080	678 670	770 221	810 422	975 035	1626 498
Boru kəməri	269 780	287 903	334 848	445 535	362 412	379 729	390 673	418 547
Avtomobil	206 208	252 081	299 079	350 949	415 678	485 611	557 946	634 494
Tramvay	-	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-	-	-
Metro	75 142	94 451	96 450	110 501	99 252	103 845	158 028	105 000

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,  
[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/007\\_1-3.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/007_1-3.xls)

Cədvəl 10: Avtomobil nəqliyyatı

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Yük daşınmışdır, min ton</b>	<b>99 891</b>	<b>109 780</b>	<b>118 123</b>	<b>125 222</b>	<b>128603</b>	<b>137605</b>	<b>141459</b>	<b>144854</b>
fiziki şəxslər tərəfindən	67 181	71 749	77 202	82 993	85 150	91 026	93 484	95 634
<b>Yük dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	<b>11 325</b>	<b>12 356</b>	<b>13 307</b>	<b>14 120</b>	<b>14 516</b>	<b>15 532</b>	<b>15 967</b>	<b>16 334</b>
fiziki şəxslər tərəfindən	7 109	7 564	8 041	8 539	8 770	9 375	9 628	9 840
<b>Sərnişin daşınmışdır, min nəfər</b>	<b>1200 330</b>	<b>1304 441</b>	<b>1417 413</b>	<b>1535 247</b>	<b>1608532</b>	<b>1666155</b>	<b>1708191</b>	<b>1739726</b>
şəhərlərarası	36 159	39 052	42 176	45 380	48 556	49 034	49 671	50 365
şəhərdaxili	875 308	955 439	1043 281	1134 342	1181342	1228892	1262915	1287635
şəhəratrafi	288 863	309 950	331 956	355 525	378 634	388 229	395 605	401 726
<b>Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km</b>	<b>16 633</b>	<b>18 264</b>	<b>20 034</b>	<b>21 880</b>	<b>22 992</b>	<b>23 825</b>	<b>24 429</b>	<b>24 886</b>
fiziki şəxslər tərəfindən	10 619	11 686	12 860	14 140	14 844	15 368	15 742	16 020
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	113,4	112,6	112,7	112,8	112,9	112,9	112,9	112,8
Bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi, km	13,9	14,0	14,1	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3
<b>Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat</b>	<b>669 927</b>	<b>784 626</b>	<b>831 682</b>	<b>916 044</b>	<b>1020030</b>	<b>1128661</b>	<b>1214938</b>	<b>1273879</b>
yük daşınmasından	329 906	381 702	412 238	457 172	509 747	565 309	602 185	620 251
sərnişin daşınmasından	340 021	402 924	419 444	458 872	510 283	563 352	612 753	653 628
<b>Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat</b>	<b>206 208</b>	<b>252 081</b>	<b>299 079</b>	<b>350 949</b>	<b>415 678</b>	<b>485 611</b>	<b>557 946</b>	<b>634 494</b>
yük daşınmasına	87 907	109 883	130 432	153 127	181 456	213 211	247 538	285 906
sərnişin daşınmasına	118 301	142 198	168 647	197 822	234 222	272 400	310 408	348 588
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	13 932	16 497	17 789	18 467	15 188	21 908	21 680	22 401
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	382,7	450,1	482,0	512,4	459,6	528,3	589,7	647,3

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi,

[https://www.stat.gov.az/source/transport/az/018\\_2.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/az/018_2.xls)

Cədvəl 11: Avropa komissiyasının mobil hadisələr planı

Ekoloji yanacaq və avtomobillər	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- hibrid avtomobilləri,</li> <li>•- biodizel yanacağı,</li> <li>•- bioqaz/sıxılmış təbii qaz,</li> <li>•- elektromobillər,</li> <li>•- sıxılmış karbon qazları,</li> <li>•- hidrogen yanacaqlı nəqliyyat,</li> <li>•- insan gücünə əsaslanan nəqliyyat,</li> <li>•- heyvanın dartı qüvvəsinə əsaslanan nəqliyyat.</li> </ul>
Ekoloji təmiz (yaşıl) nəqliyyat infrastrukturu	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- ekoloji cığırılar,</li> <li>•- velosiped cığıruları (yolları),</li> <li>•- sürətli avtobus nəqliyyatı,</li> <li>•- dəmiryol nəqliyyatı</li> </ul>
Kompleks qiymət strategiyası	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- pik saatlarında tariflər,</li> <li>•- bir neçə nəqliyyat növünə vahid biletlər,</li> <li>•- parkinqin idarə olunması</li> </ul>
Avtomobildən az istifadə etməklə yaşayış stili	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- avtomobillərdən birgə istifadə,</li> <li>•- car/ driver licence exit strategies</li> <li>•- velosipedlə hərəkət</li> <li>•- velosipedlərdən birgə istifadə</li> </ul>
Kollektiv sərnəşin nəqliyyatı	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- ictimai nəqliyyat,</li> <li>•- tranzit avtobuslar,</li> <li>•- sürətli avtobus nəqliyyatı,</li> <li>•- dəmiryol nəqliyyatı,</li> <li>•- kompleks sərnəşin xidməti,</li> <li>•- müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinə vahid bilet,</li> <li>•- marketing,</li> <li>•- toplayıcı parkovkalar,</li> <li>•- tələb üzrə nəqliyyat,</li> <li>•- əlyətər nəqliyyat sistemləri,</li> <li>•- paratranzit,</li> <li>•- xidmət keyfiyyəti,</li> <li>•- təhlükəsizlik.</li> </ul>
Giriş məhdudiyəti	<ul style="list-style-type: none"> <li>•- girişin idarə olunması/ictimai qaydaya riayət etmə</li> <li>•- avtomobillər üçün qadağan olunmuş ərazilər/yaşayış zonaları</li> <li>•- çox funksionallıq sahələr,</li> <li>•- parkovrakının idarə olunması,</li> <li>•- piyada zonaları,</li> <li>•- yol hərəkətinin sürətlənməsi/sürət məhdudiyəti</li> </ul>

**Mənbə:** Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti təhlil, təcrübə, tövsiyələr, 2013, s. 59.

## **Cədvəllərin siyahısı**

Cədvəl 1: Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər.....	10
Cədvəl 2: Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi, milyon ton-km.....	11
Cədvəl 3: Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat.....	12
Cədvəl 4: Nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi, əvvəlki ilə nisbətən %-lə.....	13
Cədvəl 5: Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik sayı, nəfər.....	65
Cədvəl 6: Nəqliyyatda yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat.....	14
Cədvəl 7: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton.....	25
Cədvəl 8: Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər, min manat.....	67
Cədvəl 9: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin.....	35
Cədvəl 10: Avtomobil nəqliyyatı .....	68
Cədvəl 11: Avropa komissiyasının mobil hadisələr planı.....	69

## **Şəkillərin siyahısı**

Şəkil 1: Nəqliyyat sektoru və emal sənayesi arasındakı əlaqə.....	26
Şəkil 2: Yük dövriyyəsi və yük daşınması arasındakı əlaqə.....	66
Şəkil 3: Tipik regional nəqliyyat sektoru .....	28
Şəkil 4: Nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin inteqrasiyali blok sxemi.....	29