

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

“Milli iqtisadiyyatın inkişafı baxımından nəqliyat sektorunun beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiyasının təmin olunma yolları” mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

Şirəlizadə Xudaverdi Sərdar

BAKİ – 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

_____ **imza**

“ ____ ” _____ **20__-ci il**

**“Milli iqtisadiyyatın inkişafı baxımından nəqliyat sektorunun beynəlxalq
nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiyasının təmin olunma yolları” mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisaslaşmanın şifri: 060404

İxtisaslaşmanın adı: İqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi

Magistrant

Şirəlizadə Xudaverdi Sərdar

_____ **imza**

Elmi rəhbər

f.e.n., dos. Məmmədov Bəxtiyar Nəriman

_____ **imza**

Proqram rəhbəri

i.ü.f.d, b.m. Hübətova Suqra İnqilab

_____ **imza**

Kafedra müdiri

i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakişi

_____ **imza**

BAKİ – 2019

Ways to ensure the integration of the transport sector into the international transport network in terms of national economy development
Resume

The relevance of the research. The transport system generates space and time benefits for goods and services. Literature is considered as a part of the transport, a comprehensive, economic, integral part of which has political, social and environmental impacts.

Purpose and Objectives of the Research: The purpose of the research is to study the integration of the transport sector into the international transport network in Azerbaijan, to eliminate the obstacles faced in this area, and to identify the difficulties on the way to the modernization.

Research Methods used: Study of Documents, Scientific Fact, Comparison Method..

The research database is based on annual reports from monographs, scientific journals, and official websites of various international organizations, statistical data and reports from global economics and international trade.

Research Restrictions: The fact that information is collected for old, risky and other purposes can shatter the objectivity of the research results.

The results of the research: the global transport market, which will increase the competitiveness of domestic carriers to adapt to the requirements and, first of all, to maintain stability in the market of national export-import goods, to use geographical and geopolitical position of Azerbaijan for the organization of transit transport corridors.

Scientific-practical significance of the results: The analysis of the research material shows that the main direction of logistics in the field of transport is directing. There are three ways in this area: improving existing algorithms, developing new economic and mathematical models.

Key words: Transport infrastructure, transport networks, economic integration, economic development.

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

3PL	Üçüncü Partiya Logistik
4PL	Dördüncü Partiya Logistik
AB	Avropa Birliyi
ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
ADY	Azərbaycan Dəmir Yolları
ADDY	Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolları
AGR	Avropa Konvensiyası və Beynəlxalq Quru yolları
AİB	Avropa İqtisadi Birliyi
ARDNŞ	Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti
ASEAN	Cənub-Şərqi Asiya Ölkələri Birliyi
AZAL	Azərbaycan Hava Yolları
AYİB	Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı
BMT	Birləşmiş Millətlər Təşkilatı
BTQ	Bakı - Tbilisi - Qars
CASPAR	Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Şirkəti
GYD	Heydər Əliyev adına Hava Limanı
İATA	Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Birliyi
İCAO	Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı
İEOÖ	İnkişaf Etməkdə Olan Ölkələr
İEÖ	İnkişaf Etmiş Ölkələr
İSTB	Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı
QDİƏT	Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı

MDB	Müstəqil Dövlətlər Birliyi
NMR	Naxçıvan Muxtar Respublikası
NSTC	Şimal - Cənub Nəqliyyat Koridorları
OECD	İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı
SSRİ	Sovet Sosialist Respublikalar İttifaqı
TACİS	Müstəqil Dövlətlər Birliyinə Texniki Yardım
TAP	Trans Adriatik Boru Kəməri
TANAP	Trans Anadolu Qaz Boru Xətti
TEN – T	Trans Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul
YUNESKO	Birləşmiş Millətlər - Təhsil, Elm və Mədəniyyət Təşkilatı

MÜNDƏRİCAT

	GİRİŞ.....	8
I Fəsil	İQTİSADI İNKİŞAFDA NƏQLİYYATIN ROLU.....	16
1.1.	Müasir dünyada nəqliyyat strukturunun quruluşu və inkişaf etdirilməsi....	16
1.2.	İqtisadi əlaqələrin qurulmasında nəqliyyat sahəsinin əhəmiyyəti.....	21
II Fəsil	AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SİSTEMİ.....	27
2.1.	Müstəqillik əldə olunduqdan sonra Azərbaycanda qurulan nəqliyyat strukturu və onun keçdiyi inkişaf yolu.....	27
2.2.	Nəqliyyat struktunun səmərəli qurulması və davamlı inkişafının təmin olunması.....	33
2.3.	Paytaxt və regionların nəqliyyat şəbəkəsinin Azərbaycanın inkişafında təmsil olunma payı.....	42
III Fəsil	AZƏRBAYCANIN DÜNYA NƏQLİYYAT ŞƏBƏKƏSİNƏ İNTEQRASIYA MƏSƏLƏLƏRİ.....	48
3.1.	Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirakı.....	48
3.2.	Nəqliyyat xidmətləri bazarının hazırkı vəziyyəti və Azərbaycanın bu bazarda təmsil olunma. dərəcəsi.....	55
3.3.	Qlobal nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiyada qarşıya çıxan problemlər və onların həlli üsulları.....	61
	NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	67
	İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT	71
	Cədvəllərin siyahısı.....	74
	Şekillərin siyahısı.....	75

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Tədqiqi və praktik baxımdan, iqtisadi fəaliyyətin qloballaşması kontekstində nəqliyyat sisteminin problemlərinin araşdırılması və elmi əsaslandırılması onun inkişafı üçün perspektiv istiqamətlərin müəyyən edilməsi aktual mövzulardandır. Qapalı milli iqtisadiyyatdan açıq iqtisadiyyata keçən ölkələr üçün xüsusilə də Azərbaycan kimi xarici dünyaya üz tutan ölkələr üçün bu cür tədqiqatlar olduqca vacibdir.

Müasir iqtisadi integrasiya kontekstində dünya bazarında, eləcə də Azərbaycandakı nəqliyyat sektorunun inkişafı üzərində tədqiqat aparan bu dissertasiya işi ölkəmizin nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün mövcud problemlər və perspektivlər üzərində arşdırmalar edəcək.

Bazar münasibətlərinin formalaşması şəraitində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi problemləri davamlı olaraq artmaqdadır, çünki nəqliyyat dünya iqtisadiyyatının mühüm bir hissəsidir, çünki dövlətlər arasında maddi daşıyıcıdır. Dövlətin ixtisaslaşması, onların kompleks inkişafı bir nəqliyyat sistemi olmadan mümkün deyildir. Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla, xüsusilə də yeni suveren dövlətlər üçün həlli vacib olan zamanın global problemlərindən biri kimi qələmə verilən nəqliyyat inkişaf problemləri ölkələr üçün həll edilməsi vacib strateji problemlərdəndir. Avropa ilə əməkdaşlıq qurulması, nəqliyyat şəraitinin yaxşılaşması dövlətlər arasında əməkdaşlığın inkişafı üçün vacib amillərdən biridir.

Bu gün Azərbaycan dəmir yolu, dəniz, çay, yol, hava və boru kəməri nəqliyyatını əhatə edən güclü nəqliyyat sisteminə malikdir. Bu cür nəqliyyat növlərinin hər biri milli iqtisadiyyatın bütün sahələrindən normal və səmərəli istifadəni təmin edir.

Nəqliyyat sistemlərinin inkişafı sosial-iqtisadi aspektdə baş verir. İnkişaf dedikdə müvafiq sosial, siyasi və iqtisadi şərtlər vasitəsilə cəmiyyətin rifahının yaxşılaşdırılması başa düşülə bilər. Bu sahədə əldə edilə biləcək nəticələr insan kapitalında miqyaslı və keyfiyyətli inkişafa (məsələn, gəlir və təhsil səviyyəsi), eləcə də mövcud infrastrukturların (kommunal, nəqliyyat, telekommunikasiya)

təkmilləşdirilməsinə səbəb ola bilər. Bu sahələrə yatırılan investisiyalar nəticəsində global çərçivədə ölkə gəlirlərinin artması hesabat mövzusu ola bilər.

Ötən əsrin onilliklərində inkişaf siyasəti və strategiyaları fiziki kapital üzərində qurulsa da, son illərdə insan kapitalına yatırılan sərmayələr effektiv nəticə verməyə başladı. Fiziki və insan kapitalının əhəmiyyətindən asılı olmayaraq, ölkə infrastrukturunun düzgün qurulmaması və sağlam təməl olmadan dayanıqlı inkişafa nail olmaq mümkünsüzdür.

Nəqliyyat sektorunun yüksək əhəmiyyətli və xidmət yönümlü funksiyaları da fiziki və insan kapitalının qarşılıqlı əlaqəsi nəticəsində inkişafa doğru irəliləyə bilər. Məsələn, effektiv logistika həm infraquruluşa, həm də idarəetmə təcrübəsinə əsaslanır.

Ölkə infrastrukturunun düzgün qurulmasının vacibliyi səbəbindən nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın mühüm tərkib hissəsidir və inkişaf üçün istifadə olunan önəmli vasitədir. Nəqliyyat sistemi səmərəli qurulduqda, sosial-iqtisadi imkanlar və gözlə görülür fayda yaradır ki, bu da dünya səviyyəsində daha yaxşı təmsil olunma, məşğulluq və əlavə investisiyalar kimi ölkəyə müsbət təsirlər göstərir. Nəqliyyat sistemlərinin potensial və etibarlılıq baxımından çatışmazlığı olduqda, ölkəyə daha az imkanlar və ya imkansızlıqlar, həmçinin həyat keyfiyyətinin aşağı olması kimi iqtisadi xərclər gətirə bilər. Bu yazdıqlarımızı ümumi səviyyədə təkmilləşdirsək, səmərəli nəqliyyat bir çox iqtisadi sektorda xərcləri azaldır, səmərəsiz nəqliyyat isə bu xərcləri artırır. Əlavə olaraq, nəqliyyatın təsirləri həmişə planlaşdırıla bilmir bu da istənməyən və gözlənilməz nəticələrə səbəb ola bilər.

Beləliklə nəqliyyat sektorunun iqtisadi əhəmiyyəti makroiqtisadi və mikroekonomik baxımdan qiymətləndirilə bilər:

Makroiqtisadi səviyyədə (nəqliyyatın bütün iqtisadiyyatı üçün əhəmiyyəti), nəqliyyatın inkişafı milli iqtisadiyyat daxilində istehsal, məşğulluq və gəlir səviyyəsinə bağlıdır. Çox inkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sektoru ÜDM-in 6% -dən 12% -dəkdir. Logistik xərcləri daxil edilərək daha geniş bir səviyyədə baxdıqımızda, belə xərclər ÜDM-in 6% -25% -ni təşkil edir. Bundan əlavə,

infrastruktur və nəqliyyat vasitələri daxil olmaqla, bütün nəqliyyat aktivlərinin dəyəri inkişaf etmiş iqtisadiyyatda asanlıqla ÜDM-in yarısını təşkil edə bilər.

Mikroiqtisadi səviyyədə (iqtisadiyyatın xüsusi hissələrində nəqliyyat əhəmiyyəti) nəqliyyat, istehsalçı, istehlakçı və istehsal xərcləri ilə bağlıdır. Bunun nəticəsində, müəyyən nəqliyyat fəaliyyətləri və infrastrukturun əhəmiyyəti iqtisadiyyatın hər bir sektoru üçün qiymətləndirilə bilər. Ümumiyyətlə yüksək gəlir səviyyəsi və istehlak xərclərində nəqliyyat daha çox paya malikdir. Nəqliyyat, ev təsərrüfat xərclərinin orta hesabla 10% -dən 15% -ə qədərini, istehsalın hər vahid xərclərinin isə təxminən 4% -ni təşkil edir, lakin bu rəqəm sub-sektorlara görə dəyişə bilər..

Hazırkı dövrdə cəmiyyəti əhatə edən innovasiya, təkmilləşmə, sürətli integrasiya məsələləri Azərbaycan üçün də vacib məsələlərdəndir. Ötən əsrdən başlayaraq Azərbaycan sürətlə müasir dünya iqtisadiyyatına integrasiya olunan inkişaf yolu keçməkdədir. Müstəqillik əldə olunandan sonra başlayan bu mərhələ müəyyən dövrlərdə özünün enişli-yoxşlu inkişaf yolunu cızmışdır. Azərbaycan respublikasının inkişaf qrafikində 1991-1998, 1998-2003, 2003-2008, 2008-2010 və 2010-cu ildən sonrakı dövr üçün qısa başlıqlar yarada bilərik. Çünki bu dövrlər ölkə tarixində ciddi məsələlərin adları ilə yadda qalıb. Müstəqillikə qazanılandan sonra ciddi inkişafdan danışmaq qeyri-mümkündür təbii ki. Bu dövrdə ölkənin qarşılaşdığı ciddi maneələr və mövcud şərait çiçəklənmə dövrünü bir qədər uzanmasına səbəb oldu. 1994-cü ildən sonra neft sektorunda artan investisiyalar ölkənin nüfuzunu artırmağa başladı. Dövlətin bu sahədə yatırımları makroiqtisadi böyümənin əsasını qoydu. XXI əsrin ilk illərindən etibarən Azərbaycan dövlətinin başlatdığı davamlı inkişaf strategiyaları nəticəsində ölkəyə qoyulan daxili və xarici investisiyalar artmış və iqtisadiyyat beynəlxalq səviyyədə formalaşmağa başlamış, bazar iqtisadiyyatına keçidin əsası qoyulmuşdur.

Sözsüz ki, iqtisadiyyatın davamlı inkişafından bəhs edərkən burada ayrı-ayrı iqtisadi sahələrin rolu danışılmazdır. Bir başqa deyişlə, ümumi inkişafın arxasında çoxlu sayda kiçik iqtisadi inkişaf strategiyaları durur. Bu ayrı-ayrı iqtisadi sahələrdən biri də nəqliyyat sektorudur. Belə bir məsələ ortaya çıxır ki, istehsal prosesinin məhsullarını təyin olunan bazarlara çıxarmaq üçün nəqliyyat sektoru bu sahədə

mühim rol üstlənir. Bu zaman adı qeyd olunan sahənin nə qədər vacib sahə olduğu danılmaz mövqedən çıxış edir.

Onu da söyləmək lazımdır ki, nəqliyyat sahəsi milli iqtisadiyyatın inkişafı baxımından “Azərbaycan 2020-gələcəyə baxış” strategiyasında seçilmiş hədəf olmaqla bərabər, həmçinin Azərbaycan-Avropa İttifaqı əlaqələri çərçivəsində də nəzərdə tutulmuş vacib məsləhətdəndir. Dissertasiyanın yazılması da məhz bu vacib məsləhətlərin tədqiqi vəzifəsini daşıyır. Bu yazıda toxunulacaq əsas məqamlara nəzər yetirsək aşağıda adları çəkilən struktur-layihələrin planlı inkişafının nə qədər vacib olduğunu görə bilərik.

İlk öncə Azərbaycan ərazisinin beynəlxalq magistralda yerləşməsi və tarixi “İpək Yolu”-nın bərpa olunması 2 qitə arasında nəhəng körpü rolunu oynayacaq. Azərbaycan bu mərhələdə təkcə tranzit ölkə kimi deyil həmçinin də öz daxili məhsullarını ixrac etməklə ölkə iqtisadiyyatında əlavə dəyər yaratmaq potensialına malik olacaqdır. İpək yolunun bərpasında rəsmi olaraq ilk addımın 30 oktyabr 2017-ci tarixində Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu xəttinin açılması olmuşdur. Bu nəhəng layihənin illik dövrüyyəsi 1 mlrd. dollar olması planlaşdırılır. Tarixi magistralın “qızıl xətt”-i də adlandırılan bu yol ilə il ərzində 1 milyon səfərin və 6.5 milyon ton yük daşınması planlaşdırılır. Bu xətt vasitəsilə Londondan Pekinə uzanan birbaşa dəhliz yaradılacaqdır.

Beynəlxalq çərçivədə inkişaf etdirilən nəqliyyat şəbəkəsindən biri də boru-kəmərlər nəqliyyatıdır ki, burada da toxunulacaq əsas məqamlar Bakı-Tbilisi-Ceyhan xətti, onun illik dövrüyyəsi 2006-cı ildən bu günə qədər keçirdiyi inkişaf yolu və gələcəkdə də qazandıracağı gəlirlər də mövzu obyektidir.

Qlobal nəqliyyat dəhlizinə qoşulmaqdan bəhs edərkən təbii ki ölkənin daxili nəqliyyat şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi qaçılmazdır. Hazırkı vəziyyəti dəyərləndirməli olsaq burada onun o qədər də yaxşı olmadığını görə bilərik. Əsas problemlərdən biri kimi regionlar arasında kəsilməz əlaqənin mövcud olmamasını göstərmək olar. Regionların qeyri-neft sektorunun inkişafında mühim paya sahib olduğunu nəzərə alsaq bu sahədə strategiyanın düzgün qurulması təmin edilməlidir. Çünki, düzgün qurulmuş strategiya parlaq gələcəyin qərantiyasıdır.

Aparılan işlərə nəzər yetirsək, son on illikdə nəqliyyat sisteminin təşkilində vacib rol oynayan infrastruktur təməllərinin müasirləşdirilməsi, daşınma şəbəkəsinin vaxtında və səmərəli təşkil edilməsi sahəsində bir çox tədbirlər görülmüş, qarşıya qoyulmuş hədəflər isə uğurla reallaşdırılmaqdadır. Digər tərəfdən “Azərbaycan 2020-gələcəyə baxış” strategiyasında da vurğulandığı kimi nəqliyyat sektorunda davamlı işlər görülməkdir.

Başqa bir aspektən yanaşsaq, hər bir sahədə olduğu kimi inkişafda müəyyən edilmiş səviyyəni keçmək insanların, cəmiyyətin, ətraf-mühitin həyatı üçün ciddi maneələrə səbəb ola bilər. Mövcud şəraitdə avtomobil sənayesinin qeyri-planlı inkişafı ağır təsirlər ilə ötüşə bilər. Hazırkı dövrdə nəqliyyat iqtisadiyyatının vacib sahəsi olduğu üçün ölkənin strateji hədəflərinə çatmasında mühim rol oynayır. Dünya bankının arşadırmalarına baxsaq görürük ki, nəqliyyat sektorunun məhsulun maya dəyərindəki xərci İEO-lərdə 5 faiz, İEOÖ-lərdə 4.25 faiz, dünya ölkələri üzrə ümumi payı orta hesabla 4.8 faiz təşkil edir (<https://www.worldbank.org> Dünya Bankı, 2018). Həmçinin yalnız Asiya ölkələrində bu bazarın çəkisi 180 milyard dollardan yüksək olmuşdur. Burdan belə nəticə çıxarmaq olarki nəqliyyat xərclərinin azalması və nəticə olaraq istehsal mallarının daşınması xərclərinin azalması bazarda rəqabət gücünün artmasına və digər iqtisadi sahələrin inkişafına gətirib çıxara bilər. Bunun üçün də ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyat sektorunun hazırkı vəziyyətini, onun global inkişaf imkanlarının, onun çatışmazlıqlarının öyrənilməsi, davamlı inkişaf tempi ilə ayaqlaşan müasir nəqliyyat sisteminin yaradılması vacib hesab edilir.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi. İqtisadiyyatda nəqliyyatın təsir dairələri bir sıra yerli və xarici alimlər tərəfindən tədqiq olunmuşdur. K.B.Tağıyev, C.S.Rzayev, B.S. Musayev, Ə.Ə.Cavadov, Z.Məmmədov kimi yerli iqtisadçı-alimlər və digər ölkə iqtisadçı-alimləri B.A.Дергачев, E.Kazançev, L.Jin, J.Miranda, S. O’Sullivan, L.Mantzoz, P.Capros, A.Kondratyev kimi alimlər tərəfindən tədqiq olunmuşdur. Öyrənilmiş və əldə olunmuş nəticələrin sözsüz ki əhəmiyyəti böyükdür. Lakin daima inkişaf edən cəmiyyətdə dövrün inkişaf tempi ilə uyğunlaşmaq üçün yeni-yeni tədqiqatlara ehtiyac duyulur. Ölkənin beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiya məsələlərindən söhbət gedirsə, təbiidir ki,

araşdırmalar geniş çərçivədə qələmə alınmalı və əldə olunan nəticələr, mənfə və müsbət cəhətlər qarşılıqlı müqayisə olunmalıdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Aparılacaq tədqiqatın məqsədi Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiya məsələlərini araşdırmaq, bu sahədə qarşıya çıxan maneələrin aradan qaldırılması, inkişafa

gedən yoldakı çətinliklərin vaxtında müəyyən edilməsi əsas vəzifələrdəndir. Qarşıya qoyulmuş məqsədə çatmaqda aşağıdakı strateji hədəflərin seçilməsi əsas təşkil edəcək:

- Dünyada baş verən iqtisadi prosesləri nəzərə almaqla ölkənin nəqliyyat sistemini global çərçivədən araşdırılması;
- Nəqliyyat sistemində mövcud strukturun təkmilləşdirilməsi, aparılacaq islahatlar üzrə təklif və tövsiyələrin hazırlanması;
- Nəqliyyat sektorunun inkişafı baxımından görülməli layihələrin nəzərdən keçirilməsi və mövcud strategiya üzrə nəzərdə tutulan hədəfə vaxtında çatmaq üçün araşdırmaların dərinləşdirilməsi;
- Ölkədə aparılmış iqtisadi islahatların keçmiş və hazırkı dövrlə müqayisə olunması və buraxılmış səhvlərin təhlili;
- Nəqliyyat sektorunun ölkənin iqtisadi inkişafında rolunun müəyyən edilməsi;
- Azərbaycan nəqliyyat sektorunun beynəlxalq səviyyədə təmsil olunma məsələsi və bunun üçün aparılacaq islahatların müəyyən edilməsi.

Tədqiqatın obyekti və predmeti. Dissertasiya işinin məqsədi respublikamızın nəqliyyat sisteminin müasir şəraitdə beynəlxalq standartlar səviyyəsində inkişafına və təkmilləşdirilməsinə nail olmaqdır.

Dissertasiya işinin obyekti ölkənin xarici iqtisadi fəaliyyəti zamanı nəqliyyat bazarının xüsusiyyətlərini araşdırmaq və bazara uyğunlaşmaq həmçinin rəqabətə davamlı nəqliyyat sisteminin qurulması üçün lazımi tədqiqatlar aparmaqdan ibarətdir.

Nəqliyyatın inkişafı üçün problem və perspektivləri qiymətləndirmək Azərbaycanın infrastrukturunda gələcək illərdə ən vacib makroiqtisadi nəticələrə

gətirib çıxara bilər. Bu da respublika iqtisadiyyatının sosial-iqtisadi inkişafının əldə edilməsi üçün yeni variantların ortaya çıxmasına səbəb olar. Eyni zamanda məsələyə sisteməlik yanaşma, ümumiləşdirmə, məntiqi və müqayisəli analiz, tədqiqat zamanı istifadə olunan qrafik təsəvirlər ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun problemlərini və perspektivlərini daha yaxşı başa düşməyə imkan yaradır.

Bu dissertasiyanın əsas məqsədi Azərbaycanda nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı üçün lazımi amillər və istiqamətləri müəyyən etmək və bu əlaqələri təkmilləşdirmək üçün təkliflər hazırlamaqdır. Bu tədqiqatda ölkənin nəqliyyat əlaqələrinin iqtisadi xüsusiyyətləri, qlobal nəqliyyat infrastrukturunun dəyişməsi, həmçinin inkişaf tendensiyləri müəyyənəşdirilir.

Klassik və müasir makroiqtisadi nəzəriyyələr, beynəlxalq ticarətlə bağlı nəzəriyyələrə əsaslanır. Həmçinin Azərbaycan, Rusiya və digər xarici yazarların materiallarından da istifadə edilib. Dissertasiya tədqiqatının nəzəri əsasları xarici ticarət sahəsində Rusiya və Azərbaycan mütəxəssislərinin araşdırmalarından təşkil olunur. Bunlara ilk növbədə, E.F. Avdokuşin, L.İ. Qluxarev, R.S. Grinberq, Ə.Ə. Nadirov, A.M. Abbasova, Z.A. Səmədzadə, Ş.N.Qaciyev, A.Ş.Şəkərəliyev, A.İ. Bayramov, A.P. Babayev, İ.A. Feyzullabəyli, M.H.Həsənli v.s aiddir.

Tədqiqat metodları. Sənədlərin öyrənilməsi, Elmi fakt, Müqayisə metodu.

Adı çəkilən metodlardan əlavə olaraq,eksperiment,təhlil,ümumiləşdirmə kimi metodlardan da istifadə edilməsi nəzərdə tutulur.

Tədqiqatın informasiya bazası bazası monoqrafiyalar, elmi jurnallar, eləcə də müxtəlif beynəlxalq təşkilatların rəsmi veb-saytlarının illik hesabatlarına, qlobal iqtisadiyyat və beynəlxalq ticarətdə əldə olunan statistik məlumat və hesabatlarla əsaslanır. Həmçinin Azərbaycan, Rusiya və digər xarici yazarların materiallarından da istifadə edilib. Bundan əlavə BMT-nin müxtəlif qurumları, Dövlət Statistika Komitəsi, dövlət hesabatları, Gömrük Komitəsi, İqtisadi İnkişaf Nazirliyi, Dövlət Neft Şirkəti, Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Fondu və s kimi təşkilatların yayımladığı məlumatlar informasiya bazasının təşkilində mühim rol oynayır.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri. Tədqiqat araşdırılarkən istifadə olunan metodlar tədqiqatın aparılma istiqamətinə önəmli dərəcədə yol verir. Təbiidir ki, istifadə

olunan metodlarda qarşıya çıxan problemlər tədqiqatın gedişatını müəyyən edir. İstifadə olunan metodlardan biri olan ikinci əldən məlumatın əldə edilməsi tədqiqat metodudur ki, istifadəsi zamanı aşağıdakı problemlər ortaya çıxa bilər:

- Yığılan və istifadə olunan məlumatların köhnə olma ehtimalı böyükdür;
- Bəzi istiqamətlərə yönəlmə ehtimalının yüksək olması.

Bu mənbədən əldə olunan məlumatların nisbətən köhnə, riskli və başqa məqsədlər üçün toplanmış olması, tədqiqat nəticələrinin obyektivliyinə də kölgə sala bilər.

Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyəti onun Azərbaycan Respublikasının dövlət orqanları, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyi və onun strukturları tərəfindən öz fəaliyyətlərinin reallaşdırılması prosesində, həmçinin nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı ilə bağlı islahatların reallaşdırılması zamanı, eləcə də nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin hüquqi təminatının təkmilləşdirilməsi və inkişafı ilə əlaqəli bir prosedir. Bu işin yekun nəticəsi təklif olunan nəzəri və metodik müddəaların ölkənin nəqliyyat xidmətlərinin daha da inkişaf etdirilməsi və Azərbaycanın iqtisadiyyatında struktur dəyişikliklərinin müəyyənləşdirilməsi üçün elmi və praktiki tövsiyələrlə yekunlaşır.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi. Təqdim edilən iş giriş, üç Fəsil, səkkiz altbaşlıq, nəticə, istifadə edilən ədəbiyyat siyahısı, və 12 cədvəl, 6 şəkildən ibarətdir. İşin ümumi həcmi 75 səhifədən ibarətdir.

I Fəsil İQTİSADI İNKİŞAFDA NƏQLİYYATIN ROLU

1.1. Müasir dünyada nəqliyyat strukturunun quruluşu və inkişaf etdirilməsi

Bu tədqiqat, nəqliyyat infrastrukturunun və şəbəkəsinin ölkələrin rifah səviyyəsinə təsirlərini araşdırır. Hər kəsə məlum olduğu kimi, nəqliyyat şəbəkələri ölkələrin iqtisadi strategiyalarını formalaşdıran mühüm amildir. Nəqliyyat sistemləri əmtəə və xidmət bazarı üçün həm məkan həm də zaman cəhətdən fayda yaradır. Beləliklə, nəqliyyat sistemləri bazarın bərabərliyinin formalaşmasına kömək edir. Günümüzdə iqtisadi integrasiyalar nəqliyyat sistemlərində texnoloji inkişaf nəticəsində sərhədlərini daha da genişləndirmək imkanı qazanmışdır. Bu inkişaf fərdlərin və malların həm də xidmətlərin hərəkətliliyinə kömək edir. Qısacası, “Via est Vita” yəni “yol həyatdır”.

Nəqliyyat inkişaf etmiş iqtisadiyyatlarda belə iqtisadi inkişafda açar rolunu oynayır. Cəmiyyətin davamlı inkişafı konsepsiyasına əsasən, nəqliyyat ölkələrin iqtisadi və sosial sistemlərinin balanslı inkişafı üçün mühüm əhəmiyyətə malikdir. İqtisadiyyatın kənd təsərrüfatından sənaye sahəsindəki inkişafı doğru istiqamətlənməsinə aid kiçik bir nümunəyə baxaq: hər bir ölkə ən çox istehsal edə biləcəyi mal və xidmətlərdə ixtisaslaşmasağa çalışır. Bir ölkə iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatı üzrə ixtisaslaşdıqda təbii ki, bu sektorda ixtisaslaşmanı dayandırmır. Nəticədə ehtiyac duyduğu digər sənaye məhsullarını almaq və istehsal etdiyi məhsulu bazara çıxarmaq mərhələsi yaranır. Bu mərhələ isə beynəlxalq ticarət nəticəsində mümkün olur. Və nəqliyyat infrastrukturunu beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsini təmin edir. İstehsal və iş gücünün birləşməsi nəticəsində ticarətdə beynəlxalq səviyyələrə çatmaq olar. Nəqliyyatın beynəlxalq çərçivədə böyüməsi iqtisadiyyatda iqtisadi və sosial təsir imkanlarının əldə olunmasına gətirib çıxarır. Nəqliyyat sisteminin geriləməsi halında isə beynəlxalq ticarətin azalması səbəbindən itkilər baş verir. Dünya ölkələri arasında ticarətin inkişafı və diversifikasiyası üçün beynəlxalq yük daşımaları əhəmiyyətli rol oynayır. Nəqliyyat dünya iqtisadiyyatının digər sektorlarını, əsasən beynəlxalq ticarətin

formalaşmasında əhəmiyyətli bir hissəsidir. Nəqliyyat fəaliyyəti nəticəsində potensial benefisiarların ehtiyaclarına cavab verən bir paylayıcı sistem yaranır. Nəticədə bu da dünya ölkələri üçün iqtisadi əməkdaşlıq razılaşmalarının imzalanmasının əsasını qoyur. Cari dövrdə ölkələrarası əlaqələr beynəlxalq ticarətə və nəqliyyat fəaliyyətinə əsaslanır ki, bu da qloballaşmanın əsas elementlərindən biridir. Hər bir sahədə olduğu kimi nəqliyyat sektoru da gözlənilməz şoklara məruz qala bilər. 2008 qlobal maliyyə böhranı buna misal ola bilər. Həmin dövrdə beynəlxalq ticarətin həcmi azalmış və ölkələr arasındakı ticarət əlaqələri özünün durğunluq dövrünə girmişdir. Nəticədə idxal və ixracın həcmində gözlə görülür dəyişikliklər baş vermişdir.

Nəqliyyat fəaliyyətinin iqtisadiyyata təsirləri birbaşa və ya dolaylı ola bilər. Birbaşa təsirlər bazarların mövcudluğu ilə bağlıdır. Bu halda nəqliyyat sektoru vastəsilə dünya bazarları ilə əlaqə qurulur, vaxt və pul qənaət edilir. Dolaylı təsir, məhsulların və xidmətlərin qiymətinin diversifikasiya ilə dəyişməsi ilə bağlıdır. Nəqliyyat və iqtisadi artım əlaqəsi birbaşa deyil, istehsalın strukturuna, müəssisənin yeri və ölçüsünə, və istehsalatın digər xüsusiyyətlərinə təsiri ilə bağlıdır. İstehsal prosesində ixtisaslaşmanın artırılması, beynəlxalq əlavə dəyərlərin artması və şirkətlərin iqtisadi fəaliyyətinin artması, daşıma həcmələrinin artmasına gətirib çıxarır.

Cədvəl 1: Aİ ölkələrində ÜDM-ə nisbətə yük daşımalarının həcmində dinamika (2000 = 100)

il	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	100	98.9	99.9	98.8	104.7	104.7	105
il		2007	2008	2009	2010	2011	2012
%		105.4	103.3	95.6	98	96.5	94.5

Mənbə: ec.europa.eu Freight transport statistics

1970-ci illərdən etibarən dəyər iqtisadiyyatda dəyər yaradan proseslər nəqliyyat fəaliyyətinin intensivliyini müəyyənləşdirdi. 1985-1998-ci illərdə ton-km ilə ölçülən yük daşımaları AB səviyyəsində 54% artmış, ÜDM-in artımı isə yalnız 35% olmuşdur. Göründüyü kimi 2007-ci ildə 5,4% artışıla yüksələn qrafik, 2008 və 2009-

cu illərdə iqtisadi böhran səbəbiylə azalmışdır. 2010, 2011 və 2012-ci illər isə durğun keçən illər olaraq hiss edilmişdir.

AB dünyanın öndə gələn xidmət, avadanlıq və nəqliyyat texnologiyalarının istehsalçı provayderlərindən biridir. AB şirkətləri qlobal hava daşımalarının 30% - nə və qlobal dəniz donanmasının 40% -nə nəzarət edir. Nəqliyyat vasitələrinin istehsalı Avropa İttifaqı ölkələrinin ixracının 60% -ni təşkil edir. Nəqliyyat fəaliyyətlərinin mühüm hissəsi beynəlxalq rəqabət mühitində aparılır. Bu mühit özünü xüsusən də hava və dəniz nəqliyyatında göstərir. AB genişlənmiş nəqliyyat sistemi qonşu dövlətlərə də əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Çay və yollar sahəsində bir sıra beynəlxalq əməkdaşlıq mexanizmləri formalaşmışdır. AB-nin üzv ölkələri və qonşu ölkələrinin bu əlaqələri nəticəsində Avropa Birliyində artıq düzgün işləyən nəqliyyat fəaliyyəti qurulmuşdur. AB və qonşu ölkələrlə nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq iqtisadi, ekoloji və sosial ölçüdə nəzərə alınmaqla dünya səviyyəsində nəqliyyat marşrutları üzrə lazımi əlaqə qurmağa kömək etməkdədir. AB-nin davamlı nəqliyyat siyasətinin məqsədi cəmiyyətin iqtisadi, sosial və ekoloji ehtiyaclarına cavab verən nəqliyyat sistemlərinin qurulmasıdır. Avropa iqtisadiyyatına töhfə verən nəqliyyat sektoru, Avropa sənayesinin və xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətində mühüm rol oynayır. Avropa İttifaqında nəqliyyat siyasəti iqtisadi artım, rifah və ətraf mühitin qorunması arasında bir tarazlığın yaradılması baxımından Lissabon strategiyası əsasında hazırlanmış iqtisadi siyasət mühüm rol oynayır. İqtisadi artım nəqliyyatın inkişafı ilə bağlıdır. Bəzi bölgələr nəqliyyat sistemlərinin inkişafından yararlanırsa da, bəziləri düzgün nəqliyyat sisteminin yetərinə inkişaf etməməsi nəticəsində qeyri-tarazlı iqtisadi inkişaf baş verir. Nəqliyyatın özü inkişaf üçün yetərli bir şərt deyil bunun üçün də düzgün nəqliyyat infrastrukturunun olmaması inkişafa məhdudiyyətlər gətirə bilər.

Nəqliyyat sektorunun ən vacib xüsusiyyətlərindən biri səmərəli nəqliyyat sisteminin ölkənin iqtisadiyyatını idarə etməkdə mühüm funksiyaya malik olmasıdır. Buna görə də doğru planlanmış yollar, dəmiryolları, havayolu, liman kimi nəqliyyat infrastrukturunun olduğu və inkişaf etdiyi yerlərdə əlçatanlığın artması səbəbindən, mərkəzdən başlayaraq investisiyalar, sənayeləşmə, inşaat, kimi

şəbəkələrin genişləndirilməsi istər universitetlər istərsə də xəstəxanalar kimi sosial infrastruktur vahidlərinin inkişafı nəticəsində vahid inkişaf etmiş iqtisadiyyat ortaya çıxmaqdadır. Məhsuldarlığın artması sayəsində miqyas iqtisadiyyatı ortaya çıxmaqda və istehsal potensialı artmaqdadır.

Hal-hazırkı dövrdə sənayeləşmiş ölkələr təməl infrastrukturun qurulması üçün investisiya yatırımlarına başlamış və xüsusilə səmərəli nəqliyyat infrastrukturuna zəruri əhəmiyyət verərək sənayeləşmə və inkişaf strategiyalarını yerinə yetirməkdədir. Beləliklə, istehsal səviyyəsində artım nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatı artırır və nəqliyyat üçün daha çox investisiyanı təşviq edir, bununla da, rentabellik və nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini artır. Nəqliyyat alt sistemlərinin fəaliyyət sahələri, çatdırılacaq məsafəyə, daşınanacaq sərnəşinlərin və yüklərin miqdarına görə orta ümumi xərclər ilə müəyyən edilir.

İnkişaf edən texnologiya ilə neftdən asılı olmayan yeganə nəqliyyat alt sistemi olan dəmir yolu nəqliyyatı texnik olaraq quru yol nəqliyyat vasitələri və ya digər nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yükün miqdarından daha çox yük daşıma potensialına malikdir. Bu da dəmiryollarının su nəqliyyatı birlikdə uzaq məsafələrə iri həcmli malların daşınma sahəsindəki liderliyini qorumasına səbəb olur. Türk iqtisadçısı Süleyman Barda-nın da dediyi kimi “ 100 mildən daha uzun bir məsafəyə quru yolu ilə daşınan 100 ədəd malın ortalama maya dəyəri ilə nisbətdə dəmiryoluyla daşınan eyni miqdar malın maliyyəti daha az olur.” Dəniz nəqliyyatı vahid zaman ərzində yükün daşınmasına sərf olunan enerji baxımından ən ucuz nəqliyyatdır. Yanacaqda birlikdə 1 kilometrlik məsafə nəzərə alınanda yolda 50 ton yük, dəmir yolu ilə 97 ton yük, su yolu ilə isə 127 ton yük nəql edilə bilər. Beləliklə, həmin vaxt vahiddə daha çox yük daşımaq mümkündür.

Nəqliyyat və iqtisadiyyat arasında əlaqələr bir-birinə keçmişdən bugünə zaman keçdikcə daha da sıx bağlanır. Bu məsələ uzun illər müzakirə edilmişdir. Böyük və ya kiçik iqtisadiyyatda nəqliyyatın ÜDM-yə qatqısı fərqlidir. Bu fərqliliyin dərəcəsini ölçmək üçün isə dəqiq bir göstərici yoxdur. Digər tərəfdən, nəqliyyat sisteminə qoyulan sərmayələr bir çox regionda iqtisadi artımı səmərəli etməsinə baxmayaraq, bəzi regionlarda isə inkişafdan geri qalma və nəqliyyat

infrastrukturuna yeni sərmayələrin qoyulmasının vacibliyi göz önündədir. Ümumdünya ÜDM-də nəqliyyatın qatqısı 7% AB-in məşğulluq payında isə təxminən 5% təşkil edir (EC (2015). Transport in Figures). 2006-cı ildə ABŞ-da cəmi illik məşğulluq 143,4 milyon nəfər olmuşdur ki, burada nəqliyyat sektoru 9,12 milyon iş yerini təşkil etmişdir (U.S. DOT 2011). 2006-cı ildə Yaponiyada 63,82 milyon insan yaşayırdı. Bunun 3.06 milyon nəfəri nəqliyyat sektorunda çalışmışdır. Bu isə cəmi məşğulluq səviyyəsinin təxminən 5% -ni təşkil etmişdir (Ministry of Internal Affairs and Communication 2011).

Ümumi nəqliyyatın ÜDM-də payı yekun tələblə bağlıdır. Bu konsepsiyaya son istehsalçılar tərəfindən mal və xidmətlərin daşınması üçün istifadə etdiyi nəqliyyat xərcləri daxildir.

Cədvəl 2. Nəqliyyatın iqtisadiyyatda rolunun ÜDM-də ifadəsi.

Ölkələr	Real ÜDM artımı			ÜDM-in proqnozlaşdırılan artımı%		Nəqliyyat real ÜDM-ə%		
	2006	2015	Δ15/06	2017	Δ17/15	2006	2015	Δ15/06
AB-27	3.2	1.6	-1.6	1.9	0.3	7	5.9	-1.1
ABŞ	2.7	1.9	-0.8	2.2	0.3	9.8	6.8	-3
Yaponiya	2.0	0.6	-1.4	0.5	-0.1	5.83	4.9	-1.07
Çin	12.6	4.7	-7.9	4.9	0.2	3.6	1.6	-2
Y.Zelandiya	4.47	1.7	-0.05		-1.31	1.14	1.1	0.03
Kanada	1.4	-0.5	0.9	2.2	1.7	4.2	3.8	-0.4
Rusiya	8.2	-3.7	-11.9	1.4	-2.3	2.83	1.2	-1.63

Mənbələr: IMF 2013, EC Enerji və Nəqliyyat 2011, OECD 2014, U.S. DOT 2011, Dünya Bankı 2016, Statistika Yeni Zelandiya 2016, Statistika Kanada 2015.

Cədvəl 2 nəqliyyat və iqtisadiyyat arasında əlaqəni göstərir. 2003-cü ildə nəqliyyatla əlaqəli mal və xidmətlərin həcmi ABŞ ÜDM-ə nisbətdə təxminən 11% təşkil etmişdir (www.oecd.org 2016). 2006-cı ildə bu pay azaldı və 9.8% təşkil etdi (U.S. DOT 2011). 2015-ci ildə isə iştirak payı ümumi ÜDM-də 6,8% təşkil edib (Dünya Bankı, 2016). Statistik göstəricini nəzərə alsaq, görürük ki, nəqliyyatın ÜDM-də iştirak payı 2006-cı ildən 2015-ci ilə qədər təxminən 30% azalmışdır (9,8% -dən 6,8% -ə qədər). Bənzər nəticəyə cədvəl 1-də göstərilən AB və digər inkişaf etmiş və

inkişaf etməkdə olan ölkələrdə rast gəlmək olar. İnkişaf etmiş iqtisadiyyatlardakı nəqliyyat sistemi çox böyük bir müəssisə olaraq nəzərə alınır. Bu fərziyyə mübahisə edilə bilər. Lakin nəqliyyatın həm İEO həm də, İEOÖ-in iqtisadiyyatı üçün əmtəə və xidmətlərin daşınmasındakı vacibliyi danılmazdır.

1.2. İqtisadi əlaqələrin qurulmasında nəqliyyat sahəsinin əhəmiyyəti

Qloballaşma nəticəsində sürətlə artan rəqabət, beynəlxalq ticarəti yenidən formalşdırmaqda davam edir. Ortaya çıxan tədarük, sürət, maya dəyər, keyfiyyət və.s kimi anlayışlar rəqabəti formalaşdıran təməl anlayışlardır. Nəqliyyat xidmətinin istifadəçiləri, məhsullarını müvafiq zamanda, müvafiq yerə, müvafiq keyfiyyətə və münasib qiymətə çatdırmaq üçün rəqabət qabiliyyətli, səmərəli nəqliyyat xidməti tələb edirlər. Rəqabət üstünlüyü qurma yolunda beynəlxalq arenada xərcləri aşağı salma və müştəri xidmətlərini yaxşılaşdırma axtarışı, qlobal logistika və ya təchizat zəncirinin idarə olunması daxil olmaqla, bütün fəaliyyətlərin integrasiyasına səbəb olmuşdur. Buna görə, bu gün nəqliyyat şirkətləri, müştərilərinə əlavə dəyər və rəqabət üstünlüyü yaradan xidmətlər təqdim etmək məcburiyyətindədirlər. Digər tərəfdən, qloballaşma ilə ölkələrin regional və qlobal olaraq bağlılığı artmaqda nəqliyyat və logistik fəaliyyətlər daha da önəm qazanmaqdadır. Həqiqətən dünya ticarətinin dördüdə biri sərhəd ölkələri, yarısı isə bir-birindən 3000 km-dən uzaqlıqda olan ölkələr arasında aparılır. Buna görə də yaxşı nəqliyyat strategiyası qurmaq və inkişaf etdirmək üçün bölgəsal və qlobal logistikadakı inkişaf templərini izləmək və tətbiq etmək lazımdır. Qlobal inkişaf dinamikaları logistik və tədarük zəncirinin idarə edilməsində yeni irəliləyişlərə səbəb olmuş, nəqliyyat və paylama sistemini tamamilə dəyişdirmişdir. Gözlənilən logistik dəyişimləri aşağıdakı kimi izah edə bilərik:

Coğrafi – istehsalçılar maya dəyəri və əlçatanlıq ünsürlərini nəzərə alaraq zavodlarını Şimali Afrika və Asiya ölkələrinə daşıyırlar. Bu vəziyyət, nəqliyyat və logistik zəncirinin daha geniş coğrafiyaya yayılmasına səbəb olmaqdadır. Asiyadan gələn yükləri vaxtında çatdırmaq üçün böyük dəniz limanları keyfiyyətli xidmət göstərmək üçün səy göstərməyə davam edir. Bundan əlavə bəzi yüklərin quru

yolundan daşınması üçün nəqliyyat dəhlizləri inkişaf etdirilməyə başlanılmışdır. Digər bir coğrafi dəyişim, Avropa mərkəzli paylanma sisteminin bölgəsal paylanma mərkəzlərinə tərəf dəyişilməsi nəticəsində birdən çox ölkəyə xidmət göstərən Pan-Avropa paylanma mərkəzlərinin yaradılmasıdır. Digər tərəfdən, gömrüklərdə keyfiyyətli xidmətin yaradılması siyasəti bütün növ nəqliyyat dəhlizlərinin təkmilləşdirilməsində əsas məqsədli vəzifə hesab olunur.

Makro-ekonomik – İstehsal və paylama bazarları arasındakı məsafə xüsusilə aralıq mallarda artmaqda, buna görə də yatırımlar da uzaq yerlərdə həyata keçirilməkdədir. Artıq idarəedici olan milli iqtisadiyyatlar deyil, qlobal tendensiyalardır. Bu tendensiyalar da inkişafda öz sözünü deyir.

Logistika xidmətləri - Ticarət qloballaşdıqca logistik zəncirlər daha da mürəkkəbləşir və qlobal idarəetməyə ehtiyac duyulur. Nəticədə ağıllı təchizat zənciri həllərini təklif edən yeni modellərin ortaya çıxmasına səbəb olmuşdur. Buna görə də dəyişkənlik və çeviklik bu gün qlobal nəqliyyatda açar söz halına gəlmişdir.

Təşkilatçılıq - Beynəlxalq ticarət həcmi və informasiya axınının artması, bazarların liberallaşdırılması və yeni texnologiyaların təklif etdiyi imkanlar nəqliyyat və logistika şirkətlərinin yenidən qurulmasına gətirib çıxardı. Yeni yük daşımalarına olan tələbatı səmərəli şəkildə yerinə yetirmək üçün yeni texnologiyalar - 3PL (Müəssisələr logistik fəaliyyətlərin hamısını və ya bir qismini kənar mənbədən istifadə etmək surətiylə profesional firmalara gördürmələri. 3PL provayderləri adlanan bu firmalar, müştəri adından öz mənbələrindən istifadə edərək logistik fəaliyyətləri idarə və icra edirlər.) və 4PL (Müştəriyə sadəcə logistik xidmətləri koordinasiya etmək xarakteri daşıyan idarəçilik, təşkilatçılıq və informasiya kimi varlıq təməlli olmayan xidmətin təqdim edildiyi tədarük zənciri üsulu. 4PL provayderləri adlanan bu şirkətlərdə sahib olduqları və ya icarəyə götürdükləri nəqliyyat vasitəsi, anbar, konteyner kimi avadanlıq və ya aktivlər yoxdur.) kimi yeni təşkilati konsepsiyalar gündəmdədir.

İntermodal nəqliyyatın inkişafı - Qloballaşma, firmaların istehsal və paylama üsullarının dəyişdirməsi, sürətli çatdırılma və təchizat zəncirlərinin səmərəli idarə edilməsi ehtiyacı intermodal nəqliyyata olan tələbatı artırır. Bundan əlavə, Avropa

İttifaqının genişlənmə prosesi, dəmir yolu sektorunda liberallaşdırma fəaliyyətləri, quru yolunda qiymətlər, logistika strukturlarının nəzərdən keçirilməsini və intermodal nəqliyyatın inkişafına təşviq edir. İntermodal nəqliyyatın inkişafında mühüm rol oynayan konteynerlərin isitfadəsinin son illərdə quru və dəmiryolu nəqliyyatındakı daşımalarda da genişlənməsidir. Nəticə etibarı ilə intermodal daşınmacılığın inkişafı quru və dəmiryolunun birlikdə inkişafını dəstəkləməkdədir. 21-ci əsrdə intermodal nəqliyyatın, qlobal bazarlarda rəqabət edən firmaların logistik sistemlərində ana rol oynayacağı gözlənilməkdədir.

İqtisadi integrasiya üçün nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyəti aydındır. Ədəbiyyatda bu çərçivədə təsirləri təhlil edən ekonometrik tədqiqatlar aparılıb. Dünyada müxtəlif xüsusiyyətləri olan iqtisadi integrasiya nümunələri var. Bu integrasiyalarda nəqliyyat infrastrukturunun roluna uyğun məlumatları ümumiləşdirmək mümkündür. Avropa Birliyi ölkələri dörd əsas nəqliyyat siyasəti proqramı üzərində investisiyalar həyata keçirir. Bunlar; Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi (TEN-T), Cənub Şərqi Avropa Nəqliyyat və Enerji proqramı, Marco Polo Proqramı və Çərçivə Proqramı 6 daxilində Civitas II və Concerto proqramlarıdır. Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi AB-nin inkişafına önəm verdiyi ən mühim nəqliyyat proqramıdır. Bu investisiyalar üçün ilk addımlar 1994-cü ildə Essen Şurasında qəbul edilmiş və 2010-cu ildə başa çatdırılmış olan 14 prioritet layihənin ilk qrupunda yer alır. Trans-Avropa Şəbəkələrin əsas məqsədi informasiya və paylama şəbəkələrinin vahid bazar ilə uyğunlaşmasıdır. Əlbəttə ki, bu layihələr məşğulluq yaratmaq, sosial-iqtisadi səmərəliliyin təşviqi, Avropaya integrasiyanın təşviqi və məhsulların dövriyyəsinin artırılması yolu ilə vahid bazarın dəstəklənməsi kimi geniş məqsədlərə malikdir. AB tərəfindən qurulmuş və qurulacaq nəqliyyat infrastrukturunun integrasiya olunmuş bir struktur olması, üzv ölkələrin və namizəd ölkələrin öz layihələrində bu sahədə integrasiyanı tətbiq etməsinin vacibliyi aktual mövzulardandır. Başqa bir integrasiya nümunəsi olan Cənub-Şərqi Asiya Birlikləri Assosiasiyası (ASEAN) regional iqtisadi artım, sosial inkişaf və mədəni inkişaf məqsədilə sərhəddən-kənar infrastruktur ilə regional ifrastrukturun qarşılıqlı integrasiyasının həyata keçirmək öhdəliyi daşıyır. İttifaqın fikrincə regionda

infrastruktur investisiyaları dünyanın inkişaf banklarının, xüsusilə də Dünya Bankının maliyyə dəstəyi ilə əlaqələndirilə bilər. Birlik tərəfindən hazırlanan siyasət insanların, mal və xidmətlərin fasiləsiz çıxışına imkan verəcək və Intelligent Nəqliyyat Sistemləri kimi müəyyənləşdirilmiş texnologiyalardan yararlanma biləcək birgə layihələrin yaradılmasına yönəldilmişdir (asean.org ASEAN, 2004).

Dünyada bir çox alternativ nəqliyyat şəbəkəsi var. Bu şəbəkələrin bəziləri integrasiya olunur, digərləri isə müstəqil şəkildə konfigurasiya edilir. Qloballaşmanı bütün gerçəkliyi ilə birlikdə nəzərdən keçirildikdə görürük ki, dünyanın müxtəlif bölgələrini bir-birindən asılı olaraq düşünmək məqsədəuyğun deyildir. Bu kontekstdə əvvəllər qeyd olunduğu kimi, insanlara və mal-xidmətlərə yer və zaman fayda yaratmaqda xüsusi əhəmiyyətə malik olan nəqliyyat infrastrukturu və şəbəkələri yalnız ölkə daxilində və xaricində lazımı istiqamətdə qurulmalıdır.

Türk dünyası kimi ümumi mənəvi keçmişə əsaslanan ölkələr arasında sosial və ticari əlaqələrin inkişaf etdirilməsi üçün nəqliyyat şəbəkələrinin əhəmiyyətini vurğulamaq məqsədəuyğun olardı. Mövcud şərtləri nəzərə alaraq, Türk respublikaları arasında ticarət əlaqələrinə mane olan əsas maneələr; viza məsələləri, yük maşını giriş haqları, kartelizasiya, müasir yük maşını filolarının və dəmir yolunun nəqliyyatın zəifliyi kimi məsələlər göstərilir. Bölgənin nəqliyyat infrastrukturu ilə əlaqədar tədqiqatlar təhlil edildikdə bölgənin nəqliyyat infrastrukturu günümüzün ehtiyaclarını qarşılamaqdan uzaq olduğu görülməkdədir.

Şəkil 1: Avrasiya quru nəqliyyat dəhlizləri



Mənbə: United Nations Economic Commission for Europe, 2000

Avropa və Asiya arasında artan ticarət səbəbindən Avropanın və Asiyanın, quru nəqliyyat dəhlizləri xüsusilə də dəmir yolu dəhlizləri önümüzdəki illərdə mühüm rol oynayacaqdır. Bu fakt Avrasiya nəqliyyat əlaqələrinin, yəni qitələrarası torpaq dəhlizlərinin nəzərdən keçirilməsinə gətirib çıxardı.

Beynəlxalq St.Petersburgda təşkil olunan Avrasiya Nəqliyyat Konfransında Trans-Sibir, TRACECA, Türkiyə üzərindən Cənub xətti və Şimal - Cənub xəttindən ibarət dörd ana quru dəhlizi layihəsinin planlaması qəbul edilmişdir.

Qərbi ölkələri Türkiyə respublikaları üzərində Rusiya təsirini azaltmaq və Asiyaya sürətli və iqtisadi şəkildə inteqrasiyanı mümkün hala gətirmək üçün TRACECA adlı nəqliyyat dəhlizini yaratmaq fikrini irəli sürmüşdülər. TRACECA proqramı Qara dəniz hövzəsində, Cənubi Qafqazda və Orta Asiya kimi beynəlxalq arenalarda iqtisadi əlaqələri, ticarət və nəqliyyat fəaliyyətini genişləndirmək məqsədi daşıyır. 1998-ci ildə Bakıda 12 ölkə (Ermənistan, Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Tacikistan, Türkiyə, Ukrayna, Özbəkistan) öz geosiyasi və iqtisadi potensialını inkişaf etdirmək üçün razılığa gəliblər. 2009-cu ildə İran bu proqramda iştirak etmişdir (www.traceca.org, 2012). TRACECA proqramı vastəsilə bölgədəki iqtisadi əlaqələr, ticarət və nəqliyyat fəaliyyətləri genişləndirilməsi gözlənilir.

Şəkil 2: 8 noyabr 1968-ci il tarixli Quru yolları Nəqliyyat Konvensiyası



Mənbə: United Nations Treaty Collection

Bu məqsədlə, beynəlxalq standartları nəzərdə tutan və üzv dövlətlər üçün qanuni bağlayıcı olan beynəlxalq konvensiyalar qüvvədədir. Bu çərçivədə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyası, 50-dən çox nəqliyyat müqaviləsi

və konvensiyası hazırlamışdır. Şəkil 2-də BMT-nin 1968-ci il tarixli konvensiyasına qoşulan ölkələr göstərilmişdir. Müxtəlif tarixlərdə bu konvensiyaya qoşulan ölkələrin hazırkı sayı 76-dır. Azərbaycan isə bu konvensiyaya 2002-ci ildə qoşulmuşdur. Nəqliyyat və logistika sektoru əsasən beynəlxalq konvensiyalar və müvafiq qaydalarla tənzimlənir. Qlobal logistika sisteminin bir hissəsi kimi nəqliyyat xidmətinin fasiləsiz, etibarlı və təhlükəsiz olması üçün milli qanunvericiliyə uyğunlaşdırmaq və qarşılıqlı istifadə edilə bilən, qarşılıqlı fəaliyyət göstərən infrastrukturların yaradılması lazımdır.

II Fəsil AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT SİSTEMİ

2.1. Müstəqillik əldə olunduqdan sonra Azərbaycanda qurulan nəqliyyat strukturu və onun keçdiyi inkişaf yolu

Azərbaycanda nəqliyyat və nəqliyyat vasitələrinin inkişafı tarixi dərin keçmişə malikdir. Müstəqilliyimizin 20 illyində geriye baxdıqda müasir Azərbaycanın nə qədər çətin və şərəfli bir yol keçdiyini görə bilərik. Bütün keçmiş Sovet İttifaqı respublikalarında olduğu kimi Azərbaycana da keçmiş dövrün dağılmış bazar iqtisadiyyatı həmçinin, inkişafdan geri qalmış nəqliyyat sistemi miras qalmışdır. Bu da, müstəqilliyə ilk addımlarını atan Azərbaycanda 1990-cı illərin əvvəllərində kimyəvi maddələrin, plastik və neft avadanlığı sənayesinin dağılması və neft ixracında çətinliklər yaratmış nəticə olaraq da nəqliyyat daşınmalarının kəskin azalmasına səbəb olmuşdur. (cədvəl 3) Müstəqillik əldə olunduqdan sonra nəqliyyat daşınma həcmi yenidən artmağa başlasa da əldə olunan nəticə hələ də 1980-ci illərdən aşağı olmuşdur.

Cədvəl 3: Nəqliyyat sektorunun ÜDM-ə nisbəti - Azərbaycan

	2002	2003	2004	2005
ÜDM-mlrd ABŞ dolları	6.8	7.6	8.5	10.8
ÜDM %	7.3	7.3%	7%	6%
Dəyər-mln ABŞ dolları	500	556	613	648
Fərq	-	11.2%	10.6%	5.7%

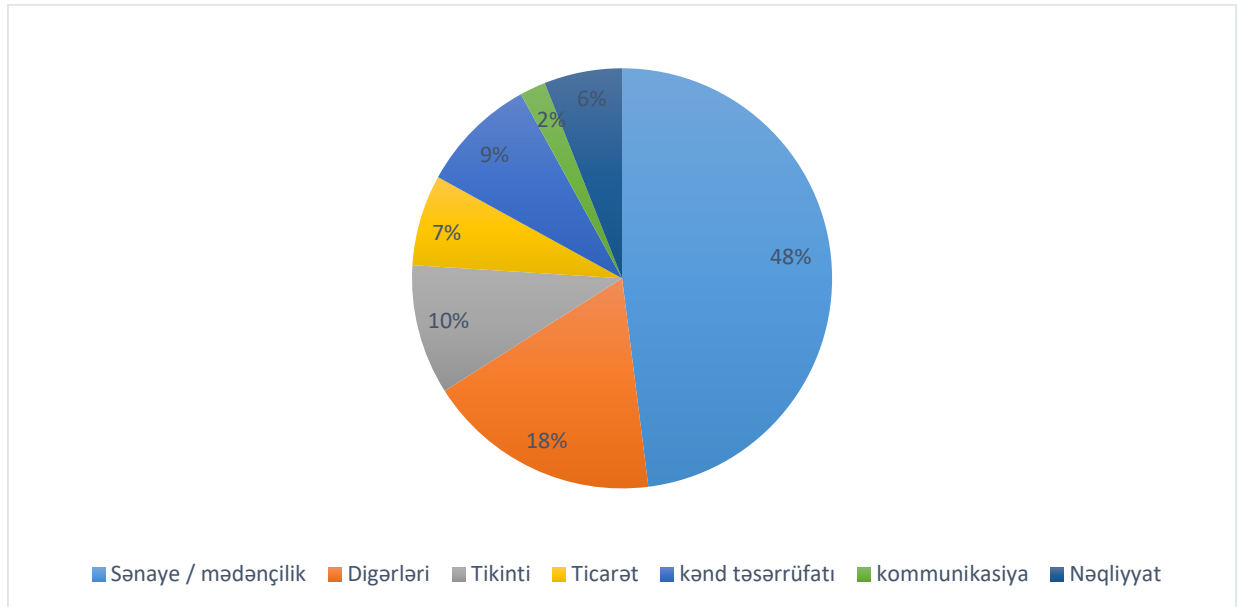
Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Link: www.stat.gov.az

Səbəb olaraq köhnəlmiş infrastrukturun həddən artıq çox olması və bu infraqstruktura edilmiş yatırımların çoxusunun müasir standartlara cavab verməməsini göstərmək olar. Azərbaycanın yük maşınları, avtobusları, dəmir yolu keçid məntəqələri, limanları və s. yeni texnologiyalar və avadanlıqların istifadəsindən kənar qalmışdı. Müstəqillikdən sonrakı dövrdə atılan addımlar nəticəsində Azərbaycan nəqliyyat sektoru bölgənin neft məhsullarının daşınmasında həmçinin qeyri-neft sektorunun inkişafında da əsas rol oynamağa başladı. 2004-cü ildə nəqliyyat sektoru Azərbaycan ÜDM-nin 7% -ni (təqribən 600 mln. ABŞ dolları)

təşkil etmişdir. ÜDM-dəki payının 5,7% -ə (648 mln. ABŞ dollarından daha artıq) qalxmasına baxmayaraq, 2005-ci ildə iqtisadiyyatda neft sektorunun artan payına görə nəqliyyat gəlirlərinin payı 5,8% -ə kimi azalmışdır. (Şəkil 3, Cədvəl 3)

Şəkil 3: Nəqliyyat sektorunun ÜDM-dəki payı - 2005



Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Link: www.stat.gov.az

Nəqliyyat sektorunda görülən əsas işlərdən biri 2003-cü ildə Prezidentin fərmanı ilə Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılmasıdır. Bu fərman ilə nazirliyin müstəqil fəaliyyəti təmin olunmuş və institusional mövqeyi gücləndirilmişdir. Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması ona müxtəlif keçmiş dövlət orqanları arasında tənzimləyici və fəaliyyət funksiyalarının rəsmi şəkildə verilməsinə yardımçı olmuşdur.

Əslində isə nəqliyyat sektoru yalnız qismən yenidən qurulmuşdur. Digər dövlət qurumları kimi nəqliyyat sahəsinin fəaliyyətini təmin edən qurumlar da yavaş qərar qəbul etmə potensialına malik idi. Nəticədə prioritetləri müəyyənləşdirməkdə iqtisadi qiymətləndirmədən az istifadə edilir və ya heç istifadə olunmurdu bu da, uzunmüddətli strategiyaların qurulmasına çətinlik törədirdi. Nəticədə, Azərbaycan milli və beynəlxalq nəqliyyatın inkişafı strategiyasını müəyyənləşdirməkdə bir sıra çətinliklərlə rastlaşırdı. Nəqliyyat sektorundakı institusional davamsızlıq müvafiq tədbirlərin koordinasiyasına mane olurdu.

İndi isə bu sahədə bir sıra özəlləşdirmələr aparılmışdır. Bu da quruyol nəqliyyat daşımacılığını həyata keçirən şirkətlərin əksəriyyətinin artıq kommersiya bazarında

fəaliyyət göstərməsinə kömək olmuşdur. Köhnə dövlət şirkətləri "Azəravtonətməliyyat" və "Azəravtoyol" artıq MMC-lərdir və Nəqliyyat Nazirliyinə hesabat verirlər, lakin dəniz və dəmir yolu sektorlarında bu özəlləşdirmələr hələ baş verməyib. 2000-ci ildə Prezident fərmanı ilə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" digər adı ilə CASPAR dəniz sektorunda aparıcı struktur bölmə olaraq təyin olunmuşdur.

İnstitusional yenidən qurulmanın bir hissəsi olaraq, Nəqliyyat Nazirliyi 2000-ci illərdə aşağıdakı hüquqi sənədləri hazırlamışdır:

- Aviasiya Qanunu (2 sentyabr 2005-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir)
- Quru Yolları Qanunu
- Dəniz Administrasiyasının Nizamnaməsi
- Dəmiryolu Qanunu

Azərbaycanda nəqliyyat sektoru getdikcə artan şəkildə iqtisadiyyatın inkişafında və xüsusilə paytaxtın və regionun neft ehtiyatlarının istifadəsində əsas rol oynamağa başlamış və nəticədə hökumət nəqliyyat üçün 10 illik inkişaf proqramı hazırlamağı qarşısına məqsəd qoymuşdur. Bu baxımdan, 2005-ci ildə Hökumət Asiya İnkişaf Bankından (AİB) nəqliyyat sektorunun inkişaf strategiyası üçün texniki yardım almışdır. Alınan texniki yardımın məqsədi nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması idi. Belə ki, bu yardım Azərbaycanda iqtisadi inkişafa və yoxsulluğun azaldılmasına davamlı töhfə verərək əhəmiyyətli dərəcədə iqtisadiyyatın dirçəlməsinə köməklik göstərmişdir. Texniki yardımın məqsədi əvvəlcə nəqliyyatın bütün növlərinin ətraflı təhlilini hazırlamaq və bu baxımdan əsas götürərək, strateji prioritetləri, sektorun inkişafı üçün resursları, orta müddətli vədədə hökumətin ehtiyaclarına uyğun olaraq, nəqliyyat sektorunun inkişaf strategiyasını hazırlamaqda Nəqliyyat Nazirliyinə kömək etmək idi. Bu sektorun inkişafında isə birbaşa nəzarət Nəqliyyat nazirliyinin tabeliyində həyata keçirilməkdə idi. Bu strategiya hökumətin 2006-2015-ci illərdə nəqliyyat sektorundakı siyasətini və investisiya layihələrini yönləndirən əsas açar olması hədəf seçilmişdir. Strateji əhəmiyyət daşıyan bu plan, Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən idarə olunan və bütün sub-sektor hökumət qurumlarını əhatə edən rəhbər komitənin

müntəzəm iclasları çərçivəsində geniş məsləhətləşmə prosesi nəticəsində hazırlanmışdır.

Beləliklə nəqliyyat strategiyası milli nəqliyyat siyasətinin prioritetlərini 2015-ci ilə qədər təyin etmiş və bu siyasət dəmiryolları, avtomobil nəqliyyatı, şəhər sərnişin daşımaları, aviasiya və su nəqliyyatı ilə bağlı olması planlaşdırılmışdı. Hazırlanmış nəqliyyat strategiyası, nəqliyyat sektorunun inkişafı, infrastrukturun inkişafı, tranzit siyasəti, nəqliyyat sektoruna vahid yanaşmanın təmin edilməsi və sub-sektor proqramlarının sonrakı inkişafı üçün strateji çərçivənin yaradılması da daxil olmaqla, nəqliyyat sektorunun inkişafına yönəlmiş bir sıra siyasət tədbirləri, prinsipləri və prioritetlərini özündə əks etdirir.

Halbuki mövcud vəziyyət hər hansı bir nəqliyyat strategiyasının həyata keçirilməsini təmin etmək üçün həll olunacaq iki əsas nöqtəni göstərir:

- Aşağıdakıları həyata keçirmək məqsədilə, qərbin hüquqi, idari və texniki fəaliyyətlərinə uyğun olaraq tətbiq edilməsi mümkün olan bir siyasət formalaşdırmaq və idarəedici gücü yüksək olan həmçinin nəqliyyat sahəsinə birbaşa təsir edə biləcək strukturunun təşkil edilməsi yəni;
 - Dağılmış nəqliyyat funksiyaları və xidmətlərinin integrasiyası,
 - Alt sektor bölmələrinin yenidən qurulması,
 - Nəqliyyat fəaliyyətinin azad bazar iqtisadiyyatı prinsiplərinə uyğun olaraq təşkil edilməsi.
- Hökumətin qərarlarını icra mexanizmlərinin hazırlanması və tətbiq edilməsi.

Nəqliyyat sektorunun Azərbaycanın inkişaf etməkdə olan iqtisadiyyatında əhəmiyyəti mütəmadi olaraq artır. Respublikanın regionda tranzit ölkə olması onun qeyri-neft sektorunun inkişafına da mühim dəstək olmaqdadır. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi onu Qara dəniz və Xəzər dənizləri (TRACECA) həmçinin Rusiya ilə İran arasında (Şimali-Cənub Dəhlizi) əhəmiyyətli dərəcədə strateji koridor rolunu oynamasına gətirib çıxarır. Azərbaycanın Xəzər dənizindəki coğrafi vəziyyəti Bakının regional logistik ticarət mərkəzi olmasına gətirib çıxarmışdır. Beynəlxalq təşkilatlar, neft və qeyri-neftlə əlaqəli investisiyalarla yanaşı, tranzit kargo həcimlərində də gözlə görülən inkişaf planlamışdılar. 2005-ci ildə Azərbaycan

tranzit koridorları vasitəsilə yük daşınması 12,5% artmış və ölkə nəqliyyat daşınmasının 36% -ni təşkil etmişdir.

Müstəqilliyin ilkin zamanlarda ölkədə yolların vəziyyəti o qədər də ürək açan deyildi. Nəticədə yol nəqliyyat hadisələri statistik olaraq artmaqda idi. Buna görə də atılacaq ilk addım kimi təhlükəsiz strukturun qurulması nəzərdə tutulurdu. Yol qəzaları, ölümlər və yaralanmalar 2001-ci ildən bəri artmışdır. 2004-cü ildə 2 388 yol qəzası 811 ölüm və 2766 yaralanma ilə nəticələnmişdir (Cədvəl 4). 2004-dəki ölüm miqdarı Qərbi Avropa ölkələrindən belə daha yüksək olan maddə, yəni 10000 nəqliyyat vasitəsində təxminən 17 idi. Yol qəzalarının illik iqtisadi zərərləri 110 milyon dollardan çox olmuşdur ki, bu da ÜDM-in 1,7 faizi deməkdir.

Cədvəl 4: Azərbaycanda yol qəzaları

İl	Yol qəzaları	Ölüm miqdarı	Yaralanma miqdarı
1999	1996	554	2316
2000	1987	596	2199
2001	1985	559	2228
2002	2196	642	2486
2003	2311	724	2691
2004	2388	811	2766
2005	2700	1100	3100
2017	1833	750	1719
2018	1817	722	1711

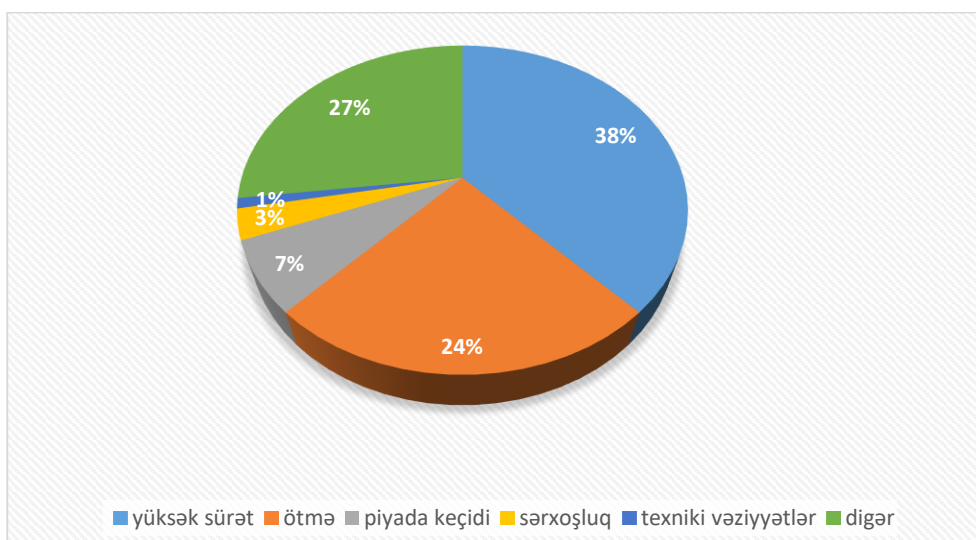
Mənbə: Azərbaycan Dövlət Yol Polisi

Link: www.dyp.gov.az

Yol qəzalarının başlıca səbəbləri; zəif qurulmuş yol şəraiti, təhlükəsizlik xüsusiyyətləri və imkanlarının olmaması, yol təhlükəsizliyi qaydalarının yetərsizliyi, sərxoş idarəetmə və qeyri-kafi sürücü təhsili idi. Yol polisi tərəfindən bildirilən statistikaya görə ölkədə baş verən yol qəzalarının global səbəbləri şəkil 4-də göstərildiyi kimi yüksək sürətdir.

Azərbaycanda quru yol nəqliyyatında rəqabətçil fəaliyyətin höküm sürdüyünü deyə bilərik. Özəl sektor 2003-cü ildən bəri yük və sərnişin daşımalarının 95%-dən çoxunu əlində saxlayır və bu sahədə xidmətlər göstərir.

Şəkil 4: Azərbaycanda yol hadisələrinin səbəbləri



Mənbə: Azərbaycan Dövlət Yol Polisi

Link: www.dyp.gov.az

Dövlət isə özünə məxsus şirkətləri özəlləşdirib, xarici şirkətlərə isə fəaliyyət göstərməsi üçün şərait yaradıb. Hökumət transsərhəd və beynəlxalq tranzit nəqliyyat vasitələri üçün tarifləri müəyyənləşdirsə də, daxili yol nəqliyyatında yük xərcləri və avtobus tarifləri bazar şərtlərinə əsaslanır.

Azərbaycan müstəqilliyini qurduqdan sonra nəqliyyat sektorunun yenidən qurulması islahatına başlamışdır. Bu islahatın ilk mərhələlərində atılan əsas addımlar aşağıdakılardır:

- 2000-ci il sentyabrın 1-dən etibarən Azərbaycan Respublikasının Yeni Mülki Məcəlləsinin qəbul edilməsi. Bu Məcəllə, özəl hüququn əsas prinsiplərini və qaydalarını, o cümlədən hüquqi şəxslərə tətbiq edilən və beynəlxalq hüquq praktikasında qəbul edilmiş qaydaları özündə birləşdirir.
- Nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsi məqsədi ilə 11 iyun 1999-cu ildə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyatla bağlı Qanunu qüvvəyə minmişdir.
- Nəqliyyat Nazirliyinin Nizamnaməsi Prezidentin 10 iyun 2003-cü il tarixli 880 sayılı Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir. Nizamnamə nəqliyyat sektorunda vahid dövlət siyasətini hazırlayan və həyata keçirən, fərdi nəqliyyat sektorları arasında, nizamlayıcı orqan kimi Nəqliyyat Nazirliyinin statusunu müəyyənləşdirmiş. 2000-ci illərdə hazırlanan “Dünya Bankı Azərbaycan Quruyolu” layihəsinin texniki yardımını çərçivəsində, quruyolu xidmət keyfiyyəti haqqında yekun biliklər

toplananda aydın oldu ki, yolların vəziyyəti, ümumi olaraq baxanda, ürək açan deyil. Yolların vəziyyəti keçmişdə olan, inşaat keyfiyyəti və daha sonra lazımi baxım işlərinin görülməməsi səbəbi ilə izah oluna bilər.

2.2. Nəqliyyat struktunun səmərəli qurulması və davamlı inkişafının təmin olunması

Dövlətlər dünyada iqtisadi əlaqələrinin inkişafına, iqtisadi cəhətdən yaxınlaşmasına kömək edən obyektiv, mütərəqqi demokratik bir tendensiyanı təmsil edir, o cümlədən iqtisadi sabitliyin formalaşdırılması beynəlxalq səviyyədə müxtəlif sahələrdə, həmçinin, nəqliyyat sahəsində əmək bölgüsü və əməkdaşlığın inkişaf etməsinə şərait yaradır.

Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla, yeni suveren dövlətlər üçün həlli vacib olan həlli qlobal problemlərdən biri olan nəqliyyatın inkişafı məsələləri BMT qərarlarının, Təhlükəsizlik Konfransının yekun aktı və bu kimi beynəlxalq hüquqi aktların müddələrinin yerinə yetirilməsindən asılıdır. Avropadakı əməkdaşlıq ilə birlikdə bu, nəqliyyat şəraitinin yaxşılaşması dövlətlər arasında əməkdaşlığın inkişafı üçün vacib amillərdən biridir.

Dövlət Proqramının həyata keçirilməsi üçün "2009-2013-cü illərdə Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı", "Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi haqqında" hərəkət planı və nəqliyyat məsələlərini əhatə edən digər proqramlara daxil olan təkliflər hazırlanmışdır.

2008-2013-cü illər üçün bütün nəqliyyat növləri 688 milyon ton yük və 7,1 milyard sərnişin nəql edilmişdir. Yük daşımaları və sərnişin daşımalarının orta illik nisbəti müvafiq olaraq 5,1 və 7,1 olmuşdur.

Nəqliyyat kompleksinə yönəldilən investisiyaların ümumi həcmi 7,3 milyard manat təşkil edərək, əvvəlki beşillik dövrlə müqayisədə 10 dəfə artmışdır.

Azərbaycanda yolların tikintisi üçün çox işlər görüldü və əsas yolların əksəriyyəti tikilib. Bütün bu işlər "2006-2015-ci illər üçün Azərbaycanda yol şəbəkəsinin bərpası və inkişafı üzrə Dövlət Proqramı"na uyğun olaraq həyata keçirilmişdir. Bunlar müasir standartlara cavab verən yollardır. Kənd yollarının

tikintisi üçün böyük vəsait ayrılmışdır. Kənd yollarının tikintisi iki mənbədən - dövlət büdcəsindən və prezident ehtiyat fondundan maliyyələşdirilmişdir. 2013-cü ilin ilk 6 ayında nəqliyyat sistemində iqtisadi göstəricilər artmış, ölkənin daşınma sektorundakı ehtiyacı qarşılanmışdır.

2012-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə yük daşımaları 1,8 faiz artaraq 105,2 milyon tona, səmərəliliyinə isə 5,7 faiz artaraq 804 milyon nəfər təşkil edib. Bu dövrdə nəqliyyat və yol kompleksinə investisiyaların həcmi 923 milyon manat təşkil edib. Müasir nəqliyyat şəbəkəsi haqqında danışmaq lazım gələrsə, 2008-2013-cü illərdə uzunluğu 3 800 km-ə çatan yollar tikilmiş və təmir olunmuşdur, bunlardan 1,240 km-i beynəlxalq əhəmiyyətə, 2,620 km kənd-rayon və şəhər yollarına aiddir. Avtomobil yolları üçün isə 158 körpü tikilmişdir. Əsas magistral yollarda 2 zolaqlı yollarda işlər tamamlanmış və 4 zolaqlı yola genişləndirmək üçün işlər aparılmışdır. Görülən işləri müqayisə etmək üçün bir neçə rəqəmi müqayisə edə bilərik. 1990-cı ilədək Azərbaycanda bütün körpülərin uzunluğu 29 min metr olduğu halda, yalnız son beş il ərzində tikilən körpülərin və qovşaqların uzunluğu təxminən 20 min metr təşkil etmişdir. Bu körpülərin texniki parametrlərini müqayisə etsək, zolaqların sayı, uzunluğu və daşıma qabiliyyəti, bizə nə dərəcədə böyük miqyaslı işlərin görüldüyünü sübut edər.

2008-2013-cü illərdə ilk texniki kateqoriyalı 4 istiqamətli yolların ümumi uzunluğu 150 kilometr artaraq 180 kilometrə 330 kilometrədək çatdırılmış, asfalt beton örtüklü yolların uzunluğu 1100 kilometr artaraq 7678 kilometrədək artırılmışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, hüquqi tənzimləmə səbəbindən hökumətlərarası münasibətlərdə, habelə fərdi və hüquqi şəxslər arasında nəqliyyatın müxtəlif növlərində əhəmiyyətli fərqlər yaranır. Buna görə, bütün beynəlxalq hüquqi sənədlərdə dövlətlərin hazırkı və ən yeni inkişaf dövrü üçün, bu sahədə milli xüsusiyyətləri nəzərə alaraq, nəqliyyatın bütün rejimlərində təhlükəsizliyə dair inzibati və texniki qaydaların uyğunlaşdırılmasının təşviq edilməsinin məqsədəuyğun olduğu qeyd edilir. Lakin beynəlxalq hüququn kompleks bir hissəsi kimi, beynəlxalq nəqliyyat hüququ həm ictimai hüququn, həm də (əsasən) şəxsi

hüququn əlaqəsindən ibarətdir. Qeyd edək ki, "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa (maddə 26) uyğun olaraq beynəlxalq nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq əsasdır və buna görə də dövlətlərarası, hökumətlərarası müqavilələr, eləcə də nəqliyyat şirkətləri ilə birbaşa müqavilələr bağlanılır. Digər tərəfdən, beynəlxalq nəqliyyat qanununun vahid bir anlayış olması faktının aydın bir nümunəsi kimi, dəniz və hava ilə malların daşınması, bir tərəfdən dəniz və hava hüququ, digər tərəfdən, daşınma hüququ ilə əlaqəlidir (Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi haqqında qanun 11 iyun 1999). Bu iki hüququn qarşılıqlı əlaqəsi nəticəsində adı çəkilən sahədə lazımi səviyyədə irəliləyiş baş verir.

Müasir dövrdə aşağıdakı növləri əhatə edən müəyyən nəqliyyat sistemi mövcuddur və fəaliyyət göstərir: a) ümumi prinsiplər və beynəlxalq kommunikasiyaların təşkili, b) malların və sərnişinlərin daşınması üçün vahid şəraitin yaradılması haqqında sazişlər, c) nəqliyyatın asanlaşdırılmasına dair sazişlər dövlətlər arasındakı münasibətlər (məsələn, vaqonlar və konteynerlərin istifadəsi, gömrük prosedurlarının asanlaşdırılması, vergi rejimi və s.).

Qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatına keçid ictimai həyatın bütün sahələrində, o cümlədən nəqliyyat sahəsində radikal hüquqi islahatlar olmadan mümkün deyil. Bunu nəzərə alaraq, Azərbaycan Respublikasında və digər yeni suveren dövlətlərdə qanunvericiliyin qəbul edilməsinə təkan verən siyasi demokratiyanın, liberal iqtisadiyyatın və xüsusilə nəqliyyatın düzgün əsaslar üzərində qurulması, bu kimi böyük bir iqtisadi vəzifəni uğurla yerinə yetirmək üçün çox vacibdir. Bununla əlaqədar, Azərbaycan Respublikasının 11 iyun 1999-cu il tarixində qəbul edilmiş Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu, habelə 2001-ci ilin iyun ayında qəbul edilmiş Azərbaycan Respublikası Ticarət haqqında qanunu xüsusi yerə malikdir. Bu qanunların əsas məqsədi hökumətin tənzimlənməsi və idarəetmənin optimal səviyyəsinə nail olmaq üçün nəqliyyat sahəsinin səmərəli fəaliyyətini artırmaqdır. Sözügedən qanunlar və digər normativ aktlar, dövlətimiz üçün strateji əhəmiyyətə malik olan və tarixi Böyük İpək Yolu bərpa edən TRACECA kimi qlobal nəqliyyat və ticarət layihələrinin həyata keçirilməsi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

İqtisadçı-alimlərə görə, müasir beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin və beynəlxalq nəqliyyatın kompleks və müxtəlif problemlərinin həlli sosial, iqtisadi, hüquqi və digər aspektlərdə ortaya çıxa bilər. Yuxarıda göstərilən məlumatlara əsasən, nəqliyyat sahəsində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsindəki hüquqi müqavilələrə əsaslanan siyasətinin, ətraflı şəkildə incələnməsi həm də bu müqavilələrin icrası çərçivəsində qəbul edilmiş qanunların və digər hüquqi aktların təhlili çox vacibdir. 1999-cu ildə qəbul edilmiş Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununa əsasən milli nəqliyyat qanunvericiliyinin tələblərinə uyğun olaraq və tərəfdaş ölkələrin mövcud qanunvericiliyi nəzərə alınmaqla Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq nəqliyyat və nəqliyyat dəhlizləri istiqamətdə müəyyən işlər görülür.

Azərbaycanın Respublikasının Ticarət və Nəqliyyat haqqında qanunu (22.06.2001), dəniz ticarəti sahəsində əsas beynəlxalq konvensiyaların tələblərini özündə əks etdirən, həmçinin yerli və xarici daşıyıcılar üçün daşınma qaydalarını müəyyən edən qanundur. Dəniz və su yük daşınması Azərbaycan üçün həyati əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycan yalnız Xəzəryanı ölkələrlə (İran, Qazaxıstan, Rusiya və Türkmənistan) birbaşa dəniz əlaqələrinə malikdir. Lakin, Volqa-Don kanalından və ya Gürcüstan vasitəsilə Qara dənizə uzanan dəmir yolu və ya quru yolu ilə uzaq dənizlərə çatmaq mümkündür.

Azərbaycanın dənizçilik sənayesi daha çox dövlət dəstəyinə malik şirkətlərdən ibarətdir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu sahədə tənzimləyici xarakterli fəaliyyətlər həyata keçirir. Azərbaycanda dəniz sənayesinin strukturu aşağıdakı kimidir:

- Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Şirkəti (CASPAR), əsasən Xəzər dənizində, Qara dənizdə və Aralıq dənizində nəqliyyat fəaliyyətini həyata keçirir. Nəqliyyat Nazirliyi nəzdində yaranana qədər şirkət Dəniz Administrasiyasının fəaliyyətini müvəqqəti olaraq həyata keçirirdi.
- Daşınma sahəsində fəaliyyət göstərən başqa şirkət Dövlət Neft Şirkətidir. Öz liman və dəniz qurğuları vasitəsilə fəaliyyət göstərir. Bununla belə, onun fəaliyyəti materiallar və məhsullarının Azərbaycan daxilində daşınması ilə məhdudlaşır. O həmçinin ölkədə yerli sərmayenin əsasını təşkil edir.

- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı (ISTPB). 1995-ci ilədək Bakı limanı CASPAR təşkilatının bir hissəsi idi. Köhnə Sovet İttifaqında İran limanlarından başqa Xəzər dəniz limanlarının çox hissəsi CASPAR-ın tərkibində idi. Hal-hazırda, İSTPB müstəqil bir dövlət müəssisəsi kimi fəaliyyət göstərir. Dubəndi neft terminalı da İSTPB-ə məxsusdur.

Bakı Xəzər dənizinin ən böyük limanıdır. Bakı limanının sahilində yayılmış Bakı limanı əsasən bir bərə terminalı, konteyner terminalı, balıqçılıq limanı və neft emalı zavodları olan neft terminallarıdır. Liman və liman obyektləri dövlət sektoruna məxsusdur və AZPETROL və Dubəndi Oil tərəfindən idarə olunan neft terminalları istisna olmaqla, ümumi idarəetməyə malik olan Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı (ISTPB) tərəfindən idarə olunur.

ISTPB gündə 24 saat, ildə 365 gün işləyir. Yalnız yükləmə və daşınma xidmətləri özəl şirkətlər tərəfindən idarə olunur. Bakı limanı bütün əsas əmtəə qruplarını daşınmasını həyata keçirə biləcək qurğu və qurğuları olan universal portdur. Avadanlıqların bəziləri ümumi yenilənmə və ya təmir tələb edir. Aİ – nin TACİS layihəsi çərçivəsində yeni konteyner yükləmə avadanlıqlarının alınması maliyyələşdirilmişdir və nəticədə problemlər nisbətən aradan qaldırılmışdır. Sözügedən Aİ layihəsi çərçivəsində bir anbar tamamilə yenilənmiş və konteyner yük stansiyası kimi istifadəyə verilmişdir. 2002-ci ildə Avropa İttifaqının TACİS proqramı çərçivəsində dəyəri 3 milyon ABŞ dollarından çox olan avadanlıqların alınması yekunlaşıb. Nəqliyyat daşımalarını həyata keçirən agentliklər üçün ilk kiçik konteyner deposu yaradılmışdır.

Liman əvvəlcə quru və dəmir yolu nəqliyyatı arasındakı yüklərin köçürülməsi üçün stansiya kimi istifadə edildi. 2002-ci ildə Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB), dəyəri təxminən 20 milyon ABŞ dolları olan feribot terminalının bərpasının maliyyələşdirilməsi üçün təklif etsə də, bu, liman rəhbərliyi tərəfindən rədd edilmişdi.

Ancaq TACIS TRACECA büdcəsinin (1 mln. ABŞ dolları) yardımı ilə İSTPB Bakı və Dubəndi terminallarında naviqasiya yardımı avadanlıqlarını yeniləmişdir. Buna görə də fəaliyyətin çərçivəsi daha geniş regionları əhatə edir.

Limanın on yeddi məntəqəsi vardır ki, onlardan beşi xam neft və neft məhsullarının nəqli üçün, ikisi sərnişinlər üçün, qalan 10 ədəd ağac və digər ümumi yüklərin daşınması üçün fəaliyyət göstərir. Liman ərazisində 10.000 kvadrat metr örtülü saxlama yeri və 28.700 kvadrat metr açıq saxlama yerləri vardır.

Bakı limanında müxtəlif böyüklükdə altı tərsanə (12,300 t yük götürmə qabiliyyəti) və dörd üzən dok var. Bir üzən dok özündə uzunluğu 160 m-ə qədər gəmilərə, yəni Xəzər dənizində fəaliyyət göstərən ən böyük gəmiləri yerləşdirilə bilər. Ümumiyyətlə, gəmilərin meydançaları və üzən dokları iş şəraitindədir. Liman ehtiyat hissələri istehsal edə biləcək və orijinal ehtiyat hissələri tədarükündə çatışmazlığı aradan qaldıra biləcək potensiala malikdir. Bununla yanaşı, mövcud tərsanələr və üzən dokların bəzilərinin təmirə ehtiyacı vardır.

Bundan əlavə, mülki aviasiyaının inkişafı, ötən dövrdə müstəqillik əldə edən Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla yeni suveren dövlətlər üçün tək-cə milli maraqlar baxımından deyil, həm də beynəlxalq çərçivədə ticarətin, turizmin və qarşılıqlı fayda verən iqtisadi əməkdaşlıqların yaradılması cəhətdən önəmli rol oynamışdır. Bu rolun vacibliyi özünü inkişad dinamikasında göstərir.

Havanın sərəhədlərinin qorunması prinsipinə görə dövlət, bir qayda olaraq, uçuşların marşrutlarını və zərurət olduqda uçuşlar üçün məhdud əraziləri müəyyənləşdirir, həmçinin radio rabitə qaydaları və uçuş təhlükəsizliyi qaydalarını müəyyən edir. Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə uyğun olaraq Azərbaycandan gələn və ya yola düşən xarici təyyarə, ekipaj və sərnişinlər müəyyən qaydalarına (pasport, gömrük, sanitariya, idxal və ixrac malına və s.) tabedir.

Azərbaycanda 22 hava limanı var, ancaq Bakıdakı Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı, Gəncə, Qəbələ, Zaqatala, Lənkəran və Naxçıvanda yerləşən regional hava limanları fəaliyyət göstərir. Yenidənqurma işlərindən sonra Lənkəranda başlıyaraq digər hava limanları vasitəsilə Rusiya və İran bazarlarına meyvə-tərəvəz və digər məhsulların ixracının həyata keçirilməsi daha da asanlaşmışdır.

"Azərbaycan Hava Yolları" (AZAL) mərkəzi Bakı şəhərində yerləşən və Bakıdan MDB, Avropa, Çin və Yaxın Şərqə planlaşdırılmış sərnişin və yük xidmətləri göstərən dövlət dəstəkli milli hava yolu şirkətidir. Əsas bazası Heydər

Əliyev Beynəlxalq Aeroportudur (GYD). Hava yolu şirkəti 1992-ci il aprelin 7-də yaradılıb və fəaliyyətə başlamışdır. "AZAL Avia Cargo" törəmə şirkətinin tərkibində 100-ə yaxın holding və 5000-dən artıq işçi fəaliyyət göstərir. AZAL əsas hava yollarını, hava limanlarını, hava nəqliyyatının idarə edilməsi və aviasiya dəstək xidmətlərinin əksəriyyətini idarə edən, həmçinin, özü özünü tənzimləyən bir təşkilatdır. AZAL Beynəlxalq Hava Daşımaları Assosiasiyasının (IATA) və Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) üzvüdür. Azərbaycanda digər hava yolları və hava xidmətlərində səhmlər və ya nəzarət payına da sahiblik edir. Şirkət hava trafikinə nəzarət sahəsində beynəlxalq standartlara cavab verir və kadrlar bu standartlara uyğun hazırlanılır.

Azərbaycan Mülki Aviasiya Administrasiyası birbaşa olaraq, 6 yanvar 2006-cı il tarixindən etibarən Nazirlər Kabinetinə hesabat verir.

Azərbaycanda hava nəqliyyatının nəqliyyat sektoru digər nəqliyyat növlərinə nisbətən həcmli olaraq nisbətən kiçik bir sektordur, lakin nəqliyyatın gəlirinin 20%-dən çoxunu təşkil edir (2005-ci il). Bununla yanaşı, regionda ticarətin inkişafında mühüm xidmət, dəstək rolunu təmin edir və onun rolunun strateji planlaşdırma dövründə sürətlə inkişaf etməsi gözlənilir.

Bakı hava limanının hava kargo bazarında nüfuzunu artdırması üçün əsas başlıca məsələ, mövcut havayollarını qorumaq və yeni daşıyıcıları cəkmək üçün həm texniki baxımdan yeni strukturların qurulması, həm də yeni investisiyaların cəlb edilməsi üçün lazımi işlər görməkdir.

Bakı Yük Terminalı 2005-ci ilin martında açılmışdır və bu sahədə MDB-də ən böyük terminaldır. Beynəlxalq standartlara cavab verən terminal Boeing-747 və Antonov-124 kimi yük təyyarələrinə xidmət göstərməyə imkan verə bilər. Yerli Xəzər İnşaat Şirkəti tərəfindən qurulan terminalın, tikinti materialları ABŞ, Böyük Britaniya və Kanadan gətirilmişdir. Terminal dəyəri 19,5 milyon ABŞ dolları olan sərmayəsi ilə Avropanın ilk 10 terminalından biridir. Transit mərkəz olaraq işlədilən liman, Böyük Britaniya, Fransa, Almaniya, Çin, Əfqanıstan və Ukraynaya kimi ölkələrə yüklərin daşınmasında böyük rol oynayır. Hava limanı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi 2004-cü ildə 25% artmışdır. Region ölkələrində bu göstərici 10%,

dünyada isə 8% təşkil etmişdir. Yük daşınması cəhətindən ən mühüm strateji daşıyıcılar Lufthansa və Cargo-Lux şirkətləri olmuşdur.

Azərbaycan Cənubi Qafqazın regional nəqliyyat şəbəkəsində əsas yer tutur. Ölkənin şərq-qərb yolları, həmçinin, Asiya və Avropanı birləşdirən "ipək yolu" nəqliyyat dəhlizinin bir hissəsi, Xəzər və Qara dənizlər arasında nəqliyyat dəhlizinin qurlmasında vacib rol daşıyır. Ölkənin şimal-cənub yol yolları müvafiq olaraq Rusiya Federasiyası və İrana birləşmişdir. Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin həll olunmaması səbəbindən Ermənistanla yol əlaqələri pozulması, Naxçıvanın ölkədən quru sərhədinin pozulmasına səbəb olmuşdur. Muxtar Respublikaya səyahət hava və ya İran üzərindən quru yolu ilə aparılır. Naxçıvan Türkiyə ilə 33 kilometrlik stratejik sərhədə malikdir.

Digər sektorlarda olduğu kimi, Azərbaycanın yolları da planlı olaraq bazar iqtisadiyyatına keçidin çətinlikləri ilə qarşı-qarşıya qalmışdır. Qəbul edilmiş bir çox qanunlar, qaydalar və prosedurlar mövcud olsa da, ən böyük problem, tətbiqetmənin həyata keçirilməsi ilə bağlıdır. Bu baxımdan, xüsusilə yolların saxlanması, transit yüklərinin idarə edilməsi və yol təhlükəsizliyi sahələrində bir sıra məsələlər həll edilməlidir.

Azərbaycanda ictimai yol şəbəkəsinin uzunluğu 25,013 km təşkil edir, bunun 4 min 498 km-i Dağlıq Qarabağ ərazisindədir. Naxçıvan Muxtar Vilayətinin ümumi uzunluğu 2078 km olan yolları da bura daxildir. Azərbaycanın əsas (Naxçıvan şəhəri istisna olmaqla) ümumi yol şəbəkəsinə nəzarət vahid mərkəzdən edilir. Naxçıvanda isə “Naxavtoyol” adlı qrup bu nəzarəti öz öhdəsinə götürmüşdür. Mülkiyyət baxımından Azərbaycanda yollar dövlət, bələdiyyə və özəl yollara ayrılır. Dövlət yolları dörd sinifə bölünür: M-Major arteriya yolları; R-toplayıcı yollar; K-kiçik arteriya yolları; Y-yerli yollar. Səkkiz yol M-yolları kimi təsnif edilir və aşağıdakılardır:

1. Bakı - Quba - Rusiya sərhədi (M1 - 199km);
2. Bakı – Ələt - Yevlax - Gürcüstan sərhədi (M2-498km);
3. Ələt - Astara - İran sərhədi (M3-243km);
4. Bakı - Şamaxı -Yevlax (M4, 180km);

5. Yevlax - Zaqatala - Balakən (M5);
6. Hacıqabul - Şirvan - Saatlı - Zəngilan (M6);
7. Ordubad - Naxçıvan (M7);
8. Naxçıvan - Sədərək (M8).

Yolların təxminən 52% -i asfalt (bütün M yolları daxil olmaqla), 47% çınqıl və qalanını isə torpaq yollar təşkil edir. Yol şəbəkəsi əsasən keçmiş Sovet İttifaqı nəzdində qurulmuş və yük daşınmasının təşkil edilməsində mühüm rol oynamışdır. 2000-ci illərdə təmir üçün resursların olmaması səbəbindən şəbəkənin təxminən 75% -i pis vəziyyətdə olmuşdur. O zamanki yol şəraiti məlumatlarına əsasən, şərq-qərb və şimal-cənub magistrallarının 61% -i, digər yerli yolların 76% -i, ikinci tip yolların 66% -i və kənd yollarının 76% -i bərpası tələb olunmuşdur.

Cədvəl 5: Azərbaycanda yol şəbəkəsinin xülasəsi

Uzunluq (kilometr)				
Yol kateqoriyası				
	Asfalt	Çınqıl	torpaq	Ümumi
I kateqoriya	175	0	0	175
II kateqoriya	851	0	0	851
III kateqoriya	5537	0	0	5537
IV kateqoriya	3244	7179	0	10423
V kateqoriya	0	1608	205	1813
Ümumi	9807	8787	205	18799

Mənbə: Azerbaijan Road Transport Service Department

Link: www.azeravtoyol.gov.az

Hökumət, sosial-iqtisadi inkişafı asanlaşdırmaq üçün yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsinin əhəmiyyətini nəzərə alaraq, şərq-qərb və şimal-cənub magistral yollarından başlayaraq, nəqliyyatın inkişafı proqramını (2005-2014) həyata keçirmişdir. Hökumət ayrıca ikinci dərəcəli yolların yaxşılaşdırılması üçün bir proqram hazırlayır. Müstəqilliyin ilk dövrlərində yol dizaynı, tikinti və təmir üçün texniki avadanlıqların bir çoxu sovet dövründən qalırdı.

Hər nə qədər standartlar sağlam texniki kriteriyalara dayansa da, sərt qanunlar və maddi siyasət inkişafa əngəl ola bilirdi.

Müstəqilliyin ilk dövrlərində yol dizaynı, tikinti və təmir üçün texniki avadanlıqların bir çoxu sovet dövründən qalırdı. Hər nə qədər standartlar sağlam texniki kriteriyalara dayansa da, sərt qanunlar və maddi siyasət inkişafa əngəl ola bilirdi. Bazar iqtisadiyyatına əsaslanan bir iqtisadiyyat üçün bu cür standartların

uyğun olmaması anlayışı geniş şəkildə yayılmışdır. Əvəzində ölkədə ehtiyacları və iqtisadi resurs bazasını düzgün əks etdirmək üçün yeniləşdirilmələr aparılması vacibdir.

2.3. Paytaxt və regionların nəqliyyat şəbəkəsinin Azərbaycanın inkişafında təmsil olunma payı

Azərbaycanın 25000 km-lik quru və magistral yolları Qafqaz regionunun nəqliyyat infrastrukturunda önəmli rol oynamaqla yanaşı, Orta Asiya və Avropa arasındakı stratejik tranzit nəqliyyat dəhlizinin qurulmasında vacib mövqeyi olan bir parçadır. Bu şəbəkənin təxminən 4577 km-i daxili əhəmiyyətli avtomobil yolları, 1915 km-i beynəlxalq avtomobil yolları, 14222 km isə daha az əhəmiyyətli yerli yollardır. 2000-ci ildən bəri ölkənin ümumi yük həcmində avtomobil yollarının payı stabil olaraq qalmışdır. Bu pay təxminən 50% miqdarında təşkil olunur. 2010-cu ildə 222 milyon ton yük daşınıb ki, bunun da 52% -i (116 milyon ton) quru və magistral yolları ilə həyata keçirilib. Avro-Qafqaz-Asiya (TRACECA) nəqliyyat dəhlizi ilə sərnəşin və yük daşımaları təkcə 2010-cu ildə dövlət büdcəsinə 480 milyon ABŞ dolları həcmində gəlir gətirmişdir. Burada yük daşımalarından gələn pay 144 milyon ABŞ dolları, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşinlərin daşınmalarından gələn pay isə təxminən 77 milyon ABŞ dollar olmuşdur. (Azərbaycan Statistika komitəsi (məlumatlara ümumi yük daşımaları və qeyri-nəqliyyat sektoru daxildir)) Ana yollar, şərq-qərb (TRACECA) və şimal-cənub nəqliyyat (NSTC) koridorları boyunca uzanan və Azərbaycanı qonşuları olan - Rusiya, Gürcüstan və İrana birləşdirən əsas magistral yollardır. Ayrıca olaraq Türkiyədən Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikasına (NMR) uzanan magistral yol da strateji əhəmiyyət daşıyır. Ermənistanın və Azərbaycan münacişəsinə görə, bu iki ölkə arasındakı nəqliyyat əlaqələri, eyni zamanda, Ermənistanın NMR ilə olan münasibətləri hazırda qeyri-funksiyonaldır. NMR-na quru yolu ilə əlaqə ancaq cənubdan – İran üzərindən mümkündür. Ermənistanın işğalı altında olan Azərbaycan torpaqlarında təxminən 4500 km Azərbaycan Respublikasının quru yolları və magistral yolları, o cümlədən,

240 km-lik dəmiryolları mövcuddur. Bu marşrutların əksəriyyəti yararsız və istifadəsiz hala düşmüşdür.

2006-cı ildə aparılan araşdırmalar nəticəsində aydın olmuşdur ki, Azərbaycanın quru və magistral yollarının təxminən 70% -i pis vəziyyətdədir və vacib təmiri tələb olunurdu. O vaxtdan bəri “Azərbaycan Respublikasının Yol Şəbəkələrinin Bərpası və İnkişafı üzrə Dövlət Proqramı” (2006-2015) hazırlanmış və bu proqram o dövr üçün əsas ehtiyacları həll etmək baxımından yol xəritəsi kimi çıxış etmişdir. Bu layihə, kiçik və magistral yollar şəbəkəsinin iki fazalı reabilitasiyası nəzərdə tuturdu: 1-ci mərhələ (2006-2009) və 2-ci mərhələ (2010-2015). Bu proqrama görə, 2015-ci ilədək Azərbaycanda 9500 km-dən artıq magistral yolun bərpası və tikintisi, 3578 km-ə yaxın daxili yollar və 5928-lik km yerli əhəmiyyətli yolların salınması nəzərdə tutulurdu.

Hökumətin və infrastruktur layihələrinə beynəlxalq investisiyaların da artması nəticəsində ötən 6 ildə yolların, xüsusən daxili avtomobil yollarının keyfiyyəti yaxşılaşmışdır. 2010-cu ilədək yeni körpülər və daxili şəhər yolları da daxil olmaqla, yol tikintisi və infrastruktur layihələri üçün ayrılmış kreditlər və maliyyə vəsaitləri 7 milyard ABŞ dollarından çox olmuşdur. Bu məbləğin təxminən 2,2 milyard dolları beynəlxalq donorlardan gəlmişdir. Demək olar ki, bütün dövlət və beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yolları beynəlxalq təşkilatlarla birgə maliyyələşdirilmişdir. 2004-cü ildən etibarən 5500 km-dən çox yol və magistral yollar bərpa edilmişdir. Təxminən 806 kilometr uzunluğunda yeni yollar və avtomobil yolları beynəlxalq əhəmiyyətə malik olmuşdur. Beynəlxalq təşkilatların bu avtomobil yollarının 460 km-i üçün vəsait xərcləmiş, 345 km isə dövlət büdcəsi tərəfindən maliyyələşdirilmişdir. Hazırda yerli avtomobil yollarının uzunluğu 870 km-dir, o cümlədən alınan beynəlxalq dərəcəli kreditlər tərəfindən maliyyələşdirilən ümumi uzunluğu 749 km yolların tikinti və bərpa işləri davam etdirilir. Ölkənin Şərq-Qərb və Şimal-Cənub sərhədləri boyunca uzanan beynəlxalq avtomobil yollarının bərpası və tikintisi beynəlxalq standartlara uyğun həyata keçirilməkdə davam edilir.

Cədvəl 6 – da Azərbaycanda əsas magistral yollarının uzunluğu və hələ də onların bərpası tələb olunan bölmələri əks olunub. Azərbaycan-Rusiya sərhədindən

Azərbaycan-İran sərhədinə qədər NSTC marşrutu istiqamətində, məsələn, yolların 53% -i modernləşdirilməlidir. Bakıdan Yalama (Azərbaycan-Rusiya sərhədi) istiqamətində NSTC marşrutunun (M1) şimal seqmentində tikinti işləri 2011-ci ildə başa çatdırılmış, bu da nəqliyyat daşınmaları zamanı vaxtın azalmasına və Bakı ilə sərhəd arasındakı məsafəni 10 km məsafəyədək qısalmasına səbəb olmuşdur. Ələt-Astara (Azərbaycan-İran sərhədi) (M3) istiqamətində isə NSTC marşrutunun cənub seqmentinin təkmilləşdirilməsi 2006-cı ildən başlayıb və 2013-cü ildə başa çatdırılmışdır. M3 İranla Azərbaycan yollarını birləşdirən dörd hərəkət zolaqlı magistral yoludur. Şərq-Qərb istiqamətində isə əsas diqqət mərkəzində 503 km uzunluğunda olan Bakı və Qırmızı Körpü (Azərbaycan-Gürcüstan sərhədi) arasındakı magistral yoldur. Ötən illər ərzində M2-nin 171 km-lik seqmentini əhatə edən tikinti işləri aparılmışdır.

Cədvəl 6: Azərbaycanın əsas yolları və görülmüş bərpa işləri.

Yol indeksi	Marşrut	Ümumi məsafə (km)	Reabilitasiya edilmiş məsafə	
			(km)	(%)
M1	Bakı – Quba – Rusiya	208	56	27 %
M2	Bakı – Ələt – Qazax – Gürcüstan	503	171	34 %
M3	Ələt – Astara – İran	243	221	91 %
M4	Bakı – Şamaxı – Yevlax	280	145	52 %
M5	Yevlax – Zaqatala – Gürcüstan	170	170	100 %
M6	Hacıqabul – Bəhramtəpə - Mincivan – Ermənistan	164	164	100 %
M7	Naxçıvan – Sədərək – Türkiyə	189	0	0 %
M8	Naxçıvan – Ordubad – Zarani – Ermənistan	87	87	100 %

Mənbə: Azərbaycan Nəqliyyat Nazirliyi. "Azərişəətservis" MMC

Yol və magistral yolu tikintisi baxımından, hökumətin qısa və orta müddətdə hökuməti gözləyən iki əsas problem keyfiyyətə nəzarət və texniki xidmətin təşkil olunmasıdır. Həm Azərbaycandan tutarlı bir transit kargo hərəkətini təşkil etmək həm də özəlliklə Şərq-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətlərində inşa edilən yerli və beynəlxalq quruyollarının uzun vədəli davamlılığını qarantıya altına salmaq, ən yüksək beynəlxalq standartlara cavab verməsini təmin etmək prioritet məsələlərdən

olmalıdır. Mövcud sistemə uyğun olaraq, Azərbaycanın hər bir inzibati rayon, dövlət sərhədinin inzibati sərhəddən keçən hissəsinin saxlanmasına görə məsuliyyət daşıyır. Yol və avtomobil yollarının saxlanmasına mərkəzləşdirilmiş sistem yoxdur. Hökumət, gələcəkdə açıq avtomagistral yollarına ödəniş sisteminin tətbiqi, eləcə də bütün beynəlxalq əhəmiyyətli yolların və magistral yollarının saxlanılması və tənzimlənməsi üçün dövlət agentliyinin yaradılması barədə işlər görməlidir. Bu beynəlxalq yol şəbəkələri və onların saxlanılması məsələsinin Azərbaycan hökumətinin strategiyasında prioritet statusu olmalıdır. Ancaq bundan sonra qeyd edilən standartlara çatmaq olar.

Paytaxtın və regionların istehsal etdiyi məhsulların daşınmasında digər önəmli rolu dəmiryolu nəqliyyat şəbəkəsi oynayır. Rəsmi statistikaya görə, Azərbaycanda 2932 km-dən çox dəmiryolu var ki, bunun da hazırda istifadə olunan hissəsi 2117 km-dir (stat.gov.az 2009). Bunun da əsasını, şimal (Bakı-Yalama) və qərb (Bakı-Böyük Kəsik) istiqamətlərində qurulan və uzunluğu 815 km olan ikili dəmiryolu təşkil edir. Yeni Osmanlı stansiyasını Astaraya bağlayan NSTC-nin 183 km cənub seqmenti xaric, dəmiryollarının təxminən 60%-i və ya 1272 km-lik hissəsini elektrikli dəmir yolları təşkil edir. Yük daşıma üçün istifadə edilən 121 dəmir yolu stansiyasından ən azı üç (Gəncə, Keşlə və Xırdalan) böyük konteynırların saxlanması və daşınması qabiliyyətinə malikdir. Bakı limanında konteynerlərin tranzit olaraq daşına biləcəyi dəmir yolu nöqtəsi də var.

1987-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları vastəsilə 44,5 milyon ton yük daşıyıb, onlardan yalnız 12,9 milyon tonu (29%) neft və neft məhsulları olmuşdur. 2000 və 2010-cu illər arasında dəmir yolu ilə daşınan yüklərin (tonlarla) 23,2 milyondan 28,3 milyona qədər artmasına baxmayaraq, 2010-cu ildə dəmir yolu nəqliyyatı 2000-ci ildə 22% -dən də aşağı düşərək ümumi yük daşımalarının yalnız 13% -ni təşkil edib. (Azərbaycan Statistika komitəsi (məlumatlara ümumi yük daşımaları və qeyri-nəqliyyat sektoru daxildir) Bu azalmanın səbəbi əsasən, əksəriyyəti neft olan ixracat məhsullarının boru kəmərləri ilə nəql edilməsi və tranzit neftin həcmünün əhəmiyyətli dərəcədə artması ilə əlaqədardır. Bu gün dəmiryolu yükünün 76% -ni tərkibində neft və neft məhsulları olan yüklər təşkil edir (stat.gov.az 2009). Tikinti

materialları 2009-cu ildə cəmi yüklərin 16% -ni təşkil edən digər mühüm ixracat olmuşdur.

Yüklərin əksəriyyəti 20 iyul 2009-cu il tarixli Prezident fərmanı ilə ASC-yə çevrilən "Azərbaycan Dəmir Yolları"nın (ADY) tankerləri və vaqonları ilə nəql olunur. ADY ayrıca dörd şöbəyə ayrıldı: İnfrastruktur, Sərnişin xidmətləri, Yük, Sərmayə reabilitasiya və baxım. ADY-in sələfi olan Dövlət Dövlət Dəmiryol Şirkətinin (ADDY) ləğv edilməsi, Azərbaycan Dövlətinin apardığı islahatının nəticəsində ölkədə daha əvvəl həyata keçirilməmiş və maliyyə sabitliyi baxımından dəmir yolu sektoru yaratmaq yolunda ilk addım hesab oluna bilər. ADY-nin filo kataloqunda çox sayda dəmir yolu lokomotivi (2009-cu ildə 237), sərnişin vaqonları (725) və yük vaqonları-tankerlər (18526) olmasına baxmayaraq, əksəriyyəti köhnəlmişdir (təxminən 40-45 illik) və ya təmirə ehtiyacı vardır.

2010-cu ildən etibarən, dəmir yolu sektoru nəhayət layiq olduğu diqqəti və investisiyanı almağa başlamışdır. Prezident İlham Əliyevin 2010-cu il iyulun 6-da imzaladığı 2010-2014-cü illərdə dəmir yolu sistemlərinin təkmilləşdirilməsi üzrə Dövlət Proqramı ADY-nin rəqabət qabiliyyətini artırmış və şirkətin köhnə filosunu yenidən qurmasına kömək etmişdir. Bu sənəd, dəmir yolu sektorunun 2014-ci ilə qədər qısamüddətli və orta müddətli hədəflərini, həmçinin, investisiya planlarını diqqətə almağı nəzərdə tuturdu. Bu proqrama riayət olunması, sektorda görülmə problemlərin əksəriyyətini aradan qaldırmış və ölkənin dəmir yolu sistemini beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırmışdır. Proqram çərçivəsində aşağıdakı xüsusi tədbirlər həyata keçirilmişdir: ADY bazar iqtisadiyyatının tələbatlarına kifayət qədər cavab verməyə başlamış və Azərbaycan ərazisində artan ixrac trafikini nəzərə alınaraq hazır vəziyyətə gətirilmiş, həmçinin, daha da korporativləşdirmə islahatlarına məruz qalmışdır; TRACECA və NSTC marşrutları boyunca dəmir yolları modernləşdirilmiş; elektrik xətləri həcmi 25 kV olan alternativ sabit cərəyan səviyyəsinə yüksəldilmişdir; ADY filosu əhəmiyyətli dərəcədə yeniləndirilmişdir (mövcud vaqonlar, tankerlər, depolar və 50-dən çox lokomotiv bərpa olunmuş, əlavə 50 AC tipli elektrik lokomotivi, neft tankerləri, quru yük vaqonları və yeni avadanlıqların alınmışdır). ADY-in modernləşdirilməsi Azərbaycan, Gürcüstan və

Türkiyə arasında strateji dəmir yolu əlaqəsinin (Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) layihəsi) tamamlanması ilə üst-üstə düşmüşdür. 200 milyon ABŞ dolları məbləğində uzunmüddətli kreditin Azərbaycan tərəfindən Gürcüstana verilməsi qarşılıqlı inkişaf yolunda böyük addımların atılmasına səbəb olmuş, nəticədə 2009-cu ildə Qars-Axalkalaki dəmir yolunun (Gürcüstan-Türkiyə seqmenti) tikintisinə başlanılıb və 2012-ci ildə başa çatmışdır.

Tarixi İpək Yolu bərpa layihəsi kimi təsvir olunan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolunda 30 oktyabr 2017 tarixində ilk qatar hərəkətə başlamışdır. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolları məlumatlarına görə ümumi uzunluğu 838 kilometr olan dəmiryolunun, 76 kilometri Türkiyədən, 259 kilometri Gürcüstandan və 503 kilometri isə Azərbaycandan keçir. Layihənin Türkiyə hissəsində 4 stansiya, 3 körpü ilə 76 kilometrlik dəmiryolu inşa edildi. Türkiyə ilə Gürcüstan sərhəd keçidi tunellə təmin edilmişdir. Tunelin 2 min 375 metri Türkiyə, 2 min 70 metri isə Gürcüstan ərazisində yerləşir.

BTQ-nın Gürcüstan hissəsində 105 kilometrlik yeni dəmir yolu xətti çəkilmiş və 154 kilometrlik relslər yenilənmişdir. Azərbaycanda isə 503 kilometrlik dəmir yolu xətti bu layihəyə uyğunlaşdırılmışdır (<https://ady.az> Azərbaycan Dəmir Yolları).

Xəttin tətbiqi ilə, kəsilməz dəmir yolu ilə Pekindən Londona çatmaq mümkün olacaq. Çindən çıxan yüklərin Qazaxıstan və Türkmənistan üzərindən Xəzər dənizi ilə Bakı Ələt limanına, ordan da Gürcüstan və Türkiyə üzərindən Avropaya çatdırılması nəzərdə tutulur.

İlkin olaraq, ildə 1 milyon sənişin və 6,5 milyon ton yükün bu xətti ilə nəql ediləcək. 2034-cü ilə qədər bu layihənin gücünü 3 milyon sənişin və 17 milyon tona çatdırmaq planlaşdırılır. Türkiyə ilə Asiya, Qafqaz və Avropa ölkələri arasında, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısı illik 50 milyon tona çatacaq beynəlxalq daşıma potensialına malik olması nəzərdə tutulur.

III Fəsil AZƏRBAYCANIN DÜNYA NƏQLİYYAT ŞƏBƏKƏSİNƏ İNTEQRASIYA MƏSƏLƏLƏRİ

3.1. Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirakı

Dövlətlərin ixtisaslaşması, onların integrasiyası və inkişafı nəqliyyat sistemi olmadan mümkün deyildir. Nəqliyyat faktoru, məhsuldar qüvvələrin rəşional paylanmasında böyük rol oynamaqla yanaşı, onların istehsal yerləri ilə arasında səmərəli əlaqənin qurulmasına da təsir edir. Bundan əlavə istehsalın yerləşdirməsi zamanı nəqliyyatın tələb olunduğı hazır məhsulların xammal kütlələrini, onların nəqlini, onların ötürülməsini və s. nəzərə alır.

Müəssisələr bu komponentlərin təsirindən asılı olaraq yerləşdirilir. Nəqliyyat sosial və iqtisadi problemlərin həllində də vacib rola malikdir. Ərazinin yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat sistemi ilə təmin edilməsi, əhalinin və istehsalın inkişaf səviyyəsinin yüksəldilməsində vacib amillərdən biri olmaqla yanaşı, məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində mühüm üstünlük təşkil edir və onların integrasiyasını təmin olunmasına köməklik göstərir.

Azərbaycanın güclənməsi istiqamətində atdığı addımlar nəticəsində, yüzlərlə il sonra Şərqlə Qərb arasındakı əlaqələr "tarixin təkrarlanacağı" həqiqətini təsdiqləyir. Qədim dövrlərdə fəaliyyət göstərmiş Böyük İpək Yolu Çindən İspaniyayaadək malların daşınmasında əhəmiyyətli rola malik idi. Çin mallarından ipək xüsusilə qiymətli idi, Çinin tərkibini gizli saxladığı ipəyin istehsalı və onun daşınması bu yola "ipək" deyilməsinə səbəb olmuşdur. Bu yol bir-birindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənən yüzlərlə millətin öz adət-ənənələri, mərasimləri, formaları və mədəni inkişaf səviyyələri ilə yanaşı, dünyanın müasir mədəniyyətinin formalaşmasında da mühüm rol oynamışdır. Dünya mədəniyyətinin inkişafında beynəlxalq əlaqələrin genişlənməsinin böyük əhəmiyyətini nəzərə alaraq, YUNESKO 30-dan çox Avrasiya ölkəsinin elmi, mədəni və ictimai fəaliyyətlərini birləşdirən 80-ci ildən 2000-ci ilə qədər olan dövrdə "Böyük İpək Yolu: Mədəniyyətlər Dialoqu" proqramını hazırladı. Bu proqram əsasında, Böyük İpək Yolu ilə əlaqəli karvan marşrutları boyunca səyahət edən böyük bir beynəlxalq ekspedisiya Mərkəzi Asiya,

Çin, Monqolustan, Qazaxıstan, Azərbaycan, Krım və Ukraynaya səfər etmişdir. Bu proqram çərçivəsində "Böyük İpək Yolu" nun fərdi problemlərinin öyrənilməsi ilə bağlı bir sıra beynəlxalq seminarlar keçirilmişdir.

Sovet İttifaqının dağılmasından sonra inkişaf edən müasir geosiyasət Böyük İpək Yolu fikrini canlandırmaq üçün əlverişli şərait yarandı, bu da, dünya səviyyəsində mövcud olan elm və texnologiya səviyyəsində bütün həyat sahələrində əlaqələrin genişləndirilməsi demək idi ki, dünyanın bütün xalqlarını mədəni nailiyyətləri ilə zənginləşdirəcək, gərginliyi azaldacaq və beynəlxalq əlaqələrə olan inamı gücləndirəcəkdi.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi onu qlobal miqyasda bu nəcib təşəbbüslərdə mühüm vasitəçi rol oynamağa, həm Qərblə Şərq arasında, həm də Cənub və Şimali arasında münasibətlərdə körpü olmağa imkan verir.

1993-cü ilin may ayında Brüsseldə keçirilən konfransda bu fikir Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin (TRACECA) inkişafına yenidən baxılması şəklində ələ alındı. Konfransda AB ölkələri, SSRİ-nin keçmiş respublikaları - Zaqafqaziya dövlətləri bərabər səviyyədə iştirak etdilər. Orta Asiya - bu proqramda strateji əhəmiyyətə malik idi (5 fevral 1999. 18 sayılı "Общекавказская" qəzeti).

Beləliklə, Avropa İttifaqı Böyük İpək Yolunun bərpası üçün əsl təməl qoyan tərəf oldu. Ancaq 1993-cü ildən bəri başlayan bu layihə ilk illərdə çox yavaş irəliləyirdi. Lakin Xəzər dənizinin enerji resurslarından geniş istifadə imkanları açılması və ona Xəzəryanı ölkələrin deyil, Avropanın bir çox ölkələrini də bu layihəyə aktiv şəkildə cəlb edirdi. Həmçinin, ABŞ, Yaponiya və digər ölkələr bu nəqliyyat yolunun qurulmasına dəstək göstərməyə çalışırdılar. Bu yol istiqamətində ilk dəfə 1996-cı ildə- Türkmənistan, Azərbaycan və Gürcüstan, Türkmənistanın Seraxs şəhərində dördtərəfli saziş imzalamışdır. O vaxtdan bəri Zaqafqaziya nəqliyyat marşrutu boyunca yük daşınmaları daha da aktuallaşdı. İpək yolunun istiqaməti boyunca bərpası, keçdiyi dövlətlərin səyləri ilə bağlıdır. Bu layihənin hazırlanması vahid beynəlxalq tələblərə uyğun olmalıdır: hüquqi, hüquqi, normativ, texniki və s.

Azərbaycan Respublikasının İpək Yolu üzərindəki əsas yolu, Xəzər dənizində Bakı limanını digər limanlarla birləşdirən yol hesab olunur. Qeyd edək ki, Bakıdan

Gürcüstan sərhədinə qədər bütün yollar düz arazi üzərindən keçir. Heç bir uzun yüksəlmələr və ya aşırımlar yoxdur. Relyef və hava şəraiti bu yolun bütün il ərzində işləməsinə imkan verir. Bu marşrut Gürcüstan Respublikası ərazisindən Batumi limanlarına və Qara dənizdə Poti limanlarına doğru davam edir. Yuxarıda göstərilən marşrut MDB yol işçilərinin Dövlətlərarası Şurasının işçi qrupunun iclasında Mərkəzi Asiya ölkələrinin nümayəndələri tərəfindən təklif olunmuş və qəbul edilmişdir.

31 may 1996-cı ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev Azərbaycan Respublikasının 1975-ci il 15 noyabr tarixli Avropa Konvensiyasına və Beynəlxalq Quru yollarına (AGR) qoşulmasına dair qanunu imzaladı.

Bu razılaşmaya qoşulmuş dövlətlər bu sazişin bütün şərtlərini yerinə yetirməli, o cümlədən ölkəsinin beynəlxalq yollarının diaqramlarını tərtib etmək də daxil olmaqla, onları Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Nəqliyyat üzrə Avropa İqtisadi Komissiyasının təsdiqinə təqdim etmək; yolların müvafiq indeksləşdirilməsi və nömrələnməsinin təyin edilməsi, həmçinin, AGR tələblərinə uyğun olaraq avtomobil yolların salınmasını təmin etməli idi.

1995-ci ildə Mərkəzi Asiyadan nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə 350 min ton yük daşınıb, 1996-cı ildə bu göstərici 650 min, 1997-ci ildə 2 milyon ton, 1998-ci ildə 4 milyon ton olub ("Общекавказская" qəzeti 5 fevral 1999).

Ölkə daxilindən daşınan hər bir ton yük üçün, büdcəyə daxil olan məbləğ 15 dollar idi. Dəhlizdən daşınan əsas məhsullara neft, pambıq, metal, taxta, soya, taxıl və s. daxildir. Bunları nəql edən ölkələr sırasında isə Özbəkistan və Qazaxıstan əsas yer tutur.

1994-cü ilin sentyabrında Bakıda Əsrin Müqaviləsi imzalandı və bütün dünyanın diqqəti Xəzər dənizi hövzəsi ölkələrinin enerji resurslarına çevrildi. Daha sonra 1998-ci ildə Sentyabrın 7-dən 8-dək Bakıda Böyük İpək Yolunun bərpası və TRACECA proqramının həyata keçirilməsi üzrə Avropa Komissiyası (AB) ilə birgə beynəlxalq konfrans keçirildi. Konfransda 32 ölkənin nümayəndələri iştirak etdi. 13 beynəlxalq təşkilat və 12 ölkə (TRACECA proqramına qatılan 12 ölkə) tərəfindən imzalanan bu layihə üçün xüsusi bir razılaşma qəbul edildi. 2000-ci ilin fevral ayında

Avropa İttifaqı TRACECA Proqramına beynəlxalq təşkilat statusu vermişdir. Bundan sonra bu proqramın sürətli həyata keçirilməsi üçün işlər başlanılmışdır.

Bununla əlaqədar qərar 25 Fevral Tiflisdə baş tutan və TRACECA proqramına qatılan 12 iştirakçı ölkənin baş nazir müavinləri, AB-nin yüksək səviyyəli rəhbərlərinin və nəqliyyat nazirlərinin iştirak etdiyi beynəlxalq konfransda qəbul edilib. Beləliklə, bu böyük təkan nəticəsində Xəzər dənizinin enerji resurslarından geniş istifadə edilməyə başlandı.

Cədvəl 7: Ölkələr və şirkətlərin Azərbaycanda perspektivli neft və qaz yataqlarının araşdırılmasında iştirakı

N	Ölkələr	Şirkətlərin sayı	Ümumi iştirak faizi
1	Azərbaycan	1	37.59
2	ABŞ	9	29.30
3	Böyük Britaniya	4	7.51
4	Rusiya	2	5
5	Yaponiya	5	4.69
6	Fransa	2	4.23
7	İtaliya	1	2.91
8	Norveç	1	2.59
9	Türkiyə	1	1.63
10	S.Ərəbistan	1	1.38
11	Kanada	2	1.05
12	İran	1	1.05
13	Almaniya	1	0.53
14	İspaniya	1	0.26
15	Belçika	1	0.26
Cəmi (15 ölkə)		33	100.0

Mənbə: www.socar.az

Əlavə olaraq sonra, Avropa İttifaqının müxtəlif boru kəmərlərinin yaradılması üzrə INOGATE proqramı hazırlanmışdır. İndi Xəzər dənizinin Azərbaycan və digər sektorlarında neft və qaz yataqları böyükdür. Qara dənizə qədər Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa neft kəmərləri, həmçinin, 2000 km-dən çox uzunluğu olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri çəkilmişdir (noyabr 1999-cu ildə bu boru kəmərinin tikintisinə dair saziş imzalanmışdır).

Boru Xətləri:

Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri (Cənubi Qafqaz boru kəməri) rəsmi olaraq 25 mart 2007-ci ildə istifadəyə verilmişdir. "Şahdəniz" layihəsi çərçivəsində hasil olunan qazın nəqli həyata keçirilir.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri boru kəməri Xəzər neftini Ceyhan limanına nəql edir. Aralıq dənizi sahillərinə qədər uzanan kəmər ildə 50 milyon ton neft, gündə bir milyon barel neft nəql edir. 3,6 milyard dollara başa gəlmişdir.

Bakı-Novorossiysk boru kəməri Xəzər neftini Qara dəniz sahilində yerləşən Novorossiysk limanına nəql edir.

Şəkil 5: Bakı-Supsa neft kəməri



Mənbə: www.socar.az

Bakı-Supsa neft kəməri 17 Aprel 1999-cu ildə istifadəyə verildi. Boru kəməri "Azəri-Çıraq-Günəşli" yatağının hasilatını nəql etmək məqsədilə tikilib, uzunluğu 837 kilometrdir.

Şəkil 6: Azərbaycan boru kəmərləri



Mənbə: www.socar.az

Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri

- Uzunluğu 1773 kilometrdir. Boru kəməri üç ölkə - Azərbaycan (449 km), Gürcüstan (235 km) və Türkiyə (1059 km) ərazisindədir.
- Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri boru kəməri Xəzər neftini Aralıq dənizi sahillərində yerləşən Ceyhan limanına nəql edir. Rəsmi olaraq boru kəmərinin açılışı 13 iyul 2006-cı ildə Ceyhan şəhərində keçirilmişdir.
- Nəql gücü ildə 50 milyon ton neft, gündə bir milyon barel təşkil edir.
- 2008-ci ildə pompalanan neftin həcmi 32,8 milyon ton olmuşdur.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinə rəhbərliyi beynəlxalq konsorsium olan BTC Co, və onun aşağıdakı səhmdarları edir:

- BP (30,1%),
- Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti (ARDNŞ) (25%),
- Unocal (8,9%),
- Statoil (8,7%),
- TPAO (6,5%),
- ENI (5%),
- İtochu (3,4%),
- ConocoPhillips (2,5%),
- Inpex (2,5%),
- Total (5%)
- Amerada Hess (2,4%).

Şəkil 7: TANAP layihəsi



Mənbə: www.socar.az

TANAP (Trans Anadolu qaz boru kəməri) layihəsi artıq beynəlxalq ictimaiyyət tərəfindən dəstəklənən və beynəlxalq bir layihə halına gəlmişdir. Təxminən yeddi milyard dollar dəyərində olan TANAP layihəsi "Şahdəniz-2" layihəsi çərçivəsində hasil olunan qazı nəql etmək üçün istifadə olunması planlaşdırılır. Hal-hazırda TANAP-ın hissəsiləri Türk BOTAŞ, ARDNŞ (Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti) arasında paylanmışdır. Boru kəmərinin ilkin qabiliyyətinin ildə 16 milyard kubmetr olması gözlənilir. Təxminən altı milyard kubmetr Türkiyəyə, qalan hissəsi isə Avropaya çatdırılacaq.

TAP (Trans Adriatik boru kəməri) Cənub Qaz Dəhlizinin layihələrindən biridir ki, bu da Xəzər regionundan qazı Yunanıstan, Albaniya və Adriatik dənizi vasitəsilə cənub İtaliyaya və daha da Qərbi Avropaya nəql etməyi nəzərdə tutur.

Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsi nəticəsində mütəxəssislərin fikrincə, bundan 100 il sonra Azərbaycan çox vacib və əvəzolunmaz qaz ixrac edən ölkə olacaq. Enerji layihələri də əlavə investisiyaların cəlb edilməsinə kömək edəcəkdir. İlk hesablamalara görə, Şahdəniz-2 layihəsi və bununla bağlı digər layihələr Azərbaycan təxminən 40 milyard dollarlıq sərmayə gətirəcəkdir. Əlbəttə ki, bu investisiyalar neft və qaz sektoruna yaxın olan digər sektorlara, o cümlədən xidmət sektoruna müsbət təsir göstərəcəkdir.

- **Nabucco West**, 1300 km uzunluğunda bir boru xəttinin (Bolqarıstan - 412 km, Rumıniya - 469 km, Macarıstan - 384 km, Avstriya - 47 km) tikintisini nəzərdə tutur.

Bunların hamısı - neft və qazın nəqli, Avrasiya qitəsinin daşınmaları, əlbəttə ki, Böyük İpək Yolu bərpasını tamamilə gerçəkləşdirəcəkdir. Biz hal hazırda bu prosesin əvvəlindəyik və bu, bütün dünya ictimaiyyəti, o cümlədən, Avrasiya üçün ən aktual problemdir.

3.2. Nəqliyyat xidmətləri bazarının hazırkı vəziyyəti və Azərbaycanın bu bazarda təmsil olunma dərəcəsi

Nəqliyyat sektorunun strukturu hazırda bütün sub sektorlarda davamlı olaraq dəyişir, rəqabət vasitəsilə nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbata cavab verən bazar mühitinin yaradılması zərurəti aydın görülməkdədir. Bu xidmətlərin necə səviyyədə təşkil olunması özünü daha çox turizm xidmətlərində özünü göstəririr. Nəqliyyat, turizm sənayesinin ayrılmaz bir hissəsidir; müxtəlif turistik fəaliyyətlərdə nəqliyyat əlaqələri mövcuddur. Daha yaxşı nəqliyyat sistemi olduqda turizmin genişlənməsi real qəbul ediləndir. Dünyanın bir çox yerlərində turizm sektoru inkişafdan geri qalır. Bunun da səbəbi kimi qeyd olunanlardan biri zəif nəqliyyat sistemidir. Nəqliyyat, məsələn, yolun saxlanmasını və yerli uçuş fəaliyyətləri də daxil olmaqla, turizmin inkişafını təşkil edir. Nəqliyyat sistemləri pis olmasa belə, nəqliyyat xərclərinin turistlər tərəfindən yüksək qiymətləndirilməsi hər iki sektorun inkişafını ləngidə bilir. Bu sahədə əsas məqam regionlarındakı turizmi inkişafını təmin etməkdir. Burada isə əsas rolu hökumət və digər maraqlı tərəflər oynayır. Turizm sektoru iqtisadiyyatın əsas mühüm sahələrindən biridir. Bir çox ölkələr turizmdən gələn mənfəətlə büdcə kəsirini bağlaya bilirlər. Buna görə turizmə bəzən bacası olmayan bir fabrik deyilir. Amma turizm bu sektoru digərlərindən fərqləndirən öz xüsusiyyətlərinə malikdir. Digər xidmət sahələrində olduğu kimi, turizmdə də turistlər turizm xidmətləri göstərildiyi yerə gedirlər. Əslində turizm sektorunu nəqliyyat olmadan düşünmək çətindir. Nəqliyyat, sərnəşin daşımaq üçün əsas vasitədir. Nəqliyyat, nəqliyyat vasitələri, infrastrukturun inkişafı və bu sahədə yeni texnologiyaların tətbiqi turizmin inkişafını sürətləndirir. Ümumdünya Turizm Təşkilatının statistikasına diqqət yetirsək, 2005-ci ildən 2015-ci ilə qədər turizm dinamikasının dəyişdiyini və sürətlə artdığını görürük. 2010-cu ildə beynəlxalq turistlərin sayı 940 milyona yüksəldi. Bu isə iqtisadiyyata 980 milyard dollar gətirdi. Bu tendensiya müxtəlif amillərlə izah edilə bilər. Lakin burada əsas vacib amil nəqliyyat sektorunun sürətli inkişafı və turistlərin dünyanın bir çox yerlərinə çatmasına imkan verən texnoloji yeniliklərin tətbiqidir. Nəqliyyatın turistlərin səyahət təcrübəsini zənginləşdirməkdə vacib amildir. Nəqliyyat özünü ayrı-ayrı

turist cəlb elementi kimi formalaşdırıla bilər; Express avtobuslar, çayı boyunca qayıq səfərləri və s. turistik turlara ən yaxşı nümunələrdir. Turizmdə nəqliyyat vasitələrini seçməkdə təsirli amillər aşağıda verilmişdir: Vaxt limiti, Məsafə, Rahatlıq, Təhlükəsizlik, Fayda, Qiymət, Coğrafi mövqe, Rəqabət.

Azərbaycanda quru nəqliyyatı sərnəşinin 99% -dən çoxunu və yüklərin 74% -ni daşımaqda nəqliyyat xidmətlərinin bazarında əsas rol oynayır. Son on il ərzində nəqliyyat sisteminin bazar iqtisadiyyatı və açıq rəqabət şəraitində sabit fəaliyyət göstərməsi üçün tələb olunan bəzi hüquqi islahatlar həyata keçirilmişdir. Bu islahatlar hazırkı vəziyyətin nisbətən dəyişməsinə kömək olmuşdur.

Cədvəl 8: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
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	109 780	118 123	125 222	128603	137605	141459	144854

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

Link: www.stat.gov.az

Cədvəl 8-də 7 illik statistikaya əsasən müxtəlif illərdə müxtəlif yük daşınmalarda dəyişən həcm rəqəmlərlə ifadə olunmuşdur. Ümumilikdə baxsaq görərik ki, son illərdə yalnız avtomobil və hava nəqliyyatında stabil artım nəzərə çarpır. Səbəb olaraq avtomobil nəqliyyatında quru yollarının əlverişli şəraitə gətirilməsini və bu sahədə islahatların aparılmasını göstərə bilərik. Hava nəqliyyatında isə beynəlxalq qarqo limanının imkanlarının artırılması və yeni aviaşirkətlərin cəlb olunması, həmçinin, Bakının tranzit mövqedə yerləşməsi göstərilə bilər. Cədvəldə dəniz nəqliyyatının son iki illik inkişafı göstəricisi isə göz önündədir. Belə ki, burada artım gücü 43 faiz təşkil etmişdir. Burada əsas rol xəzəryanı ölkələrin payına düşür. Çünki Bakı limanı vastəsi ilə xaricə çıxışın asan və rahat olması, bölgə üçün strateji önəm daşıyır.

Şəhər sərnişin daşımalarının yenidən qurulması kiçik investisiyalar tələb edən və investorlara sürətli gəlir gətirən sahə olduğundan mikroavtobusların istifadəsinin sürətlə artımına səbəb olmuşdur. Bu cür xidmətlərin keyfiyyəti çox vaxt aşağı və plansız bir şəkildə olmasına rəğmən, sərnişin daşımacılığı xidmətlərinin stabil səviyyəsinin qorunmasına böyük ölçüdə nail olunmuşdur. Cədvəl 9-a baxdıqda isə ölkədə son illərdə sərnişin daşınmasında hər nəqliyyat növündə artımın olduğu müşahidə oluna bilər. Ölkənin turizm cəhətdən inkişaf etməsi beynəlxalq səviyyədə hava və avtobus nəqliyyat vasitələrinin daşıma potensialını artırmışdır. Yerli səviyyədə isə Bakının əhalisinin artması və regionlar üzrə qeyri paylanma, metro nəqliyyatı başda olmaqla digər nəqliyyat növlərində də özünü göstərmişdir. İllər dəyişdikcə sıxlığın artması, mövcud strukturda dəyişiklik tələb edir.

Cədvəl 9: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	1387308	1491905	1617339	1746106	1828324	1891905	1 929 685	1973440
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
Metro	181 146	182 602	195 642	206 673	215 472	222 040	217 516	228 848
Avtomobil	1200330	1304441	1417413	1535247	1608532	1666155	1 708 191	1739726
Avtobus	1158324	1257940	1366123	1478828	1548333	1602523	1 642 587	1672154
Taksi	42 006	46 501	51 290	56 419	60 199	63 632	65 604	67 572

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Link: www.stat.gov.az

2016 və 2017-ci illərə baxdıqda metro nəqliyyatında 7 faiz artım gözə çarpır ki, bu da bir il ərzində kifayət qədər böyük artım hesab oluna bilər. Ancaq əlaqəli bazar mexanizmləri tam inkişaf etmir və bir çox problem hələ də həll edilməmişdir. Quru yol nəqliyyat bazarı demək olar ki, tamamilə liberallaşdırılmışdır. Dövlət, şəhər sərnişin daşımaları üçün tarifləri və qiymətləri təyin edir. Hökumət bazar mexanizmləri vasitəsi ilə hərəkət edən nəqliyyat sistemi yaratmağa çalışmaqdadır. Son zamanlarda avtomobil nəqliyyatı sahəsində yeni lisenziyalaşdırma qaydaları tətbiq edilmişdir. Mərkəzləşdirilmiş avtomobil nəqliyyatı sisteminin və avtomobil

yollarının uyğun vəziyyətdə olmamasından sonra kənd yerlərində sərnəşin daşımalarının mövcudluğunda əhəmiyyətli dərəcədə azalma olmuşdur.

Cədvəl 10: Regionlar üzrə Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşin daşınmışdır, min sərnəşin

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ölkə üzrə	1,417,413	1,535,247	1,608,532	1,666,155	1,708,191	1,739,726
Abşeron	109,777	117,712	123,777	131,767	137,237	142,026
Gəncə-Qazax	165,755	178,343	187,040	198,731	207,452	213,650
Şəki-Zaqatala	52,052	55,969	58,427	62,207	65,490	67,969
Lənkəran iqtisadi rayonu	45,660	49,446	53,618	57,949	62,460	65,308
Quba-Xaçmaz	57,664	61,813	64,558	68,533	71,446	73,351
Aran	204,247	225,874	236,497	250,562	261,158	268,424
Yuxarı Qarabağ	7,049	7,458	7,831	8,324	8,640	8,847
Dağlıq Şirvan	27,738	30,122	31,526	33,633	35,255	36,462
Naxçıvan iqtisadi rayonu	87,429	95,224	96,935	98,151	100,129	101,961

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Link: www.stat.gov.az

Keçmişdə böyük dövlət şirkətləri bu xidmətlərin təmin edilməsinə yönəldilmiş, və onların daha sərfəli şəkildə fəaliyyət göstərməsi təmin edilməyə çalışılmışdır. İndi bunu təmin edən orqanlar məcburi cross-subsidiya və müvafiq kompensasiya olmadan bu fəaliyyəti təmin edə bilmirlər.

Yuxardakı cədvələ fikir verdikdə görürük ki, 5 il ərzində sərnəşin daşınmaları regionlar üzrə daima artmaqdadır. Burda dövlətin regionlarda təşkil elədiyi nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişafı əsas rol oynaya bilər. Çünki son illərdə regionların istər yol səviyyəsi istərsə də daşınmanı təşkil edəcək nəqliyyat vasitələri cəhətdən artan qrafik üzrə dəyişim göz önündədir.

Sərnəşin və yük daşımalarının ümumi həcmində hava nəqliyyatının kiçik payı, həmçinin, gəlirlərin aşağı olması və yüksək tariflər tələbatın məhdudlaşdırılmasında

öz birgə təsirlərini göstərirlər. Ancaq son zamanlarda yük daşınmalarının artması Bakını hava nəqliyyatının mərkəzi olma potensialını üzə çıxardı. Önümüzdəki 10 il içində beynəlxalq trafikə əsas böyümə bazarı olacağı gözlənilən Heydər Əliyev adına hava limanı həm də, nəhəng Avropa yük daşıyıcı şirkətlərinə Azərbaycanda birbaşa xidmət göstərməyi planlaşdırır.

2016-2018-ci illərdə Azərbaycanın hava nəqliyyat bazarına 21 xarici hava yolu şirkəti qoşulub. Son iki il ərzində aşağıdakı şirkətlər Azərbaycan hava yolları bazarına daxil olmuşdur; Monteneqro Aviasirkətləri, Etihad Hava Yolları, Air Arabia, Nord Wind Air, Ikar Airlines, Ir Aero, Al Naser Wings Airlines, Pobeda Airlines, Salam Air, "KomAviatrans Aero", "Jazeera", "Wataniya Airlines" (Küveyt Milli Hava Yolları), Mahan Air, "Taban Air", "Israir", "Arkia", "Flynas", "Gulf Air", Nordavia Regional Airlines, Pegasus Airlines. 2016-cı ildən başlayaraq isə, "Summer 2018" mövsümünü də əhatə edən 16 yeni istiqamət üzrə yeni reyslər açılmışdır: Əl Qüveyt, Abu Dabi, Şarjah, Tivat, Masqat, Riyad, Dammam, Ufa, Krasnoyarsk, Samara, Trabzon, Zhukovski, Manama, Sophia, Alanya və Kiyevdə (Zhuliany) ikinci hava limanı bunlara aiddir. Bu günə qədər 39 hava şirkəti ilə xidmət sahəsində müqaviləsi imzalanmış və rəsmi səviyyədə 34 razılaşma əldə olunmuşdur.

Cədvəl 11: Hava nəqliyyatı illər üzrə sərnişin daşınması.

	2013	2014	2015	2016	2017
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	1 664	1 788	1 818	1 980	2 359
Beynəlxalq	1 157	1 236	1 284	1 432	1 770
Yerli	507	552	534	548	589

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

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

Xarici aviasirkətlərin ölkə hava məkanına daxil olması ilə bərabər regionun ən böyük hava limanının illik dövriyyəsi də artmışdır. 2016-cı ildən bu günə qədər 4 dövlət (Əfqanıstan, Cibuti, Küveyt, ABŞ) ilə yuxarıda göstərilən sazişlər bağlanmış və 7 ölkə ilə saziş mətnləri (Avstraliya, İsrail, Keniya, Yeni Zelandiya, Monqolustan, Tayland, Seyşel adaları) razılaşdırılmışdır (<http://www.caa.gov.az> Dövlət mülki aviasiya

agentliyi 2018). Önümüzdəki illərdə bu razılıqların əsasında yeni işlərin görülməsi planlaşdırılır.

Cədvəl 12: Su nəqliyyatı daşınmalarının statistikası.

	2013	2014	2015	2016	2017
Yük daşınmışdır, min ton	11 509,7	9 934,1	6 625,9	5 807,3	8 344,5
xarici əlaqə	11 499,6	9 934,1	6 573,9	5 783,5	8 312,3
İdxal	1 595,8	554,9	200,1	316,1	218,2
ixrac	1 114,0	715,1	319,0	510,0	369,0
Tranzit	8 241,5	8 296,3	5 567,4	4 208,3	6 871,7
xarici limanlararası	548,3	367,8	487,4	749,1	853,4
kabotaj əlaqə	10,1	-	52,0	23,8	32,2
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	4 632,4	4 123,7	2 937,4	3 002,0	4 417,9
xarici əlaqə	4 631,8	4 123,7	2 933,9	3 001,8	4 413,7
kabotaj əlaqə	0,6	-	3,5	0,2	4,2

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

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

Yük daşımaları 1990-cı illərlə müqayisədə indiki vaxtda əhəmiyyətli dərəcədə dəyişmişdir və hal-hazırda neft və neft məhsulları (trafikin 80% -dən çoxu) üstünlük təşkil edir. Gələcək daşınmaların regional amillərə və dəniz bazarının dünya təcrübələrinə uyğun şəkildə tənzimlənməsi Azərbaycan Respublikasının imkanlarından asılıdır.

Su daşımalarının strukturunda dəyişikliklər etmək, limanın xidmət keyfiyyətinə olan tələbi artıdırmaq üçün liman tərzənələri və donanma filosunu inkişaf etdirmək tələb olunur ki, bu da böyük investisiyaların cəlbi deməkdir.

Cədvəl 12-dəki statistik artımda əsas rolu isə təbii ki, Bakı limanı oynayır. Xəzəryanı ölkələrin məhsullarının daşınmasında tranzit mövqe kimi çıxış edən liman ölkəyə ciddi səviyyədə gəlir gətirmə qabiliyyətinə malikdir.

3.3. Qlobal nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiyada qarşıya çıxan problemlər və onların həlli üsulları

Dünya ictimaiyyətinin qloballaşma prosesləri kontekstində Avrasiya ölkələrinin iqtisadiyyatının inkişafı problemləri və perspektivləri, onların iqtisadi göstəricilərinin və statistikasının müqayisəsi, müstəqil Azərbaycan üçün iqtisadiyyatdakı ümumi tendensiyaların və problemlərin müəyyənləşdirilməsi qabaqcıl bir əhəmiyyətə malikdir. Belə bir analitik işin əsasında, mövcud imkanları birləşdirərək birgə iqtisadi və sosial problemləri birgə həll etmək üçün variantlar tapmaq olar.

Nəqliyyat infrastrukturu, dünyanın bir çox ölkəsinin iqtisadi inkişafının müasir mərhələsini, maddi bazanın dövryyə prosesini, iqtisadiyyatın tamamını, əhəlinin həyat tərzini, dövlətlərin xarici iqtisadi və siyasi məqsədlərinə nail olma imkanlarını müəyyən edən sektoral bir kompleksə çevrilmişdir.

2014-cü ildə qlobal nəqliyyat və logistika bazarı 2010-cu ilə nisbətən 35% artmışdır. Bu yüksək artım Asiya bazarının, xüsusilə də Çinin, həmçinin Rusiya, Hindistan və Braziliya kimi bir sıra digər ölkələrin sürətli inkişafından ibarətdir. Ən dinamik inkişaf edən segment idarəetmə logistikası və yük və ekspeditor xidmətlərinin orta dərəcədə artması ilə əhatəli xidmətlərdir. Nəticədə, qlobal logistika bazarının ümumi strukturu nəqliyyat-ekspedisiya xidmətlərinin payının (2013-cü ildə 68% -dən 2014-cü ildə 62% -dək) azalması, idarəetmə logistikası və vahid logistika xidmətlərinin payı artmasına səbəb olmuşdur. (Müvafiq olaraq 2013-cü ildə 12% -dən 2014-cü ildə 15% -ə qədər və 2013-cü ildə 20% -dən 2014-cü ildə 23% -ə qədər) ("Формирование Евразийского Союза В Контексте Глобальной Регионализации" Н.А. Васильева; М.Л. Лагутина 2013).

Qlobal nəqliyyat sisteminin mövcud vəziyyətini dünyanın bəzi ölkələrində nümunə olaraq nəzərdən keçirmək olar.

Ən inkişaf etmiş və yetkin ABŞ nəqliyyat və logistika bazarıdır (795 milyard avto). ("Формирование Евразийского Союза В Контексте Глобальной Регионализации" Н.А. Васильева; М.Л. Лагутина 2013). Hal-hazırda, ABŞ-da yol, hava, dəmir yolu və s. kimi müxtəlif növ nəqliyyat növləri də daxil olmaqla yüksək inkişaf etmiş və geniş nəqliyyat sistemi mövcuddur. ABŞ-da, böyük şəhərlər xaricində kütləvi nəqliyyat, demək olar ki, hər bir şəhərdə ictimai nəqliyyatın bir forması olsa da, Avropaya nisbətən daha az inkişaf etmişdir. Bundan əlavə, bir sıra şəhərlərdə su obyektləri vasitəsilə bərə xidmətləri də mövcuddur.

ABŞ və Avropa ölkələrinin qlobal logistika sistemində quru yol nəqliyyatına üstünlük verilir. Amerika Birləşmiş Ştatları quru yol nəqliyyat vasitələri üçün dünyanın ən böyük avtomobil gücünə malikdir. ABŞ şəhərlərinin və şəhəratrafilərinin böyük əksəriyyəti avtomobil gözləntiləri və yol nəqliyyatının ehtiyaclarını nəzərə alaraq yaradılır və inkişaf edir. Şimali Amerikada avtomobillər inkişafı ilə, dəmir yollarının populyarlığı düşməyə başladı və 20-ci əsrin 50-ci, 60-cı illərindəki avtomobil yollarının şəbəkəsinin tikintisi ilə, dəmir yolu nəqliyyatı əsas iqtisadi mövqeyini itirdi. Hal-hazırda əgər mənfəət qazanmağa davam edərsə, bu yalnız yük daşınmaları hesabınadır. Dəmir yolu nəqliyyatına digər növlərə paralel olaraq pul sərf edən Avropa ölkələrindən fərqli olaraq, ABŞ hökuməti dəmir yolunu kənara buraxaraq quru yol və hava nəqliyyatına yönəliblər.

Digər ölkələrlə müqayisədə, Yaponiyanın qlobal nəqliyyat sisteminin fərqli xüsusiyyəti dəmir yollarına böyük dərəcədə asılılıqdır. Dəmir yolu nəqliyyatı, yük daşımalarının 52% -dən çoxunu təmin edir. Bundan əlavə, bu gün dəmir yolu nəqliyyatı, inkişafın yeni keyfiyyət mərhələsinin başlanğıcıdır. Yol şəbəkəsi genişləndirilir və modernləşdirilir, maqnit səthi üzərindəki qatarların istifadəsi artırılır, vaqonların kompüterləşdirilməsi sürətlə inkişaf edir. Yaponiyanın qlobal logistika sistemindəki dəmir yolu nəqliyyatının yüksək inkişaf templərini davam etdirməsinə baxmayaraq, son illərdə dəmiryoldan quru yola və hətta hava nəqliyyatına tədricən keçid olmuşdur. Çünki günümüzdə bu cür nəqliyyata keçid qlobal cəmiyyətlə ayaqlaşmağa imkan verir.

Qlobal nəqliyyat şəbəkə sistemində, Yaponiyadakı hava nəqliyyatı, təklif və tələb şərtləri daxilində inkişaf etmişdir. Yaponiyada bu cür nəqliyyat yalnız xaricə səfərlər üçün deyil, həm də ölkə daxilində səyahətlər üçün istifadə olunur. Biznes sektorunda aviasiya logistik xidmətlərinə tələbat xüsusilə artmışdır: tranzit müddətinin azalması kommersiya mənfəətlərinin artmasına səbəb ola bilər və hətta sərfəli əməkdaşlığa kömək edə bilər. Ölkə daxilində hava hərəkətinin inkişafına tərəfdar olan başqa bir amil hava nəqliyyatı xidmətlərinin qiymətlərinin azaldılmasıdır.

Qərbi Avropa tarixi, etnik, təbii, iqtisadi, sosial və mədəni orijinallığı ilə seçilən 20-dən çox ölkəni özündə birləşdirir. Qərbi Avropa regionu inkişaf etmiş qlobal logistika sistemi ilə dünya iqtisadiyyatının güclü mərkəzlərindən biridir. Bu iqtisadi sahədə böyük avtomobil yolu şəbəkəsi var. Dəniz nəqliyyatının rolu da çox böyükdür (Rotterdam, Marsel, Le Havre, Antwerp, Hamburg - ən böyük limanlardır). Boru kəmərinin və hava nəqliyyatının əhəmiyyəti isə artmaqdadır.

AB ölkələrinin beynəlxalq logistikasında qloballaşma prosesləri avtomobil və dəmir yolu ilə yük daşımalarının çoxalmasına gətirib çıxardı. Xüsusilə, 2010-cu ildə bu ölkələrin dəmir yolları 351 milyard ton / km yük daşıyıb ki, bu da ötən 68 il ərzində ən yüksək göstəricidir. Bununla birlikdə, iqtisadi artımın yavaşlaması səbəbiylə, 2014-ci ilə Qərbi Avropada qlobal lojistik inkişafını bir qədər yavaşladı, lakin əvvəlki dövrlərdə düzgün təməl atıldığına görə iqtisadiyyatın yenidən canlanması üçün bütün ön şərtlər mövcuddur (Turkmenistan.ru - интернет-газета, 2010).

Qlobal logistika sisteminin əhəmiyyəti qlobal logistika mərkəzinin yaradılmasıdır. Logistika mərkəzləri nəqliyyat, transkodların optimallaşdırılması və paylanması ilə biznes, nəqliyyat və logistika sahələrində cəmlənmişdir. Effektiv nəqliyyat mühitinin yaradılması milli və beynəlxalq səviyyədə mümkündür. Nəqliyyat məntəqələri nəqliyyat və logistika şirkətlərinin müxtəlif növlərini birləşdirir və malların daşınması, liman xidmətləri və s göstərir. Lojistik mərkəzlərdə məsuliyyət bütün üzvlər arasında paylanan prosesdir.

Beləliklə, dünya ictimaiyyətinin qloballaşma prosesləri kontekstində Avrasiya iqtisadiyyatının inkişafı problemləri və perspektivləri, Azərbaycanın nəqliyyat şəbəkəsinin bütün dünya və xüsusilə Avrasiya coğrafi məkanının qlobal nəqliyyat

sisteminə integrasiyası perspektivlərini göstərir. Bu, həmçinin, Azərbaycana müasir biznes layihələrinin həyata keçirilməsinə, bütün region ölkələrin Avropadan Uzaq Şərqə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrini genişləndirməsinə kömək edəcəkdir.

Dünya ictimaiyyətinin müasir inkişafının bir forması kimi integrasiya müxtəlif formalarda və səviyyələrdə Avropa və Asiya regionlarında əks olunur. Gələcək Avrasiya iqtisadiyyatının inkişafını müəyyən edən böyük sosial-iqtisadi sistemlərin meydana gəlməsi öngörülür. Bu sistemlər Avropada AB iqtisadiyyatı, Asiya - Yaponiya, Çin və Cənubi Koreya ətrafında, Rusiya iqtisadiyyatının təsiri altında olan postsovet məkanında formalaşacaqdır.

Avrasiya, təbii ehtiyatlar baxımından dünyanın böyük ən zəngin bölgələrindən biridir.

Dünyanın təbii qaz ehtiyatlarının 31% -i, neftin 17% -i, dəmir filizlərinin 23% -ni, qızılın 14% -ni və misin 7% -ni Avrasiyada yerləşmişdir. Belə zənginliyə malik olan bölgə, xüsusilə yüksək əmtəə qiymətləri dövründə, təbii sərvətlərin ixracından böyük fayda əldə edə bilər. Regionda neft, qaz və mineral xammal ehtiyatlarının böyük hissəsi Rusiya, Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkmənistan, Ukrayna və Özbəkistan kimi ölkələr tərəfindən istismar edilir. Ermənistan, Belarus, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova və Tacikistanın isə əhəmiyyətli təbii qaynaqları yoxdur ("Формирование Евразийского Союза В Контексте Глобальной Регионализации" Н.А. Васильева; М.Л. Лагутина 2013).

Təbii sərvətlər şübhəsiz ki, Avrasiyaya böyük faydalar verir, lakin günümüzdə regionda bu "lütf" hesab olunursa, gələcəkdə Afrika və Latın Amerikasına ölkələrində baş verən kimi "lənət" olmaması üçün addımlar atılmalıdır. Son illər iqtisadi uğurlarına baxmayaraq, Avrasiya ölkələri hələ də ciddi inkişaf problemləri ilə qarşılaşır və regionun uzunmüddətli perspektivlərinin sarsılmasına gətirib çıxarır. Bir çox Avrasiya ölkəsinin liderləri təbii ehtiyatlardan həddindən artıq asılılığın iqtisadiyyatlarını gələcək bazar dəyişikliyinə həssas olması halından narahatlıqlıqlarını ifadə edirlər ki, və bu da qeyri-sabitlik riskinə gətirib çıxarır. Nəticədə, Avrasiya ölkələrinin təbii ehtiyatlara asılılığının azaldılması və regionun inkişafı üçün uzunmüddətli perspektivlərin yaxşılaşdırılması vasitəsi kimi

iqtisadiyyatın şaxələndirilməsinə çağırışlar hökumətin bütün səviyyələrində daha tez-tez səslənməyə başlamışdır. Bununla yanaşı, mümkün strategiyalarla bağlı müzakirələrdə, ixrac və istehsalın şaxələndirilməsinə, həmçinin, təhsilə, infraqurultura sərmayə qoyuluşu önəmlə vurğulanır. Çünki bu sahələr ölkələrin iqtisadiyyatında rol oynayan vacib amillərdəndir.

Bildiyimiz kimi, TRACECA dəhlizi Avropa, Qafqaz və Asiya ölkələri üçün strateji əhəmiyyət daşıyır, çünki ölkələrin iqtisadiyyatlarının inkişafına, yük daşımalarının artırılmasına və dövlətlər arasında ticarət əlaqələrinin qurulmasına kömək edir. Avropa Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizinin İnkişafı Proqramı (TRACECA) 1995-ci ildə Avropa Birliyi tərəfindən təklif edilmiş və 1998-ci il sentyabrın 8-də Koridorun İnkişafı üzrə əsas çoxtərəfli müqavilə ilə rəsmiləşdirilmişdir. Avropa-Qafqaz nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan sektorunda nəqliyyat infraqurulturunun inkişafı və təkmilləşdirilməsi üçün çox işlər görülmüşdür. Müasir dövrdə dəhlizin Azərbaycan segmentində neft və neft məhsullarının nəqlində artım müşahidə olunur.

Bir sıra iqtisadçılara görə, nəqliyyat sahəsində regional əməkdaşlıq ildən-ilə daha çox artmaqdadır, lakin daha öncə Qafqaz ölkələri ilə iqtisadi əməkdaşlıq Azərbaycana daha çox maddi gəlir gətirə bilər. Bundan əlavə, ölkəmiz gələcəkdə iki nəqliyyat axını - Cənub-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətlərində əsas rol oynamağa şans əldə etmişdir. Rusiya, İran və Azərbaycan dəmir yollarının rəhbərləri və İran İslam Respublikası Hökumətinin üzvləri tərəfindən imzalanmış 2011-ci il 8 fevral tarixli üçtərəfli Rusiya-İran-Azərbaycan Anlaşma Memorandumuna əsasən, ölkələr iqtisadi əməkdaşlığa başlamışdır. Birgə anlaşmanın əsas məqsədi "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin bir hissəsi olan "Resht" (İran) - "Astara" (İran) - Astara (Azərbaycan) yeni dəmir yolu xəttinin çəkilişi layihəsinin hazırlanması və daha sonra həyata keçirilməsidir.

"Şimal-Cənub" dəhlizi layihəsi NOSTRAK beynəlxalq konsorsiumu və Rusiyanın "Qrankontinental Lines" şirkəti tərəfindən hazırlanıb. Hal-hazırda "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi başqa bir dəhlizə - Böyük İpək Yolu kimi tanınan Cənub-Qərbə qarşı əks olaraq inkişaf edir. Eyni zamanda, Şimal-Cənub marşrutunda

yük daşımalarının həcmi Cənub-Qərb marşrutunda azaldıqca artır. İqtisadçıların fikrincə, Şimal-Cənub və Cənub-Qərb dəhlizləri arasında ciddi rəqabət davam edəcək. Bundan başqa, bir çox ölkələr "Rusiya-İran dəhlizi" ilə əlaqə qurur və bunun üçün TRACECA dəhlizindən istifadəyə üstünlük verirlər. Beləliklə, Tacikistan və Oman 2003-cü ilin may ayında Şimal-Cənub dəhlizində iştirak etmək niyyətlərini bildirmişdirlər. Buna görə də Azərbaycan "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə (Rusiyanı Azərbaycan və İran vasitəsilə Cənubi Asiya ilə birləşdirən dəmir yolu xəttinə daxil olmaq) maraqlıdır və bu məqsədlə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) Astara yol hissəsini yenidən qurmağı planlaşdırır. Yolun bu hissəsi Asya bazarına açılan böyük qapı kimi hesab oluna bilər ki, bu qapıdan ölkəyə ciddi sərmayə gəlirləri daxil ola bilər.

Ölkəmizin "Şimal-Cənub" layihəsində iştirakının nə dərəcədə real və cəlbedici görsənməsinə baxmayaraq, Azərbaycan bu gün TRACECA layihəsinin ən aktual iştirakçılarından biridir. Bu layihə çərçivəsində ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və nəqliyyat xidmətlərinin gəlirlərinin çoxalmasına nail olundu.

Azərbaycan gələcək üçün regional əməkdaşlıqdan, o cümlədən Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (QDİƏT) çərçivəsində çox şey gözləyir. Təşkilat 11 ölkədən - Azərbaycan, Albaniya, Ermənistan, Bolqarıstan, Yunanıstan, Gürcüstan, Moldova, Rusiya, Rumıniya, Türkiyə və Ukraynadan ibarətdir. 2003-cü ildə Bakıda Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (QDİƏT) ölkələrinin Nəqliyyat Nazirləri Şurasının 2003-cü ilin oktyabrında Bakı şəhərində keçirilən iclasının ardından Qara dəniz və Xəzər regionu ölkələri arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın inkişafı haqqında bəyannamə qəbul edilmişdir. Sənəd beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı, iqtisadiyyatın açıq bazar prinsipləri və Avropa ölkələri ilə Asiya nəqliyyat sistemi (TRACECA) arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, həmçinin TRACECA proqramının (Avropa-Qafqaz- Asiya) inkişafında əhəmiyyətli rol oynayır. Əməkdaşlıq baxımından Azərbaycan tərəfi növbəti 2 il üçün fəaliyyət planı hazırlamışdır. Bu hərəkət planı ümumi nəqliyyat sahəsinin formalaşdırılması, tariflərin birləşdirilməsi, gömrük və sərhəd prosedurlarının sadələşdirilməsi, Qara

dəniz nəqliyyatının qurulması, nəqliyyat sahəsində konkret layihələrin hazırlanması kimi məsələləri əhatə edir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Sovet İttifaqının dağılmasından sonra inkişaf edən müasir geosiyasət Böyük İpək Yolu fikrini canlandırmaq üçün əlverişli şərait yaratmışdır ki, bu da dünya səviyyəsində mövcud olan elm və texnologiya səviyyələrində nəqliyyatın bütün sahələrində nəqliyyat əlaqələrini genişləndirmək deməkdir. Bu, bütün dünya xalqlarının mədəni nailiyyətləri ilə zənginləşdirmə potensialına malikdir. Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi bu qlobal layihələrdə mühüm vasitəçilik rolunu oynaya, Qərblə Şərq arasındakı, Cənubi ilə Şimal arasındakı münasibətlərdə körpü olmağa imkan verir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksinin xarici iqtisadi komplekslə qarşılıqlı əlaqədə inkişafı aşağıdakı istiqamətlərdə gözlənilir:

- yerli daşıyıcıların rəqabət gücünü artıracaq olan qlobal nəqliyyat bazarının tələblərinə uyğunlaşmaq və ilk növbədə, milli ixrac-idxal mallarının daşınması bazarında stabilliyi qorumaq;
- tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin təşkili üçün Azərbaycanın coğrafi və geosiyasi mövqeyindən istifadə etmək;
- daşınma üçün birbaşa nəqliyyat marşrutlarının yaradılması, tranzit xərclərini azaltmaq və iqtisadi və qeyri-iqtisadi xarakterli digər çətinliklərin qarşısını almaq üçün dünya bazarında daxili xammal ilə çıxış etmək;

Bilindiyi kimi, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafı proqramı (TRACECA) Avropa, Qafqaz və Asiya üçün strateji əhəmiyyət daşıyır, çünki ölkələrin iqtisadiyyatlarının inkişafına, yük daşımalarının artırılmasına və dövlətlər arasında ticarət əlaqələrinin qurulmasına kömək edir. Avropa-Qafqaz-Asiya

nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan sektorunda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və təkmilləşdirilməsi üçün çox işlər görülmüşdür. Müasir dövrdə dəhlizin Azərbaycan seqmentində neft və neft məhsullarının nəqlində artım müşahidə olunur.

Ümumiyyətlə, yuxarıda göstərilən materialları təhlil etdikdən sonra aşağıdakı nəticələr və təkliflər verilə bilər:

- Azərbaycan yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturuna malikdir (dəniz, hava, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı, həmçinin metro). Ancaq bu infrastruktur əsasən mövcud nəqliyyat kommunikasiyalarının yenidən qurulmasını və texniki yardım tələb edir. Xəzər dənizində əhəmiyyətli mövqe tutan və Qara dənizə tranzit daşınmalarını həyata keçirən Bakı limanı inkişaf perspektivlərinin artırılması tələb olunur. Türkmənistan və Qazaxıstanın enerji resurslarının inkişafı layihələrinin həyata keçirilməsindən və dəniz nəqliyyatının təkmilləşdirilməsindən başlayaraq, xarici investisiyaların cəlb edilməsi ilə limanın sürətli yenidən qurulması və genişləndirilməsinə ehtiyac var.
- Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafı da beynəlxalq hava xidmətlərinin şəbəkəsinin genişləndirilməsini tələb edir. Hava daşıyıcılarının genişləndirilməsi, yük terminalının qurulması, uçuş donanmasının idarə olunması və bərpa daxil olmaqla, hava nəqliyyatı proqramının həyata keçirilməsi üçün sərmayələrə ehtiyac var. Xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı ilə əlaqədar havayollarına olan tələbatın artması, məhdud vaxt çərçivəsi və maliyyə resursları, respublikanın bu layihəni özü ilə tamamlaya bilməməsinə gətirib çıxarır.
- Ölkə konteyner əməliyyatları zamanı tranzit daşımaların mümkünlüyünü tam şəkildə istifadə etmir, malların universal vəqonda daşınması və s. Dəmiryol xidmətləri, limanlar, daşınma şirkətləri arasında çatışmamazlıq, və prosedurların tətbiq edilməsində zəif uyğunluq daxil olmaqla, multimodal nəqliyyat və konteyner logistikasının inkişafı üçün məhdudiyyətlər mövcuddur.
- Mövcud potensialın həyata keçirilməsi və proseslərin effektiv aparılması üçün rəqabət mühitinin yaradılmasına kömək edəcək nəqliyyat zəncirinin qurulması və onun bütün tərəflərini əhatə edən səmərəli təşkilati strukturun tətbiq edilməsi hazırkı çətinlikləri asanlaşdırıla bilər.

- Azərbaycan xarici ticarətin liberallaşdırılması nəzdində fəaliyyət göstərən milli daşıyıcılara qarşı dünya təcrübəsində qəbul edilən və istehlakçı maraqlarını müdafiə edən bir çox üsulları hələ tətbiq etməyib. Daxili daşıyıcılara tətbiq olunan yüksək vergilər və gömrük prosedurları səbəbindən bu sahədə xarici rəqiblərə mövqe itkisi verilir.

Araşdırılmış materialın təhlili göstərir ki, nəqliyyat sahəsində logistikanın əsas istiqaməti yönləndirmədir. Bu sahədə üç yol var: mövcud alqoritmlərin təkmilləşdirilməsi, yeni iqtisadi və riyazi modellərin inkişafı.

- Bir çox logistik istiqamətlərin integrasiya modellərini inkişaf etdirmək vacib imkanlar yarada bilər. Bugünə qədər, bu modelləri birləşdirmək və əlaqələri analiz etmək yerinə, fərdi inkişafa, idxal-ixrac rejimində malların nizamsız daşınması və səmərəsizliyə daha çox yol verilirdi.

- Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutunda Azərbaycanda qlobal logistika sistemlərinin formalaşması və inkişafı problemləri ilə məşğul olan xüsusi bir sektor yaratmaq təklif edilə bilər.

- Tenderlərin elan edilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi və Azərbaycanda qlobal logistika sistemlərinin yaradılması üçün layihələrin seçilməsini təklif etmək olar.

- Beynəlxalq ticarətdə əsas risklər malların daşınması ilə bağlıdır, belə ki, bazar şərtlərində nəqliyyat sığortası xüsusilə vacibdir. Müasir xarici ticarət və nəqliyyat sığorta olmadan edə bilməz. Buna görə də, coğrafi mövqeyinə, tranzit ölkə kimi tarixi roluna görə, yük sığortasının ən perspektivli bazarlarından biri olan Azərbaycan Respublikasında yük sığortasının mümkün inkişafına xüsusi diqqət yetirilməlidir. Zona bütövlükdə iqtisadiyyatın inkişafı işində böyük potensiala malikdir. Yük sığortasına, həmçinin digər sığorta növlərinə birbaşa qiymətləndirmə, sənədləşdirmə, şikayətlərin həlli və nəhayət satış strategiyalarının mütərəqqi üsullarının tətbiqi bu sahədə böyük rol oynaya bilər.

Hazırda daxili nəqliyyatda 2 aktual problemin olması nəzərə çarpmaqdadır. Birincisi ölkədəki metro stansiyalarının açılması tempidir. Bakıda ilk metro 1967-ci ildə açılıb. Və 26 il ərzində, 1993-cü ilə qədər 18 stansiya tikilib. 1993-cü ildən 2018-ci

ilə, yəni 25 il ərzində cəmi 6 stansiya tikilib. İndiki texnoloji imkanlarla 30 il əvvəlkinə nəzərə alsaq çox zəif inkişaf tempi mövcuddur. Ümumilikdə isə 3 xətt və 25 stansiya.

Müqayisə üçün baxsaq, Çinin Quancjou şəhərində metro 1997-ci ildə və o vaxtdan indiyədək 9 xətt 170 stansiya tikilib.

İkinci məsələ su nəqliyyatının olmamasıdır. Dənizin bizə verdiyi ən böyük üstünlüklərdən biri də nəqliyyatdır. Hazırda Xəzər dənizindən nəqliyyat dəhlizi kimi gəmi-bərə nəqliyyatından istifadə edilir. Lakin Xəzərin bizə verdiyi imkanlar sərhədsizdir. Görüləcək strategiyalarda aşağıdakı layihələrin həyata keçirilməsi də öz vacibliyini qoruyur: Mərkəzi Liman və Qobustan (su ilə təxminən 54 km), Mərkəzi Liman və Türkanı (su ilə təxminən 20 km) birləşdirən, həmçinin Sumqayıt və Pirallahı adasına (su ilə 65 km) dəniz yolu təşkil etmək olar. Ən böyük üstünlüklərdən biri isə Zığ və Səbail arasındakı dəniz yolu (su ilə 9 km, quru ilə 16 km) olardı. Həmçinin əvvəlki Böyük Zirə (Nargin), Çilov kimi adaları turizm üçün yararlı edib oralara turlar da təşkil etmək olardı.

Bundan əlavə tətbiq olunan nəqliyyat tariflərinin bu sahənin inkişafında nə dərəcədə səmərəli həyata keçirildiyini və digər təcrübəsi öyrənilən ölkələrlə arada hansı fərqlərin mövcudluğu da müzakirə obyektidir.

Aktual məsələdir ki hər sahədə keyfiyyətli xidmət davamlı gəlir gətirmə potensialına malikdir. Bunun əsasında inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsinin öyrənilməsi və tətbiq olunma yolunda ilkin addımların atılmasının vacibliyi də göz önündədir. 2020-ci ilə qədər olan strateji baxış və ondan sonrakı müddətdə qurulacaq iqtisadi sistemin nəqliyyat–logistika dəhlizlərinin inkişafında mühüm rol saxlanılmaqla bərabər, həm də iqtisadiyyatının Strateji Yol Xəritəsində nəzərdə tutulan istiqamətlərdə dayanıqlı inkişafının təmin edilməsi prioritet məsələlərdəndir. Strateji inkişaf planında da qeyd olunur- “Azərbaycanın şaxələndirilmiş nəqliyyat-logistika imkanları ölkədən ixracın artması üçün zəmin olacaq, bütövlükdə isə biznes xərclərinə qənaət edilməsinə gətirib çıxaracaqdır. Bundan əlavə, təkmilləşdirilmiş nəqliyyat infrastrukturu Azərbaycanın bütün

bölgələrinin daha yaxşı integrasiyasına şərait yaratmaqla, regionlarda biznesin inkişafına əlavə təkan verəcəkdir”.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Abdullayev K. N. (2017) “Avropa Birliyinə integrasiya istiqamətində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlığın yaradılması məsələləri: reallıqlar və perspektivlər” Bakı, “Avropa”. – 351 səh.
2. Allahverdiyev S.S. (2005) “Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmipraktiki kommentariyası)”. I hissə. Bakı, “Digesta”.- 336 səh.
3. Cavadov Ə. Ə. (2010) “Vahid nəqliyyat sistemi” Bakı, “Təhsil”. – 330 səh.
4. Dövlət Statistika Komitəsinin illik məcmuəsi – 2017. “Azərbaycanda nəqliyyat”.
5. Eminov A. N., Əliyev S. İ., Süleymanov E. B. (2017) “Müstəqilliyin 25 ilində Azərbaycan iqtisadiyyatı” Bakı, “İN-2017”. – 439 səh.
6. Əliyev E. Ə. (2006) “Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər” Bakı, “Zərdabi LTD”. – 360 səh.
7. Əliyev E.Ə. (2013) “Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi” hüquq üzrə e. d-ru dər. al. üçün təq. ol. dis., “Bakı Dövlət Univeriteti” Bakı. – 328 səh.
8. Əliyev E. Ə. (2013) “Beynəlxalq nəqliyyat hüququ” Bakı, “QHT” MMC. – 605 səh.
9. Əsədov A. M. (2017) “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat xidmətləri bazarı” Bakı, “Elm və bilik”. – 170 səh.
10. Əsədov A. M. (2014) “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri” Bakı, “Avropa”. – 338 səh.

11. Əsədov A.M. (2011) “Regionlarda xidmət sahibkarlığının inkişafı (nəqliyyat sektorunun təmsalında)” iqt. fəl. d-ru dər. al. üçün təq. ed. dis., “Azərbaycan Kooperasiya Universiteti” Bakı. – 146 səh.
12. Əsədov A. M. (2011) “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” (*monoqrafiya*) Bakı, “Avropa”. – 237 səh.
13. Heydərov Ş. Ə. (2011) “Turizimdə nəqliyyat xidmətlərinin təşkili” Mingəçevir, “Mingəçevir Poliqrafiya müəssisəsi” MMC. – 148 səh.
14. İmanov T. İ. (2005) “Logistikanın əsasları”. II hissə. Bakı, “Təhsil”. – 670 səh.
15. Məmmədov H. N., Məmmədov R. T., Gözəlov S. K. (2013) “Nəqliyyat sistemlərində idarəetmənin əsasları” Bakı, “Çaşıoğlu”. – 322 səh.
16. Məmmədov H. N., Rüstəmov Z. Ə. (2014) “Əhaliyə nəqliyyat xidmətinin təşkili” Bakı, “Çaşıoğlu”. – 189 səh.
17. Məmmədov M. F. (2015) “Nəqliyyatın dinamik inkişaf strategiyası” Bakı, “Çaşıoğlu”. - 227 səh.
18. Şəkəreliyev A., Şəkəreliyev Q. (2016) “Azərbaycan iqtisadiyyatı: reallıqlar və perspektivlər” Bakı, “Turxan”. – 532 səh.

Xarici dildə

1. Erdem Hüseyin (2006) “Avrasya için Yeni Bir Fırsat: Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması” Avrasya Ticaret ve Sanayi Odaları 2. Zirve Toplantısı, 28 Mayıs 2006
2. Veliyev D. (2009). Küreselleşme sürecinde Türk dünyası. SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19, (103-110).
1. Асланов М. А., . Кузнецов В. В, Макаров Ю. Н. (2010) “Системный анализ и принятие решений в деятельности учреждений реального сектора экономики, связи и транспорта” М.: ИВ РАН. – 174 стр.
2. Алиев Э. А., Эфендиев О. Ф. (2016) “Международное транспортное право и его институты” Баку, Гюнаш-Б. – 667 стр.
3. Фёдоров Л. С. (2016) “Транспортная логистика” М.: КНОРУС. – 309 стр.

4. Милославская С. В., Почаев Ю. А. (2017) “Транспортные системы и технологии перевозок” Учебник. М.:ИНФРА-М – 115 стр.
 5. Поляков В.В., Щенин Р.К. (2008) “Мировая экономика и международный бизнес. Учебное пособие: пятое издание”.- М.: КиоРус – 688 стр.
 6. Хасбулатов Р.И. (2017) “Международная торговля” Учебник. М.: Юрайт. – 368 стр.
-
1. Hummels, D. (2006). “Transportation costs and trade over time, Transport and International Trade (7-26)”, Paris: OECD Transport Research Center.
 2. McCarthy P. S. (2001). “Transportation economics theory and practice: A case study approach”. Oxford: Blackwell Publishers Inc. – 640 p.
 3. RONDINELLI, D.A., M.A. BERRY (2000) “Multimodal Transportation, Logistics, and the Environment: Managing Interactions in a Global Economy", European Management Journal, Volume 18, Number 4, August 2000, 398-410(13)
 4. Ziyadov T. (2012) “Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia” Baku, “Şərq-Qərb”. – 258 p

İnternet resursları

1. www.e-qanun.az
2. www.stat.gov.az
3. www.mincom.gov.az
4. www.president.az
5. www.oecd.org
6. <https://www.undp.org>
7. <http://www.traceca-org.org>
8. www.socar.az
9. www.dyp.dov.az

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1. Aİ ölkələrində ÜDM-ə nisbətə yük daşımalarının dinamikası.....	16
Cədvəl 2. Nəqliyyatın iqtisadiyyatda ÜDM-də ifadəsi.....	19
Cədvəl 3: Nəqliyyatın ÜDM-ə nisbəti - Azərbaycan.....	26
Cədvəl 4: Azərbaycanda yol qəzaları.....	30
Cədvəl 5: Azərbaycanda yol şəbəkəsinin xülasəsi.....	40
Cədvəl 6: Azərbaycanın yolları və görülmüş bərpa işləri.....	43
Cədvəl 7. Ölkələr və şirkətlərin Azərbaycanda perspektivli neft və qaz yataqlarının araşdırılmasında iştirakı.....	50
Cədvəl 8. Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton.....	55
Cədvəl 9. Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin.....	56
Cədvəl 10. Regionlar üzrə Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınıb.....	57
Cədvəl 11. Hava nəqliyyatı illər üzrə sərnişin daşınması.....	58
Cədvəl 12. Su nəqliyyatı daşınmalarının statistikasını.....	59

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1. Avrasiya quru nəqliyyat dəhlizləri.....	23
Şəkil 2. 8 noyabr 1968-ci il tarixli Quru yolları Nəqliyyat Konvensiyası.....	24
Şəkil 3. Nəqliyyat sektorunun ÜDM-dəki payı – 2005.....	27
Şəkil 4: Azərbaycanda yol hadisələrinin səbəbləri.....	31
Şəkil 5. Bakı-Supsa neft kəməri.....	51
Şəkil 6. Azərbaycan boru kəmərləri.....	51
Şəkil 7. TANAP layihəsi.....	52