

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

**“AZƏRBAYCANIN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ  
NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ SEKTORUNUN BƏRPA EDİLMƏSİNİN  
ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ”**

**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**Həbib Həbibî Yusif**

**BAKİ - 2022**

**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**  
“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ **2022-ci il**

**“AZƏRBAYCANIN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ**  
**NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ SEKTORUNUN BƏRPA EDİLMƏSİNİN ƏSAS**  
**İSTİQAMƏTLƏRİ”**

**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

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

**İxtisaslaşma:** Biznesin təşkili və idarə edilməsi

**Qrup:** 116

**Magistrant:**  
**Həbib Həbib Yusif oğlu**  
\_\_\_\_\_ **imza**

**Elmi rəhbər:**  
**i.e.n., dos. Abasova Samirə**  
**Hüseyn qızı**  
\_\_\_\_\_ **imza**

**Proqram rəhbəri:**  
**i.ü.f.d., dos. Şamxalova Samirə**  
**Oqtay qızı**  
\_\_\_\_\_ **imza**

**Kafedra müdiri:**  
**i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar Atakişi**  
**oğlu**  
\_\_\_\_\_ **imza**

**BAKİ - 2022**

## **Elm andı**

Mən, Həbib Həbib Yusif oğlu and içirəm ki, “Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat və rabitə sektorunun bərpa edilməsinin əsas istiqamətləri” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

# AZƏRBAYCANIN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ SEKTORUNUN BƏRPA EDİLMƏSİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ

## XÜLASƏ

**Tədqiqatın aktualığı:** Azərbaycanın işğaldan azad olunan rayonlarda nəqliyyat sektorunun və rabitə sisteminin strukturunun bərpa prosesi üçün 2021-ci ilin büdcəsində ilkin olaraq 2.2 milyard dollar vəsaitin ayrılması nəzərdə tutulur. Bərpa prosesi nəqliyyat və rabitə sektoru üçün də nəzərdə tutulmuşdur.

**Tədqiqatın məqsədi:** Azərbaycanın işğaldan azad olunan rayonlarda nəqliyyat sektoru və rabitə sistemi strukturunun tədqiqi, respublikamızda nəqliyyat və rabitə sisteminin inkişafı üzrə dövlətin tənzimləmə mexanizmlərinin araşdırılmasını nəzərdə tutur.

**İstifadə olunmuş tədqiqat metodları:** Nəqliyyat və rabitə sektoru üzrə müşahidə üsulu, statistik rəqəmlərin təhlili və qruplaşdırılması, SWOT və PEST qiymətləndirmə analizlərindən istifadə olunmuşdur.

**Tədqiqatın informasiya bazası:** Mövzu vasitəsilə əlaqədar olaraq xarici və yerli ekspertlərin və tədqiqatçıların araşdırmaları, Yüksək texnologiyalar və rabitə Nazirliyinin, Nəqliyyat Nazirliyinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin hesabatları, Dövlət Statistika Komitəsinin göstəriciləri, bununla bərabər başqa dövlət orqanlarının normativ metodiki materialları, tədqiqat mövzusunun əhatə edən ədəbiyyatlar və araşdırmalar təşkil etmişdir.

**Tədqiqatın məhdudiyyətləri:** Qarabağın işğaldan azad edilməsindən qısa müddətin keçməsi praktik təhlillərin aparılmasına maneçilik törədir.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri:** Ölkə iqtisadiyyatının inkişafının təmin edilməsində işğaldan azad olunan rayonlarda nəqliyyat və rabitə xidmətinin rolu əsaslandırılmışdır. Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad olunan rayonlarında nəqliyyat və rabitə şəbəkələri kompleksində reallaşdırılan islahatların nəticələrinin təhlili və dövlət siyasətinin strateji hədəfləri müəyyən edilmişdir.

**Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr:** Tədqiqatın praktik əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, işğaldan azad olmuş ərazilərdə Azərbaycan Respublikasında göstərilən nəqliyyat və rabitə xidmətlərini təkmilləşdirmək üçün onun müasir vəziyyəti kompleks təhlil olunmuş, işğaldan azad olmuş ərazilərdə göstərilən nəqliyyat və rabitə xidmətlərinin keyfiyyət və kəmiyyətinin artırılması imkanları müəyyən olunmuşdur.

*Açar sözlər: nəqliyyat sektoru, rabitə sektoru, post-müharibə*

# **DIRECTIONS FOR THE RESTORATION OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS IN THE LIBERATED TERRITORIES**

## **SUMMARY**

**The actuality of the subject:** For the process of restoring the structure of the transport sector and communication system in the liberated regions of Azerbaijan, the 2021 budget will initially allocate \$ 2.2 billion. The recovery process is also intended for the transport and communications sector.

**Purpose and tasks of the research:** The study of the structure of the transport sector and communication systems in the liberated regions of Azerbaijan, the study of state regulatory mechanisms for the development of transport and communications in the country.

**Used research methods:** Observation method in the transport and communications sector, analysis and grouping of statistical figures, SWOT and PEST assessment analyzes were used.

**The information base of the research:** esearches of foreign and local experts and researchers related to the topic, reports of the Ministry of High Technologies and Communications, Ministry of Transport, Ministry of Economic Development, indicators of the State Statistics Committee, as well as normative methodological materials of other government agencies, literature and organized research.

**Restrictions of research:** Shortly after the liberation of Karabakh, practical analysis is hampered.

**The novelty and practical results of investigation:** The role of transport and communication services in the liberated regions in ensuring the development of the country's economy is substantiated. The analysis of the results of the reforms implemented in the complex of transport and communication networks in the liberated regions of the Republic of Azerbaijan and the strategic goals of the state policy were identified.

**Scientific-practical significance of results:** The practical significance of the study is that in order to improve transport and communication services in the occupied territories of the Republic of Azerbaijan, its current situation is comprehensively analyzed, opportunities to increase the quality and quantity of transport and communication services provided in the occupied territories.

*Keywords: transport sector, communication sector, post-war*

## İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

<b>AES</b>	Atom Elektrik Stansiyası
<b>AMEA</b>	Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası
<b>BMQT</b>	Birləşmiş Millətlər Qaçqınlar Təşkilatının
<b>BMT</b>	Birləşməş Millətlər Təşkilatı
<b>EU</b>	Avropa İttifaqının
<b>ƏDV</b>	Əlavə Dəyər Vergisi
<b>İAEƏ</b>	İşğaldan azad edilmiş ərazilər
<b>LTE</b>	Long Term Advanced
<b>MMC</b>	Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət
<b>SES</b>	Su Elektrik Stansiyaları
<b>TAP</b>	Trans-Adriatik Boru Kəməri
<b>TİKA</b>	Türkiyənin Türk Əməkdaşlıq və İnkişaf İdarəsinin
<b>UNDP</b>	Birləşmiş Millətlərin Təşkilatının İnkişaf Proqramına
<b>UNIDO</b>	Sənaye İnkişafı Təşkilatının
<b>USAID</b>	ABŞ Beynəlxalq İnkişaf Agentliyi
<b>ÜDM</b>	Ümum Daxili Məhsul

## MÜNDƏRİCAT

<b>GİRİŞ.....</b>	<b>8</b>
<b>I FƏSİL. AZƏRBAYCANIN MÜASİR NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN TƏŞKİLİ XÜSUSİYYƏTLƏRİ.....</b>	<b>12</b>
1.1. Azərbaycanca müasir nəqliyyat sisteminin təşkili.....	12
1.2. Azərbaycanca müasir rabitə qovşağı sahəsinin təşkili xüsusiyyətləri.....	19
<b>II FƏSİL. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN KOMPLEKS TƏHLİLİ.....</b>	<b>24</b>
2.1. Azərbaycanın nəqliyyat sahəsinin xarici və daxili təsir faktorlarının təhlili .....	24
2.2. Azərbaycanda rabitə xidmətinin xarici və daxili təsir faktorlarının təhlili .....	33
<b>III FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN BƏRPA OLUNMASI İSTİQAMƏTLƏRİ.....</b>	<b>41</b>
3.1. Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərdə nəqliyyat xidmətinin bərpası üzrə strateji istiqamətlərin seçilməsi .....	41
3.2. Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərdə rabitə xidmətinin bərpa edilməsi istiqamətləri .....	46
<b>NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....</b>	<b>59</b>
<b>İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....</b>	<b>61</b>
<b>ƏLAVƏLƏR.....</b>	<b>65</b>
Cədvəllərin siyahısı.....	67
Qrafiklərin siyahısı.....	67
Sxemlərin siyahısı .....	67
Şəkillərin siyahısı .....	67

## GİRİŞ

**Mövzunun aktuallığı:** İkinci Qarabağ müharibəsi zamanı Azərbaycan ordusunun şanlı qələbəsi ilə başa çatan torpaqların işğaldan azad edilməsi iqtisadiyyatın bərpası məsələsini gündəmə gətirdi.

Dağıntıların əhatəliliyi və miqyası, işğaldan azad edilmiş torpaqların bərpası prosesi mürəkkəb və vaxt aparan prosesdir. Ona görə də müxtəlif iqtisadi və sosial sahələrdə bərpa prosesinin həyata keçirilməsinə ehtiyac var. Bunu nəzərə alaraq, Respublika Prezidenti İkinci Qarabağ müharibəsi başa çatdıqdan dərhal sonra işğaldan azad edilmiş torpaqların sosial-iqtisadi inkişafı planının hazırlanması barədə göstəriş verdi və “Böyük Qayıdış” əsasında bərpa işlərinə başlandı. " proqram.

Nəqliyyatın davamlı inkişafı iqtisadi bütövlüyün, xidmətlərin sərbəst mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətin, eləcə də artan rəqabətin və yaşayış şəraitinin təminatıdır. Əmtəə mübadiləsi və istehsal prosesinin düzgün formalaşması nəqliyyat vasitəsi ilə təmin edilir. Material axınlarının mənbədən mənbəyə axını müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan avtomobilin rolu iş şəraitindən asılıdır. Məhsulların logistika dövrünün fazalarına ötürülməsi, yəni prosesin rəvan təşkili, logistika şöbələrinin sürətli keçidi, istehsal resurslarının lazımi səviyyəyə çatdırılması daşınma ilə sıx bağlıdır. Son vaxtlar ölkəmizdə bazarın tələbləri baxımından həyata keçirilən əsas struktur siyasəti nəticəsində logistikanın yüklərin daşınmasına tətbiqi ilə əldə edilən müsbət irəliləyiş daha da möhkəmlənib. Telekommunikasiya sektoru nəqliyyat və rabitə sektoruna aid olduğu üçün araşdırmalara da ehtiyac var.

Dövlət siyasətinə əsaslanaraq, ümumilikdə ölkənin digər iqtisadi sahələri vasitəsilə cəmiyyətin tələbatının ödənilməsində, eləcə də ölkənin tələbatının ödənilməsində rabitə və nəqliyyatın rolu mühüm sahədir. Nəqliyyat sistemində daxil edilən müxtəlif nəqliyyat növləri müxtəlif olsa da, nəqliyyat və rabitə sistemi makro səviyyədə nəzarət obyektinə hesab olunur.



**Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi:** Nəqliyyat və rabitə xidmətinin öyrənilməsinə dair xarici ölkə alimlərindən Filin C.A., Nikolskaya H.B., Şeremet A.D., Boldanova, E.B., Varakin, L.E., Vasilyev, D.B., Mancheski Gj., Major M., Hopper T., Wuppermann J., Mekanand T. və s., azərbaycan iqtisadçı-alimlərindən Həşimova A.Ç., Allahverdiyev S.S., Tağıyev M. və başqalarının əsərlərini nümunə göstərmək mümkündür.

Hazırda Azərbaycanın işğal olunmuş ərazilərinin bərpası şəraitində nəqliyyat və rabitə xidmətinin səviyyə və dinamikası kompleks şəkildə tədqiqata ehtiyac duyur. Məhz buna görə mövzu öz aktuallığı ilə seçilir.

**Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri:** Tədqiqatın əsas məqsədi Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat kompleksi və rabitə qovşağı sahəsində problemlərin müəyyən edilməsi və elmi əsaslarla planların işlənilib hazırlanmasıdır. Məqsədə çatmaq üçün tədqiqat bir sıra vəzifələri əhatə edir, o cümlədən:

Azərbaycanda müasir nəqliyyat sisteminin təşkilati xüsusiyyətlərini öyrənmək;

Azərbaycanda müasir rabitə mərkəzinin təşkilati xüsusiyyətlərinin ətraflı tədqiqi;

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun xarici təsirini və daxili amillərini təhlil etmək;

Azərbaycanda rabitə xidmətlərinin xarici və daxili təsir amillərinin hərtərəfli təhlili;

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat xidmətlərinin bərpası üçün strateji istiqamətlərin seçilməsi;

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində rabitə xidmətlərinin bərpası yollarını müəyyən edin.

**Tədqiqatın obyekt və predmeti:** Tədqiqatın obyekt işğaldan azad olunan rayonların nəqliyyat və rabitə sisteminin sektorudur.

Tədqiqatın predmetini işğaldan azad olunan rayonların nəqliyyat kompleksi və rabitə sisteminin bərpası üzrə elmi əsaslandırılmış strateji istiqamətlər üzrə təkliflərin hazırlanması təşkil edir.

**Tədqiqat metodları:** Azərbaycanada nəqliyyat və rabitə xidmətinin

vəziyyətinin araşdırılması müşahidə, statistik rəqəmlərin qruplaşdırılması və təhlili, yekun məlumatların statistika cədvəllərində və qrafiklərdə verilməsi, ümumiləşdirici göstəricilərin (nisbi və orta kəmiyyətlərin, indekslərin və s.) tətbiqi, SWOT və PEST qiymətləndirmə analizlərindən istifadə olunması nəzərdə tutulmuşdur.

**Tədqiqatın informasiya bazası:** Bununla bağlı xarici və yerli ekspert və tədqiqatçıların, dövlət qurumlarının, xüsusilə Azərbaycanın Qabaqcıl Texnologiyalar və Rabitə Nazirliyi, Nəqliyyat Nazirliyi və Nəqliyyat Nazirliyi, İqtisadi İnkişaf Nazirliyi, Dövlət Statistika Komitəsi və digər strukturlar tərəfindən araşdırmalar aparılır. və beynəlxalq təşkilatlar və məhsullar, protokol-məhsullar və s. Konfrans və seminar məqalələri, tədqiqat mövzusunun əhatə edən elektron mənbələr.

**Tədqiqatın məhdudiyyətləri:** Qarabağın işğaldan azad edilməsindən qısa müddətin keçməsi araşdırmanın aparılmasına maneçilik törədir.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi:** Əldə edilən tədqiqat nəticələri aşağıdakı elmi nəticələri təsnif edir:

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat və rabitə fəaliyyətinin mövcud vəziyyətini təhlil edib qiymətləndirib;

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat və rabitənin mövcud vəziyyətini və inkişafını təhlil edib;

Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkələri sahəsində həyata keçirilən islahatların nəticələrinin təhlili və dövlət siyasətinin müəyyən edilmiş strateji hədəfləri.

**Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiqi sahələri:** Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərində göstərilən nəqliyyat və rabitə xidmətlərinin yaxşılaşdırılması məqsədilə onun mövcud vəziyyəti statistik şəkildə araşdırılmış, nəqliyyat və rabitə xidmətlərinin keyfiyyət və kəmiyyətinin artırılması potensialı yaradılmışdır. . Azad edilən ərazilərdə müəyyən edilib. Azərbaycan Respublikasında müxtəlif nəqliyyat növlərində sərnişin və yük daşımalarının dinamikasının statistik tədqiqi. Azərbaycan Respublikasında göstərilən nəqliyyat və rabitə xidmətlərinin səviyyəsinin

yüksəldilməsi üçün xüsusiyyətlər müəyyən edilmişdir. Əldə edilən nəticələr bu mövzuda gələcək tədqiqatçılara kömək edəcəkdir. O cümlədən əldə edilən nəticələr universitetin “Biznesin təşkili”, “Strateji menecment”, “Rabitə iqtisadiyyatı” və “Nəqliyyat iqtisadiyyatı” fənlərində istifadə oluna bilər.

# I FƏSİL. AZƏRBAYCANIN MÜASİR NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN TƏŞKİLİ XÜSUSİYYƏTLƏRİ

## 1.1. Azərbaycanca müasir nəqliyyat sisteminin təşkili

Son illərdə Heydər Əliyev adına Bakı Beynəlxalq Hava Limanı genişləndirilərək yeni beynəlxalq hava limanı da daxil olmaqla, onu regionun ən böyük və ən güclü hava limanına çevirmişdir.

Gələcəkdə hava limanının nəqliyyat və aviasiya imkanlarının əhəmiyyətli dərəcədə artacağı gözlənilir. ABŞ, Avropa və Asiyaya birbaşa uçuşlar var. Ən böyük dövlət şirkəti kimi “Azal” SC ölkədə aviasiya sektorunda beynəlxalq əlaqələrin yaxşılaşdırılması üçün beynəlxalq ictimaiyyətlə əməkdaşlıq edir.

2020-ci ilin sonuna ölkədə 664 000 sərnişin, 557 000 beynəlxalq reyslər və 507 000 daxili sərnişin olub. Ümumi yükdaşıma həcmi 26 min ton, ümumi sərnişin gəliri isə 2 milyon 579 min sərnişin kilometr olub. Onun işçilərinin sayı, nəqliyyat sistemi 2000 nəfərdən çox, orta aylıq əmək haqqı isə 833 nəfərdən çoxdur. 2013-cü ildə əsas kapitalla investisiyalar 282 milyon dollar təşkil etmişdir. Köşk yaxınlıqda idi.

Müharibədən 9 ay sonra tikilən Fəzuli Beynəlxalq Hava Limanının istifadəyə verilməsi də başqa bir qürurverici hadisədir. Buna görə də 2021-ci il sentyabrın 5-də Bakıdan gələn Airbus A340-500 sərnişin təyyarəsi yeni tikilmiş və heyranedici Qarabağ hava limanına eniş etdi.

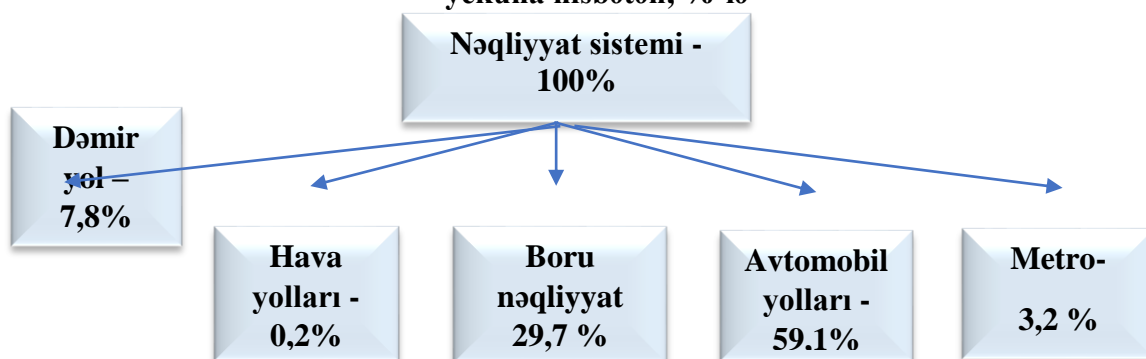
Yanvarın 14-də hava limanının təməl daşını qoyacaq Prezident İlham Əliyev deyib ki, hava limanının əsas məqsədlərindən biri də xarici qonaqların Şuşaya gəlməsini təmin etməkdir. Çünki buradan Şuşaya o qədər də uzaq deyil. Qonaqlar Şuşa Bean Beynəlxalq Hava Limanına asanlıqla çata bilərlər.

Qeyd edək ki, Bakı-Füzuli marşrutu üzrə uçuş müddəti cəmi 35 dəqiqədir. Hava limanı saatda 200 sərnişinə xidmət göstərəcək. Onun uzunluğu 3000 metr, eni 60 metr olan uçuş-enmə zolağı var.

Onlar aviasiya təhlükəsizliyini təmin etmək üçün Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) bütün tələblərinə uyğun olaraq ən müasir eniş və naviqasiya sistemlərini, işıqlandırma, ilkin və ikinci dərəcəli radar sistemlərini quraşdırırlar. Bu,

hava limanında istənilən reysləri tapmaq imkanı verir (<https://ikisahil.az/post/246273-mohteshem-fuzuli-hava-limani>).

**Sxem 1: 2020-ci ildə yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən, %-lə**



**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/> məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Nəqliyyat sistemi - yenilənmə prinsipinə ciddi əməl etməli, məsrəflərin azaldılması, “yaşıl iqtisadiyyatla” bağlı müasir tələblərin yerinə yetirilməsi, effektivli və optimal fəaliyyət mexanizmlərinin işlənilib hazırlanmasını diqqət mərkəzində saxlanmalıdır.

**Cədvəl 1: Nəqliyyat xidmətləri qiymətlərinin dinamikası (əvvəlki ilə nisbətən, faizlə)**

	2016	2017	2018	2019	2020
Nəqliyyatda yükdaşıma qiymətləri indeksi - cəmi	134,5	107,6	98,9	98,9	101,1
<b>o cümlədən:</b>					
dəmir yolu nəqliyyatı	150,0	107,3	98,8	100,0	100,0
avtomobil nəqliyyatı	98,9	100,6	99,2	97,9	100,0
boru kəməri	133,9	110,1	98,7	98,4	101,0
dəniz nəqliyyatı	157,8	97,2	98,8	100,0	105,1
hava nəqliyyatı	163,5	108,3	98,7	100,0	100,0
Nəqliyyatda sərnişindaşıma qiymətləri indeksi - cəmi	101,8	106,8	99,3	101,2	100,4
<b>o cümlədən:</b>					
dəmir yolu nəqliyyatı	119,4	108,4	111,7	98,9	98,4
avtomobil nəqliyyatı	100,1	100,8	104,7	103,1	100,0
dəniz nəqliyyatı	149,5	108,2	98,4	100,0	100,0
hava nəqliyyatı	101,2	112,9	95,1	99,7	100,7
Metro	100,0	100,0	120,8	124,1	100,0

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının açılışı Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin və Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğanın iştirakı ilə əlamətdar hadisə olmuşdur. Fəaliyyətə qısa müddətdə, 8 aya tikildi. Qısa müddətdə belə nəhəng beynəlxalq hava limanının istifadəyə verilməsi dünyada nadir hadisədir və hökumətimizin gücünü və qətiyyətini açıq şəkildə göstərir.

**Cədvəl 2: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, əvvəlki ilə nisbətən %-lə**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Cəmi</b>	<b>100,2</b>	<b>100,0</b>	<b>101,8</b>	<b>101,6</b>	<b>102,2</b>	<b>80,2</b>
Dəmir yolu	78,4	90,6	94,0	95,9	109,1	96,1
Dəniz	66,7	87,6	143,7	98,7	72,5	100,2
Hava	103,2	124,0	108,1	120,2	88,0	250,3
Boru kəməri	99,0	97,8	98,2	99,8	100,3	95,6
neft kəməri	99,8	96,6	96,4	97,5	93,5	89,5
qaz kəməri	96,8	101,2	103,3	106,2	117,1	107,6
Avtomobil	107,0	102,8	102,4	103,1	104,0	71,8

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

**Cədvəl 3: Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi, milyon ton-km**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 ildə 2015-ci ilə nisbətən, %
<b>Cəmi</b>	<b>92 776</b>	<b>90 768</b>	<b>92 002</b>	<b>93 296</b>	<b>89 749</b>	<b>76 328</b>	<b>82,2</b>
Dəmir yolu	6 210	5 192	4 633	4 492	5 152	4 861	78,2
Dəniz	2 937	3 002	4 418	4 576	3 351	3 299	112,3
Hava	582	683	738	919	947	2 302	395,5
Boru kəməri	67 515	65 924	65 879	66 452	62 768	57 065	84,5
neft kəməri	62 511	60 907	60 616	60 658	55 798	49 271	78,8
qaz kəməri	5 004	5 017	5 263	5 794	6 970	7 794	155,7
Avtomobil	15 532	15 967	16 334	16 857	17 531	8 801	56,6

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Hələ 2005 ildə qəbul olunan Dövlət Proqramda Azərbaycandakı nəqliyyat sisteminin bərpası nəzərdə tutulmuşdur. Proqramda nəzərdə tutulan vəzifələr göstərə bilirik (Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. 2005: s.820):

- Əhali və iqtisadiyyat üçün dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinə artan tələbatın və dövlət mühafizəsinə ehtiyacın təmin edilməsi;

Nəqliyyat fəaliyyətinin artırılması Azərbaycan;

- Səviyyənin yüksəldilməsi ilə göstərilən dəmir yolu nəqliyyatı xidmətləri;

- Daşımaların səmərəli fəaliyyətinin təmin edilməsi ölkə tərəfindən sərnişin və yük daşımalarının maya dəyərinin aşağı salınması üçün sosial-iqtisadi inkişafda kompleks və daha fəal iştirak və s.

Ölkənin geniş nəqliyyat imkanları var. Magistral yolların ümumi uzunluğu 19 min kilometrdir. Bundan əlavə, 7 min km beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yolları var. Ölkənin dövlət əhəmiyyətli avtomobil yollarının uzunluğu 4,6 min kilometr, yerli əhəmiyyəti isə 4,3 min kilometrdir.

Ölkədə 8,6 min kilometr yol var - asfalt-beton, qalanları çınqıl və həmçinin palçıqdır. Körpülərin əsas sayı 463 ədəddir ki, onlardan 669-u respublika, 844-ü isə yerli əhəmiyyətli olmuşdur. 2020-ci ilin sonunadək avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin ümumi olan həcmi 25.3 milyon ton təşkil edəcəkdir. 2020-ci ildə avtomobil nəqliyyatı sistemlərinin inkişafı digər quru nəqliyyat növləri (dəmir yolu) ilə birlikdə 453,2 milyon manat yönəldiləcək investisiya tələb edəcək (<https://www.stat.gov.az/menu/4/e-report/az/09/009.php>).

Sistemin hüquqi və iqtisadi qanunauyğunluqları və dövlət nəzarətinin təmin edilməsi avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yükdaşıma xidmətlərini, o cümlədən dövlət orqanları, daşıyıcılar, işəgötürənlərin infrastrukturunu arasında yaradılmış qanunların hüquqi və iqtisadi əlaqəsini təkmilləşdirmişdir.

Azərbaycanın dəniz nəqliyyatında qədim tarixi var və onun Xəzər dənizindəki tarixi 1600-cü ildən bəri məlumdur. Ölkənin ən böyük gəmiçilik şirkəti Xəzər Dəniz Gəmiçiliyidir. Bu şirkətin 86 gəmisi və tankeri var. Bunlardan 4 litri tanker, 35-i quru yük gəmisi, 1 litri isə köməkçi materialdır. Gəmiçilik şirkəti Qara, Aralıq dənizi, Baltik dənizi və Atlantik okeanı daxil olmaqla bir çox beynəlxalq yükdaşıma marşrutlarında fəaliyyət göstərir. Ölkənin ikinci olan ən böyük dəniz nəqliyyatı şirkəti Xəzər dənizdəki neft quyuları. ARDNŞ-nin fəaliyyət göstərdiyi struktur bölməsi və həmçinin onun sərəncamında müxtəlif təyinatlı 259 gəmi var.

**Cədvəl 4: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020-də 2010-a nisbətən, %
<b>Cəmi</b>	<b>196 452</b>	<b>222 373</b>	<b>222 461</b>	<b>226 419</b>	<b>230 144</b>	<b>235 288</b>	<b>188 629</b>	<b>90,0</b>
Dəmir yolu	22 349	17 090	15 479	14 558	13 954	15 222	14 631	65,4
Dəniz	11 714	6 626	5 807	8 344	8 236	5 969	5 982	51,0
Hava	40	129	160	173	208	183	458	114,5
Boru kəməri	62 458	60 923	59 556	58 490	58 402	58 596	56 040	89,7
neft kəməri	49 982	45 672	44 129	42 559	41 491	38 787	34 720	69,4
qaz kəməri	12 476	15 251	15 427	15 931	16 911	19 809	21 320	170,8
Avtomobil	99 891	137 605	141 459	144 854	149 344	155 318	111 518	111,6

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

**Cədvəl 5: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020-də 2010 ilə nisbətən, %
<b>Cəmi</b>	<b>1 387 308</b>	<b>1 891 905</b>	<b>1 929 685</b>	<b>1 973 440</b>	<b>2 002 836</b>	<b>2 056 516</b>	<b>1 177 632</b>	<b>84,8</b>
Dəmir yolu	4 803	1 883	1 978	2 490	2 841	3 850	2 124	44,2
Dəniz	12	9	20	17	16	22	20	166,6
Hava	1 017	1 818	1 980	2 359	2 399	2 704	578	56,8
Metro	181 146	222 040	217 516	228 848	231 016	236 682	74 709	41,2
Avtomobil	1 200 330		1 708 191	1 739 726	1 766 564	1 813 258	1 100 201	91,6
avtobus	1 158 324	1 666 155	1 642 587	1 672 154	1 697 236	1 741 365	1 055 268	91,1
taksi	42 006	63 632	65 604	67 572	69 328	71 893	44 933	106,9

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>



Kompaniya beynəlxalq sertifikatla malikdir və dünyanın müxtəlif regionlarında bir çox beynəlmiləl layihələrin iştirakçısıdır.

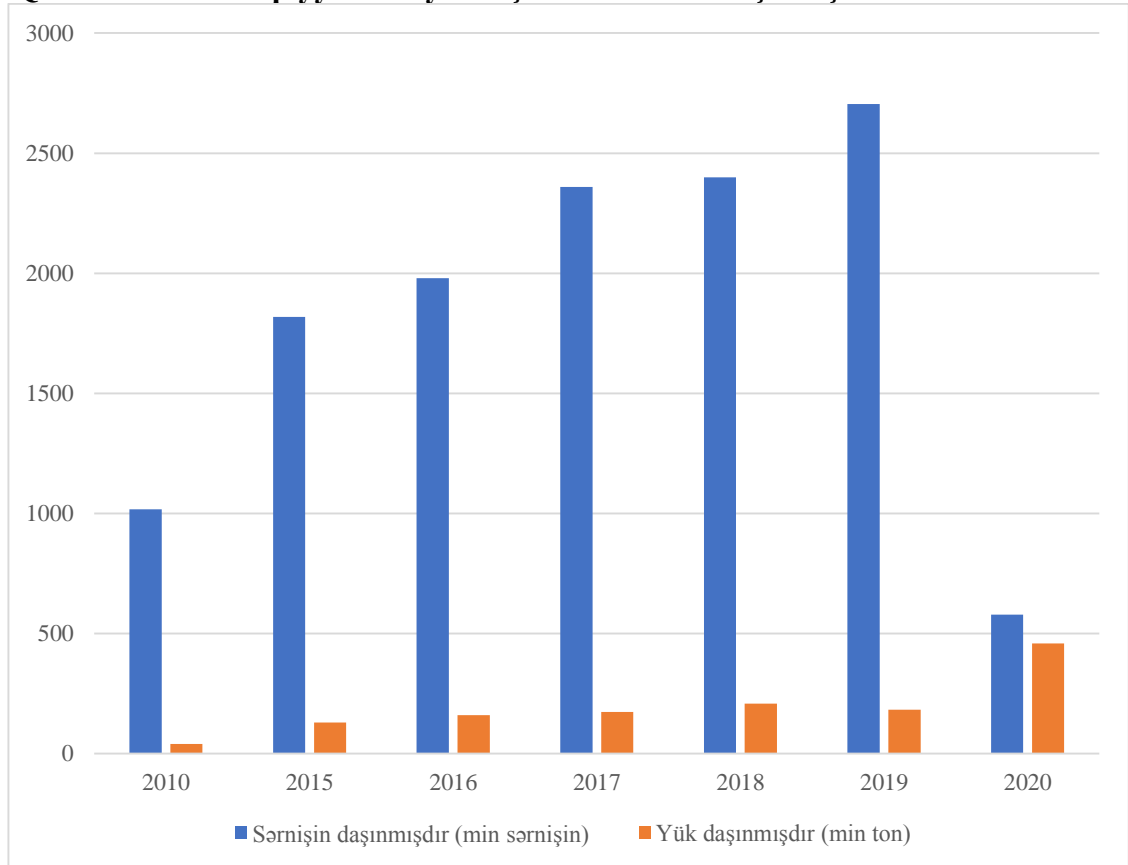
Son illər Azərbaycanın avianəqliyyat sistemi sürətlə inkişaf edə bilmişdir. Ölkənin müxtəlif regionlarında beynəlxalq aeroportlar istifadəyə verilib. Hazırda Bakı, Gəncə, Naxçıvan, Lənkəran, Zaqatala və Qəbələdə beynəlxalq aeroportlar vardır. Ölkənin ən iri aviaşirkəti- "Azərbaycan Hava Yolları" (AZAL).

### *(Əlavə 1)*

Son illərdə Heydər Əliyevin adını daşıyan Bakı Beynəlxalq Aeroportu genişləndirilmiş və yeni beynəlxalq hava limanı tikilərək regionun ən böyük və ən güclü hava limanına çevrilmişdir.

Gələcəkdə hava limanının nəqliyyat və uçuş qabiliyyətinin əhəmiyyətli dərəcədə artacağı gözlənilir. ABŞ, Avropa və Asiyaya birbaşa uçuşlar var. Ən böyük dövlət şirkəti kimi "Azal" SC ölkədə aviasiya sektorunda beynəlxalq əlaqələrin inkişaf etdirilməsi üçün beynəlxalq ictimaiyyətlə əməkdaşlıq edir.

**Qrafik 1: Hava nəqliyyatında yükdaşımaların və sərnişindəşımaların həcmi**



**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

2020-ci ilin sonuna kimi ölkəyə 664 min, beynəlxalq reyslər üzrə 557 min, daxili reyslər üzrə isə 507 min sərnişin daxil olub. Ümumi yükün həcmi 26 min ton, sərnişinlərin ümumi gəliri isə 2,579 milyon sərnişin kilometrdir. İşçilərin sayı, onun nəqliyyat sistemi 2000 nəfərdən çox, orta aylıq əmək haqqı isə 833 nəfərdən artıqdır. 2013-cü ildə əsas kapitalla investisiyalar 282 milyon dollar təşkil etmişdir. Köşk yaxınlığında idi.

Daha bir qürurverici məqam müharibədən doqquz ay sonra tikilmiş Fəzuli Beynəlxalq Hava Limanının açılışıdır. Belə ki, 2021-ci il sentyabrın 5-də Bakıdan havaya qalxan Airbus A340-500 Qarabağ sərnişin təyyarəsi yeni tikilmiş və heyranedici Qarabağ Hava Limanına eniş edib.

Yanvarın 14-də hava limanının təməl daşını qoyacaq Prezident İlham Əliyev bildirib ki, hava limanının əsas məqsədlərindən biri də Şuşaya xarici qonaqların gəlməsini təmin etməkdir. Çünki buradan Şuşaya o qədər də uzaq deyil. Qonaqlar Şuşa Bean Beynəlxalq Hava Limanına asanlıqla çata bilərlər.

Qeyd edək ki, Bakı-Füzuli marşrutu üzrə uçuş müddəti cəmi 35 dəqiqədir. Hava limanı saatda 200 sərnişinə xidmət göstərəcək. Onun uzunluğu 3000 metr, eni 60 metr olan uçuş-enmə zolağı var.

Hava təhlükəsizliyini təmin etmək üçün Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) bütün tələbləri əsasında ən müasir eniş və naviqasiya sistemi, işıqlandırma, ilkin və ikinci dərəcəli radar sistemləri quraşdırılıb. Bu, hava limanında istənilən reysləri tapmaq imkanı verir (<https://ikisahil.az/post/246273-mohteshem-fuzuli-hava-limani>)

Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının açılışı Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin və Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğanın iştirakı ilə əlamətdar hadisə olmuşdur. Füzuli hava limanı çox qısa müddətdə, cəmi 8 ay ərzində tikilib. Qısa müddətdə belə nəhəng beynəlxalq hava limanının istifadəyə verilməsi dünyada nadir hadisədir və hökumətimizin gücünü və qətiyyətini açıq şəkildə göstərir.

Bu, Azərbaycanda hava nəqliyyatının müxtəlifliyi baxımından xüsusilə vacibdir. Həm yük, həm də sərnişin təyyarələrini qəbul edəcək hava limanı bu

sahələrin mərkəzi iqtisadiyyata inteqrasiyasını sürətləndirəcək ki, bu da ölkə iqtisadiyyatına dəyər və güc qatacaq. Gələcəkdə hava limanı Azərbaycanın xarici ticarət biznesini, o cümlədən ixracını əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq (<https://ikisahil.az/post/259549-fuzuli-international-airman-a-açılış-merasimi-vacibdir-tarixi-nailiyyət>).

Hava limanı həmçinin regional hava nəqliyyatının genişləndirilməsi üçün əlavə imkanlar yaradacaq. Çətin ərazidə tikilən hava limanı Avropa ilə Asiya arasında nəqliyyatın artmasında mühüm rol oynayacaq. Belə ki, Füzuli Hava Limanı yeni iqtisadi perspektivlərin hərtərəfli inkişafı, eləcə də regionun turizm imkanlarından daha səmərəli istifadə baxımından unikal üstünlüklərə malikdir. Bundan əlavə, hava limanı azad edilmiş ərazilərdə köçürülmə prosesində əsas rol oynayacaq.

## **1.2. Azərbaycanda müasir rabitə qovşağı sahəsinin təşkili xüsusiyyətləri**

Azərbaycan Respublikası dövlət quruculuğu, güclü iqtisadiyyat quruculuğu, cəmiyyətin demokratikləşdirilməsi, ictimai təhlükəsizliyin təşviqi və insan inkişafının təmin edilməsi istiqamətində geniş fəaliyyət göstərir.

Eyni zamanda, Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələri siyahısı, hüquqi, iqtisadi, sosial və digər sahələrdə genişləndirmək, qloballaşma dünyasında etibarlı tərəfdaş kimi mövqeyini möhkəmləndirmək və ölkənin təhlükəsizlik imkanlarını gücləndirmək, regional bütövlüyünü bərpa etmək və qorumaq məqsədi daşıyır.

Strateji problemlərin həllində rabitə və informasiya texnologiyaları xüsusi rol oynayır və sənayenin inkişaf səviyyəsi qarşıya qoyulan məqsədlərə çatmağa təsir edən amillərdən biridir.

Bu məqsədlə müxtəlif ölkələrdə, xüsusilə inkişaf etmiş ölkələrdə informasiya cəmiyyətinin və biliyə əsaslanan iqtisadiyyatın qurulması istiqamətində səylər göstərilir və bu fəaliyyət Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Minilliyin Zirvə Toplantısında qarşıya qoyulan inkişaf məqsədlərinə tam uyğundur.

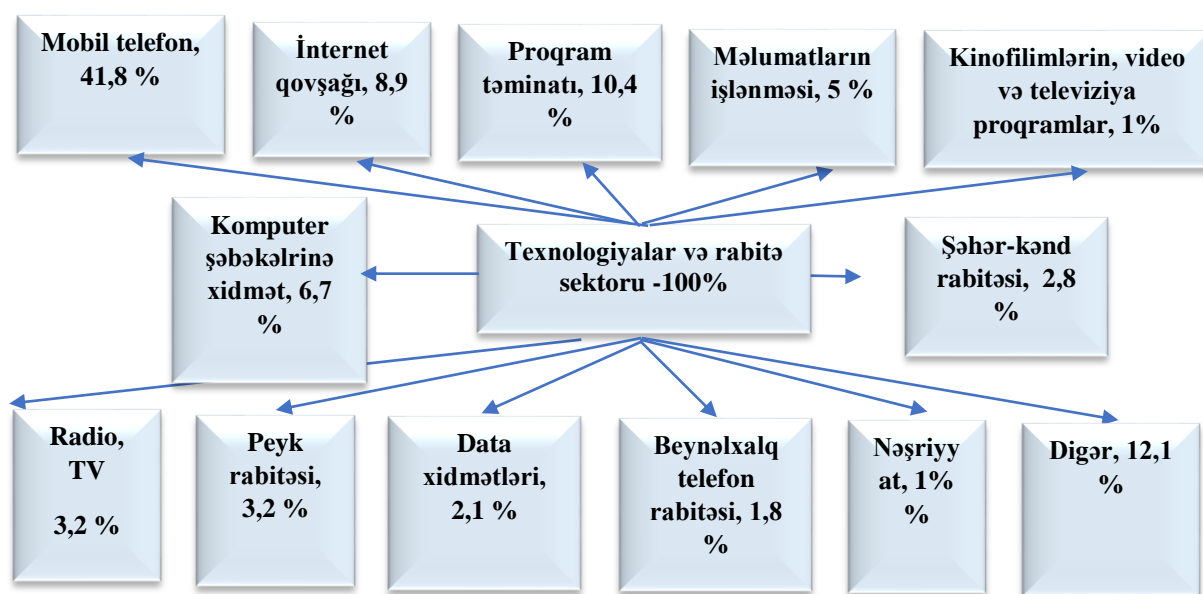
Ölkədə mobil telefon operatoru kimi “Azercell Telekom” BM və “Baksell LTD” MMC yaradılmış, “AzEvrotel 1995” və “Katel 1992” birgə müəssisələri yaradılmış və yerli telekommunikasiya sahəsində xidmətlər göstərir.

**Cədvəl 6: Ölkə iqtisadiyyatında informasiya və rabitənin payı, faizlə**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020- ildə 2010 ilə nisbətən, %
Əlavə dəyər	1,9	2,0	1,8	1,6	1,6	1,8	2,0	105,2
Ümumi mənfəət	1,8	2,1	1,8	1,6	1,5	1,8	2,2	122,8
Xalis mənfəət	1,6	1,6	1,3	1,2	1,0	1,6	1,9	118,7
İşçilərin orta illik sayı	1,5	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,9	126,6
Orta aylıq nominal əməkhaqqı (ölkə üzrə orta aylıq əməkhaqqı ilə müqayisədə)	143,6	160,0	156,5	164,7	161,8	158,3	149,8	104,3
Əsas fondlar	2,5	2,4	2,2	1,8	1,7	1,8	1,9	76
Əsas kapitalla investisiyalar	2,1	2,1	1,3	1,0	2,6	3,0	1,1	52,3
daxili investisiyalar	2,8	2,3	2,7	2,0	3,0	4,1	1,5	53,5
xarici investisiyalar	-	1,8	0,2	-	1,5	0,4	0,0	0

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

**Sxem 2: Rabitə sektorunun quruluş sxemi**



**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

Rabitə 2020-ci ilədək ÜDM-in 2,3 faizini təşkil edəcək, halbuki inkişaf etmiş ölkələrdə bu rəqəm 5-7 faiz təşkil edir. Rabitə infrastrukturunun müasirləşdirilməsi əsas məsələlərdən biridir (<http://hajizada.com/en/article-view/14/848/>).

Həmin işlərin nəticəsidir ki, telefon şəbəkəsinin təxminən 50 faizi rəqəmsallaşır. Bakıda bu göstərici 57,8 faiz təşkil edib. Ölkənin bir çox yerlərində - Naxçıvan Muxtar Respublikasında, Məngəçivarda, Abşeronda, Şeyxdə, Cağdalada,

Balaqanda, Kasıda, Siasonda, Yoloq ərazilərində 100% telefon şəbəkələri elektron qaydada təmin olunub (<http://hajizada.com/az/article-view>) . / 14/848 /).

Statistikalar göstərir ki, 2020-ci ilə qədər milli İCD sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlər onun dəyərində 0,742 milyard manat əlavə etməklə 236 milyard manatlıq məhsul istehsal edəcəklər.

2020-ci ilə qədər ölkə İKT-dən 9,3 milyard manat gəlir əldə edəcək. 2020-ci ildə 9,54%-dən İKT infrastrukturunun istehsalı 2020-ci ilə qədər 25%-ə yüksələcək və onun hazırkı 2,5%-lik ÜDM potensialı 2020-ci ilə qədər 10%-i keçəcəkdir. Eyni zamanda, İKT-yə sərmayə qoyuluşu 5-6 milyard manat təşkil edir. Ümumilikdə, 2020-ci ilə qədər milli İKT sektoru 5 dəfə artacaq (<http://hajizada.com/en/article-view/14/848/>).

Azərbaycanda İKT-nin inkişafı üçün bir çox həllər vacib hesab olunur. Birincisi, iqtisadiyyatın digər sektorlarında və ixracyönümlü istehsalatda İKT-nin rolunu və əhəmiyyətini artırmaq üçün telekommunikasiyanın, xüsusilə də genişzolaqlı internetə çıxışın inkişafına, sahə infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə, mühüm layihələrin həyata keçirilməsinə ehtiyac var. Endirimlər edilməlidir (<http://hajizada.com/en/article-view/14/848/>).

Tətbiq və gömrük rüsumunun təkmilləşdirilməsi. Fiber optik infrastrukturun artımı gəlirlilik və yenidən investisiya ilə xarakterizə olunur ki, bunu da nəzərdən qaçırmamaq lazımdır. Bu gün ölkənin 75 faizini əhatə edən fiber-optik kanallar şəbəkəsi tam genişləndirilməlidir.

İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafı Dövlət Fondu (İTFD), digər dövlət investisiya şirkətləri (ARDNF, Sahibkarlığa Kömək Milli Fondu, Azərbaycan Investisiya Agentliyi və s.) vasitəsilə mövcud imkanlardan İKT sektorunda geniş istifadə edilməli və sahibkarlar iştirak etməlidir. Bu dəstəklənilir. İnnovativ layihələri maliyyələşdirən və təşəbbüslərə sərmayə qoyan güclü startaplara üstünlük verilməlidir (<http://hajizada.com/en/article-view/14/848/>).

Azərbaycanda internetə çıxış 1995-ci ildən artmaqdadır və indi 2021-ci ildə istifadəçilərin sayı təxminən 8,26 milyon nəfərə çatacaq. Bakıda və bir sıra digər regionlarda 450-dən çox veb-klub açılıb. Əsasən özəl sektor tərəfindən yaradılsa da,

hökumət tərəfindən yaradılmış internet mərkəzləri şəbəkəsi də mövcuddur. İnternetə çıxışla yanaşı, respublikanın müxtəlif yerlərində 20-yə yaxın mərkəzdə (2010-2012 (Azərbaycan Respublikasında rabitə və informasiya texnologiyalarının inkişafı üzrə Azərbaycan Hökumətinin elektron proqramı)) əhaliyə kompüter bilikləri öyrədilir.

Hazırda Azərbaycanda 43 internet provayderi fəaliyyət göstərir ki, onlardan yalnız ikisi dövlət müəssisəsidir. Dövlət internet provayderləri olan BackInternet və Aztelekomnet-in xidmətləri nəticəsində ölkənin hər yerindən internetə çıxış yaradılıb (<https://devdoping.az/internet-provayderleri/>).

Domen lisenziyaları yalnız rabitə xidmətlərinin göstərilməsinə şamil edilir. Qanunvericilik platformasının yaradılması son illər sürətlənib və son illərdə Azərbaycan Respublikasının “Elektron imza və elektron sənədlər haqqında”, 2004-cü il, “Məlumat bazalarının hüquqi mühafizəsi”, 2013-cü il, “Elektron ticarət”, 2016-cı il qanunları, "Telekommunikasiya".

Xarici ölkələrlə rabitənin təşkili, verilənlərin ötürülməsi və qəbulu, internet şəbəkələrinin təşkili, daxili korporativ şəbəkələrin formalaşdırılması, o cümlədən 2 Peyk Rabitə Stansiyası (TV-UP-Link) üçün müxtəlif peyklər vasitəsilə peyk rabitəsi. Radio peyk yayımlarının təmin edilməsi.

Yerli kanallarda isə bir neçə yerüstü peyk stansiyasının qurulması və istismarı üçün televiziya proqramlarından (daşıyıcılardan) istifadə olunur. Rəqəmsal televiziya hələ də tətbiq olunmayıb.

Televiziya və radiodan xaricdə yaşayan azərbaycanlılarla yanaşı, əhaliyə də məlumat vermək üçün istifadə olunur.

AzTV televiziyası və Respublika radio proqramları hazırda Mərkəzi Asiya və Avropada iki peyk vasitəsilə yayımlanır. Hazırda ölkə əhalisinin az qala 100 faizinin AzTV-yə çıxışı var ([http://frameworks.e-qanun.az/10/c\\_f\\_10778.html](http://frameworks.e-qanun.az/10/c_f_10778.html)).

Bu gün rabitə sektoru (RS) bütün iqtisadiyyatın inkişafında (ölkənin qeyri-neft potensialı baxımından) mühüm rol oynayır - neft sektorunun əhəmiyyətini artırır. Odur ki, Azərbaycanın rabitə sektorunun inkişafı (ölkənin qeyri-neft sektoru kimi) aşağıdakı beş əsas istiqamət üzrə həyata keçirilməlidir: RYTN)

(<https://turan.az/ext/news/2020/5/free/analytics/az/123711.htm>):

- Texniki olan (planlar, layihələr, spesifikasiyalar, tenderlər);
- Maliyyələşdirmə (planlaşdırma, idarəetmə, konsaltinq, maliyyələşdirmə);
- Rəqəmsal İdarəetmə (Struktur, Tənzimləmə, İdarəetmə);
- Uzaqdan ticarət (marketinq, xidmət satışı və s.) (<http://hajizada.com/en/article-view/14/848/>);
- Kadrlar (onlayn siyasət, maliyyə, idarəetmə, ticarət və onlayn DT).

Müqayisə üçün qeyd edək ki, 2011-ci ildə İKT sektorunda mənfəət 1,7 milyard dollar idisə, 2020-ci ilə qədər bu rəqəm 8 milyard dollara çatmalıdır. Eyni zamanda, 2025-ci ilə qədər İKT sektorunda gəlirin ÜDM-in 10%-nə çatacağı gözlənilir (<https://rabita.az/ru/c-media-ru/intervyu/details/149/>).

Layihənin yekun məqsədi bütün ölkə üzrə, o cümlədən ucqar kənd yaşayış məntəqələrini 10-100 Mbit/s sürətlə yüksək sürətli internetlə təmin etməkdən ibarətdir və 2020-ci ildə genişzolaqlı rabitə dövlət qurumları tərəfindən geniş əhatə olunacaq.

Xidmətlər Hökumət fəaliyyətində tam şəffaflığın təmin edilməsi həm də iş adamları və vətəndaşlar üçün neqativ halların və bürokratik maneələrin aradan qaldırılmasına kömək edə bilər.

## II FƏSİL. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN KOMPLEKS TƏHLİLİ

### 2.1. Azərbaycanın nəqliyyat sahəsinin xarici və daxili təsir faktorlarının təhlili

Azərbaycan Respublikası üçün nəqliyyat sisteminin inkişafı böyük əhəmiyyət kəsb edir. Milli iqtisadiyyatın enerji, rabitə, təhsil və səhiyyə kimi əsas infrastruktur sahələri ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin əsas tələbatlarının ödənilməsində, sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlətlərin həyata keçirilməsində mühüm rol oynayır. Prioritetlər verilir. Aşağıdakı cədvəldə Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat növləri üzrə yük daşımalarının strukturu verilmişdir.

Cədvəl 7-dən göründü ki, Govt-19-un yoluxması nəqliyyat sektoruna mənfi təsir göstərmişdir. Dəmir yolu nəqliyyatı 2010-cu ildən 2014-cü ilə qədər öz payını saxlasa da, 2015-ci ildən bu yana kəskin şəkildə azalıb. Maliyyə böhranının təsirləri 2016-2019-cu illərdə atılan kiçik addımlarla, lakin əvvəlki 2020-ci ilə nisbətən artımla özünü büruzə verib. Ötən il bu, 2010-cu illə müqayisədə 68,4% az olub.

2011-ci illə müqayisədə ixrac 2010-cu ildə 0,1% artıb, sonra 2017-ci ilə qədər azalıb, 2018 və 2019-cu illərdə isə azalıb. Lakin bu, 2019-cu ilə nisbətən 2020-ci ildə artsa da, aşağı düşüb 2010 AK ilə müqayisədə %

2010-cu ildən bəri hava nəqliyyatı nisbətən sabit və davamlı şəkildə artır. 2020 faizinə baxsaq, 2010 faizindən 100% yüksəkdir.

Boru kəmərlərinin faiz dərəcələrinə nəzər salsanız, 2010-cu ildən sonrakı illərdə qiymətlərin düşdüyünü görə bilərsiniz. 2014 və 2020-ci illərdə cüzi artıma baxmayaraq, 2020-ci ildə 2010-cu illə müqayisədə 93,3% azdır. 2019-cu ildə boru kəmərlərində azalma əhəmiyyətli olsa da, 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə artacaq, lakin ümumilikdə 2010-cu illə müqayisədə 72,4% azalacaq.

Qaz kəmərlərində isə həm illər üzrə.

2010-cu illə müqayisədə 2019-cu ildə yol hərəkəti 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə 116,3 faiz artıb.

2020-ci ilin yekunlarına görə, Azərbaycanın nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda ümumi yükdaşımanın həcmi 25,6 milyon ton təşkil edir. Onlardan 33,1



mln. ton dəmir yolu, 13,6 milyon ton dəniz nəqliyyatı, 57,9 milyon ton neft və qaz kəməri (14,4 milyon ton qaz kəməri və 43,55 milyon ton neft kəməri), 235,2 milyon ton. 126 min ton avtomobil və təyyarə ilə daşınıb. 2015-2020-ci illər ərzində nəqliyyat sektorunda yük daşımalarının həcmi 3,5 dəfə artıb. Bu dövrdə yükdaşımların 52,3 faizi dəmir yolu, 35,1 faizi dəniz, 3,9 faizi neft və qaz kəməri, 3,8 faizi neft və qaz kəməri, 4,4 faizi avtomobil, 4,4 faizi avtomobil nəqliyyatı ilə daşınıb. 3.1 Vaxt, təyyarələrlə 3.4. Daha çox vaxt.

**Cədvəl 7: Yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 ildə 2010 ilə nisbətən, %
Dəmir yolu	11,4	10,9	11,0	10,6	9,8	7,7	6,9	6,4	6,0	6,5	7,8	68,4
Dəniz	6,0	6,1	5,9	5,3	4,5	3,0	2,6	3,7	3,6	2,5	3,2	53,3
Hava	0,02	0,02	0,04	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	100
Boru kəməri	31,8	29,0	27,1	26,6	27,7	27,4	26,8	25,8	25,4	24,9	29,7	93,3
neft kəməri	25,4	22,4	20,5	20,0	20,6	20,5	19,8	18,8	18,0	16,5	18,4	72,4
qaz kəməri	6,4	6,6	6,6	6,6	7,1	6,9	7,0	7,0	7,4	8,4	11,3	176,5
Avtomobil	50,8	54,0	56,0	57,4	57,9	61,8	63,6	64,0	64,9	66,0	59,1	116,3

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

İşğaldan azad edilmiş ərazilərin geri qaytarılmasında ilk addım yolların çəkilməsidir. “Böyük Qayıdış” layihəsinin birinci mərhələsi Kəraçinin bərpası və işğal olunmuş ərazilərdə yeni yolların və nəqliyyat infrastrukturunun tikintisidir. Uyğun nəqliyyat planları Qarabağa Şimaldan, Cənubdan və Şərqdən səyahət etməyə imkan verir. Həyata keçirilən, planlaşdırılan və ya planlaşdırılan yol, dəmir yolu və hava limanı layihələrini ayrıca nəzərdən keçirəcəyik.

İcra və ya icra planı yollarının təfərrüatları aşağıdakılardır;

Suvokşan və Talış yolları.

Əhməd Beyli-Fəzuli-Şoşa yolu.

Toknəli-Kəlbazar yolu

İlk layihələrdən biri Sukoşan və Talaş yolları idi. Müharibə davam etdikcə bu yolların tikintisinə başlandı. Tatardan Çokuşan kəndinə gedən yol 21 km, Sokuşandan Taliş kəndinə gedən yol isə 7,5 km-dir. İki enli küçənin asfalt-beton əsasının eni 9 metrdir və bu yollar birinci mərhələdə ikinci texniki şərtə uyğun bərpa edilib. Növbəti mərhələdə Çilidən Talaşa 8 km avtomobil yolu və daxili nəqliyyat xidmətləri bazarında alternativ xidmət kimi dəmir yolu nəqliyyatı.

Taliş kəndindən Naftalan şəhərinə 22 km-lik yeni yolun çəkilməsi də nəzərdə tutulub. Tatar şəhəri ilə bu yol əlaqələri nəticəsində Naftalandan Taliş və Çokşana növbə ilə getmək mümkündür.

Əhmədbəli-Fəzuli-Şoşa şossesi. Digər əsas magistral Əhmədbəli-Fəzuli-Şoşa avtomobil yoludur. 2020-ci il noyabrın 20 si Əhmədbəli-Füzuli-Şoşa avtomobil yolunun layihələndirilməsi və tikintisi ilə bağlı tədbirlər haqqında Sərəncam imzalanıb və sərəncama əsasən, Prezidentin ehtiyat fondundan Dövlət Avtomobil Agentliyinə ilkin olaraq 50 milyon manat ayrılıb. Yollar Yolun ümumi uzunluğu 101,5 km, eni isə 37,7 m olacaq və 2022 - ci ilə qədər başa çatdırılması nəzərdə tutulur. Yolun Füzulidə yeni hava limanına birləşdirilməsi üçün yolun 27 km-də yol qovşağı və hava limanına giriş yolu nəzərdə tutulub.

Toğnalı-Kəlbəcər avtomobil yolunun şimal tərəfində Toğnalı-Kəlbəcər avtomobil yolunun tikintisi planlaşdırılır. Yol Qoqol ərazisində Toğnalı kəndindən başlayaraq əsasən Moro dağ silsiləsindən keçərək Kəlbazar, Estiso və Laçın istiqamətində davam edəcək. Yolun ümumi uzunluğu təxminən 190 km-dir. Bu hissə Toğnalı-Kəlbəcər istiqamətində 74 km, Kəlbazar-Estiso istiqamətində 28 km, Kəlbazar-Laçın istiqamətində isə 87 km-dir. (Əlavə 2)

Dəmir yolları. Bərpa prosesində avtomobil yolları ilə yanaşı, dəmir yollarının tikintisi və yenidən qurulması nəzərdə tutulur.

Belə qatarlardan biri də şərqdən Kəraçiyə hərəkət edən Bərdə-Əktam qatarıdır. Bardha-Aktam dəmir yolu, satın alınmadan əvvəl istifadə edilən 104 km-lik Yolq-Concepcion dəmir yolunun bir hissəsidir. Hazırda Bərdədən Axtama gedən 45 km-lik yolda təmir işləri aparılır. Dəmir yolu iki mərhələdə layihələndiriləcək və inşa ediləcək. Birinci mərhələdə Bərdə-Daşkənd dəmir yolu xəttinin 19 kilometri, ikinci

mərhələdə isə Daşkənd-Axtam dəmir yolu xəttinin 26 kilometri tamamlanacaq. Artıq hökumət yolun tikintisi üçün 5 milyon birr ayırır.

**Cədvəl 8: Azərbaycanda genişlənən dəmiryolları layihələrinin xüsusiyyətləri**

<b>Dəmiryolları layihələrinin adı</b>	<b>Məsafəsi</b>	<b>Layihənin təhvil müddəti</b>	<b>Gözlənilən effekt</b>
Bərdə-Ağdam dəmiryolu	47,1	2023	Layihənin hansı hissələri yerinə yetirilib ya yox yazmaq lazımdır. İnvestiya həcmi və dəyəri
Horadiz-Füzuli	110,4		Naxçıvan dəhlizini açmaq üçün bu yol xüsusi əhəmiyyət daşıyır". Layihənin hansı hissələri yerinə yetirilib ya yox yazmaq lazımdır. İnvestiya həcmi və dəyəri
Füzuli-Şuşa	83,4		Naxçıvan dəhlizini açmaq üçün bu yol xüsusi əhəmiyyət daşıyır". Layihənin hansı hissələri yerinə yetirilib ya yox yazmaq lazımdır. İnvestiya həcmi və dəyəri
Horadiz-Ağbənd	100	2023	şəhərə daxil olmadan rahat və sürətli hərəkətin təmin olunması; -müasir standartlara cavab verilməsi; -nəqliyyat axınının sürətləndirilməsi; -magistralın ötürücülük qabiliyyətinin artırılması.

**Mənbə:** [https://corp.ady.az/media/xeberler/materialları\\_əsasında\\_müəllif\\_tərəfindən\\_hazırlanmışdır](https://corp.ady.az/media/xeberler/materialları_əsasında_müəllif_tərəfindən_hazırlanmışdır)

Eyni zamanda işğaldan azad edilən ərazilərdə Horadiz-Füzuli və Füzuli-Şuşa dəmir yolu xətti çəkiləcək. Şuşanın Qarabağın ən mühüm turizm və mədəniyyət mərkəzlərindən birinə çevriləcəyi gözləniləndiyi üçün Şuşa üçün dəmir yolu xətti çəkiləcək.

Planlaşdırılan digər dəmir yolu layihəsi Horatis-Ackbond dəmir yolunun yenidən qurulmasıdır. Bu yol Ermənistan ərazisindən keçərək Naxçıvana gedən Zəngəzor piyada yolunun (Bagro O-2020) əsas elementlərindən biridir.

Aeroportun tikintisi işğaldan azad edilmiş ərazilərin sürətli inkişafı və onların turizm potensialının tam reallaşdırılması üçün nəzərdə tutulub. hava limanları;

Ağdam Dam Hava Limanı

Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı

Konsepsion hava limanı

Yenidənqurma və sağlamlaşdırma prosesinin həyata keçirilməsi Azərbaycanın ümumi iqtisadi artımını stimullaşdıracaq və yeni iş yerlərinin yaradılmasına şərait yaradacaqdır. Azad edilmiş ərazilərdə texnoloji yenilikləri həyata keçirmək asandır, çünki infrastruktur tamamilə məhv edilib və ərazilər sıfırdan bərpa olunub. Ona görə də Qarabağın bərpası prosesində əsas məqsədlərdən biri texnoloji yeniliklərdən istifadə etmək və müasir standartlara cavab verən infrastruktur yaratmaqdır. Sonradan bu sahələrin yenidən qurulması nəticəsində əldə edilən təcrübə digər bölgələrdə də tətbiq oluna bilər.

**Cədvəl 9: İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə istifadəyə verilmiş hava limanlarının göstəriciləri**

Hava limanlarının adı	Uçuş zolağı, m	Layihənin təhvil müddəti	Xüsusiyyətləri
Füzuli beynəlxalq hava limanı	1600	26 oktyabr 2021	-azad edilmiş ərazilərdə turizm imkanlarının artırılması; -bölgenin iqtisadi potensialının artırılması;
Xankəndi hava limanı		2020	bazarda rəqabət aparmaq; başqa nəqliyyat növləri qarşısında üstünlüyü əldə etməsi;

**Mənbə:** <https://corp.ady.az/media/xeberler/materialları> əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Xarici xidmət bazarına çıxış imkanlarının zəif olmasına baxmayaraq, hazırda nəqliyyat müəssisələri daxili haqqında düşünürlər. Bu səbəbdəndə, nəqliyyat

xidməti təklif edə bilən hər bir müəssisə üçün əsas problem bu resurslardan səmərəli istifadə etməkdir. Azərbaycan ilə Naxçıvan arasında nəqliyyat və dəmir yolu dəhlizi olan Zəngəzur dəhlizi regionda təhlükəsizlik və əməkdaşlığa yol açır, regionda infrastrukturunu canlandırır. Bu dəhliz açılarda Anadolu və Naxçıvan Azərbaycan və Xəzər dənizi vasitəsilə Orta Asiyaya birləşdiriləcək. Dəhlizin açılması məsafəni azaldacaq və gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün əlverişli şərait yaradacaq. Dəhliz region ölkələri arasında kommunikasiyaya müsbət təsir göstərəcək və Türkiyə ilə Azərbaycan arasında yol məsafəsini 400 kilometrə qədər azaldacaq (<https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr>).

Zəngəzur dəhlizinin açılması “Şərqi-Qərbi dəhlizi”, “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi və Xəzər Nəqliyyat Şəbəkəsini daha da gücləndirəcəkdir. Xəzərdən Avropaya uzanan Neft və Qaz Boru Kəməri Sisteminin istismarını asanlaşdırmaq üçün bu dəhliz regionun tranzit imkanlarını artıracqdır. Avropa İttifaqı, Amerika Birləşmiş Ştatları, Rusiya və Çinin enerji təchizatı əməliyyatları üçün bu dəhlizin xüsusi rolu olacaqdır. Zəngəzur dəhlizinin, həmçinin, Ermənistanın Rusiya və Avrasiya İqtisadi İttifaqı (Aİİ) bazarlarına çıxışı üçün də geniş imkanlar yaradır (Nihal A., İpek K., Tansu Ö. 2021: s.90).

İqtisadi baxımdan bu dəhliz, nominal ÜDM-si 1,1 trilyon ABŞ dollarından çox olan türkdilli ölkələri birləşdirməklə yanaşı, Azərbaycanın strateji əhəmiyyətini də artıracqdır. Yeni texnologiyaların və kompüter texnologiyalarının tək cə avtomobillərin və yol yollarının istehsalında deyil, həm də dövlətdə və xaricdə elektron logistika sisteminin yaradılmasında fəal inkişafı malların və sərnişinlərin qeydiyyatını asanlaşdırmağa, nəqliyyat vasitələrinin istifadəsini genişləndirməyə imkan verir. Dünya iqtisadiyyatında ümumi tənəzzül və nəticədə əhəlinin gəlirlərinin azalması dövlətin nəqliyyat sisteminin inkişafına mənfi təsir göstərir, belə ki, istehlak olunan malların sayı azalır, səfərlərin sayı azalır. Daşımaların azalmasına təsir edən digər mühüm neqativ amil şəxsi avtomobillərin artmasıdır.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sektoruna təsir edən PEST amilləri 4 kateqoriyaya bölünür. Bu amillər aşağıdakı cədvəl 10-da göstərilmişdir.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sahəsinin əsas xarici və daxili amilləri aşağıdakı cədvəldə təqdim olunur (Cədvəl 11).

Azərbaycan iqtisadiyyatı ənənəvi olaraq neft və qaz ehtiyatlarının istismarından çox asılı olub. Son bir neçə ildə Azərbaycan neftin qiymətinin dəyişkənliyindən sığortalanmaq üçün qeyri-neft sektorunun inkişafına üstünlük verib. Bu məqsədlə nəqliyyat sektoru mühüm sektor kimi müəyyən edilmişdir. İAEƏ-də nəqliyyatın bərpası yükdaşımaların həcminə təsir göstərəcək və iqtisadi artıma da təsir edəcəkdir.

**Cədvəl 10: İşğaldan azad olmuş ərazilərdə nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi üçün PEST analizi**

Müsbət qiymətləndirmə	Mənfi qiymətləndirmə
<b>Siyasi faktorlar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ beynəlxalq ticarət mərkəzlərinin yaranması;</li> <li>➢ yük və sərnişin daşımaları üzrə siyasi tərəfdaşlarla müqavilələrin bağlanması</li> <li>➢ beynəlxalq Ticarət;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri;</li> <li>➢ hərbi əməliyyatlar;</li> <li>➢ dünyada koronavirus pandemiyası;</li> <li>➢ qanunvericilik və normativ bazası.</li> </ul>
<b>İqtisadi faktorlar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ölkə iqtisadiyyatının artım tempi;</li> <li>➢ ölkə iqtisadiyyatının sahə strukturu (ÜDM);</li> <li>➢ ölkənin sərhədyanı dövlətlərinin iqtisadiyyatı;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ müxtəlif nəqliyyat növlərinin investisiya cəlbediciliyi;</li> <li>➢ büdcə vəsaitlərinin sahələr üzrə bölgüsü;</li> <li>➢ əhalinin ödəmə qabiliyyəti;</li> <li>➢ xarici ticarətin inkişaf səviyyəsi.</li> </ul>
<b>Sosial faktorlar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ əhalinin həyat keyfiyyəti;</li> <li>➢ müəyyən kateqoriyalı vətəndaşlar üçün nəqliyyatda səyahət üçün güzəştlər;</li> <li>➢ əhalinin sosial mobilliyi;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ əhalinin gəlirlərinin strukturunun dəyişməsi;</li> <li>➢ şəxsi nəqliyyat vasitələrinin sayının artması;</li> <li>➢ daxili turizmin inkişafı.</li> </ul>
<b>Texnoloji faktorlar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ avtomobil yollarının və kommunikasiya vasitələrinin tikintisi və yenidən qurulması;</li> <li>➢ elm və texnologiyanın inkişafı;</li> <li>➢ nəqliyyat vasitələrinin təmiri və texniki xidməti üzrə avtomobil xidmətləri şəbəkəsinin inkişafı;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ daşımaların idarə olunması proseslərində kompüterlərin tətbiqi;</li> <li>➢ logistika əməliyyatlarının avtomatlaşdırılması;</li> <li>➢ müasir keçid məntəqələrinin və gömrük məntəqələrinin tikintisi.</li> </ul>
<b>Ekoloji faktorlar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ rabitə xidməti keyfiyyətinin artırılması və innovativ rabitə xətlərinin tətbiqi smart/yaşı tipli şəhərlərin salınmasına dəstək olacaq;</li> <li>➢ günəş və elektrik enerjisi ilə işləyən nəqliyyata üstünlük verilməsi atmosferin təmiz qalmasına dəstək olacaq.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Nəqliyyat əsasən benzin ilə işlədiyinə görə smog və tullantıların atmosferi çirkəndirməsi müşahidə olunacaq;</li> </ul>

**Mənbə:** [30](https://agroeeconomics.az/az/article/34/ısgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/ materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

**Cədvəl 11: İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sahəsinin əsas xarici və daxili amilləri**

<b>Daxili amillər</b>	<b>Xarici amillər</b>
Logistika Təşkilati və idarəetmə İqtisadi Sosial	Siyasi İqtisadi Sosial Texnoloji Qanunvericilik

**Mənbə:** <https://agroeeconomics.az/az/article/34/isgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa-materiallari-əsasında-müəllif-tərəfindən-tərtib-edilmişdir>.

Nəqliyyatın yenidən qurulması ictimai nəqliyyatın inkişafını prioritetləşdirməklə ictimai nəqliyyata çıxışı artıracaq. Kəraçidə ilk hava limanı açılarda Füzuli rayonundan insanlar Füzuli hava limanına işləməyə dəvət olunurdu. Bu, onların həm sosial vəziyyətini, həm də karyeralarını yaxşılaşdırmağa kömək edəcək. Müsabiqəyə uyğun olaraq xüsusi imtahan keçiriləcək. Odur ki, “Azəraeronaviqasiya” (AZANS) HHI ilə əməkdaşlıq edərək Fəzuli Beynəlxalq Hava Limanı və Terminal Xidmətləri üçün işçi qəbuluna başlayıb. Aerotromlar və Terminal Xidmətləri üzrə vakansiyalar;

- proqramlaşdırma mühəndisləri;
- avadanlığa texniki qulluq və istismar üzrə texniklər;
- işıqlandırma avadanlıqlarının mühəndisləri və elektrikçiləri;
- Texniki avadanlıqların istismarı və istismarı üzrə mühəndis;
- radiorabitə üzrə texniklər və mühəndislər;
- komandır;
- Qazanxana operatoru, konveyer xətti operatoru;
- Havalandırma və kondisioner sistemlərinə texniki qulluq və təmir üçün işçi kilidləri;

- Təmizlik xidmətləri və s.

Azanda vakansiyalar;

- HHI və göndərənin xülasəsi;
- Sinoptik mühəndislər və meteoroloqlar;
- HHI AS, mühəndislər və rabitə, radionaviqasiya və radar texnoloqları.

Eyni zamanda, azad edilmiş ərazilərdə geridə qalmış nəqliyyat sistemi əhəmiyyətli inkişafa mane ola bilər.

Azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sektorunun SWOT təhlilinin əsas nəticələri aşağıda verilmişdir.

**Cədvəl 12: Nəqliyyat sektorunun SWOT analizi**

<b>Güclü cəhətlər</b>	<b>Zəif cəhətlər</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Xarici istehsalçılara (ixdal) və istehlakçılara (ixrac) yaxınlığın təmin edilməsi baxımından nəqliyyat əlçatanlığına nail olmaq baxımından regionun yerləşməsinin rentabelliği;</li> <li>➤ Regionun nəqliyyat dəhlizlərinə daxil edilməsi. Nəqliyyat dəhlizlərinə daxil olma dərəcəsini artırmaq üçün çoxsaylı proqram və layihələrin mövcudluğu (beynəlxalq);</li> <li>➤ İAEƏ-in ərazisindən bütün nəqliyyat növləri ilə daşınan malların gömrük rəsmiləşdirilməsinin təşkili üçün geniş miqyaslı imkanlar;</li> <li>➤ Müxtəlif nəqliyyat növləri ilə yüklərin çatdırılmasının birgə təşkili və nəzarəti məsələsi üzrə regionun inteqrasiyası və xarici iqtisadi potensialı, habelə iqtisadi, iqtisadi və kommertiya əlaqələrinin keyfiyyət və kəmiyyət səviyyəsi.</li> <li>➤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Əksər nəqliyyat növləri üçü nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin köhnəlməsi və dağıdılması;</li> <li>➤ Nəqliyyat xidmətlərinin, xüsusən də anbar obyektlərinin keyfiyyətli təmin edilməsi üçün zəruri olan müvafiq infrastrukturun olmaması;</li> <li>➤ Aşağı nəqliyyat əlçatanlığı, alternativ nəqliyyat növlərinin olmaması;</li> <li>➤</li> </ul>
<b>İmkanlar</b>	<b>Təhlükələr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sərnişin daşıma xidmətlərinə tələbatın artması;</li> <li>➤ Turizmə dəstək olan müasir avtomobil yollarının qurulması</li> <li>➤ Xarici Turizmə dəstək olan aeroportun tətbiqi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ İAEƏ-in tam olaraq minalardan təmizlənməməsi, təhlükəsizliyin tam şəkildə təmin edilməməsi;</li> <li>➤ İqtisadiyyatın real sektorunda iqtisadi fəaliyyətin fəallığını azaldan maliyyə böhranı;</li> <li>➤ Daşımaların rentabelliğinin azalması və kompensasiyanın olmaması səbəbindən nəqliyyat şirkətlərinin bazardan çəkilməsinə qədər investisiya fəallığının azalması.</li> <li>➤</li> </ul>

**Mənbə:** [32](https://agroecconomics.az/az/article/34/iscaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/ materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.</a></p>
</div>
<div data-bbox=)



## 2.2. Azərbaycanda rabitə xidmətinin xarici və daxili təsir faktorlarının təhlili

Rabitə nəqliyyat kimi kommunikasiya sektorunun bir qoludur. Rabitə sferasında xidmətlərin istehsalı və istehlakı spesifikasiyasından asılı olaraq, bazar münasibətlərinin formalaşması prosesinin bir neçə vacib xüsusiyyətləri mövcuddur (Həşimova A.Ç. 2018: s.54-58).

2020-ci ildə ölkədə mobil rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlirlər ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 53 mln. manat və ya 6,3% artmışdır. Mobil rabitə sektorundan əldə olunan gəlirlər telekommunikasiya bazarının ümumi gəlirlərinin 42,4%-ni təşkil edib. 2020-ci ilin oktyabr ayı ilə müqayisədə noyabrda mobil rabitə sektorunda əldə olunan gəlirin həcmi 3,1 milyon dollar təşkil edib. manat və ya 3,6% azalıb. Noyabrda 83,6 milyon manat vəsait daxil olub.

**Qrafik 2: İnformasiya və rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlirin strukturu, 2020-ci il**

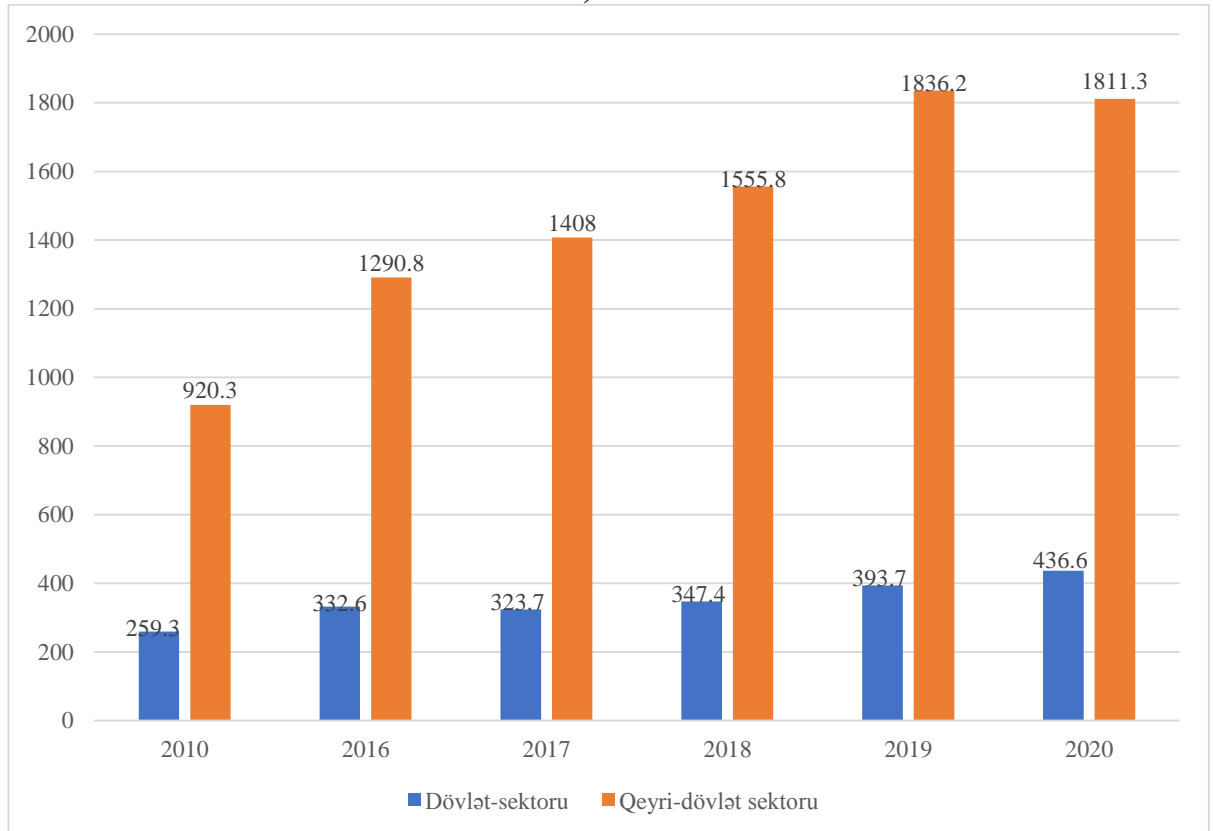


**Mənbə:** Azərbaycanda telekommunikasiya və poçt, Statistik məcmuə, 2021: s.77.

2020-ci ilin 11 ayında informasiya və rabitə müəssisələri tərəfindən 2109,0 milyon manat vəsait xərclənib. manatla xidmət göstərilmişdir. Xidmətlərin 75,4 faizi əhali tərəfindən istehlak olunur. Ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə informasiya və rabitə xidmətlərinin dəyəri real ifadədə 5,7 faiz artmışdır (<https://apa.az/az/infrastruktur/azerbaycanin-mobil-rabite-sektorunun-gelirleri-noyabrda-36-azalib-675628>).

Telefon xidmətləri bazarında əsas oyunçular: dövlət və özəl sektorlar. Azərbaycanın telefon xidmətləri sektorunda həm dövlət, həm də özəl rabitə şirkətləri fəaliyyət göstərir. Dövlət və özəl operatorlar telefon xidmətləri sektorunun bütün seqmentlərində (mobil və sabit telefon xidmətləri, internet xidmətləri) mövcuddur.

**Qrafik 3: İnformasiya və rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlir, milyon manat, (2010-2020)**



**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

2020-ci ildə dövlət sektorunda informasiya və rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlir 436,6 milyon manat həcmində qiymətləndirilir ki, bu da 2010-cu illə müqayisədə 1,6 dəfə çoxdur. 2020-ci ildə özəl sektorda İKT xidmətlərindən əldə olunan gəlirlər 1 milyon 811,3 milyon manat həcmində qiymətləndirilir ki, bu da

2010-cu illə müqayisədə 1,9 dəfə çoxdur. 2021-ci ilin yanvar-noyabr aylarında Azərbaycanda mobil rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlir 893,9 mln. manat

Ölkədə informasiya-kommunikasiya sektoru dərin və yüksək inkişaf nümayiş etdirərək yeni xidmət növləri, o cümlədən mobil telefonlar və interneti yaradıb genişləndirib. XXI əsrdə Azərbaycanda informasiya cəmiyyətinin transformasiyası və qurulması, elektron hökumətin formalaşması və intellektual bacarıqların inkişafı neftdən sonra prioritet sahələrdən biri olan informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının daha da genişlənməsinə səbəb olmuşdur. sektor. O, son illərdə ciddi şəkildə məşğul olub.

Azərbaycan 2021-ci ildə işğaldan azad edilmiş ərazilərin bərpası üçün 2,2 milyard manat (1,1 milyard avro) ayırır. Bu vəsaitlərin məqsədi ilk növbədə infrastrukturun (ışıq, qaz, su, rabitə, yol, təhsil, səhiyyə və s.) bərpasıdır. Azərbaycan 2022-ci il üçün bu məqsədlə dövlət büdcəsindən 2,2 milyard dollar ayırır (<https://aircenter.az/az/single/opinion-azerbaijan-of-the-regions-progressing-805>).

2020-ci ildə Azərbaycanın mobil operatoru “Azercell Telecom” ölkənin azad edilmiş ərazilərində mobil rabitə xidmətlərinin idarə edilməsi üçün LTE stansiyaları yaradacaq. İşğaldan azad edilən ərazilərdə 92 mobil sayt var. 72% dövlət 2G, 52% isə 4G şəbəkəsinə malikdir. Şuşada 130 metrlik radioqüllənin təməl daşı qoyulub. Azad edilmiş ərazilərdə İKT və innovasiyalardan istifadə etmək vacibdir.

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində poçt şəbəkəsinin yaradılması nəzərdə tutulur. Ərazilər müxtəlif poçt xidmətlərinin göstərilməsi də daxil olmaqla “ağıllı şəhər” konsepsiyasına uyğun olaraq abadlaşdırılacaq. Azad edilmiş ərazilərdə modul tipli poçt şöbələri fəaliyyət göstərəcək.

Fəzuli Poçt Filialının müştəri xidmətləri şöbəsinin poçt agentliyi Xocavənd ərazisinin Hədroot Bəstidə fəaliyyətə başlayıb. Nəqliyyat, Rabitə və Qabaqcıl Texnologiyalar Nazirliyi müvafiq xidmətləri idarə edir, rabitə infrastrukturunun yaradılmasını və telekommunikasiya infrastrukturunun bərpası üçün azad edilmiş bütün ərazilərdə xidmətlər göstərir. Zərər çəkmiş ərazilərdə poçt xidmətləri qurulub. Hazırda Füzuli və Cibril poçt filialları işğaldan azad edilmiş ərazilərdəki hərbi hissələrə göndərilən poçt göndərişlərinin çatdırılmasını təmin edir.

Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi “Azərpoçt” MMC tərəfindən Cibril, Qobadlı, Zəngilan, Fəzuli və Hadrootda 5 modul tipli poçt şöbələrinin açılması istiqamətində işlər aparılır. Gələcəkdə bütün regionların tələbatına uyğun olaraq xüsusi poçt xidmətlərinin və poçt rabitəsinin təşkili üçün yeni poçt marşrutlarının müəyyənəndirilməsi ilə bağlı təkliflər verilir.

(<https://mincom.gov.az/az/view/news/1141/hadrutda-poct-agentliyi-fealiyyete-basladi>).

**Cədvəl 13: İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə poçt şöbələrinin sayı, ədəd**

Ərazilər	2017	2018	2019	2020	2020 ildə 2017 ilə nisbətən, %
<b>Ağdam</b>	29	29	29	29	100
<b>Füzuli</b>	23	23	23	23	100
<b>Cəbrayıl</b>	1	1	1	1	100
<b>Kəlbəcər</b>	3	3	3	3	100
<b>Qobadlı</b>	1	1	1	1	100
<b>Laçın</b>	1	1	1	1	100
<b>Zəngilan</b>	-	-	-	1	100

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə radio və televiziya yayımının bərpası ilə əlaqədar Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin Radio-Televiziya Yayımı və Peyk Rabitəsi İstehsalat Birliyi (Teleradio İB) 30 metr 8 metrlik qüllədən istifadə edib. Mənjivan Bəsti, Zəngilan ərazisində yayım stansiyası. Zəngilan şəhərində və Zəngilan rayonunun 10-dan çox kəndində televiziya və 2 radio proqramı yayımlanmışdır.

Əvvəllər “Şoşa” Radio-Televiziya Yayım Stansiyasında müvafiq avadanlıq quraşdırılıb, 31 dekabr 2020-ci il tarixindən etibarən isə Şuşa, Xankəndi, Xocalı, Ağdam, Bərdə və ona bitişik qəsəbələrdə radio və televiziya yayımı bərpa edilib. Bundan əlavə, 04.10.2021-ci il tarixində Kəlbəzar qəsəbəsində yeni 17 metrlik metal qüllə və müvafiq yayım avadanlığı, Kəlbəzar qəsəbəsi və ətrafı 15 kənddə 8 televizor və 1 radio quraşdırılaraq istifadəyə verilmişdir.

2021-ci ilə qədər azad ərazilərin təqribən 50%-də 4G mobil texnologiyaları şəbəkəsi yaradılıb, televiziya və radio yayımlarının 35%-i bərpa edilib, dörd istiqamətdə poçt rabitəsi fəaliyyətə başlayıb. Eyni zamanda 1400 km fiber-optik

xəttin çəkilişi də davam etdirilir. 2021-ci ildə azad edilən ərazilərdə 92 mobil baza stansiyası olacaq. 72% ərazi 2G şəbəkəsi ilə təmin edilib. (<https://sputnik.az/20211206/azad-edilmis-erazilerde-mobil-baza-stansiyalarinin-sayi-aciqlandi-437010044.html>).

**Cədvəl 14: İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə telekommunikasiya xidmətlərinin həcmi, min manat**

Ərazilər	2017	2018	2019	2020	2020 idə 2017 ilə nisbətən, %
<b>Ağdam</b>	344	380,2	439,3	560,1	162,8
<b>Füzuli</b>	201,4	216,7	237,5	255,5	126,8
<b>Cəbrayıl</b>	111,9	121,5	134,6	161,6	144,4
<b>Kəlbəcər</b>	-	-	-	-	
<b>Qubadlı</b>	-	-	-	-	
<b>Laçın</b>	-	-	-	-	
<b>Zəngilan</b>	-	-	-	-	

**Mənbə:** <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyində olan “Aztelekom” MMC Şuşada mövcud müəssisələrə və yaşayış binalarına optik telekommunikasiya xidmətləri göstərib. Xidmətin artıq şəhərin ilk çörək şirkəti olan Çörək ilə əlaqəsi var. Hazırda Xosa sakinləri və qonaqları ən azı 30 Mbit/s sürətlə genişzolaqlı internet xidmətlərindən istifadə edə bilirlər. Azad edilən şəhərdə müasir telekommunikasiya infrastrukturunu GPON (Gigabit Optical Network) texnologiyasına əsaslanır. Aztelecom-un 1000 tutumlu mürəkkəb optik şəbəkəsi yüksək sürətli məlumat ötürülməsinə və sabit İnternetə çıxışa zəmanət verir. (<https://aztelekom.az/az/read/162-Shusha-Sheheri-Optic-Telecommunicasia-Xidmeleri-Ile-Temin-Edildi>).

Davamlı təkmilləşdirmədə dövlət dəstəyinə və oyunçuların diqqətinə baxmayaraq, telekommunikasiya sektorunu çox həssas biznes mühiti hesab etmək olar. Bu amillərin təsiri altında telekommunikasiya landşaftında baş verən dəyişiklikləri başa düşmək üçün siyasi, iqtisadi, sosial və texniki amillərə istinad edərək PEST təhlili ilə sənayenin açıq qiymətləndirilməsi aparıla bilər (<https://apa.az/az/xeber/infrastructure/isgaldan-azad-edilmis-erazilerde-kommunikasiyalar-xidmetleri-qurulmasi-on-is-grafigi-648757>).

Mövcud vəziyyətin təhlili aşağıdakı nəticələrə gətirib çıxarır;

Rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsində müəyyən irəliləyişlərə baxmayaraq, Azərbaycan bir çox sahələrdə dünya ölkələrindən geri qalır.

Rabitə və informasiya texnologiyalarına ictimai tələbatın peyk məlumatları ilə müqayisəsi onu deməyə əsas verir ki, Azərbaycan Respublikası regionda böyük artım yaratmaq potensialına malikdir.

**Cədvəl 15: İşğaldan azad olmuş ərazilərdə rabitə sektorunun təkmilləşdirilməsi üçün PEST analizi**

Siyasi faktorlar	İqtisadi faktorlar	Sosial faktorlar	Texnoloji faktorlar
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsinin gələcək inkişafı üçün islahatların aparılması və effektiv mexanizminin formalaşdırılması;</li> <li>• global informasiya fəzasına inteqrasiyanın genişləndirilməsi;</li> <li>• innovasiya siyasətinin müəyyənləşdirilməsi və informasiya cəmiyyətinin qurulmasını təmin edən fundamental və tətbiqi elmi tədqiqatların aparılması;</li> <li>• təhsil sahəsində müasir texnologiyalardan geniş istifadə olunması, yüksək ixtisaslı kadrların, o cümlədən informasiya təhlükəsizliyi üzrə mütəxəssislərin hazırlığının təmin edilməsi;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cəmiyyətin, iqtisadiyyatın, dövlət orqanlarının, hüquqi və fiziki şəxslərin ümumistifadəli rabitə və informasiya texnologiyaları şəbəkələrinə qoşulma imkanlarının və onların artan tələbatının təmin edilməsi;</li> <li>• ölkənin milli informasiya təhlükəsizliyi sisteminin yaradılması, informasiya</li> <li>• fəzasının təhlükəsizliyinin və vətəndaşların informasiya hüquqlarının müdafiəsinin təmin edilməsi;</li> <li>• sahə üzrə sənayenin inkişafının təmin edilməsi, yerli istehsalın stimullaşdırılması və onun ixrac potensialının dəstəklənməsi;</li> <li>• rabitə və informasiya texnologiyaları bazarında sərbəst və azad rəqabət şəraitinin yaradılması;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rabitə və informasiya texnologiyalarının inkişafını təmin etmək üçün normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi ;</li> <li>• rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsində standartlaşdırmanın, sertifikatlaşdırmanın, radiotezlik və nömrələnmə ehtiyatlarının tənzimlənməsinin beynəlxalq standartlara uyğun təşkil edilməsi;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsinə investisiyaların cəlb edilməsinə şərait yaradılması və özəl sektorun inkişaf etdirilməsi;</li> <li>• poçt şəraitinin modernləşdirilməsi və yeni xidmət növlərinin istifadəyə verilməsi;</li> <li>• yeni texnika və texnologiyalar tətbiq edilməklə daha keyfiyyətli radio-televiziyaya yayımı və peyk rabitəsi xidmətlərinin göstərilməsi;</li> <li>• dövlət, ictimai və sahə informasiya resurslarının formalaşdırılması, informasiya sistemlərinin və şəbəkələrinin yaradılması.</li> </ul>

**Mənbə:** <https://apa.az/az/xeber/infrastructure/isgaldan-azad-edilmis-erazilerde-kommunikasiyalar-xidmetleri-qurulmasi-on-is-grafigi-648757> materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

SWOT azad edilmiş ərazilərdə rabitə sənayesinin inkişafı üçün təhlil edilə bilər. SWOT təhlili konkret sənaye və ya şirkət üçün strateji amillər olan xüsusi güclü, zəif tərəflər, imkanlar və riskləri araşdırmaq üçün istifadə edilən qısaltılmış formadır. O, həmçinin, məhdud resurslar səbəbindən şirkətin və ya sənayenin hazırda istifadə edə bilmədiyi sənaye və ya şirkətin səlahiyyətlərini və imkanlarını izah edə bilər. O, həmçinin şirkətin və sənayenin güclü tərəflərindən istifadə edərək necə imkanlar yarada biləcəyinizi və zəif tərəfləriniz üzərində işləyərək risklərlə necə mübarizə apara biləcəyinizi göstərə bilər.

**Cədvəl 16: Müasir rabitə və yüksək texnologiyaların işğaldan azad olunmuş ərazilərdə tətbiqi üçün SWOT analizi**

<b>Güclü cəhətlər</b>	<b>Zəif cəhətlər</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ yaxşı qurulmuş mobil rabitə sistemləri</li> <li>➤ 2G və 4G xidmətləri təminatı</li> <li>➤ mobil sektorda rəqabətin dəstəklənməsi.</li> <li>➤ Yüksək sürətli internet infrastrukturunun vəziyyətini yaxşılaşdırmaq üçün hökumətin təşəbbüsü.</li> <li>➤ Mobil baza stansiyalarının salınması</li> <li>➤ Ağıllı şəhər konsepsiyasının tətbiqi</li> <li>➤ Modul tipli poçt şöbələri yaratmağın dəstəklənməsi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Əksər nəqliyyat növləri üçü nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin köhnəlməsi və dağıdılması;</li> <li>➤ Rabitə marşrutlarının formalaşmış magistral şəbəkəsinin olmaması;</li> <li>➤ Nəqliyyat xidmətlərinin, xüsusən də anbar obyektlərinin keyfiyyətli təmin edilməsi üçün zəruri olan müvafiq infrastrukturun olmaması.</li> </ul>
<b>İmkanlar</b>	<b>Təhlükələr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 4G və 3G xidmətlərinin tətbiqi məzmun təminatçıları üçün yaxşı biznes imkanları və telefon satıcıları üçün yeni bazar yaradır;</li> <li>➤ Təkmilləşdirilmiş texnologiya və əhatə dairəsi mobil genişzolaqlı xidmətlərə tələbi artırır, şəhər və kənd bazarları arasında yaranan rəqəmsal uçurumu aradan qaldırmağa kömək edir;</li> <li>➤ Abunəçilərin sayının artmasından proqnozlaşdırılan genişzolaqlı internet bazarı üçün böyümə üçün imkanlar var.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ İAEƏ-in tam olaraq minalardan təmizlənməməsi, təhlükəsizliyin tam şəkildə təmin edilməməsi;</li> <li>➤ Əraziyə Birbaşa Xarici İnvestisiya axınının azalması;</li> <li>➤ Artan rəqabət gələcəkdə bazar payını və ya gəlirini azalda bilər.</li> </ul>

**Mənbə:** <https://apa.az/az/xeber/infrastructure/isgaldan-azad-edilmis-erazilerde-kommunikasiyalar-xidmetleri-qurulmasi-on-is-grafigi-648757> materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

İKT sektoru münaqişə və fəlakətdən sonrakı mühitlərdə investorlar üçün çox populyar sektordür. Bu baxımdan bu sahələrdə dəstəkləyici mühitin yaradılması

investorların cəlb edilməsində çox mühüm amildir. Azad edilmiş ərazilərdə İKT sektorunun yenidən qurulması iqtisadi fəallığın artırılmasına, makroiqtisadi göstəricilərin yaxşılaşdırılmasına və xidmət sektorunda artımın sürətləndirilməsinə birbaşa təsir göstərəcək.

Bunun nəticəsidir ki, azad edilmiş ərazilərdə telekommunikasiya sahəsinin inkişafı ümidvericidir. Bu, qismən hökumətin MAQATE-də xidmət təminatçıları arasında rəqabətin yaradılmasında liberallaşdırma prosesi ilə bağlıdır ki, bu da rabitənin nüfuz dərəcəsini daha da yaxşılaşdırıb.

Sənayeyə sərmayə qoyuluşu kifayət qədər minimaldır, ona görə ki, dövlət tərəfindən lisenziyaların verilməsinə nəzarət müəyyən dərəcədə sənayenin inkişafına mane ola bilər. Hökumətin genişzolaqlı internet və mobil telefondan istifadənin inkişafında, xüsusən də obyektlərin və infrastrukturların təmin edilməsində rolu yaxın gələcəkdə sənayenin böyüməsini sürətləndirə bilər. Rabitə xidmətlərində artım olduqca diqqətəlayiq olsa da, bu sektorun ÜDM-ə və məşğulluğa töhfəsi digər sektorların töhfəsi ilə müqayisədə hələ də minimaldır. Bu, əsasən, bazarda iqtisadiyyatın qeyri-sabitliyi və onun inkişafının və töhfəsinin ləng sürətlə genişlənməsinə səbəb olan daha az əhatəli siyasətlərin təsirləri ilə bağlıdır. Onun milli iqtisadiyyata töhfəsini artırmaq üçün daha çox geniş əhatəli stimullar və fiskal siyasətlər, eləcə də pul siyasətləri lazımdır.



### **III FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ XİDMƏTİNİN BƏRPA OLUNMASI İSTİQAMƏTLƏRİ**

#### **3.1. Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərdə nəqliyyat xidmətinin bərpası üzrə strateji istiqamətlərin seçilməsi**

Azərbaycanın ərazi bütövlüyünün təmin edilməsi Naxalıt Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin bərpası və bu istiqamətdə nəqliyyatın həyata keçirilməsi üçün perspektiv imkanlar açır. Azad edilmiş ərazilərdə dayanıqlı məskunlaşma, iqtisadiyyatın bərpası və nəqliyyat və logistika imkanlarından istifadə regional iqtisadi və ticarət əlaqələrini genişləndirəcək.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərin geri qaytarılması planları Azərbaycanın bu bölgələri regionda daha da inkişaf etdirmək məqsədini əks etdirir. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin zəngin təbii sərvətləri bu məqsədə nail olmağa imkan verir.

Həyata keçirilən nəqliyyat planlarının əhatəliliyi və Kəraçinin müxtəlif istiqamətlərə köçürülməsi imkanları regionun gələcəkdə qonşuları ilə iqtisadi əlaqələr üçün əsas nəqliyyat sahəsinə çevrilməsinə imkan verəcək. Nəticədə region ölkələri arasında ticarət əlaqələri genişlənəcək. Bu səbəbdən azad edilmiş ərazilərdə lazımi infrastrukturun qurulması təkcə Azərbaycan üçün deyil, həm də qonşu dövlətlər üçün vacibdir. Nəqliyyat planları ilə yanaşı, hava limanlarının tikintisi Qarabağa öz turizm potensialını reallaşdırmağa imkan verəcək. Bu, son nəticədə Azərbaycanın turizm sektorunun inkişafına töhfə verəcək.

Hazırda işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadiyyatının xarakteri və keyfiyyəti üç əsas amilin birləşməsindən yaranan sistemli problemlə üzləşir. Birinci amil mal, xidmət və kapital bazarlarında qlobal rəqabətin intensivliyidir. İqtisadi mərkəzlər arasında dəyişən tarazlıq, regional iqtisadi assosiasiyaların artan rolu və gözlənilən yeni texnologiyaların yayılması dünya iqtisadiyyatını transformasiya etməyə başladı. Bu, milli və beynəlxalq yük və sərnişin axınlarında dəyişikliklərə gətirib çıxarır, keyfiyyətli nəqliyyat xidmətlərinə tələbatı artırır, nəqliyyat sisteminin təhlükəsizliyini və dayanıqlığını təmin edir, azad zonalar yaradır. Nəqliyyat sisteminin rəqabət qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artırmaq lazımdır.

Müasir innovativ iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyəti mütəxəssislərin keyfiyyəti ilə müəyyən edilir. Müasir inkişaf edən sənaye olaraq bu, yalnız nəqliyyata aiddir. Azad edilmiş ərazilərdə əhali üçün nəqliyyat xidmətlərinin əlçatanlığı və keyfiyyəti əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılmalıdır.

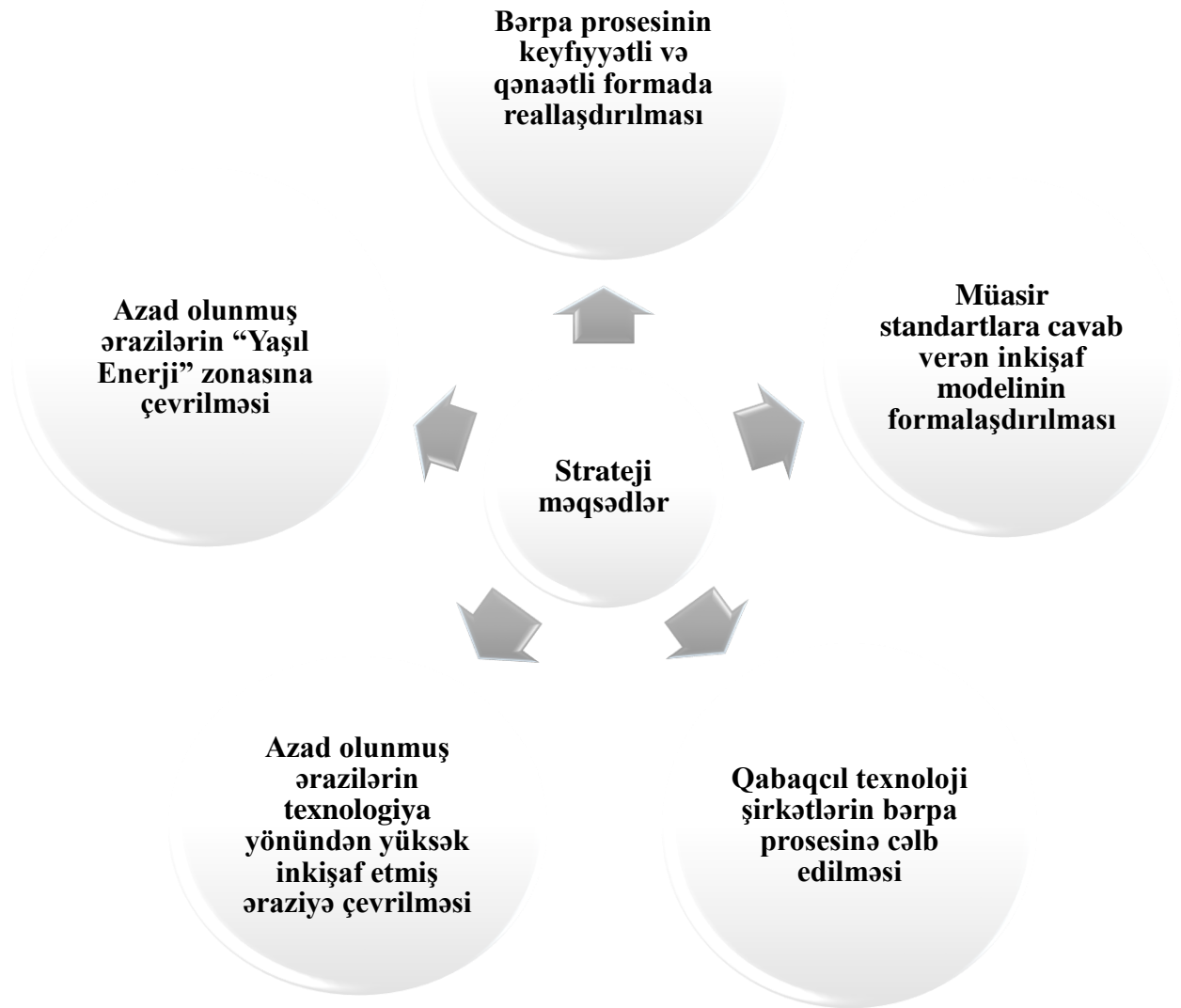
Eyni zamanda, rayonda nəqliyyat xərclərinin azaldılmasında və nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında ən mühüm amillərdən biri də nəqliyyat işçilərinin məhsuldarlığının artırılması və əmək ehtiyatlarından istifadənin yaxşılaşdırılmasıdır. avtobus.

Regionda logistika, ticarət və digər xidmətlərin göstərilməsi, müasir texnologiyaların və “yaşıl enerji” konsepsiyasına əsaslanan rəqabətqabiliyyətli və innovativ sənayenin dəstəklənməsi, eləcə də tikinti materiallarının istehsalı uğurlu layihələr üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Strategiya. Təlimat (Şakralievas A. 2016: s. 46).

Həqiqət budur ki, Araz çayı üzərindən azad edilmiş Şərqi Cəngəsər iqtisadi zonası mahiyyətcə sadə relyefdir və rayonun cənub girişi sənaye parkının yaradılması üçün əlverişli şərait yaradır. Şərqi Cəngəsər İqtisadi Zonasının cənubunda Cəbrayıl rayonunda tarixi körpülər istiqamətində sərhəd-keçid məntəqəsinin açılışı sənaye parkının açılışı ilə daha da gücləndirilib. Qvadalaxaranın körpüləri vasitəsilə sənaye kəməmindən sənaye mallarının və digər malların daşınması nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına təkan verəcək. Bundan əlavə, işğaldan azad edilmiş digər ərazilərin geri alınması üçün Cəbrayıl rayonunda yerləşən logistika mərkəzi, bir sıra xidmətlər və ən müasir sənaye və tikinti avadanlıqlarından istifadə olunacaq (<https://President.az/articles/53319/print>).

Ümumiyyətlə, işğaldan azad edilmiş ərazilərin əsaslı şəkildə dəyişdirilməsi, müasir infrastrukturun yaradılması Qarabağın inkişafının əsas strateji istiqamətlərindən biridir. Çünki bu ərazilərin sosial-iqtisadi inkişafı reabilitasiya prosesi olmadan təmin edilə bilməz. Ümumiyyətlə, reabilitasiya prosesinin əsas strateji məqsədləri bunlardır:

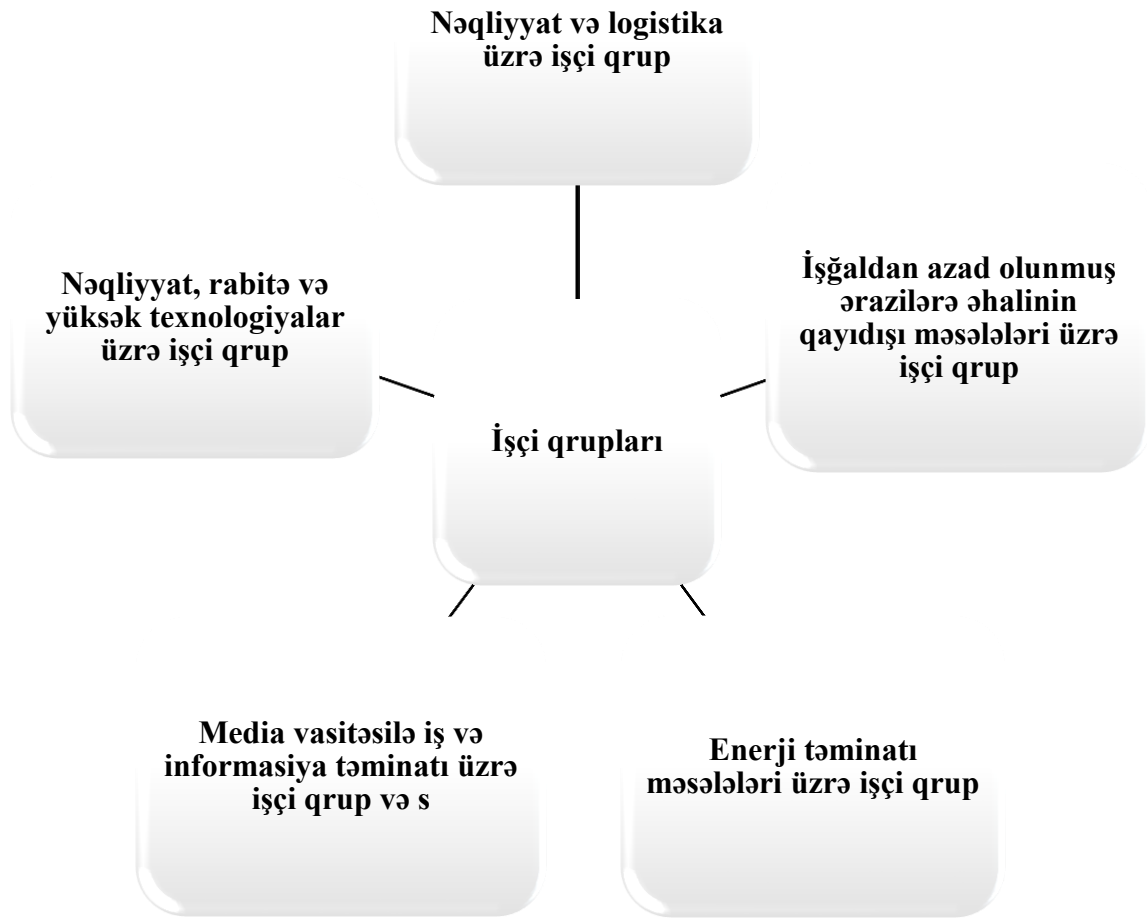
**Sxem 3: Bərpa prosesi vasitəsilə əlaqədar müəyyən edilmiş əsas strateji məqsədlər**



**Mənbə:** <https://President.az/articles/53319/print>.

Reabilitasiya prosesinin səmərəli və mərkəzləşdirilmiş qaydada təşkili və bu məqsədlərə nail olmaq üçün 17 işçi qrupu yaradılıb. İşçi qruplarının bütün sektorlar üzrə planlaşdırılmış və hərtərəfli fəaliyyətini həyata keçirmək üçün Strateji Fəaliyyət Planı hazırlanıb. Yaradılmış işçi qruplarına aşağıdakılar daxildir:

#### Sxem 4: Yaradılmış işçi qrupları



**Mənbə:**

<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPN>

2020-ci ilin fevralında qəbul edilmiş “Azərbaycan - 2030: Sosial-iqtisadi inkişafın milli prioritetləri” sənədində “azad zonaya əsas qayıdış” beş prioritetdən biri kimi müəyyən edilib. Bu prioritetin uğurla həyata keçirilməsi üçün qarşıya iki məqsəd qoyulub

(<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPN>)

- 1) Davamlı məskunlaşma;
- 2) İqtisadi fəaliyyətə reintegrasiya

Bərpa prosesinin formasını müəyyən etmək üçün daşınma planlarına və məqsədlərə nəzər salmaq.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərin bərpası istiqamətində atılan ilk addımlara yolların çəkilməsi daxildir. Qarabağın dirçəlməsinə səbəb olan “Böyük Qayıdış” proqramının birinci mərhələsi işğal olunmuş ərazilərdə yeni yolların və nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasıdır. Həyata keçirilən nəqliyyat planları Qarabağa şimaldan, cənubdan və şərqdən gediş-gəliş imkanı verəcək.

Hazırda Azərbaycanda daşımalar zamanı əlavə dəyərin təxminən 70%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bununla belə, dəniz nəqliyyatının mövcudluğuna baxmayaraq, o, aşağı xidmət səviyyəsi və əlavə logistika xərcləri ilə xarakterizə olunur.

Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyəti sənaye və firma səviyyəsində nəzəri cəhətdən geniş olan amillər nəzərə alınmaqla öyrənilməlidir: Regionda mövcud vəziyyətin təhlili göstərir ki, nəqliyyat və tranzit sektoru xidmətləri Bunlar məqsədlərdən yalnız bir neçəsidir. istifadə edə biləcəyiniz paylaşılan proqramların qurulması. Xərc, keyfiyyət, texnologiya və əmək.

Beynəlxalq bazarda nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyəti bu cür xidmətlərin iki parametrindən asılıdır: müəssisənin ölçüsü (təkcə nəqliyyat vasitələrinin deyil, həm də işçilərin sayı) və təcrübə səviyyəsindən (nəqliyyat, logistika və ya ekspeditor şirkətlər). . Ən kiçik və ən böyük şirkətlər bazarda çox da rəqabətli deyillər. Belə ki, kiçik müəssisələrin iri müəssisələrə nisbətən daha çox xidmət göstərmək imkanları yoxdur, iri müəssisələr isə səmərəli fəaliyyət göstərmək imkanlarını itirirlər.

İxtisaslaşmaya gəldikdə isə, aydındır ki, logistika şirkətləri nisbətən rəqabətə davamlıdırlar: onlar aşağı və ya orta qiymətlərlə istehlakçılara həm nəqliyyat, həm də digər xidmətlər göstərə bilirlər. Hazırda nəqliyyat xidmətləri bazarında müəssisələrin aşağı qiymət strategiyası rəqabət üstünlüyünün əsas amillərindən biridir.

Azərbaycanın nəqliyyat və tranzit şirkətləri MDB və Avropa nəqliyyat xidmətləri kimi rəqabətə davamlı deyil. Bu, rəqabət qabiliyyətini şərtləndirən amillərin az inkişaf etməsi ilə bağlıdır.

### **3.2. Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərdə rabitə xidmətinin bərpa edilməsi istiqamətləri**

Yenidənqurma prosesinin mühüm hissəsi azad edilmiş ərazilərdə enerji infrastrukturunun inkişafı və enerjiyə qənaətdir. Əsas məqsəd işğaldan azad edilmiş torpaqlarda ən müasir standartlara cavab verən və ölkənin ümumi enerji sisteminə inteqrasiya edən enerji sistemi yaratmaqdır. Artıq “Azərenerji” və “Azərişiq” Şuşaya iki elektrik xətti qoyub. Eyni zamanda, “Azərişiq” Kəraçi şəhərinin işğaldan azad edilmiş ərazilərində xüsusi əhəmiyyət kəsb edən binaların elektrik enerjisi ilə təmin edilməsi üçün “Azərişiq” layihəsini (7uIkPNJtaWHaocTaeYUSK3yfc) həyata keçirir.

Eyni zamanda, boş ərazilərdə su elektrik stansiyalarının (SES) bərpası və yenidən qurulması işləri davam etdirilir. Ermənilər müharibə zamanı işğaldan azad edilmiş ərazilərdə kiçik su elektrik stansiyalarını dağıdıb, onların faydalı texnikasını sıradan çıxarıb, ata bilməyənləri isə yandırır və ya məhv ediblər. Nəticədə işğaldan azad edilən ərazilərdəki SES-lərə ziyan dəyib. Belə ki, həmin dəmiryol stansiyaları yenidən qurulur.

Laczyndəki HP-də 8 MVt gücündə olan Pink Quş Stansiyası artıq fəaliyyətdədir. Stansiyanın açılışı 2021-ci il fevralın 14-də Prezident İlham Əliyev tərəfindən olub. Stansiya 7 minə yaxın elektrik enerjisi verəcək. “Glee Bird” şirkətinin istehsal etdiyi enerji Qobdley rayonunun Konlik kəndini, Laçın rayonunun cənub hissəsini və stansiyanın yaxınlığındakı digər infrastruktur layihələrini elektrik enerjisi ilə təmin edəcək. Bu səbəbdən stansiya azad zonada infrastrukturun və digər nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsində mühüm rol oynayır.

Yüksək texnologiya imkanlarının ortaya çıxması yeni sərhədlər açır və inteqrasiya olunmuş yüksək sürətli məlumat ötürülməsi yeni iqtisadi artımı stimullaşdırır. “Azərbaycan Respublikasının müstəqil ərazilərində rabitə xidmətlərinin tənzimlənməsinə dair Tədbirlər Planı” müvafiq işçi qrup və təşkilatların rəyləri nəzərə alınmaqla hazırlanaraq Müvəqqəti Mərkəzə təqdim edilib və müvafiq olaraq icrası təsdiq edilib.

Araşdırmanın əvvəlində qeyd olunduğu kimi, rabitə sektoru dövlətin iqtisadi siyasətində modernləşmənin əsas məqsədi kimi müəyyən edilməli və bu sahənin inkişafı iqtisadiyyatın bütün sahələrində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Daha mürəkkəb və rəngarəng xidmətlərə tələbat, eləcə də rabitə xidmətləri bazarlarında rəqabətin intensivliyi, istehlakçıların xidmətlərin müxtəlifliyinə, funksionallığına və keyfiyyətinə artan tələbatı kommunikasiya qovşağının yaradılmasının yeni yollarının axtarışına sövq edir. Azərbaycan Respublikasında daimi rabitə mərkəzinin yaradılması prosesi davam etdirilməlidir.

Təbii ki, əhalinin, dövlət qurumlarının və biznes subyektlərinin rabitə xidmətlərinə tələbatı ildən-ilə artır. Son illərdə telekommunikasiya sektorunun sürətli böyüməsinə baxmayaraq, telekommunikasiya xidmətləri bazarı tam inkişaf etməmişdir.

Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikasında çağrı mərkəzinin inkişafı bütün sakinlərə, müəssisələrə və dövlət idarəçiliyinə yüksək keyfiyyətli rabitə xidmətləri göstərmək məqsədi daşıyır: telefon, televiziya və radio yayımı, internetə çıxış, rabitə kanalları. Bütün bu tədbirlər davamlı iqtisadi artıma kömək etmək və Azərbaycan xalqının həyat səviyyəsini yaxşılaşdırmaq üçün istifadə olunur.

Yuxarıda qeyd olunan məqsədlərə nail olmadan ötrü bəzi vəzifələrin həll edilməsi nəzərdə tutulur:

1. Rabitə xidmətlərində yüksək keyfiyyət göstəriciləri, rəngarənglik və münasib tarifləri təmin edən səmərəli və vicdanlı, sahə üzrə rəqabətin dəstəklənməsi və inkişafı;
2. Müasir rabitə texnologiyalarının iqtisadiyyata, sosial sferaya, dövlət idarə etmə sferasına fəal surətdə nüfuz edə bilməsi üçün şərait formalaşdırılması;
3. Telekommunikasiya və rabitə sisteminin başqa obyektlərinin texniki və texnoloji modernləşdirilməsi, müəssisələrin əsas fondlarının aşınması səviyyəsinin azaldılması;
4. Bütün kateqoriyadan olan abonentlər üçün təqdim olunan xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, genişlənməsi və yenilənməsi;
5. Sahə üzrə məşğulluq səviyyəsinin saxlanılması, Azərbaycanda yeni iş

yerlərinin formalaşdırılması;

6. Sosial əhəmiyyətli rabitə növlərinin: elektrik enerjisi, mobil, peyk, poçt, rəqəmsal televiziya və radio yayımı, internetin gələcək inkişafının təmin edilməsi.

7. Ölkədə telekommunikasiya qovşağının inkişafı üçün investisiyaların cəlb edilməsinə şərait yaradılması;

8. Çevik tarif siyasəti, ölkədə proqram təminatı və elektronika proqram təminatının inkişafı, əhaliyə və biznesə göstərilən yeni informasiya xidmətlərinin əhatə dairəsinin və əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;

9. Rabitə xidmətləri vasitəsilə ucqar və kiçik yaşayış məntəqələrinin təmin edilməsi.

Azərbaycan Respublikasında İKT-nin inkişafı ilə əlaqədar olaraq strateji yol xəritəsində informasiya texnologiyalarının inkişafı üçün aşağıdakı prioritet istiqamətlər müəyyən edilmişdir: müasir informasiya və telekommunikasiya infrastrukturunun inkişafı; Bu infraqururdan istifadə imkanlarının və əhatə dairəsinin artırılması; İKT məhsul və xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması (Şakraliyev A. 2016).

Azərbaycan Respublikasında kommunikasiyanın inkişafının səmərəli üsullarının işlənilib hazırlanması üçün xüsusi və müvafiq konsepsiya hazırlanmalıdır.

Yeni konsepsiyanın formalaşması üçün müəyyən obyektiv şərtlər zəruridir. Birincisi, dəyişən bazarda rabitə xidmətləri keçmişdə qaldı, yəni məhdudiyətsiz ticarət obyektinə çevrildi. Digər tərəfdən, təhlillər göstərir ki, Azərbaycanda inkişaf edən sektor kimi xidmət sektorunu vurğulamaq olar. Bütün bu aspektlər dövlətin inkişaf prosesinə balanslaşdırılmış, ardıcıl yanaşma tələb edir və hərtərəfli işlənmiş konsepsiyaya əsaslanmalıdır.

Müəllif Azərbaycan Respublikasının rabitə mərkəzi sahəsində inkişaf konsepsiyasını təqdim edir və onun məqsədi “İKT-nin inkişafı üçün yol xəritəsi”nin illüstrasiyasıdır.

Bu konsepsiyanın əsas xüsusiyyətləri ölkədə müasir informasiya və telekommunikasiya infrastrukturunun yaradılması, əhalinin və təşkilatların müasir telekommunikasiya xidmətlərinə çıxış imkanlarının artırılması, xidmətlərin



keyfiyyətinin yüksəldilməsi, informasiya məkanının yaradılması, uzaq məsafədən istifadə üçün şərait yaradılmasıdır. Məşğulluq və özünüməşğulluq dəstəyi.

Konsepsiyanın əsas elementləri rabitə sahəsində dövlət strategiyasının işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsi, onun bütün strategiya və prioritetlər üzrə prioritetlərinin və istiqamətlərinin müəyyən edilməsidir (informasiya cəmiyyətinin inkişafı üzrə milli strategiyanın həyata keçirilməsi üzrə dövlət planı). , Azərbaycan Respublikası).

Bizim təqdim etdiyimiz konsepsiya rabitə xidmətlərindən istifadə səviyyəsinin yüksəldilməsi yolu ilə əhalinin rifahının yaxşılaşdırılması ideyasını əks etdirir. Qeyd edək ki, bu vəzifənin həlli yaxın gələcəkdə Rabitə Qovşağının inkişaf perspektivləri ilə bağlıdır.

**Şəkil 1: Rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etməsinin əsas ilkin şərtləri**

Rabitə sahəsinin inkişafının başlıca zəminləri
İnformasiya və kommunikasiya texnologiyalarının inkişafı
İqtisadiyyatda institusional dəyişikliklər
İqtisadiyyatın strukturunda sahədaxili nisbətlərin dəyişməsi
Qloballaşma proseslərinin miqyaslarının genişlənməsi
Rabitə sahəsinin elmtutumluğunun artırılması
Rabitə xidmətləri bazarında tələb və təklifin strukturunun dəyişməsi

**Mənbə:** Həşimova A.Ç. 2019: s.289-290.

Bu ilkin şərtlərin məzmunu ilə əlaqədar müəyyən şərtlərə ehtiyac mövcuddur, ona görə ki bütün bunlar bizə gələcəkdə rabitə qovşağı sahəsinin tənzim edilməsinin təkmilləşdirilməsinin hansı istiqamətlərdə reallaşdırılmasını konkretləşdirməyə imkan yaradır. Burada söhbət ilk növbədə iqtisadiyyatda institusional dəyişikliklərdən, respublikada İKT-nin inkişaf etməsindən gedir. Rabitə qovşağı sahəsinin daha da inkişaf etməsi qloballaşma prosesinin genişlənməsi, rabitə

xidmətlərinin beynəlxalq bazarlara çıxmasına şərait və imkanın yaranması ilə əlaqədardır.

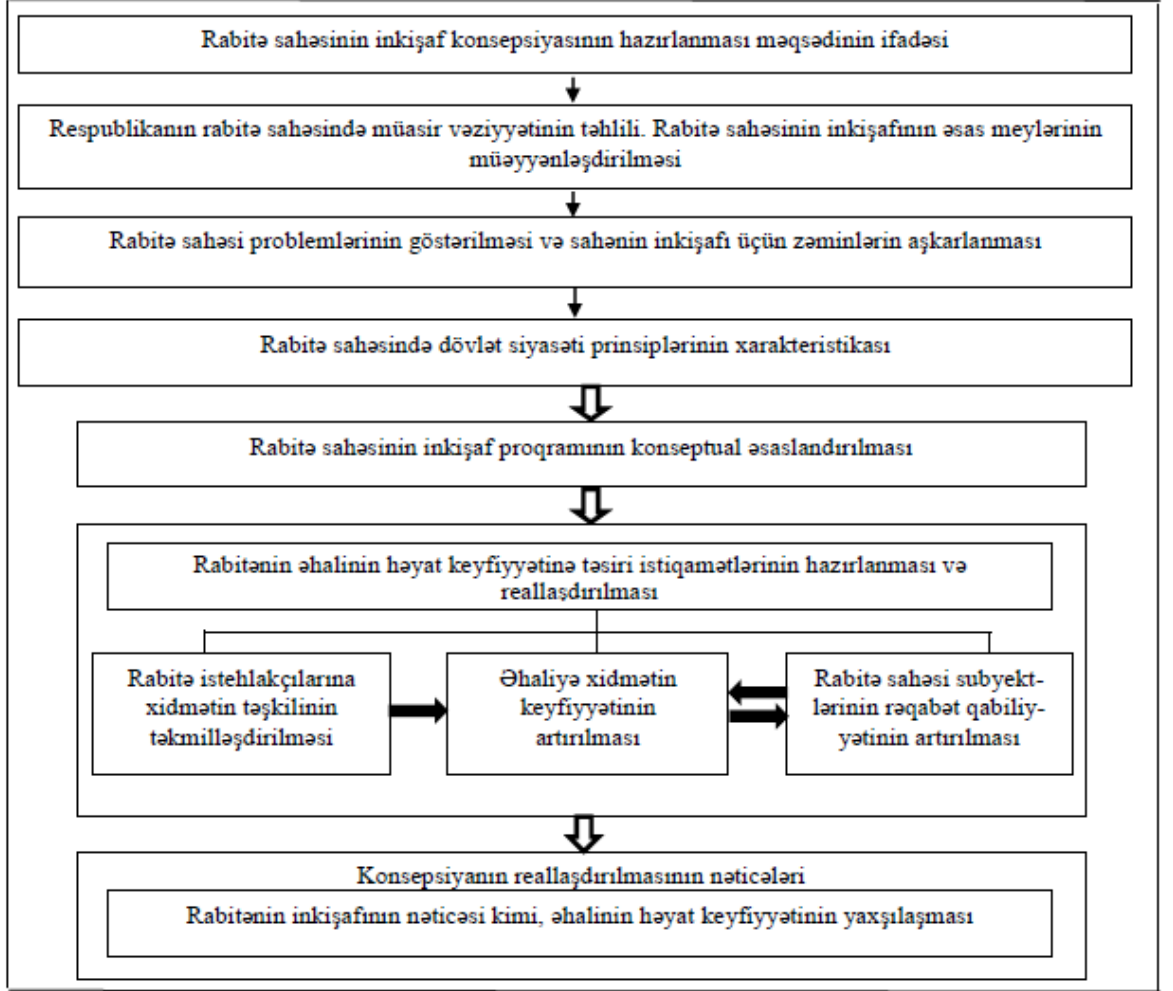
Öz növbəsində, bütün bunlar rabitə qovşağı sahəsinin elm tutumluluq səviyyəsinin yüksəlməsi vasitəsilə mümkün olmuşdur. Biz bu cəhətdə rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etməsinə təsir təqdim edən müstəqil ilkin şərt kimi dəyərləndiririk. Rabitə xidmətinin amillər sistemində elmi araşdırma və elmi layihələrdə fəal surətdə daxil olunmuşdur.

Nəhayət rabitə qovşağı sahəsinin daha da inkişaf etməsinin ilkin şərtlərindən biri kimi rabitə xidmətləri bazarında tələb və təklifin strukturundakı dəyişikliklər göstərilə bilər. Bu ilkin şərtin ortaya çıxması ödəniş qabiliyyətli seqmentin sərhədlərinin genişlənməsi, əhalinin həyat səviyyəsinin ümumi yüksəlməsi fonunda, cüzi qiymət artımları vasitəsilə xidmətlər nomenklaturasının dəyişməsi ilə əlaqədardır.

Rabitə xidmətlərinə tələbin artması və genişlənməsi dövlətin sosial proqramları reallaşdırılması vasitəsilə xərclərinin artmasına, dövlət büdcəsi vəsaitləri vasitəsilə maliyyələşdirmə ilə bununla bərabər rabitə qovşağı sahəsinin total dövlət tənzim edilməsindən çıxması səbəb olmuşdur. Hesab edirik ki, AR-da rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf konsepsiyasına aşağıda verilən müddəalar daxil olmalıdır (“2010-2012-ci illərdə “Azərbaycan Respublikasında rabitənin və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Dövlət Proqramı (Elektron Azərbaycan)”).

- Respublikamızda rabitə qovşağı sahəsinin cari vəziyyətinin dəyərləndirilməsi;
- Rabitə qovşağı sahəsinin əsas problemlərinin, risklərinin təhlili;
- Rabitə qovşağı sahəsində və bütünlükdə respublikadakı mövcud vəziyyət diqqətə alınmaqla sektorlarda ümumi inkişaf təmayüllərinin nəzərdən keçirilməsi;
- Rabitə qovşağı sahəsini tənzimləyən normativ-hüquqi aktların təhlili;
- Konsepsiyanın müddələrinin reallaşdırılması mexanizmlərinin işlənilməsi;
- Bu sferada dövlət siyasətinin prinsipləri; - Rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etməsinin Dövlət Proqramının nəzəri-metodoloji yönündən əsaslandırılması;
- Bu proqrama daxil vəzifələrin xarakterizə edilməsi və həlli mexanizmləri.

**Şəkil 2: Rabitə qovşağı sahəsinin inkişafı Konsepsiyasının təklif olunana modeli**



**Mənbə:** Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Bu konsepsiyanın hazırlanmasında məqsəd ölkədə rabitə mərkəzinin uzunmüddətli inkişafı üçün strateji istiqamətləri və prioritetləri müəyyən etməkdir.

Nəticədə konsepsiyada müəyyən edilmiş məqsədlərə nail olmaq üçün dövlət orqanlarının və rabitə təşkilatlarının fəaliyyətinin planlaşdırılması və əlaqələndirilməsi, habelə respublikada rabitə bazarlarının tənzimlənməsi üzrə prinsip və tədbirlərin formalaşdırılması mümkün olacaq. etmək mümkündür. Azərbaycanın qarşıya qoyduğu məqsədlərə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələri həll etmək lazımdır.

-bütün mülkiyyət formalarından olan rabitə qovşağı sahəsi müəssisə və təşkilatlarının fəaliyyətinin fəallaşdırılması üçün zəruri şəraitin formalaşdırılması və bu zəmində əhaliyə təqdim olunan rabitə xidmətlərində geniş seçmə imkanlarının formalaşdırılması;

- rabitə qovşağı sahəsinin davamlı inkişaf etməsi üçün hüquqi, iqtisadi və təşkilati şəraitin formalaşdırılması;

- sahibkarlıq fəaliyyəti üçün, eləcə də rabitə xidmətləri müəssisələrinin uğurla fəaliyyət göstərə bilməkdən ötrü əlverişli şəraitin formalaşdırılması və sivil mexanizmlərin işə salınması, onların sosial tərəfdaşlarla və xidmətlərin istehlakçıları vasitəsilə qarşılıqlı əlaqələrinin tənzim edilməsi.

Konsepsiyada qarşıya qoyulmuş məqsədlərə müvafiq olaraq bəzi işlər yerinə yetirilmişdir.

-rabitə qovşağı sahəsinin müasir vəziyyəti qiymətləndirilmişdir;

- rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etdirilməsi ehtimalları və imkanları qiymətləndirilmiş, həll edilməsi vacib problemlər təsbit edilmişdir;

-rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etdirilməsi məqsədləri və prioritet yönləri əsaslandırılmışdır;

-rabitə qovşağı sahəsinin 2030-cu il üçün proqnoz göstəriciləri hazırlanmışdır;

- rabitə qovşağı sahəsinin gələcək perspektivdə dövlət tənzim edilməsi mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi ilə əlaqədar təkliflər verilmişdir. Səmərəli siyasət formalaşdıran zaman bu sahənin bütün problem müstəvisi haqqında düzgün təsəvvürlərin formalaşmasının çox böyük əhəmiyyəti mövcuddur. Müvafiq olaraq Azərbaycan Respublikasında rabitə qovşağı sahəsində mühüm problemləri dördmodul üzrə aşağıda verilən kimi qruplaşdırmaq mümkündür:

Şəkildən də görüldüyü şəkildə rabitə qovşağı sahəsində bazar modelinə keçid o qədər də asan baş verməmişdir, bununla bərabər hələ də bəzi problemlərin həll olunmaması hiss edilir. Görüldüyü şəkildə, Azərbaycanda sahənin modernləşdirilməsini ləngidən çox saylı problemlər vardır.

1. Respublika ərazisində rabitə infrastrukturunun qeyri-bərabər yerləşdirilməsi və əhalinin də həmin vasitələrdən fərqli istifadə imkanlarının yaranması, ələxsusda ucqar yerlərdə məskunlaşan əhali rabitə, internet, telekommunikasiya infrastrukturundan istifadə imkanları çox zəifdir; yeni rabitə obyektlərinin tikintisi ilə əlaqədar hakimiyyət orqanları vasitəsilə bələdiyyə təsisatları sırasında razılığın çox uzun bir müddətdə əldə olunması da qeyd olunmalıdır.

2. Şəbəkə təşkilatları vasitəsilə elektronik şəbəkələrə texnoloji qoşulma çərçivəsində müqavilələrin bağlanmasından ötrü tələb edilən sənədlərin rəsmiləşdirilib və hazırlanması (razılaşdırılması) ilə əlaqədar infrastruktur məhdudiyyətləri;

3. Azərbaycan Respublikası-nın kənd yerlərində bahalı olması və ona sərf olunan vəsaitlərin çox uzunmüddətdə öz məsrəflərini ödəməsi səbəbindən, telekommunikasiya infrastrukturunun iri yaşayış məntəqələrində tikintisinin üstünlük təşkil etməsi;

4. Kənd yaşayış məntəqələrində telekommunikasiya infrastrukturundan istifadə etmək ilə əhaliyə göstərilən rabitə xidmətlərinin keyfiyyətsiz və dar çərçivədə təqdim olunması;

5. Rabitə xidmətlərinin təqdim edilməsindən əldə olunan gəlirlərin iqtisadiyyatın inkişaf səviyyəsindən asılılığı;

6 Şəhər və kənd yaşayış məntəqələrində poçt rabitəsi bölmələrinin kəmiyyətinin əhaliyə göstərilən xidmət normativlərinə müvafiq olmaması;

7 Ev təsərrüfatlarında İKT-nin istifadə səviyyəsinin qeyri-bərabər olması;

8. Son istifadəçilərin geniş zolaqlı xidmətlərdən istifadə etmələri ilə əlaqədar formalaşan çətinliklər;

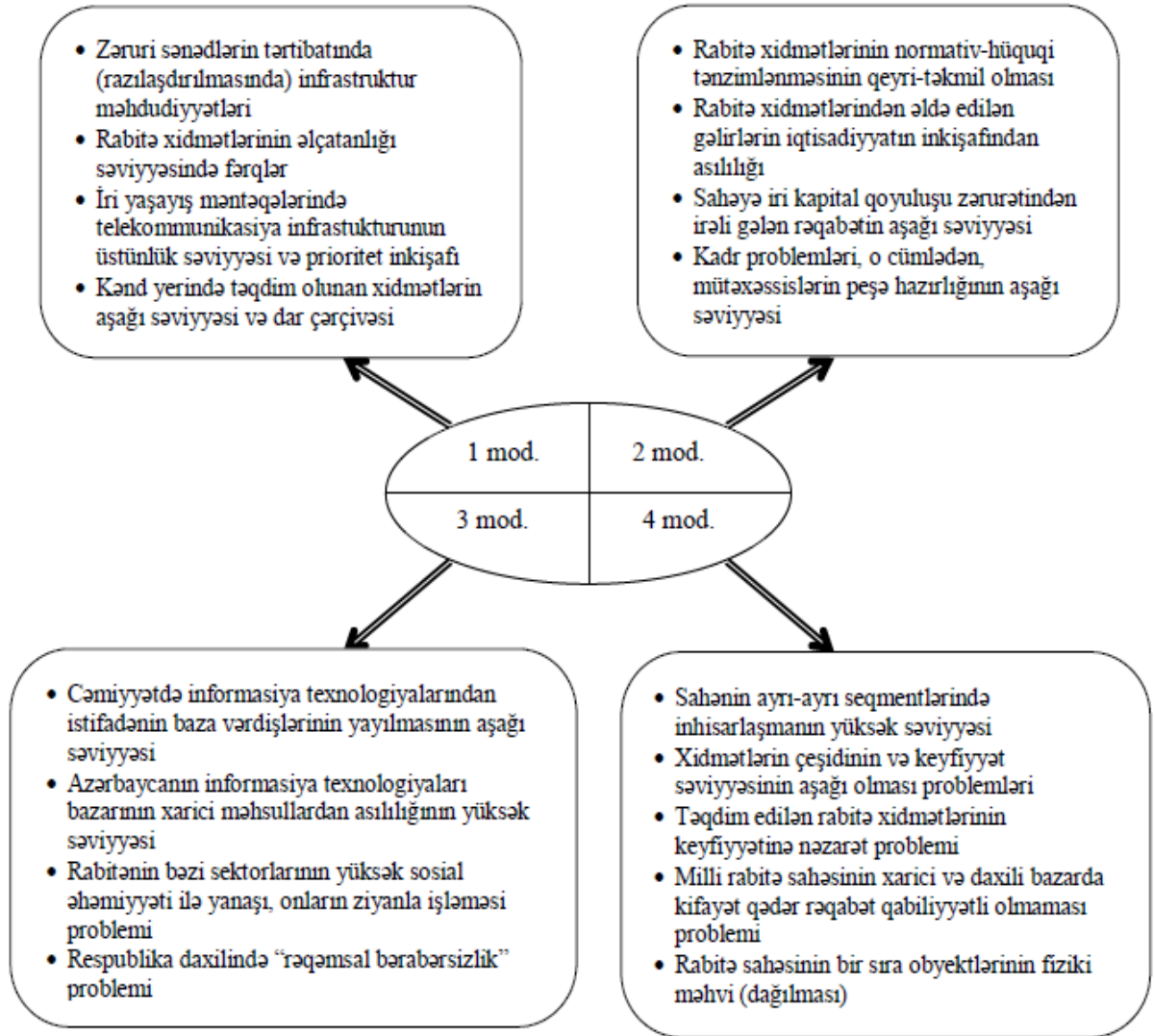
9. Rabitə qovşağı sahəsinə külli miqdarda kapital qoyuluşunun tələb olunması səbəbindən rəqabət səviyyəsinin yetərincə olmamağı;

10. Cəmiyyətdə informasiya texnologiyalarından istifadə edilməsi üçün baza bilik və vərdişlərinin yetərincə yayılmaması;

11. İnformasiya texnologiyaları sahəsində Azərbaycan bazarının beynəlxalq bazarlardan asılılıq səviyyəsinin həddindən artıq yüksək olması;

12. Rabitənin ayrı-ayrı seqmentlərinin sosial əhəmiyyətinin yüksək olması ilə bərabər, onların ziyanla işləməsi problemi. Respublikada kənd əhalisinin məxsusi çəkisi böyükdür, ölkə ərazisi üzrə əhalinin məskunlaşması qeyri-bərabər paylanmışdır.

**Şəkil 3: Konsepsiyanın modulları çərçivəsində rabitə qovşağı sahəsinin əsas problemləri**



**Mənbə:** Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Bu isə öz növbəsində rabitə qovşağı sahəsinin regional xüsusiyyətidir. Müvafiq olaraq rabitə xidmətlərinin maya dəyərini formalaşmasına öz təsirini göstərir. Beləliklə ayrı-ayrı sahələrin ziyanla işləməsi problemi ortaya çıxmışdır. Rabitə operatorları əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində telekommunikasiya infrastrukturunu obyektləri tikmirlər.

13. Respublika ərazisində rəqəmsal qeyri-bərabərliyin yaranması problemi. Bu səbəbdən, ucqar yerlərdə, ayrı-ayrı yaşayış məntəqələrində rabitə şəbəkələri qurğuları qurulmamışdır.

14. Rabitə şəbəkəsi üçün ayrılmış torpaq sahələrində rabitə infrastrukturunu obyektlərinin tikintisi üçün razılığın çox uzun bir zaman ərzində əldə olunması

əhəmiyyətli dərəcədə rabitə obyektlərinin tikintisi sürətini zəiflədir, respublikanın investisiya cəlbediciliyinə təsir edir.

15. Ümumtəhsil təşkilatlarında rabitə kanallarının ötürücü qabiliyyətlərindəki çatışmazlıqlar.

16. Operatorların rabitə xətlərini yerləşdirməli olduqları şəhər infrastrukturunu obyektlərinin həddindən artıq inhisarlaşdırılması, nəticədə, dayaqlarla təmin etmə üzrə xidmətlərə əsaslandırılmayan həddindən çox yüksək tariflər ortaya çıxmışdır. Dayaq mülkiyyətçilərin rabitə şəbəkəsinin inkişafına marağının az olması, hər il onsuz da bahalı olan optik naqillərin yerləşdirilməsi üçün icarə haqlarının durmadan artmasında öz neqativ təsirini göstərir.

17. Yeni tikilən obyektlərdə poçt şöbəsinin yerləşdirilməsi üçün yerlərin diqqətdə tutulmaması. Respublikanın şəhərlərində çoxmənzilli binalarda rabitə obyektlərinin yerləşdirilməsi üçün ixtisaslaşdırılmış, münasib məkanın formalaşdırılmasının diqqətdə tutulmaması, vətəndaşların yaşadıkları binalarda rabitə avadanlıqlarının yerləşdirilməsinə razı olmamaları. Bəzən yaxın yerlərdə hündür binaların olmaması faktiki olaraq həmin ərazidə mobil rabitə obyektlərinin yerləşdirilməsini çətinləşdirir.

18. Rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etdirilməsinin mühüm yönlərindən biridə rabitə xidmətləri istehlakçılarının xidmətlərin keyfiyyətindən məmnun qalmaları və xidmət tədarükçülərinin dərk olunaraq seçilməsi imkanının formalaşdırılmasıdır. Rabitədə təklif olunana xidmətlərin şəhər və kənd yerlərində keyfiyyətinə nəzarət problemi də aktual problemlərdəndir.

Rabitə xidmətlərinin keyfiyyətinə təsir təqdim edən mühüm şərtlərdən biri rabitə infrastrukturunun fasiləsiz inkişaf etməsi, rabitə xidmətləri bazarında səmərəli və vicdanlı rəqabətin bərqərar olmasıdır.

19. Hüquqi-normativ bazadakı qüsurlar (mülkiyyət hüququnun və müqavilə hüququnun qorunmaması, korrupsiya, məhdudlaşdırıcılar və s.), işgüzar fəallığa və investisiya mühitinə neqativ təsir təqdim edən sahənin cəlbediciliyini azaldır, rabitə qovşağı sahəsində özəl sahibkarlığın risklərini artırır.

Biznesin həddindən artıq vergi yükü vasitəsilə yüklənməsi və maliyyə-kredit sisteminin zəifliyi nəticəsində də investisiya və innovasiya stimulları zəifləyir.

Ağıllı şəhərin inkişafı şəhər yaşamasından və müxtəlif yerli şəraitdən asılıdır. Müxtəlif növ tədqiqatlar göstərir ki, kommunikasiyaların modernləşdirilməsi ağıllı və yaşıl şəhərlərin inkişafında mühüm rol oynaya bilər.

Ağıllı ev adi insanlar üçün əlavə rahatlıqdır. Bu texnologiyadan istifadə əlillərin müstəqil yaşaması üçün daha yaxşı imkanlar yaradır. Misal üçün:

Kor və görmə qabiliyyəti zəif olanlar öz avadanlıqlarını səsli idarə edə və temperaturu tənzimləyə bilərlər.

Əlil insanlar bu sistemdən adətən mobil proqram vasitəsilə əlçatmaz olan cihazları idarə etmək üçün istifadə edə bilərlər.

Təhlükəsizlik sistemləri kor və eşitmə qabiliyyəti zəif olan insanlar üçün faydalı ola bilər. Karlar klassik təhlükəsizlik signalını eşidə bilmirlər.

Amma ağıllı sistem bu problemi həll edə bilər: Evdə şübhəli fəaliyyət aşkarlanan kimi istifadəçinin telefonuna vizual signalalar göndərilir. Bu texnologiya yaşlıların gündəlik fəaliyyətinə nəzarət etməyə kömək edir. Ümumiyyətlə, yaşlıların belə ağıllı ev konsepsiyası hazırlaması yaxşıdır.

Müasir cəmiyyətin inkişafı, dövlət idarəçiliyinin təşviqi və şəffaflığın təmin edilməsi, milli informasiya ehtiyatlarının yaradılması, biliklərə əsaslanan iqtisadiyyatın inkişafı, bütün sahələrdə yeni texnologiyaların geniş tətbiqi, informasiyanın və azadlığın qorunması, qlobal informasiya təhlükəsizliyi. İnformasiya mübadiləsinin təmin edilməsi cəmiyyətin ayrılmaz hissəsidir.

Yuxarıda göstərilənlərə əsasən, aşağıdakı vəzifələr həyata keçirilir:

\* Elektron hökumətin institusional mexanizminin inkişafı üçün tədbirlər planı hazırlanıb.

Pulsuz İnformasiya Texnologiyaları Texnoparkı - İT Texnopark yaradılıb və fəaliyyətə başlayıb.

Milli İnformasiya Təhlükəsizliyi Təşkilatının yaradılması ilə informasiya ehtiyatları, sistemlər, şəbəkələr yaradılmış və inteqrasiyası təmin edilmişdir. “Əşyaların interneti” layihəsi hazırlanıb.



Təhsilin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, bununla da təhsilin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi və inkişafı, o cümlədən informasiya təhlükəsizliyi, distant təhsil və elektron dərsliklərin yaradılması üçün İKT-nin istifadəsi və inkişafı üzrə təlimlərin keçirilməsi;

Yeni texnologiyalara və informasiya resurslarına (yerli kitabxanalar, poçt şöbələri, orta və ali məktəblər) çıxışın genişləndirilməsi ilə bağlı ictimaiyyət arasında məlumatlılığın artırılması.

Sosial proqramlar, lüğətlər, ensiklopediya bankları və internet saytları hazırlanmışdır.

İnformasiya cəmiyyətinin inkişafı və dövlət elm və texnologiya informasiya sisteminin təkmilləşdirilməsi sahəsində elmi tədqiqatların aparılması.

Bura rabitə mərkəzinin maliyyəsi ilə bağlı bəzi məsələlər daxildir, lakin əlavə büdcə vəsaitlərinin cəlb edilməsi mexanizmi yaxşı işlənməyib və s. Bunun nəticəsidir ki, ölkənin telekommunikasiya qovşağı təkcə xaricdə deyil, həm də daxili bazarda rəqabətqabiliyyətlidir.

Məqsəd və vəzifələrin seçilməsindən sonra mühüm məsələlərin xüsusi nəzəri təhlili ölkəmizdə rabitə mərkəzinin inkişafının dövlət sifarişinin təkmilləşdirilməsinin hansı siyasətin əsasını təşkil edəcəyi məsələsi üzərində xüsusi ideoloji təfəkkür tələb edir.

Fikrimizcə, rabitə sahəsində dövlət tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsinin əsasını aşağıdakı prosedurların aparılması prinsipləri təşkil edir.

Rabitə qovşağı sahəsində konsepsiyanın həyata keçirilməsi dövlət tənzimləmə sistemini təkmilləşdirəcək ki, bu da öz növbəsində rabitə xidmətləri bazarının inkişafına kömək edəcək. Milli iqtisadiyyata əlavə investisiyaların cəlb edilməsi; Əhalinin və iş adamlarının rabitə xidmətlərinin keyfiyyətinə olan tələbatını ödəmək; Rabitə operatorlarının səmərəli fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq; Rabitə bazarında rəqabət bazarının daha da inkişafı; Bütün telekommunikasiya operatorları üçün bərabər şərait yaradır və bu sahədə yeni texnologiyalar tətbiq edir.

Qarabağ bölgəsinin bərpası və orada iqtisadi imkanların bərpası ilə bu rayonların milli iqtisadiyyatdakı payı işğaldan əvvəlki səviyyəyə çatacaq. Bu,

Azərbaycan iqtisadiyyatının, eləcə də qeyri-neft sektorunun inkişafına mühüm töhfə verəcək. Ümumiyyətlə, Qarabağın sürətli inkişafı regionun ümumi inkişafına öz töhfəsini verəcək. Qarabağda davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsi regiona davamlı sülh gətirəcək və zərərli münaqişələrin yenidən alovlanmasının qarşısını alacaq.

Mövcud rabitə xidmətləri növlərinin nəzəri təhlili əsasında onların təsnifatı işlənilib hazırlanması və tətbiqi üçün təklif olunur ki, burada xidmətlər müəyyən əlamətlərə görə qruplaşdırılır ki, bu da onlara informasiya növlərini, xidmət növlərini verir. Həmçinin idarə etməyə imkan verir. giriş və əlçatanlıq kimi. Növlər

Tədqiqatlar göstərir ki, ümumi rəqabət qabiliyyətini şərtləndirən əsas amillər qiymət, həcm və mənfəət səviyyəsidir.

Eyni zamanda, ölkədə nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyəti rəqiblərin bu sektorda nə qədər müddət fəaliyyət göstərməsindən və xidmətlər bazarında rəqabətin intensivliyindən asılıdır. Rəqabət rəqabət vasitələrini, müəssisənin xarakterini və bazarda rəqabət üstünlüyündən istifadə etmək qabiliyyətini əhatə edir.

## NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Tədqiqatın nəticələrinə və beynəlxalq təcrübəyə əsasən, rəqabətqabiliyyətli nəqliyyat-tranzit sektorunun yaradılması və beynəlxalq xidmətlər bazarında rəqabət üstünlüyünün qorunması üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsini məqsəduyğun hesab edirik:

Nəqliyyat milli iqtisadiyyatların spesifik sektoru kimi qlobal iqtisadi prosesdə mühüm rol oynayır. Region ayrı bir xidmət sahəsi kimi hər bir ölkənin vətəndaşları, biznesləri və digər qurumları ilə ictimai əlaqələr prosesindədir. Nəqliyyatın davamlı inkişafının məqsədi əhalinin həyat şəraitinin yaxşılaşdırılmasını təmin etmək və ümumilikdə iqtisadi bütövlüyü və rəqabət qabiliyyətini təmin etməkdir.

Azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sistemlərinin qeyri-adekvat inkişafı iqtisadi artıma ciddi maneələr yarada bilər. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin bərpası istiqamətində atılan ilk addımlara yolların çəkilməsi daxildir. Qarabağın dirçəlməsinə səbəb olan “Böyük Qayıdış” proqramının birinci mərhələsi işğal olunmuş ərazilərdə yeni yolların və nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasıdır. Həyata keçirilən nəqliyyat planları Qarabağa şimaldan, cənubdan və şərqdən gediş-gəliş imkanı verəcək.

1. Nəqliyyat xərclərini azaltmaq və sektorun rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün regional logistik mərkəzlərin yaradılması;

2. Hazırda Rusiyanın Ukrayna ilə apardığı danışıqlar nəticəsində Qərbi Avropaya ixrac edilən məhsullar Çindən Orta Asiyaya, Türkmənistandan Azərbaycana, oradan isə Avropaya ixrac edilir. Dəmir yolu ilə tranzit yüklərin daşınması ölkəmiz üçün əlverişli imkan yaratmışdır. Ölkə ərazisindən tranzit konteyner daşımalarını təşviq etmək, bu məqsədlə dəmir yolu tariflərini beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırmaq;

3. Nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün innovasiyalar və klasterlərin formalaşması üçün hərəkət;

4. Tranzit və əlavə nəqliyyat xidmətləri təminatçılarında infrastrukturun təkmilləşdirilməsi üzrə əməkdaşlıq;

5. Nəqliyyat və tranzit fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi.

Məqalədə aparılan statistik və iqtisadi tədqiqatlarda ölkədə rabitə və informasiya sənayesinin inkişafı hərtərəfli təhlil edilmiş və aşağıdakı nəticələr əldə edilmişdir.

Nəticədə azad edilmiş ərazilərdə rabitə sənayesinin inkişafına ümid yaranıb. Bu, qismən hökumətin MAQATE-də xidmət təminatçıları arasında rəqabətin yaradılmasında liberallaşdırma prosesi ilə bağlıdır ki, bu da rabitəyə çıxış sürətini daha da yaxşılaşdırıb.

Rabitə qovşağı sahəsində konsepsiyanın həyata keçirilməsi dövlət tənzimləmə sistemini təkmilləşdirəcək ki, bu da öz növbəsində rabitə xidmətləri bazarının inkişafına kömək edəcək. Milli iqtisadiyyata əlavə investisiyaların cəlb edilməsi; Əhalinin və iş adamlarının rabitə xidmətlərinin keyfiyyətinə olan tələbatını ödəmək; Rabitə operatorlarının səmərəli fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq; Rabitə bazarında rəqabət bazarının daha da inkişafı; Bütün telekommunikasiya operatorları üçün bərabər şərait yaradır və bu sahədə yeni texnologiyalar tətbiq edir.

1. Ölkəmizdə rabitə və informasiya sənayesinin inkişafının əsas istiqaməti informasiya kommunikasiyası sahəsində normativ-hüquqi bazanın daha da təkmilləşdirilməsi, informasiya-kommunikasiya infrastrukturunun inkişafı, investisiyalar üçün səmərəli ictimai mühitin yaradılmasından ibarətdir. İdarəetmə tələb olunur. . . ;

2. Nəticədə, rabitə sənayesinin uzunmüddətli inkişafı üçün ən uyğun olduğunu sübut etmək üçün müxtəlif faydaları təhlil etmək üçün SWOT və PEST təhlil edildi. SWOT təhlili göstərir ki, MAQATE-nin natamam təxribatı və etibarsızlığı kommunikasiyanın inkişafına mane ola bilər. Mobil baza stansiyalarının tikintisi, ağıllı şəhər konsepsiyasının tətbiqi, modul tipli poçt şöbələrinin yaradılmasına dəstək və s. Güclü ünsiyyət bacarığı nümayiş etdirir. PEST təhlilinə görə, rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsində müəyyən irəliləyişlərə baxmayaraq, Azərbaycan hələ də bir çox göstəricilərə görə global inkişafdan geri qalır.

# İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

## Azərbaycan dilində

1. “Azərbaycan Respublikasında 2010-2012-ci illərdə rabitə və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Dövlət Proqramı (elektron Azərbaycan)”.
2. “Azərbaycan Respublikasında informasiya cəmiyyətinin inkişafı üzrə Milli Strategiyanın həyata keçirilməsinə dair 2016-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı”.
3. Beynəlxalq avtomobil yolları haqqında Avropa müqaviləsi.
4. Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı üzrə Avropa Müqaviləsi (ESTR) Heyət İşləri.
5. Beynəlxalq yük daşımaları haqqında Konvensiya.
6. “Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinin tabeliyində İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafı Dövlət Fondunun yaradılması haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. Bakı, 15 mart 2012-ci il.
7. Telekommunikasiya Qanunu. 2005. Bakı, 14 iyun
8. Yol hərəkəti haqqında Konvensiya, 1968.
9. Yol nəqliyyat vasitələrinin kommersiya və kommersiya məqsədləri üçün müvəqqəti idxalına dair Gömrük Konvensiyası, 1956-cı il.
10. Yüksək Texnologiyalar Parkının yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 5 noyabr tarixli Fərmanı. Bakı
11. Allah Verdiyev S.S. (2015), Nəqliyyat Müqavilələri (Nəqliyyat Qanunvericiliyinə Elmi Praktiki Şərhi). Bakı, Digesta, 336 səh.
12. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı 2000
13. Azərbaycan 2030: Sosial-İqtisadi İnkişafın Milli Prioritetləri. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı 12 fevral 2021-ci il
14. Azərbaycan Respublikasında 2014-2020-ci illər üçün informasiya cəmiyyətinin inkişafına dair Milli Strategiya. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı 3 aprel 2014-cü il

15. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər).
16. Azərbaycanda telekommunikasiya və poçt. 2017 Statistik Bülleten. Bakı, 2017, 160 səh.
17. Bağirov O. (2020), Azadlıq Sahələrində Reabilitasiya Prosesi üçün Əsas Təlimatlar, Təhlil, Hava Mərkəzi, 9 səh.
18. Həşmova A.Ç. (2018). “Müasir şəraitdə milli iqtisadiyyatın inkişafının real problemləri və perspektivləri”. Respublika Elmi Konfransının məzmunu. Bakı, 10 oktyabr, səh.54-58.
19. Həşmova A.Ç. (2018). Azərbaycan Respublikasının rabitə sisteminin inkişafı problemləri. Respublika Elmi-Praktik Konfransı. “Bakı, səh.38-41.
20. Həşmova A.Ç. (2018). Rabitə xidmətləri bazarında kompleks tədqiqat problemləri. “Azərbaycan Beynəlxalq Nəqliyyat Sistemində: Məqsədlər və Perspektivlər”, Bakı, səh.213-219.
21. Həşmova A.Ç. (2018). Rabitə xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsi məsələləri, Beynəlxalq elmi-praktik konfrans, Bakı, səh.60-63.
22. Həşmova A.Ç. (2019). Azərbaycan Respublikasının davamlı inkişafında rabitənin rolu”. 2019, Bakı, səh.289-290.
23. Raxmonov FP (2017), Respublikada sosial siyasətin təkmilləşdirilməsi problemləri. ADPU-nun Elmi Xəbərləri, 5-ci cild, 157-ci səhifə.
24. Şakrəliyev A. (2016), “Azərbaycan iqtisadiyyatı: faktlar və perspektivlər”. Bakı, 228 səh.
25. Tağıyev M. (2016). “Rabitə, İnformasiya və Kommunikasiya Texnologiyalarının İnkişafına Sosial Perspektivlər”. “Statistik xəbərlər, № 4/2017” 3-cü il, 4-cü cild, oktyabr-dekabr, səh.22-33.

### **İngilis dilində**

1. Hashimova A.C. "Flexible and relevant cloud applications in mobile learning". International Journal of Interactive Mobile Technologies (iJIM) –eISSN: 1865-7923 Austria, 2020, Vol 14, №21, p.51-63

2. Hashmova A.C. (2020), "Analysis of Information and Communication Services in the Republic of Azerbaijan" International Paris Conference on Social Sciences - IV mParis Fransa – (ISBN-978-605-7817-2027-2020-2020 :)

3. Hashmova AC 2020 "Communication services of the Republic of Azerbaijan for 2020-2025" International Paris Conference on Social Sciences - IV Paris France – (ISBN-978-605-7811-70-7), - p.12 -21

4. Ibrahimov R. 2021, "Economic Capability of the Independent Territories of Azerbaijan: A Brief Overview", Caucasus Strategic Perspectives. p.71-80.

5. Ismailzada F., "ADA University Community Baku, Azerbaijan's Perspectives on Independent Karabakh Policy", 2021, p.117-135.

6. Krstevski D., Mancheski Gj. (2014), "Management Accounting: Modeling Customer Lifetime Value - An Application in the Telecommunications Industry." European Journal of Business and Social Sciences. 236 p.

7. Sihou Zhang. (2017), "The role of information and communication technology in the development of smart city in China". Tallinn, 60 p.

8. Wuppermann J., Mekanand T. (2014), "Cost Methods for Next Generation Networks", 289 p.

### **Türk dilində**

1. Nihal A., İpek K., Tansu Ö. 2021, "Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin VKBY Projesi". Gümrük Ticaret Dergisi, Aralık, 8(26), s.81-93.

### **Rus dilində**

1. Болданова, Е.В. "Рынок услуг связи: Учебник. Пособие" Иркутск: Изд-во БГУУЭП, 2010, 232 стр.

2. Варакин Л.Е. "Экономика, коммуникации, социальное развитие: макроэкономические закономерности развития коммуникации". Телекоммуникации, 2004, № 4, 23 стр.

3. Васильев Д.В. (2009), “Сервисные предприятия” / Д.В. Васильев, А.Ю. Улучшение исполнения Смирновского государственного регулирования. - СПб: Издво СПбГУКиТ, -

4. Дадеркина Е.Н. Регулярная модель коммуникационного анализа продукта предприятия и управления им. - Мобильные системы, 2011, № 3, 108 стр.

5. Филин С.А., Никольская Н.В. “Электронный бизнес экономики информационного общества”, «Финансы и кредит». 2016, № 16, 112 стр.

6. Шермет С.Э. (2012), Управленческий анализ в организациях связи М., ФБК ИД, ПРЕСС, 325 стр.

### **İnternet resurslari**

1. <https://agroeeconomics.az/az/article/34/isgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

2. <https://President.az/articles/53319/print>.

3. <https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr>

4. <https://aircenter.az/az/single/opinion-azerbaijan-of-the-regions-progressing-805>

5. <https://mincom.gov.az/az/view/news/1141/hadrutda-poct-agentliyi-fealiyyete-basladi>

6. <https://sputnik.az/20211206/azad-edilmis-erazilerde-mobil-baza-stansiyalarinin-sayi-aciqlandi-437010044.html>

7. <https://www.stat.gov.az/source/communication/>

8. <https://aztelekom.az/az/read/162-Shusha-Sheheri-Optic-Telecommunicasia-Xidmeleri-Ile-Temin-Edildy>

9. <https://apa.az/az/xeber/infrastructure/isgaldan-azad-edilmis-erazilerde-kommunikasiyalar-xidmetleri-qurulmasi-on-is-grafigi-648757>

10. <https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPN>

11. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>



## ƏLAVƏLƏR

Əlavə 1

**Cədvəl 4: Hava nəqliyyatının 2010-2020-ci illər üzrə fəaliyyət göstəriciləri**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	1 017	1 818	1 980	2 359	2 399	2 704	578
beynəlxalq	807	1 284	1 432	1 770	1 785	2 080	411
Yerli	210	534	548	589	614	624	167
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	1 613	3 338	3 549	5 601	5 199	4 750	984
beynəlxalq	1 497	2 986	3 185	5 198	4 783	4 332	868
Yerli	116	352	364	403	416	418	116
Yük daşınmışdır, min ton	40	129	160	173	208	183	458
beynəlxalq	38	127	158	171	206	181	457
Yerli	2	2	2	2	2	2	1
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	139	582	683	738	919	947	2 302
beynəlxalq	138	581	682	737	918	945	2 301
Yerli	1	1	1	1	1	2	1
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	3 475,0	4 511,6	4 268,8	4 265,9	4 418,3	5 174,9	5 026,2
Bir sərnişin orta daşınma məsafəsi, km	1 586,0	1 836,1	1 792,4	2 374,3	2 167,2	1 756,7	1 702,4
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat	388 870	828 058	1 053 949	1 647 341	2 066 918	2 396 355	3 035 229
yük daşınmasından	256 551	531 151	717 528	1 185 343	1 538 459	1 378 157	2 691 846
beynəlxalq	256 120	530 771	717 118	1 184 862	1 537 867	1 377 538	2 691 622
Yerli	431	381	410	481	592	619	224
sərnişin daşınmasından	132 319	296 907	336 421	461 998	528 459	1 018 198	343 383
beynəlxalq	118 573	263 812	303 503	426 717	491 466	974 231	330 334
Yerli	13 746	33 095	32 918	35 281	36 993	43 967	13 049
Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat	437 695	810 422	975 035	1 626 498	2 187 832	2 272 215	2 902 861
yük daşınmasına	185 520	448 755	601 140	992 168	1 451 140	1 273 033	2 354 497
sərnişin daşınmasına	252 175	361 667	373 895	634 330	736 692	999 182	548 364
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	5 109	12 451	12 150	12 409	12 623	12 812	12 803 <sup>(**)</sup>
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	740,7	819,4	846,8	1 038,2	1 167,6	1 160,5	1 182,8 <sup>(**)</sup>
Əsas kapitalla investisiyalar, min manat	214 077	397 157	10 226	402 197	39 410	33 678	109 685
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, min manat	229 429	399 262,0	10 104,2	397 374,0	39 410,0	33 678	135 930,0

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Cədvəl 7: Həyata keçirilən və ya həyata keçirilməsi planlaşdırılan avtomobil yollarının göstəriciləri

Yolların adı	Məsafəsi (km)	Layihənin təhvil müddəti	Gözlənilən effekt
Suqovuşan və Talış avtomobil yolu	29		Çaylı kəndindən Talış kəndinə qədər uzunluğu 8 km olan yolun, həmçinin Talış kəndindən Goranboy rayonunun Tap Qaraqoyunlu kəndini keçməklə Naftalan şəhərinə doğru 22 km uzunluğa malik yeni yolun inşası da planlaşdırılır. Sözügedən avtomobil yollarının birləşdirilməsi ilə Tərtər şəhəri ilə yanaşı alternativ olaraq Naftalan şəhərindən də bu istiqamətdə hərəkət etmək mümkün olacaq.
Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolu	101,5	2022	Yeni Füzuli-Şuşa magistral avtomobil yolu başlanğıcını M6 Hacıqabul-Bəhrəmtəpə-Mincivan-Ermənistan Respublikası ilə dövlət sərhədi magistral yolunun Füzuli rayonunun Əhmədbəyli kəndindən keçən hissəsindən götürməklə işğaldan azad edilmiş Füzuli, Xocavənd və Xocalı rayonlarının ərazisindən keçir. Avtomobil yolu Füzuli və Şuşa şəhərləri də daxil olmaqla sözügedən rayonların 20-dən artıq yaşayış məntəqəsini əhatə edəcək.
Toğanalı - Kəlbəcər avtomobil yolu	190	25 noyabr 2021	Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu avtomobil yolu başlanğıcını Göygöl rayonunun Toğanalı kəndindən götürməklə işğaldan azad edilmiş Kəlbəcər rayonunun ərazisindən keçir. Bu üzündən sözügedən rayonun bir-çox yaşayış məntəqələri ilə yanaşı rayon mərkəzinə və məşhur İstisu ərazisinə qədər rahat gediş-gəlişi təmin edəcək.

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

## Cədvəllərin siyahısı

<b>Cədvəl 1:</b> Nəqliyyat xidmətləri qiymətlərinin dinamikası (əvvəlki ilə nisbətən, faizlə).....	13
<b>Cədvəl 2:</b> Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, əvvəlki ilə nisbətən %-lə.....	14
<b>Cədvəl 3:</b> Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi, milyon ton-km.....	14
<b>Cədvəl 4:</b> Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton.....	16
<b>Cədvəl 5:</b> Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin.....	17
<b>Cədvəl 6:</b> Ölkə iqtisadiyyatında informasiya və rabitənin payı, faizlə.....	20
<b>Cədvəl 7:</b> Yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə.....	25
<b>Cədvəl 8:</b> Azərbaycanda genişlənən dəmiryolları layihələrinin xüsusiyyətləri.....	27
<b>Cədvəl 9:</b> İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə istifadəyə verilmiş hava limanlarının göstəriciləri.....	29
<b>Cədvəl 10:</b> İşğaldan azad olmuş ərazilərdə nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi üçün PEST analizi.....	30
<b>Cədvəl 11:</b> İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat sahəsinin əsas xarici və daxili amilləri.....	31
<b>Cədvəl 12:</b> Nəqliyyat sektorunun SWOT analizi.....	32
<b>Cədvəl 13:</b> İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə poçt şöbələrinin sayı, ədəd.....	36
<b>Cədvəl 14:</b> İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə telekommunikasiya xidmətlərinin həcmi, min manat.....	37
<b>Cədvəl 15:</b> İşğaldan azad olmuş ərazilərdə rabitə sektorunun təkmilləşdirilməsi üçün PEST analizi.....	38
<b>Cədvəl 16:</b> Müasir rabitə və yüksək texnologiyaların işğaldan azad olunmuş ərazilərdə tətbiqi üçün SWOT analizi.....	39

## Qrafiklərin siyahısı

<b>Qrafik 1:</b> Hava nəqliyyatında yükdaşımaların və sərnişindaşımaların həcmi.....	17
<b>Qrafik 2:</b> İnformasiya və rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlirin strukturu, 2020-ci il.....	33
<b>Qrafik 3:</b> İnformasiya və rabitə xidmətlərindən əldə olunan gəlir, milyon manat, (2010-2020).....	34

## Sxemlərin siyahısı

<b>Sxem 1:</b> 2020-ci ildə yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə.....	13
<b>Sxem 2:</b> Rabitə sektorunun quruluş sxemi.....	20
<b>Sxem 3:</b> Bərpa prosesi vasitəsilə əlaqədar müəyyən edilmiş əsas strateji məqsədlər.....	43
<b>Sxem 4:</b> Yaradılmış işçi qrupları.....	44

## Şəkillərin siyahısı

<b>Şəkil 1:</b> Rabitə qovşağı sahəsinin inkişaf etməsinin əsas ilkin şərtləri.....	49
<b>Şəkil 2:</b> Rabitə qovşağı sahəsinin inkişafı Konsepsiyasının təklif olunan modeli.....	51
<b>Şəkil 3:</b> Konsepsiyanın modulları çərçivəsində rabitə qovşağı sahəsinin əsas problemləri.....	54
<b>Əlavə 1:</b> Hava nəqliyyatının 2010-2020-ci illər üzrə fəaliyyət göstəriciləri.....	65
<b>Əlavə 2:</b> Həyata keçirilən və ya həyata keçirilməsi planlaşdırılan avtomobil yollarının göstəriciləri.....	66