

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

Əlyazması hüququnda

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SEKTORUNDA ÖZƏL SAHİBKARLIQ FƏALİYYƏTİNİN İNKİŞAF PROBLEMLƏRİ

İxtisas: 5312.01- "Sahə iqtisadiyyatı "

Elm sahəsi: 53 - İqtisad elmləri

İddiaçı: **Kamran Nurəddin oğlu Abdullayev**

Elmlər doktoru elmi dərəcəsi
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın

AVTOREFERATI

BAKI – 2025

Dissertasiya işi Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunun “Xidmət sferasının iqtisadiyyatı” şöbəsində yerinə yetirilmişdir.

Rəsmi opponetlər:

İqtisad elmlər doktoru, professor
Məhəbbət Aşır oğlu Məmmədov

İqtisad elmlər doktoru, professor
Vilayət İbrahim oğlu İsmayilov

İqtisad elmlər doktoru, professsor
Nizami Cəlal oğlu Qafarov

İqtisad elmlər doktoru, dosent
Yaşar Əzimağa oğlu Məmmədov



Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya Komissiyasının Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunun nəzdində fəaliyyət göstərən ED 110 Dissertasiya şurası

Dissertasiya şurasının sədri:

İqtisad elmləri doktoru, professor
Nazim Müzəffərli (İmanov)

Dissertasiya şurasının
elmi katibi:

İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru
Sevda Məmməd qızı Seyidova

Elmi seminarın sədri:

İqtisad elmləri doktoru, professor
Tərbiz Nəsim oğlu Əliyev

TƏDQIQAT İŞİNİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi. İnkişaf etmiş Avropa Birliyi ölkələrində beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin gücləndiyi bir şəraitdə nəqliyyat sektoru üzrə iqtisadi baxımdan səmərəliliyin qiymətləndirilməsində müxtəlif təyinatlı yüklərin, o cümlədən sərnişinlərin daşınmasında hər bir nəqliyyat növü üzrə ümumi nəqliyyat xərclərinin (əsasən, qısa çatdırılma vaxtı ərzində) minimuma endirilməsi, təhlükəsizliyin təmini və s. mühüm şərt hesab olunur.

Son illər dövlət inhisarında olan dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat sektorunda, o cümlədən tranzit nəqliyyat dahlizində (“Avropa-Qafqaz-Asiya”) daşımalar üzrə iqtisadi göstəricilərdə geriləmələr müşahidə olunmaqdadır. Məhz bu baxımdan müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində bazar münasibətləri mexanizminə uyğun olaraq sərbəst, azad rəqabət mühitinin formalaşdırılması üçün dəmir yolu, dəniz, hava nəqliyyatı sahəsində davamlı struktur islahatlarının aparılması, qeyd edilən sahədə dövlət inhisarçılığının aradan qaldırılması, dövlət nəqliyyat şirkətlərinin və nəqliyyat infrastruktur sahələrinin dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı modeli əsasında idarə olunması, daxili bazara özəl nəqliyyat şirkətlərinin sərbəst daxil olmasının son nəticədə sağlam rəqabət mühitinin yaradılmasına, sahəvi özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafına, xüsusən yerli və xarici investorların (eləcə də investisiyaların) cəlbinə və s. istiqamətlərə stimullaşdırıcı təsir edən əsas amillər ola bilər.

“Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”də və ona müvafiq formalaşan “Azərbaycan Respublikasının 2022-2026-cı illərdə sosial-iqtisadi inkişafı strategiyası”nda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə yeni tranzit nəqliyyat dahlizinin fəaliyyətinin təmin olunması əsas prioritetlərdən hesab olunmuş, “Zəngəzur” dahlizi istiqamətində nəqliyyat kommunikasiya layihələrinin inkişaf etdirilməsi, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə daşıma həcminin və tranzit gəlirlərinin artırılması istiqamətində tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur¹.

¹ Azərbaycan Respublikasının 2022-2026-cı illərdə sosial-iqtisadi inkişaf Strategiyası [Elektron resurs] / E-qanun.az. –Bakı, 22 iyul, 2022. URL: <https://e-qanun.az/framework/50013>

“Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişaf strategiyası” üzrə nəqliyyat infrastrukturunun idarə olunmasında dövlət-özəl müştərək idarəetmənin zəruri olması qeyd olunmuşdur². “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin potensialının artırılması və tranzit yük daşımalarının təşviqinə dair 2024-2026-cı illər fəaliyyət planında 6.1.2.3.1-ci bənddə özəl sektorun dəstəyi ilə nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin formalaşdırılması, özəl xarici investisiyaların cəlbinin zəruri olduğu qeyd olunmuşdur³.

Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin “Təbii inhisar subyektlərinin siyahısının təsdiq edilməsi barədə” qərarında da belə dəmir yol və hava nəqliyyat şirkətinin təbii inhisara daxil edilən fəaliyyət sahələri, xüsusən infrastrukturun idarə olunması ilə bağlı məsələlər müəyyən olunmuşdur⁴. Lakin, dövlət nəqliyyat şirkətləri inhisar üstünlüyündən istifadə edərək özəl nəqliyyat şirkətlərini daxili bazara buraxmamaqla, eyni zamanda nəqliyyat infrastruktur sahələrindən istifadəyə imkan yaratmamaqla daxili nəqliyyat xidmətləri bazarında sərbəst rəqabətin təmin olunmasına hələ də tam imkan yaratmamışdır.

2000-ci ildən başlayaraq Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Dünya Bankı, Avropa Komissiyası və s. kimi iri beynəlxalq maliyyə təsisatları postsovet məkanı ölkələrində (o cümlədən, Azərbaycanda) dövlət dəmir yolu, dəniz, hava şirkətləri üzrə nəqliyyatı üzrə struktur islahatlarının aparılmasını, dövlət nəzarətinin və inhisarçılığının bu sahədə aradan qaldırılmasını, özəlləşdirmə prosesinin mərhələli

² Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat Sektorunun inkişaf Strategiyası” // Bakı: Qanun, -2000, - 15 s.

³ Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımalarının təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün fəaliyyət planı [Elektron resurs] / Static.president.az. – Bakı, 23 noyabr, 2023. URL: https://static.president.az/upload/Files/2023/11/23/f3c8be9a0b9c0a07c03c8ac2a48b5afd_2621987.pdf

⁴ “Təbii inhisar subyektlərinin Siyahısı”nın təsdiq edilməsi” [Elektron resurs] / Nk.gov.az. AR NK-nin qərarı. –Bakı, 2 avqust 2024. URL: <https://nk.gov.az/az/senedler/qerarlar/tebii-inhisar-subyektlərinin-siyahisinin-tesdiq-ed-8241>

şəkildə başlanılmasını, özəl sahibkarlıq subyektlərinin idarəetmə prosesində dövlət bölməsi ilə birgə iştirak etməsini tövsiyə və təklif etsələr də, bəzi postsovet ölkələr üzrə bu proseslər tədricən həyata keçirilsə də bu sahədə ölkəmizdə ciddi tədbirlər hələ də həyata keçirilməmişdir⁵. Ümumiyyətlə, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına sərbəst daxilolma istiqamətində ölkə daxilində sadalanan nəqliyyat növləri üzrə azad rəqabət mühitini məhdudlaşdıran bütün tənzimləyici aspektlərin təkmilləşdirilməsi tövsiyə olunmuşdur⁶. Lakin, qeyd olunan nəqliyyat sektorları üzrə ölkəmizdə iqtisadi geriləmələrin, xərclərin gəlirləri üstələməsi, daşıma həcmnin azalması, iqtisadi zərərlərin müşahidə olunmasına baxmayaraq dövlət nəqliyyat şirkətləri öz fəaliyyətlərini dövlət subsidiyaları və investisiyaları hesabına davam etdirmişlər.

Ölkəmizdə əsasən nəqliyyat sahəsində tanınmış alimlərdən və mütəxəssislərdən S.Q.Cümsüdoğ, F.M.Hacıyev nəqliyyat sahəsində iqtisadi münasibətlərin tənzimlənməsi, avtomobil nəqliyyatı ilə bağlı həyata keçirilən nəqliyyat siyasətinin təkmilləşdirilməsi, A.M.Əsədov yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı, B.Q.Xasıyev nəqliyyat infrastrukturunun fəaliyyətinin iqtisadi artıma təsiri, E.M.Hacızadə, F.Əlizadə, E.Y.Məmmədov A.Ş.Şəkərəliyev regional nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin əlaqələndirilməsi, BTQ dəmir yol xətti üzrə regional əməkdaşlığın genişləndirilməsi, M.A.Məmmədov post-konflikt ərazilərin bərpaasında nəqliyyat sektorunun rolu, M.H.Zeynalov xidmət sektorunda, o cümlədən nəqliyyat sferasında investisiya qoyuluşlarının artırılması, T.İ.İmanov, N.Şabanlı nəqliyyat-logistika xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, Z.S.Məmmədov, Ə.Kərimov nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin tənzimlənməsi, Y.Ə.Məmmədov nəqliyyat sektorunda maliyyə münasibətlərinin təhlili, T.A.Yadigarov dəniz nəqliyyatının idarə olunması, nəqliyyat sahəsində ekonometrik modellərin yaradılması, A.Bayramov hava nəqliyyat sektoru üzrə

⁵ Ан, И. Всемирный банк заказал Каспар. // Деловой Азербайджан. - 2003, 22-29 июля. № 29, с.5.

⁶ Роль государства и частного сектора в предоставлении транспортной инфраструктуры и транспортных услуг (Операционного руководства). / - Вашингтон: Изд. ВБ: - 2014, - 35 с.

iqtisadi səmərəliliyin artırılması, iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi, A.Mehtiyev dəmir yol nəqliyyatında iqtisadi səmərəliliyin artırılması, E.Şahverənova tranzit dəhlizlərdə logistik nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, E.A.Əliyev, Z.M.Qafarov ölkəmizdə beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tətbiqi, M.Hümbətov, K.Sari türk dövlətlərində nəqliyyat-logistikasının və daşıma xidmətləri sahəsində fəaliyyətin tənzimlənməsi və s. məsələlərlə bağlı araşdırmalar aparmışlar.

Xarici ölkə alimlərindən nəqliyyat sahəsində əsasən M.Arıstan dəmir yol nəqliyyatında tranzit yük daşımalarının həcmünün artırılması, E.A.Belova dünya nəqliyyat-logistika bazarının inkişafının əsas xüsusiyyətləri, E.V.Budrina nəqliyyat sahəsində iqtisadi tənzimlənmənin həyata keçirilməsi, M.A.Boykaçev nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabətin təmin olunması, D.V.Kuzmin, V.M.Nazarenko milli rəqabətqabiliyyətinin artırılmasında nəqliyyat sektorunun təsiri, Y.İ.Şelistov Avropa Birliyi ölkələrinin nəqliyyat siyasətinin tənzimlənməsi, P.Andre nəqliyyat sektorunda daşıma xidmətlərinin səmərəli təşkili, J.Covie nəqliyyat növlərinin inkişafında maliyyə məsələlərinin rolu, O.Epner dəmir yol nəqliyyatında iqtisadi münasibətlərin dövlət tənzimlənməsi, M.T.Humphreys Avropada nəqliyyat siyasətinin təkmilləşdirilməsi, M.Civoni nəqliyyat sektorunda şirkətlər üzrə inteqrasiyanın təmin olunması, multimodal daşımaların təşkili, M.Jarocka nəqliyyat xidmətlərinin innovativ qiymətləndirmə siyasətinin müəyyənəşdirilməsi, F. Mustilli, J.Pelkmans beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına daxil olmada yaranan maneələrin aradan qaldırılması, J.Michalek nəqliyyat daşımalarının ölkələr üzrə səmərəli təşkili, N.B.Puri nəqliyyat sahəsində dövlət şirkətlərində iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi, J.P.Rodrige nəqliyyat sistemlərinin inkişafı, H.Stevens AB ölkələrində nəqliyyat siyasətinin genişləndirilməsi, C.Stuart nəqliyyat sahəsində investisiya qoyuluşlarının təkmilləşdirilməsi və s. alimlərin tədqiqatlarında öz əksini tapmışdır.

Lakin, yuxarıda göstərilən tədqiqatçı alimlərin fəaliyyətinin əhəmiyyətini azaltmadan onu da qeyd etmək vacibdir ki, ölkəmizin nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlığın inkişafına müsbət təsir edən

bir sıra amillər mövcuddur və onlardan səmərəli istifadə olunmasına ehtiyac duyulur. Belə ki, müasir dövrdə nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı problemlərinin daha dərinədən tədqiq edilməsi məsələləri vacibliyi ilə diqqət çəkir.

Nəqliyyat sahəsi digər infrastruktur sahələri ilə yanaşı sosial-iqtisadi, xarici - siyasi və digər məqsədlərə nail olunmanın mühüm vasitəsi olmaqla yanaşı, əhalinin həyat keyfiyyətinin yüksəldilməsinin də təmin edilməsində vacib rol oynayır. Nəqliyyat sahəsində hər hansı bir problemi həll etmədən ümumilikdə təsərrüfat fəaliyyətində köklü dəyişikliklərə nail olmaq mümkün deyildir. İqtisadi məkanın vahidliyi, əmtəə və xidmətlərin sərbəst yerdəyişməsi yalnız nəqliyyat sahəsinin məqsədəuyğun davamlı inkişafı nəticəsində mümkündür. Müasir iqtisadi şəraitdə nəqliyyat sahəsi insanların həyatının daha vacib tərkib hissəsi hesab olunur. Ümumilikdə götdürükdə isə nəqliyyat sahəsinə yalnız yük və sərnişin daşıyan sahə kimi deyil, eyni zamanda həyat fəaliyyəti şərtləri və iqtisadi əlaqələri formalaşdıran sahələrarası sistem kimi də baxıla bilər. Məsələn, son illər postsovet məkanı ölkələri üzrə, o cümlədən Azərbaycanda da qəbul olunmuş nəqliyyat strategiyasında nəqliyyat sahəsinin inkişafı üzrə texnoloji tərəqqi və innovasiyalı inkişaf, özəl sektorun cəlbi istiqamətlərinə daha çox diqqət ayrılır ki, bu da onun daha vacib sahə olduğunu bir daha təsdiqləyir.

Nəqliyyat sahəsinin inkişafı ilk öncə ölkə iqtisadiyyatının innovasiyalı inkişaf tələbatları səviyyəsində nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət meyarlarına əsaslanmalıdır. Bunun üçün ilk öncə milli nəqliyyat sistemi üçün innovasiyalı hesab olunan nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətli bazar modeli hazırlanıb, fəaliyyəti təmin olunmalıdır. Nəzərdə tutulan model nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət standartlarını və parametrlərini, keyfiyyətin təmin olunmasının texnoloji modelini və normativ – hüquqi bazaya olan tələbatını, bu parametrlər nəzərə alınmaqla cavabdehlik məsələsi, nəqliyyat sistemlərinin modernləşməsinin stimullaşdırma mexanizmini müəyyən etməlidir. Bu zaman özəl sahibkarların əhaliyə nəqliyyat xidmətlərinin təqdim olunması imkanlarına açıq şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti onun iqtisadi inkişafı üçün strateji əhəmiyyət kəsb etməklə, milli iqtisadiyyatın innovasiya

yönümlü fəaliyyətinə keçidini, əhalinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsini təmin etmək imkanlarına malikdir. Ölkə iqtisadiyyatının innovasiyalı yol ilə inkişafı zamanı nəqliyyat kompleksi üzrə yeni keyfiyyət tələbləri irəli sürülməklə, onun qabaqlayıcı inkişafının təmini üçün zəruri tədbirlərin həyata keçirilməsi tələb olunur. Nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün ilk öncə yeni innovasiyalı texnologiyaların, əlavə maliyyələşmə mənbələrinin cəlbi, bu sahədə dövlət-özəl birgə əməkdaşlığının genişləndirilməsi zəruridir.

Ölkənin nəqliyyat sektorunun texnoloji səviyyəsinin yüksəldilməsi, eləcə də müasir daşıma proseslərində rəqəmsal idarəetmə və İKT-nın tətbiqi zəruridir. Məhz bunlarsız nəqliyyat sisteminin rəqabətqabiliyyətini və effektiv fəaliyyətini təmin etmək mümkün deyil.

Regionlar üzrə nəqliyyat infrastrukturunun buraxılış və daşıma imkanlarının artırılması, nəqliyyat şirkətlərinin təhlükəsizlik təminatının və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi, nəqliyyat parklarının tərkibinin genişləndirilməsi, eləcə də yenilənməsi üçün dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığının nəqliyyat sahəsi üzrə tətbiqi, özəl investisiyaların cəlbi zəruridir. Bütün bunlar seçilən mövzunun aktuallığını şərtləndirmiş, tədqiqatın məqsəd və vəzifələrini aşağıdakı kimi formalaşdırmağa imkan yaratmışdır.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqatın obyektı kimi Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru çıxış edir.

Tədqiqatın predmeti isə Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin formalaşdırılması və inkişafı istiqamətində dövlət tənzimlənməsi ilə bağlı iqtisadi proseslərin nəzəri - metodoloji, və təcrübü məsələlərin tədqiqindən ibarətdir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Tədqiqatın məqsədi Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin mövcud vəziyyətini müxtəlif tədqiqat metodlarından istifadə etməklə geniş təhlil edib qiymətləndirmək, müvafiq təşkilati - iqtisadi, təşviqi və tənzimləyici xarakterli ehtiyat imkanlarını aşkara çıxarmaq, onlardan səmərəli istifadə yollarını və beynəlxalq təcrübə də nəzərə alınmaqla onun strateji inkişaf istiqamətlərini

müəyyənləşdirməkdən ibarətdir. Bu məqsədin həyata keçirilməsi üçün aşağıdakı vəzifələrin həlli nəzərdə tutulmuşdur:

- müasir nəqliyyat sektorunda rəqabətqabiliyyətinin və özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin formalaşması, eləcə də inkişafı ilə bağlı elmi və nəzəri yanaşmaların araşdırılması, ilkin nəticələrin müəyyənləşdirilməsi;

- vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinin əsas xüsusiyyətlərini araşdırılması və onların əsasında tətbiq imkanlarının təyin edilməsi;

- inkişaf etmiş ölkələrin beynəlxalq təcrübəsi əsasında nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin əsas üstünlüklərinin əsaslandırılması;

- milli nəqliyyat sektorunun mövcud iqtisadi vəziyyətini təhlil etmək, bu istiqamətdə yaranmış problemləri aşkara çıxarmaq və onların aradan qaldırılması istiqamətlərinin aşkarlanması;

- ölkədə nəqliyyat sektorunda beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla dövlət-özəl birgə əməkdaşlıq fəaliyyətinin formalaşdırılması və nəqliyyat sektoru üzrə özəl investisiya qoyuluşlarının stimullaşdırılması məsələlərinin təhlil edilməsi;

- Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat tranzit layihələrində strateji rolunun yüksəldilməsində dövlət-özəl tərəfdaşlığı üzrə birgə nəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyətin təsirinin qiymətləndirilməsi;

- beynəlxalq vahid nəqliyyat xidmətləri bazarına inteqrasiyanın təmin olunmasında özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin rolunun əsaslandırılması;

- dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatı üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı əsasında rəqəmsallaşma, müasir texnologiyaların tətbiqi, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına sərbəst daxil olmanın mümkün perspektivlərinin aşkarlanması.

Tədqiqatın metodları. Elmi işdə daha çox müqayisəli iqtisadi və riyazi statistik təhlil metodlarından istifadə olunmuşdur. Bundan başqa ekonometrik təhlil, o cümlədən “NLS və ARMA” metodlarına müraciət olunmuşdur. Eyni zamanda ekonometrik korrelyasiya, eləcə də çoxdəyişənli reqressiya təhlili, “SMA” proqnoz metodları tətbiq olunmuşdur.

Müdafiyyə çıxarılan əsas müddəalar

- Hava, dəniz, dəmir yolu nəqliyyatı sahəsi üzrə daşıma xidmətlərindən əldə olunan gəlirlə ümumi yük və sərnişin daşımaları üzrə xərclər, əsas kapitalla yönələn investisiyalar, istifadəyə verilən əsas fondların istifadəyə verilmə dəyəri arasında asılılığın ekonometrik modeli işlənmiş və müəyyənləşmişdir ki, göstərilən nəqliyyat növləri üzrə daşıma xidmətlərindən əldə olunan gəlir həmin amillərin təsiri altında formalaşır;

- Aparılmış təhlillər onu göstərmişdir ki, son illər dövlət nəzarətində olan dəmir yolu, dəniz, hava nəqliyyatında yük və sərnişin daşımalarının həcmi və dəyəri üzrə azalma, o cümlədən xərclər və gəlirlər arasında ciddi fərq, zərərlərin formalaşması tendensiyasını şərtləndirmişdir;

- Dəmir yolu nəqliyyatı üzrə yük daşımalarına çəkilən xərclər və əsas kapitalla yönəldilən investisiyalar, gəlirlər və xərclər arasında korrelyasiya əlaqəsi təhlil olunmuş və müəyyənləşmişdir ki, elastiklik əmsalına əsasən göstəricilər arasında asılılıq vardır;

- Dəniz və hava nəqliyyatında daşımalar üzrə gəlir və xərclər, xərclər və investisiyalar, daşımalar üzrə xərclər və əsas kapital üzrə investisiyalar arasında korrelyasiya əlaqəsi vardır və elastiklik əmsalına əsasən göstəricilər arasında əlaqə mövcuddur;

- Avropa-Qafqaz-Asiya (“AQA”) nəqliyyat dəhlizində ümumi yük daşınması, eləcə də dəmir yol nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalarda, xüsusən tranzit daşımalarda qeydə alınan zərərlərin aradan qaldırılması üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik nəqliyyat şirkətlərinin yaradılaraq birgə idarə olunması, özəl nəqliyyat şirkətlərinin daxili nəqliyyat xidmətləri bazarına fəal cəlb edilməsi zəruriliyini müəyyən etmişdir;

- “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə (ölkəmiz hissəsində) yük və sərnişin daşımaları, eləcə də, tranzit yük daşımaları üzrə proqnoz göstəricilərin hesablanması əsasında müəyyən edilmişdir ki, yaxın gələcəkdə “AQA” nəqliyyat dəhlizinin ölkəmiz hissəsində qeyd olunan göstəricilər üzrə azalma tendensiyası mövcud ola bilər. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında birgə idarə olunacaq nəqliyyat şirkətlərinin bu prosesə cəlb olunması dəhliz üzrə daşımaların həcmimin artırılmasına imkan vermiş olacaqdır;

- Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatı üzrə ümumi daşımalara çəkilən xərclərin yaxın illərdə proqnozuna görə artma tendensiyası, yaranan problemlərin aradan qaldırılmasında dövlət-özəl birgə və tam özəl nəqliyyat şirkətlərinin təşkili müstəsna rol oynaya bilər;

- “Şimal-Cənub” beynəlxalq tranzit layihəsi üzrə regional dövlətlərlə nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində özəl nəqliyyat şirkətlərinin iştirakı ölkəmizin tranzit potensialı imkanlarını artıracaqdır;

- “Zəngəzur” beynəlxalq tranzit nəqliyyat layihəsinin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin təsir imkanları yüksələcəkdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi. Dissertasiya işinin elmi yenilikləri aşağıdakılardan ibarətdir:

-Dövlət nəzarətində olan nəqliyyat şirkətlərində dövlət-özəl tərəfdaşlığının inkişaf etdirilməsinin, daxili bazara özəl nəqliyyat şirkətlərinin (sahibkarlıq subyektlərinin) sərbəst daxil olmasının, mərhələli şəkildə özəl sektorla birgə dövlət nəqliyyat şirkətlərində idarəetmə prosesinin təkmilləşdirilməsi mexanizmləri işlənmişdir [19,s.83-85];

- hüquqi şəxs statuslu təsis edilmiş aşağı büdcəli kiçik, orta və böyük həcmli yük və sərnişin daşınması, nəqliyyat vasitələrinin istehsalı və təmir müəssisələri də daxil olmaqla yeni rəqabətqabiliyyətli dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik nəqliyyat şirkətlərinin yaradılmasının məqsədəuyğunluğu əsaslandırılmış və onun prinsipal təşkilatı strukturu təklif edilmişdir [19,s.83-85; 22,s.5-20];

- dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında yenidən formalaşdırılan nəqliyyat şirkətlərində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin genişləndirilməsi, şirkətlərin fəaliyyətinə yerli və xarici özəl investisiyaların cəlbinin təmin olunması, daxili və beynəlxalq birləşmələrdə bu nəqliyyat şirkətlərinin səhmlərinin, istiqrazlarının (illik gəliri 5-7% olmaqla) müəyyən bir hissəsinin satışının həyata keçirilməsi təklif olunmuşdur [19,s.83-85;22,s.5-20];

- dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat sektoru üzrə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla müştərək şirkətlərin yaradılmasının, nəqliyyat

infrastrukturunun dövlət nəzarətində saxlanılmaqla özəl sektorla birgə idarə olunmasının, yerli və xarici özəl nəqliyyat şirkətlərinin daxili nəqliyyat xidmətləri bazarına sərbəst daxil olmasının, nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi üzrə dövlət və özəl nəqliyyat şirkətləri arasında azad rəqabət mühitinin formalaşması istiqamətləri işlənilmişdir [20,s.6-15;22,s.5-20];

- “AQA” beynəlxalq tranzit nəqliyyat dəhlizinin ölkəmiz hissəsində son illər daşımaların həcmi və əldə olunan gəlirlərdə azalma tendensiyasının aradan qaldırılması üçün ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə dövlət inhisarında olan şirkətlərdə dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik müştərək idarəetmənin təşkilinin və özəl investisiyaların bu proseslərə cəlbinin əhəmiyyəti və təsir imkanları göstərilmişdir [28,s.156-165];

- Azərbaycanda dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik yaradılması zəruri olan müştərək nəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyətində rəqəmsallaşma və müasir innovativ texnologiyaların tətbiqinin əsas istiqamətlərini əhatə edən prinsipial struktur işlənilmişdir [29,s.153-163];

- Azərbaycanın nəqliyyat şirkətlərinin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə və nəqliyyat xidmətləri bazarına maneəsiz daxil olmasının və orada fəaliyyətinin genişləndirilməsi prosesinin əsas istiqamətləri təyin olunmuşdur [13,s.171-183];

- Azərbaycan Respublikasının milli nəqliyyat sektorunun daxili və xarici-iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin olunması istiqamətləri müəyyənləşdirilmiş, dövlət inhisarında olan nəqliyyat şirkətlərinin dövlət-özəl tərəfdaşlığı üzrə idarə edilməsinin strategiyası işlənilmişdir [22,s.5-20];

- Nəqliyyat sektorunun yük və sərnişin daşımalarında özəl sektorun rolu nəzərə alınmaqla əsas iqtisadi göstəricilərin dəyişilməsi üzrə yaxın illəri əhatə edən proqnozu və bu istiqamətdə həyata keçirilməsi zəruri olan tədbirlərin əsas istiqamətləri verilmişdir [28,s.156-169];

- Beynəlxalq Reyting Hesabatlarında ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin və infrastruktur sahələrinin iqtisadi göstəricilərini əhatə edən reyting üzrə ölkəmizin mövqeyinin yüksəldilməsində dövlət inhisarında olan şirkətlərin əsasında idarəedilməsi təklif olunan dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin iqtisadi inkişaf imkanları göstərilmişdir [30,s.43-54];

- Dövlət nəzarətində olan dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat şirkətlərinin son illər yük və sərnişin daşımaları üzrə, o cümlədən xərclər və gəlirlər arasında zərərlərinin həcmi mln. ton (mln. sərnişin) vahidində və mln. ABŞ dolları ilə hesablanmış, dövlət-özəl tərəfdaşlığı üzrə formalaşdırılması zəruri olan dövlət şirkətlərinin idarə olunması, eyni zamanda özəl sahibkarlıq fəaliyyəti göstərən şirkətlərin bu proseslərin aradan qaldırılmasında mümkün potensialı qiymətləndirilmişdir [21,s.6-20];

- Nəqliyyat sektoru üzrə daşıma xidmətlərinin asılılıq səviyyəsinin müəyyənəndirilməsi üçün müasir nəzəri metodoloji yanaşma irəli sürülmüş, nəqliyyat xidmətləri arasında əlaqəni müəyyən edən yeni ekonometrik modellər tərtib olunmuşdur [31,s.139-142].

Tədqiqatın nəzəri və praktiki əhəmiyyəti. Aparılmış araşdırmanın nəticə və tövsiyələrindən dövlət səviyyəsində nəqliyyat sektoru üzrə dövlət-özəl tərəfdaşlığının, o cümlədən özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı üzrə yaradılması zəruri olan normativ hüquqi sənədlərin, o cümlədən dövlət proqramlarının, konsepsiyaların, strategiyaların, tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin rəqabətqabiliyyətinin artırılması üzrə yeni iqtisadi tədbirlərin həyata keçirilməsində, nəqliyyat sahəsində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin genişləndirilməsi üzrə yeni strateji yol xəritələrinin hazırlanmasında, nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında özəl nəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyət imkanlarının artırılması üzrə, beynəlxalq reyting hesablarında nəqliyyat sahəsi üzrə ölkəmizin mövqeyinin yaxşılaşdırılmasında istifadə oluna bilər. Tədqiqatın nəticələrindən ali texniki və iqtisadi məktəblərdə, kolleclərdə “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər”, “Nəqliyyatın iqtisadiyyatı”, “Nəqliyyat logistikası”, “Nəqliyyat daşımalarının təşkili”, “Nəqliyyatın menecmenti”, “Nəqliyyat statistikasısı” və s. fənlərində istifadəsi tövsiyə oluna bilər.

Aprobasiyası və tətbiqi. Dissertasiya işinin nəticələri yerli və xarici jurnallarda nəşr olunmuş 31 məqalə və tezisdə öz əksini tapmışdır. Əldə olunmuş nəticələrlə bağlı ölkəmizdə və digər xarici dövlətlərdə keçirilən konfranslarda çıxışlar edilmişdir. Onlara “The problems forming and development private entrepreneurship accordance to world practice on railway transport sector in Azerbaijan Republic” (Ukrayna, 2018), “The main directions creating

private entrepreneurship in sea transport sector of Azerbaijan Republic” (Ukrayna,2018),”Azərbaycanın mövqeyinin beynəlxalq reytinglərdə nəqliyyat xidmətləri göstəriciləri üzrə yüksəldilməsi istiqamətləri” (Azərbaycan, 2019), “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişafında özəl sahibkarlığın rolunun dəyərləndirilməsi” (Azərbaycan, 2019), “Yeni regional tranzit xəttin yaranmasında Zəngəzur dəhlizinin rolunun qiymətləndirilməsi” (Azərbaycan, 2021), “Nəqliyyat sahəsində rəqəmsallaşma prosesinin inkişaf etdirilməsinin əsas xüsusiyyətləri” (Azərbaycan, 2022), “The current condition of public-private partnership in the transport-logistics services sector of Azerbaijan Republic” (Rusiya, 2024) və s. daxildir. Eyni zamanda dissertasiya işinin nəticələri Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunda 20 sentyabr 2021-ci ildə və 13 mart 2023-cü ildə təşkil olunan elmi onlayn seminarlarda təqdim olunmuş və müzakirə edilmişdir.

Dissertasiyanın ümumi həcmi Dissertasiya işinin həcmi 547191 işarə olmaqla girişdən 27713 işarə, I fəsil 74325 işarə; II fəsil 162288 işarə; III fəsil 117041 işarə ; IV fəsil 130086 işarə, nəticədən 35738 işarə və istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından 42714 işarə ibarətdir. Dissertasiyanın cədvəllər, qrafiklər, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı istisna olmaqla həcmi 450000 işarədir.

DİSSERTASIYA İŞİNİN STRUKTURU

Giriş

I Fəsil: Müasir nəqliyyat sektorunun rəqabətqabiliyyətinin formalaşması və inkişafının elmi-metodoloji əsasları

1.1. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətqabiliyyətinin formalaşması və inkişafının elmi-metodoloji əsasları

1.2. Müasir qloballaşan dünyada vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinin əsas xüsusiyyətləri

1.3. İnkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin əsas üstünlükləri

II Fəsil: Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə mövcud vəziyyətin və bu sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması imkanlarının tədqiqi

2.1. Milli nəqliyyat sektorunda son dövrlər üzrə mövcud vəziyyətin iqtisadi təhlili

2.2. Milli nəqliyyat sektoru üzrə özəl investisiya qoyuluşlarının cəlbinin stimullaşdırılması məsələləri

2.3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin formalaşdırılması və inkişafı məsələləri.

III fəsil: Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat tranzit layihələrində strateji rolunun yüksəldilməsində nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin təsirinin qiymətləndirilməsi

3.1. Azərbaycan Respublikasının “Avropa-Qafqaz-Asiya” beynəlxalq tranzit layihəsində strateji rolunun yüksəldilməsində özəl nəqliyyat sektorunun təsiri

3.2. “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat tranzit layihəsi üzrə regional dövlətlərlə nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində Azərbaycan Respublikasının potensial imkanlarının yüksəldilməsi məsələləri

3.3. “Zəngəzur” beynəlxalq tranzit nəqliyyat layihəsinin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin rolu

IV fəsil: Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinin perspektiv istiqamətləri

4.1 Dəmir yolu nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafının əsas istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi

4.2. Dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinin əsas istiqamətləri

4.3. Hava nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi perspektivləri

4.4. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunda rəqəmsallaşmanın və müasir innovasiyaların tətbiqinin özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafında rolu

4.5. Azərbaycan Respublikasının milli nəqliyyat xidmətləri bazarının beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına inteqrasiyasının əsas istiqamətləri

Nəticə.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı

TƏDQIQATIN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiya işinin giriş hissəsində mövzunun aktuallığı və işlənilməsi səviyyəsi əsaslandırılmış, tədqiqatın məqsəd və vəzifələri, metodları müəyyənləşdirilmiş, müdafiəyə təqdim olunan əsas müddəalar izah olunmuş, tədqiqatın mühüm elmi yenilikləri, nəzəri-praktiki əhəmiyyəti və aprobeasiyası təqdim olunmuşdur.

Dissertasiya işinin **“Müasir nəqliyyat sektorunun rəqabətqabiliyyətinin formalaşması və inkişafının elmi metodoloji əsasları”** adlı I fəslə üç yarımfəsildən təşkil olunmuşdur. Birinci fəslin 1-ci yarımfəslə **“Bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətqabiliyyətinin formalaşması və inkişafının elmi-metodoloji əsasları”** adlanır. Bu yarımfəsildə əsasən nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət imkanlarının yüksəldilməsinin əsas xüsusiyyətləri, fərqli elmi yanaşmalar və s. tədqiq olunmuşdur.

Aparılmış araşdırmalar onu göstərir ki, beynəlxalq səviyyədə tanınmış iqtisadçıların tədqiqat əsərlərində rəqabət prosesinə olan elmi yanaşmaları fərqli olmuşdur. Onlar rəqabət anlayışına müxtəlif izahlar vermişlər. Məsələn, M.Porter öz əsərlərində əsasən *“rəqabətqabət üstünlükləri”* nəzəriyyəsini irəli sürmüş və elmi baxımdan əsaslandırmışdır. O, öz tədqiqatlarında *“hər bir ölkənin şirkətlərinin rəqabətqabiliyyətini rəqabət strategiyasından və rəqabət üstünlükləri kimi iqtisadi amillərdən asılı olmasını”* qeyd etmişdir⁷. Postsovet məkanının tanınmış alimlərindən hesab olunan S.M.Abalonin öz əsərində qeyd etmişdir ki, *“rəqabət iqtisadiyyatda bir neçə əsas funksiyaları həyata keçirməlidir: motivasiya, tənzimləmə, nəzarət, uyğunlaşma”*⁸. Göründüyü kimi, rəqabət münasibətlərinə iqtisadçı alimlər mühüm diqqət ayırmışlar.

⁷ Vavilova, Y.V. Beynəlxalq Ticarət / Y.Vavilova. - Bakı: İqtisad Universiteti nəşr., - 2009, - 340 s.

⁸ Абалонин, С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг / С.М.Абалонин. – Москва: Академкнига, - 2004, - 101 с.

Digər tədqiqatçı D.V.Kuzmin isə öz əsərində göstərmişdir ki, *“iqtisadi sahələr üzrə ölkənin rəqabət üstünlükləri onun işgüzar cəlbediciliyini müəyyən edən keyfiyyətdir”*⁹.

Məsələn, XX əsrin ən görkəmli iqtisadçılarından olan Amerikalı Con Koyl özünün “Nəqliyyat” adlı tədqiqat əsərində göstərmişdir ki, *“nəqliyyat müasir sivil insan üçün qarışıq dünyanın nizama salınmasında ən vacib vasitələrdən biridir. Ona iqtisadi, siyasi və hərbi nöqtəyi-nəzərdən baxdıqda mübahisəsiz o, dünyada ən mühüm sahələrdəndir. Bizim həyatımız getdikcə nə qədər mürəkkəbləşərsə, nəqliyyat xidmətlərindən asılılığa biz o qədər çox ehtiyac duyuruq”*¹⁰.

Andre P. öz elmi tədqiqatında qeyd edir ki, *“nəqliyyat sektorunda və iqtisadi inkişaf arasında əlaqənin kompleks xarakter daşdığına nəzərə almaq lazımdır. Nəqliyyat infrastrukturunu milli iqtisadiyyatın inkişafında mühüm rol oynayır”*¹¹.

I fəslin 2-ci yarım fəslə “Müasir qloballaşan dünyada vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinin əsas xüsusiyyətləri” adlanır. Bu yarım fəsilə müasir nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinin əsas üstünlükləri, onun nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinə təsiri ilə bağlı məsələlər və s. tədqiq olunmuşdur.

Aparılmış təhlillər onu göstərir ki, inkişaf etmiş ölkələrdə vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsində nəqliyyat xidmətləri sahəsində üç əsas İSO keyfiyyət standartları nəzərə alınır. Onlara bunları aid etmək mümkündür: nəqliyyat xidmətləri üzrə terminlər və onun müəyyənləşdirilməsi qaydası; sərnişin daşıma xidmətlərinin keyfiyyət göstəricilərinin toplusu; yük daşıma xidmətlərinin keyfiyyət göstəricilərinin toplusu. Qeyd olunan nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət standartlarında nəqliyyat xidmətlərinin istifadəçilərinin ilkin olaraq iqtisadi maraqları və tələbatları nəzərə alınır.

⁹Кузьмин, Д.В. Национальная конкурентоспособность, глобальная нестабильность и макроэкономическое равновесие / Д. Кузьмин. - Москва: Восток-Запад, - 2010. - 224 с.

¹⁰ Назаренко В.М. и др. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. / В.М. Назаренко. - Москва: Центр экономики и маркетинга, - 2015, - 512 с.

¹¹ Andre P. and etc. A handbook of transportation. USA, New-York, Edwar Elgar Publishing, 2011, 928 p.

Birinci fəslin 3-cü yarımfəslı “İnkıřaf etmiř ölkələrdə nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin əsas üstünlükləri” adlanır. Bu yarımfəsildə dünyanın bir sıra ölkələrində ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması və inkıřaf etdirilməsi, onun ölkə iqtisadiyyatına təsiri və s. məsələlər təhlil olunmuşdur. Avropa Birliyi ölkələri arasında nəqliyyat şirkətləri üzrə özəlləşdirmə prosesi ilkin olaraq B.Britaniyada keçən əsrin axırlarından başlamışdır. Yeni yaranan özəl dəmir yol şirkətləri öz buraxdıqları səhmləri hesabına fəaliyyətini davam etdirməkdədir.

Kanada və Amerikada dəmir yol nəqliyyat şəbəkəsi uzun illərdir özəlləşdirilərək tam özəl sektorun istifadəsinə verilmişdir. Cənubi Amerikanın Meksika, Braziliya, Argentina kimi ölkələrdə dəmir yol nəqliyyatı konsessiya əsasında özəl sektorun idarəetməsinə verilmişdir.

Müasir dünya ölkələrində hava nəqliyyat xidmətləri bazarı fərqli bazar modelləri əsasında fəaliyyət göstərir. Onlara bunlar aiddir:

Paternalist modelin tətbiq edildiyi ölkələrdə əsas dövlət hava nəqliyyat şirkətləri bazarın 2/3-nə sahib olurlar. Dövlət özü bu şirkətlərin fəaliyyətini dəstəkləyir. Dövlət büdcəsindən hava nəqliyyat parkının yeni model təyyarələrlə yenilənməsinə və infrastrukturun saxlanılmasına maliyyə yardımları edir. Özəl hava nəqliyyat şirkətləri bazarın 50%-dək olan hissəsinə nəzarət edə bilir. Onların dövlət tərəfindənn dəstəklənən hava nəqliyyat şirkətləri ilə müqayisədə yük və sərnişin daşıma həcmi aşağı olur.

Adətən bu cür bazar modeli BƏƏ, Tailand, Sinqapur və s. kimi ölkələrdə tətbiq olunur. Paternalist bazar modelində hava nəqliyyat sektorunun dövlət tənzimləmə siyasəti dövlət tərəfindən həyata keçirilir.

Sərbəst bazar modelinin tətbiq edildiyi ölkələrdə hava nəqliyyat sektorununun fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsi səviyyəsi çox aşağıdır. Bu zaman əsas məqsəd dövlət büdcəsindən bu sahəyə ayrılan xərcləri azaltmaqdır. Amerika, Yaponiya, Kanada, eləcə də Avropa Birliyinin inkıřaf etmiş dövlətlərində qeyd edilən model tətbiq olunur. Nəticədə bu ölkələrdə çoxsaylı özəl hava nəqliyyat şirkətləri fəaliyyətə başlamış, yük və sərnişin daşıma xidmətləri üzrə tariflər azalmışdır. Onların dövlət tərəfindənn dəstəklənən hava nəqliyyat

şirkətləri ilə müqayisədə yük və sərnişin daşıma həcmi və gəlirləri yüksək olur¹². Müştərək hava nəqliyyatı üzrə bazar modeli yuxarıda qeyd edilən hər iki modelin fərqli xüsusiyyətlərini özündə əhatə edir. Argentina, Rysiya, İtaliya, Braziliya kimi ölkələrin hava nəqliyyat sektorunun idarəedilməsi üzrə bu model tətbiq olunur.

Postsovet məkanı ölkələrindən Rusiya ilk dəfə keçən əsrin 90-cı illərindən başlayaraq dəniz limanlarının özəlləşdirilməsinə başlamışdır. Bu zaman dövlət 75-80% səhmlərin açıq satışını hərrac vasitəsilə həyata keçirmişdir. Dəniz gəmiçilik şirkətlərində və təmir müəssisələrində özəl sektorun payını 49% etmişdir. Gürcüstanda da son illər dəniz nəqliyyatı və onun infrastruktur sahələri üzrə ciddi iqtisadi islahatlar həyata keçirilmişdir. Gürcüstan dövlətinin Batumi şəhərində yerləşən dəniz limanı 49 il nəzərə alınmaqla özəl xarici şirkətin nəzarətinə verilmişdir. Bundan başqa Poti limanının 49% səhmləri başqa xarici ölkə şirkəti tərəfindən alınmışdır. Bu xarici şirkətin BƏƏ dövlətinə aid olmasını da qeyd etmək lazımdır. Polşada isə bir neçə dəniz limanlarının səhmləri dövrüyyəyə buraxılmışdır. Dəniz limanlarının özəlləşdirilməsinin ilk öncə dəniz limanlarının əməkdaşlarının malik olduqları səhmləri ilə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Növbəti mərhələlərdə isə bu sahəyə daxil olan istehsal müəssisələrinin özəlləşdirilməsi və xarici şirkətlərin iştirakı nəzərdə tutulmuşdur¹³.

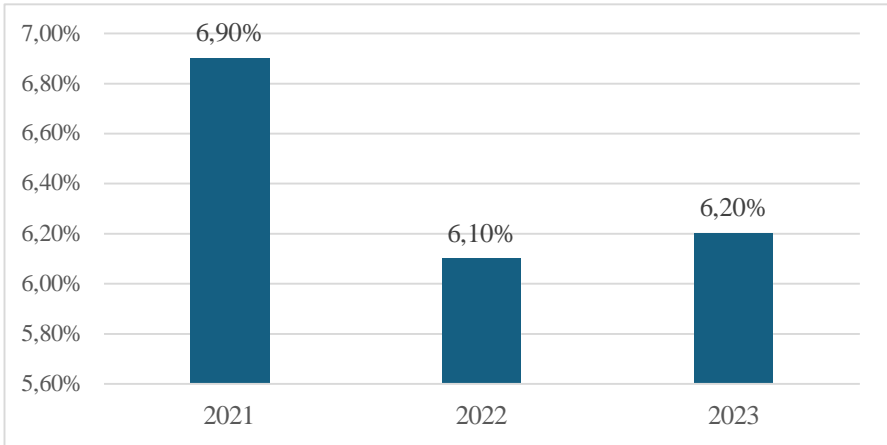
Dissertasiya işinin **“Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə mövcud vəziyyətin və bu sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması imkanlarının tədqiqi”** adlı II fəsil üç yarımfəsildən ibarətdir.

İkinci fəslin birinci yarımfəsli “Milli nəqliyyat sektorunda son dövrlər üzrə mövcud vəziyyətin iqtisadi təhlili” adlanır. Bu yarımfəsildə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində son dövrlər müşahidə

¹² Bayramov, A. Hava nəqliyyatı sektorunda mövcud vəziyyət və səmərəliliyin artırılması yolları. [Electronic resource]/Edf.az.–Bakı,-2022,URL: http://edf.az/uploads/documents/Abil_BayramovAZALda_s%C9%99m%C9%99r%C9%99lilik_m%C9%99s%C9%99l%C9%99l%C9%99ri-Hesabat.pdf

¹³Мировой опыт приватизации портов (Центр транспортных стратегий) [Электронный-ресурс]/Cfts.org.ua.-Киев,-2011.URL: <https://cfts.org.ua/articles/39772>

olunan mövcud iqtisadi vəziyyət təhlil olunmuş, mövcud problemlər, onların aradan qaldırılması məsələləri və s. təhlil olunmuşdur. Azərbaycan Respublikasının son illər ÜDM-in strukturunda nəqliyyat və anbar təsərrüfatının payı 2021-ci ildə 6,9% olmuşdursa, 2022-ci ildə bu göstərici azalaraq 6,1% 2023-cü ildə isə 6,2% təşkil etmişdir (Qrafik 1).



Qrafik 1. Azərbaycan Respublikasının son illər ÜDM-nin strukturunda nəqliyyat və anbar təsərrüfatının payı (faizlə)

Mənbə: AR DSK-nin Azərbaycan Rəqəmlərdə - 2024 [Elektron resurs]/stat.gov.az.–Bakı,2024.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/azfigure_s_2024.pdf illik statistik hesabatı əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.99-100].

Bütün bunların da əsas səbəbi ölkəmizin nəqliyyat sektorunda, o cümlədən tranzit dəhlizlərdə dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyatı üzrə son illər yük və sərnişin daşımalarında nəqliyyat xidmətləri üzrə əldə olunan gəlirin həcmnin azalması ilə bağlı olmuşdur. Aparılmış təhlillər onu göstərir ki, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda 1990-cı ildə 565,6 mln. ton yük daşınmışdırsa, 2023-cü ildə bu göstərici 2 dəfəyə qədər azalaraq 229,2 mln. ton olmuşdur (Cədvəl 1). Ölkəmizin Logistika və ticarətin inkişafına dair SYX-də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən (Şimal-Cənub, Şərq-Qərb, Orta Dəhliz və s.) ölkəmizin

istifadə etməklə əlavə yük daşıma potensialı nəqliyyat sektoru üzrə 230 mln. ton olması qeyd olunmuşdur¹⁴.

Cədvəl 1.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun yaxın dövrlərdə daşıma xidmətləri üzrə mümkün potensialının proqnoz qiymətləndirilməsi

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yük daşınması (Real statistik göstəricilər)	1990-cı il	565,6 mln. ton
	2023-cü il	229,2 mln. ton
Logistika və ticarətin inkişafına dair SYX-də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində (“Şimal-Cənub”, “Şərq-Qərb”, Orta Dəhliz və s. istiqamətlərdə) istifadə etməklə ölkəmizin özəl sektor cəlb edilməklə əlavə yük daşıma potensialı (avtomobil, dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyatı üzrə)	Mümkün imkanlar Minimum - 230 mln. ton (əlavə potensial) Maksimum – 336,4 mln. ton (1990-cı il səviyyəsinə çatmaq üçün real potensial)	
Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun ümumi yük daşıma potensialı, mln. ton	Cəmi=229,2 mln.ton (real 2023-cü il) + minimum 230 mln. ton.(əlavə potensial)= 459,2 mln. ton Cəmi (max)=229,2 mln. ton (real 2023-cü il) + maksimum 336,4 mln.ton (əlavə potensial)=565,6 mln. ton	
Azərbaycanda özəl sektorun cəlbi nəticəsində nəqliyyat sektorunda ümumi yük daşıma potensialının bazar dəyəri, mlrd. ABŞ dolları	1 ton yükün minimum orta bazar dəyəri 50 ABŞ dolları 230 mln. ton.(əlavə potensial) x 50 ABŞ dolları= 11,5 mlrd. ABŞ dolları 336,4 mln. ton x 50 ABŞ dolları =16,8 mlrd. ABŞ dolları	
Azərbaycanın ÜDM-də proqnozlaşdırılan özəl nəqliyyat sektorunun daşımalar üzrə mümkün payı	2023-cü ildə ÜDM 72,3 mlrd. ABŞ dolları 11,5 mlrd. ABŞ dolları= ÜDM-də payı 15,9%	

¹⁴ Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi [Elektron resurs] / E-qanun.az. –Bakı, 6 dekabr, 2016. URL: <https://e-qanun.az/framework/57128>

	16,8 mlrd. ABŞ dolları =ÜDM-də payı 23,2%
Logistika və ticarətin inkişafına dair SYX-də hava nəqliyyatında özəl sektorun yaradılması halında	Azərbaycan Respublikasının ÜDM həcmi 15 mln. manata kimi artırılabilir. Əldə edilən xalis gəlirin həcmi 5% artırılabilir.
“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin illik mümkün yük daşıma potensialı.	Xəzər dənizi üzrə 9,3 mln. ton Xəzər dənizindən kənar 2,4 mln. ton

Mənbə: Logistika və ticarətin inkişafına dair SYX-nin [14,s.2-5] və “Azərbaycanda nəqliyyat (1995-2024)” statistik məlumatları, ASCO korporativ kataloq əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [15,s.1-17].

Aparılmış hesablamalar onu göstərir ki, 1990-cı ildə mövcud yük daşıma səviyyəsinə çatmaq üçün mümkün maksimum potensial 336,4 mln. ton təşkil edir. Azərbaycanın nəqliyyat sektoru üzrə tranzit daşımları da daxil olmaqla ümumi yük daşıma potensialı 459,2 mln. ton – 565,6 mln. ton təşkil edə bilər. 1 ton yükün orta bazar dəyərini 50 ABŞ dolları götürsək cəlb ediləcək yükün miqdarının 11,5 mlrd. və 16,8 mlrd. ABŞ dolları olmasını görə bilərik. Azərbaycan Respublikasının 2023-cü ilin ÜDM-nin 72,3 mlrd. ABŞ dolları olmasını götürsək proqnozlaşdırılan özəl nəqliyyat sektorunun daşıma xidmətləri üzrə mümkün payının 15,9%-23,2% olmasını görə bilərik. SYX-də eyni zamanda eyni zamanda hava nəqliyyatında özəl sektorun yaradılması nəticəsində ÜDM həcmi 15 mln. manata kimi artırılmasının mümkün olması proqnozlaşdırılır. “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin illik mümkün yükdaşıma potensialı Xəzər dənizi üzrə 9,3 mln. ton, Xəzər dənizindən kənar 2,4 mln. ton təşkil edir.¹⁵ Bu da çox aşağı göstəricidir. Məhz buna görə də dövlət-özəl sektorunun cəlb edilən daşımalara olan tələbatı ödəmək üçün zəruridir. Aparılmış təhlil onu göstərir ki, nəqliyyat sektorunda yalnız dövlət nəqliyyat şirkətlərinin dəstəyi ilə perspektiv dövr ərzində yük daşınması potensialından tam istifadə etmək mümkün deyildir. Bynəzər üçün mütləq dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinə əsaslanan nəqliyyat

¹⁵ ASCO korporativ kataloq [Elektron resurs] / Asco.az. –Bakı, 2023. URL: https://www.asco.az/uploads_files/2024/05/07/542341715084866.pdf

şirlətlərinin, eyni zamanda özəl nəqliyyat şirkətlərinin olması vacibdir.

Elmi işin II fəslinin “Milli nəqliyyat sektoru üzrə özəl investisiya qoyuluşlarının cəlbinin stimullaşdırılması məsələləri” adlı ikinci yarım fəslində milli nəqliyyat sektoru üzrə investisiya qoyuluşlarının son illər mövcud vəziyyəti təhlil olunmuş, özəl investisiya qoyuluşları ilə bağlı məsələlər və s. araşdırılmışdır.

Son illər Azərbaycan Respublikasında ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinə yönəldilmiş investisiyaların həcmində də azalma prosesləri müşahidə olunmaqdadır. Məsələn, 2019-cu ildə dəmir yol nəqliyyatına 1.2 mln. manat investisiya qoyulmuşdursa, 2023-cü ildə bu göstərici 0.1 mln. manat azalaraq 0.1 mln. manat, dəniz nəqliyyatı üzrə 48.8 mln. manat azalaraq 49.6 mln. manat, hava nəqliyyatı üzrə isə 971 mln. manat artaraq 1004,7 mln. manat təşkil etmişdir. Aparılmış təhlil onu göstərir ki, son illər investisiya qoyuluşlarında azalma prosesləri daha da intevsivləşmişdir (Cədvəl 2).

Cədvəl 2.

Azərbaycan Respublikasında ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinə yönəldilmiş investisiyaların azalma fərqi (mln. manatla)

Nəqliyyat növləri üzrə	2019	2023	Azalma fərqi
Dəmir yol nəqliyyatı, mln. man	1.2	0.1	1.1
Digər quru yol nəqliyyatı, mln. manat	235.8	73.6	162.2
Dəniz nəqliyyatı, mln. manat	98.4	49.6	48.8
Hava nəqliyyatı, mln. manat	33.7	1004.7	971 (+ artım)

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2024)” [Elektron resurs]/ Stat.gov.az., Bakı, 2024. URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.pdf illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.23].

Son illər Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı üzrə yük daşımalardan əldə olunan gəlirin həcmində də ciddi artım qeydə alınmışdır. Məsələn, 2017-ci ildə 620.5 mln. manat gəlir əldə olunmuşdursa, 2019-cu ildə bu göstərici artaraq 994.2 mln. manata çatmışdır. 2021-ci ildə COVID-19 pandemiyasının təsirləri nəticəsində ölkəmizdə 2019-cu illə müqayisədə 2021-ci ilə yük daşımalardan əldə olunan gəlirin həcmi azalaraq 642.3 mln. manata çatmışdır (Cədvəl 3). 2022-ci illə müqayisədə 2023-cü ildə avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımalardan əldə olunan gəlirin həcmi yenidən artaraq 842.7 mln. manat olmuşdur. 2022-ci illə müqayisədə 2023-cü ildə avtomobil nəqliyyatı üzrə əldə olunmuş gəlirin həcmi artaraq 1102 mln. manata çatmışdır. Avtobus nəqliyyatında sərnişin daşımaları üzrə gəlir 870,6 mln. manata, taksi daşımaları üzrə isə 231,5 mln. manata çatmışdır.

Cədvəl 3.

Avtomobil nəqliyyatında son illər yük və sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir (mln. manat)

İllər	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Yük daşınması	620.2	635.1	994.2	639.5	642.3	787	842.7
Sərnişin daşınması	653.6	761.7	850.1	542.3	632.2	905.5	1102,1

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2024)” [Elektron resurs] / Stat.gov.az.–Bakı,2024.URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.pdf illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.17-18].

Ümumiyyətlə, aparılmış təhlil onu göstərir ki, avtomobil nəqliyyatında həyata keçirilən özəlləşdirmə prosesinin müsbət təsirlərini, eyni zamanda özəl nəqliyyat şirkətlərinin azad rəqabət fəaliyyətini nəzərə alaraq dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyatında da mövcud təcrübə əsasında yeni iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi zəruridir. Bundan başqa son illər beynəlxalq tranzit daşımalarda özəl avtomobil nəqliyyatı şirkətlərinin artmasını nəzərə almaq lazımdır.

Tədqiqatın II fəslinin “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin formalaşdırılması və inkişafı məsələləri” adlı üçüncü yarımfəslində Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla özəl sahibkarlığın yaradılması və inkişafı məsələləri araşdırılmışdır.

Aparılmış təhlil olun göstərir ki, dəmir yol nəqliyyatı üzrə ümumi daşımalarda (sərnişin və yük daşımaları üzrə daxil olmaqla) zərərlərin həcmi 2019-cu ildə 40,9 mln. manat, 2021-ci ildə 79,3 mln. manat, 2023-cü ildə isə 61,6 mln. manat olmuşdur (Cədvəl 4). Bütün bunlar dəmir yol nəqliyyat sektorunun fəaliyyətində ciddi gerilmələrin olduğunu təsdiq edir.

Cədvəl 4.

Dəmir yol nəqliyyatı üzrə ümumi daşımalardan (yük və sərnişin daşımaları daxil olmaqla) əldə oluna gəlir və daşımalara çəkilən xərclər arasında zərər fərqi (mln. manat)

Göstəricilər	2019	2020	2021	2022	2023
Daşım. üzrə gəlir, mln. manat	299,7	274,8	284,7	398,9	439,5
Daşımalar üzrə xərclər, mln. manat	340,6	399	364	397,9	501,1
Zərər fərqi, mln. manat	40,9	124,2	79,3	+artım 1 mln.ton (zərər yox)	61,6

Mənbə: Azərbaycanda nəqliyyat (2024) [Elektron resurs]/Stat.gov.az.–Bakı,2024.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.pdf illik statistik hesabat əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.27].

Son illər Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımaları sahəsində xərclər və gəlirlər arasında ciddi fərqlər müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2013-cü ildə dəniz nəqliyyatı üzrə xərclərin miqdarı 105351 min manat, gəlirlərin həcmi 96642 min

manat olmuşdur. Xərclər və gəlirlər arasında fərq 8709 min manat olmuşdur. 2014-cü ildə xərclər və gəlirlər arasında fərq 15324.8 min manat, 2016-cı ildə 11305 min manat, 2018-ci ildə 2462.4 min manat olmuşdur (Cədvəl 5).

Cədvəl 5.

Ölkəmizdə son illər dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımaları üzrə xərclər və gəlirlər arasında fərqlər (zərərlər), min manatla

İllər	Xərclər	Gəlirlər	Fərqlər (Zərərlər)
2013	105351 min manat	96642 min manat	8709 min manat
2014	116654.0 min manat	101329.2 min manat	15324.8 min manat
2016	170702.8 min manat	159397.8 min manat	11305 min manat
2018	171413.9 min manat	168951.5 min manat	2462.4 min manat

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2006-2022)” [Elektron resurs]/ Stat.gov.az.-Bakı,2024.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Son illər dəniz nəqliyyatı üzrə sərnişin daşımalarında xərclər və gəlirlər arasında fərqlər müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2000-ci ildə dəniz nəqliyyatı üzrə sərnişin daşımaları sahəsində xərclər 5990 min manat, gəlirlər isə 424 min manat olmuşdur. Xərclər və gəlirlər arasında fərq 5566 min manat təşkil etmişdir. 2010-cu ildə xərclər və gəlirlər arasında fərq 675.8 min manat, 2020-ci ildə 1924.8 min manat, 2021-ci ildə 204.5 min manat olmuşdur (Cədvəl 6). Təhlil göstərir ki, yaxın perspektivdə dəniz nəqliyyatı üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması və genişləndirilməsi bu sahənin daha da

rəqabətqabiliyyətli olmasını və daşımalarda müsbət dinamikani təmin edə bilər.

Cədvəl 6.

Son illər ölkəmizdə dəniz nəqliyyatı üzrə sərnişin daşımaları sahəsində xərclər və gəlirlər arasında fərqlərin (zərərlərin) həcmi (min manatla)

İllər	Xərclər	Gəlirlər	Zərər
2000	5990 min manat	424 min manat	5566 min manat
2005	15045 min manat	684 min manat	14361 min manat
2010	1842.3 min manat	1166.5 min manat	675.8 min manat
2015	2898 min manat	812.3 min manat	2085.7 min manat
2018	3262.8 min manat	1615.1 min manat	1647.7 min manat
2019	3168.6 min manat	2284.4 min manat	884.2 min manat
2020	3053.0 min manat	1128.2 min manat	1924.8 min manat
2021	3200.4 min manat	2995.9 min manat	204.5 min manat

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2006-2024)” [Elektron resurs] / Stat.gov.az.–Bakı,2024.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/ illik statistik hesabatları əsasında müəllif tərəfindən hesablanaraq tərtib olunmuşdur.

Son illər hava nəqliyyatı üzrə ümumi daşımalar sahəsində gəlirlər və xərclər arasında da fərqlər müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2000-ci ildə hava nəqliyyatında daşımalar üzrə gəlirlərin həcmi 63655 min manat, daşımalar üzrə xərclər isə 70729 min manat olmuşdur ki, zərərlər üzrə fərq 7074 min manat olmuşdur. 2010-cu ildə daşımalar üzrə xərclər və gəlirlər arasında fərq 48825 min manat, 2018-ci ildə isə 120914 min manat olmuşdur (Cədvəl 7).

Cədvəl 7.**Hava nəqliyyatında ümumi daşımalar üzrə xərclər və gəlirlər arasında zərər fərqləri (min manatla)**

İllər	Daşımalar üzrə xərclər, min manatla	Daşımalar üzrə gəlirlər, min manatla	Zərər fərqləri, min manat
2000	70729 min manat	63655 min manat	7074 min manat
2005	210474 min manat	179527 min manat	30947 min manat
2009	393650 min manat	331503 min manat	62147 min manat
2010	437695 min manat	388870 min manat	48825 min manat
2018	2187832 min manat	2066918 min manat	120914 min manat

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2006-2019)” [Elektron resurs] /Stat.gov.az.–Bakı,2024.URL: [https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.](https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/illik_statistik_hesabatlar_əsasında_müəllif_tərəfindən_tərtib_olunmuşdur)

Son illər hava nəqliyyatı üzrə sərniin daşımaları sahəsində xərclər və gəlirlər arasında fərq, zərərlər artmaqdadır (Cədvəl 8). Məsələn, 2000-ci ildə hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarına çəkilən xərclər 40370 min manat, gəlirlər isə 32925 min manat olmuşdur. Xərclər gəlirləri 7445 min manat üstələmişdir. 2005-ci ildə hava nəqliyyatı üzrə xərclər gəlirlərdən 26670 min manat, 2010-cu ildə 1119856 min manat, 2018-ci ildə 208233 min manat, 2020-ci ildə 204981 min manat çox olmuşdur. 2022-ci ildə hava nəqliyyatı üzrə sərnişin daşımalarında xərclər gəlirlərdən 119,7 mln. manat çox olmuşdur

Cədvəl 8.**Hava nəqliyyatı üzrə sərnişin daşımaları üzrə xərclər və gəlirlər arasında fərqlər, min manatla**

İllər	Xərclər, min manatla	Gəlirlər, min manatla	Zərər üzrə fərq, min manatla
2000	40370 min man.	32925 min man.	7445 min man.
2005	123350 min man.	96680 min man.	26670 min man.
2010	252175 min man.	132319 min man.	119856 man man.
2015	361667 min man.	296907 min man.	64760 min man.
2017	634330 min man.	461998 min man.	172332 min man.
2018	736692 min man.	528459 min man.	208233 min man.
2020	548364 min man.	343383 min man.	204981 min man.
2022	1381628 min ton	1261872 min manat	119756 min manat

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2006-2023)”

[Elektron-resurs]/Stat.gov.az.–Bakı,2024.URL:

[https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.](https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/illik_statistik_hesabatlar_etasinda_muellif_tarafindan_tartib_olunmusdur)

Dissertasiya işinin “Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat tranzit layihələrində strateji rolunun yüksəldilməsində nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin təsirinin qiymətləndirilməsi” adlı III fəsil 3 yarım-fəsildən ibarətdir.

Tədqiqat işinin üçüncü fəslinin “Azərbaycan Respublikasının “Avropa-Qafqaz-Asiya (AQA)” beynəlxalq tranzit layihəsində strateji rolunun yüksəldilməsində özəl nəqliyyat sektorunun rolu” adlı birinci yarım-fəslində ölkəmizin qeyd edilən beynəlxalq nəqliyyat tranzit dəhlizində daşımalar sahəsində mövcud iqtisadi vəziyyəti və mövcud problemlərin aradan qaldırılması ilə bağlı məsələlər təhlil olunmuşdur.

Cədvəl 9.**“AQA” nəqliyyat dəhlizində nəqliyyat sektorunun fəaliyyəti
(yük daşınması, mln. ton., ölkəmiz hissəsində)**

İllər üzrə	2012	2013	2014	2015	2016	2019	2020	2021	2022	2023
Ümumi yük daşın. mln. ton	56,8	59	58,1	52,2	50	52,7	38,4	39,6	51,4	9,3
Dəmir yolu nəql. üzrə	21,3	21,3	19,8	15,5	13,8	13,3	12,8	13,4	16,8	-
Dəniz nəql. üzrə	10,3	10,2	9,3	6	4,9	4,8	5	4,5	6,6	-
Tranzit yük daşınm. üzrə, mln ton	15,7	14,7	12,7	9,4	7,9	8	8,3	8,8	13,6	6,4
Dəmir yolu üzrə	7,3	6,6	4,5	3,9	3,7	3,79	4,1	4,5	7,4	-
Dəniz nəql. üzrə	8,3	8,1	8,2	5,5	4,2	4,28	4,25	4,24	6,1	-

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2012-2024)” [Elektron resurs] / stat.gov.az.–Bakı,2024.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.pdf illik statistik hesabatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

2012-2013-cü illərlər müqayisədə 2022-ci ildə “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımaların həcmi azalaraq 13.6 mln. ton olmuşdur. 2023-cü ildə ümumi yük daşımaların həcmi əvvəlki illərlə müqayisədə azalaraq 9,3 mln ton, tranzit yük daşımaların həcmi isə azalaraq 6,4 mln ton olmuşdur (Cədvəl 9).

Cədvəl 10.

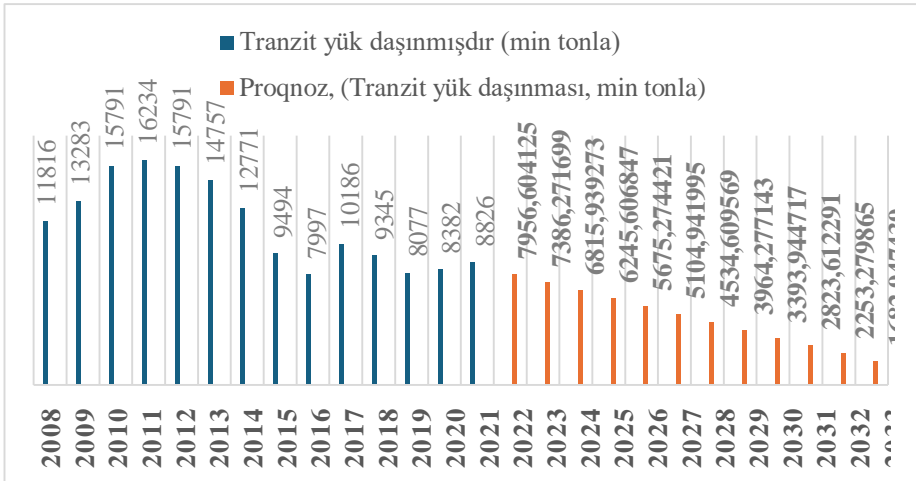
“AQA” nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti sərnəşin daşınması üzrə (ölkəmiz hissəsində)

İllər üzrə	2012	2013	2014	2015	2016	2019	2020	2021	2022
Sərn. daşınm. (mln sərn.)	260	285	307	331	338	360	158	75,7	111,8
Dəmir yolu nəql. üzrə (mln sərn.)	2,1	1,8	1,89	1,6	1,8	3,5	1	-	-
Dəniz nəql. üzrə, min sərn.	17	14	15	9	20	22	20	18	22

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2023)” [Elektron resurs]/ stat.gov.az.–Bakı,2023.URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/statistik_hesabat_etasında_müəllif_tərəfindən_tərtib_olunmuşdur [s.26].

Son illər “AQA” nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın sərnəşin daşınma sahəsində ciddi dəyişikliklər qeydə alınmışdır. Məsələn, 2016-cı illə müqayisədə 2020-ci ildə sərnəşin daşımalarının həcmi 2 dəfəyə kimi azalaraq 158411 min sərnəşinə çatmışdır. Tranzit nəqliyyat dəhlizi boyunca dəmir yolu nəqliyyatı üzrə sərnəşin daşımalarının həcmi 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə 2 dəfə azalaraq 1047 min sərnəşin olmuşdur. Dəniz nəqliyyatı üzrə də 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə sərnəşin daşımalarının həcmi 2 min nəfər azalaraq 20 min sərnəşin olmuşdur (Cədvəl 10). 2021-ci illə müqayisədə 2022-ci ildə dəniz nəqliyyatı üzrə daşımaların həcmi artaraq 22 min sərnəşinə çatmışdır. “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə dəmir yol və dəniz nəqliyyatının fəaliyyətinin yük və sərnəşin daşımaları üzrə təhlili onu göstərir ki, daşımaların həcmnin artırılması

üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik yeni şirkətlərin və özəl nəqliyyat şirkətlərinin cəlbı zərurıdır.



Qrafik 2. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (ölkəmiz hissəsində) tranzit yük daşınması üzrə proqnoz göstəriciləri, (2022-2033), min tonla

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2023) [Elektron resurs]/ stat.gov.az.–Bakı,2023.URL:

https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/ əsasında qrafik müəllif tərəfindən MS LTSC Excell proqram paketində hesablanmışdır [s.26].

Aparılmış proqnoz təhlillər onu göstərir ki, 2030-cu ildə tranzit yük daşımalarının həcmi azalaraq 3393.9 min ton, 2033-cü ildə isə 1682.9 min ton olacaqdır (Qrafik 2). Ümumiyyətlə, yaxın dövrlər ərzində Azərbaycan Respublikasının Avropa Birliyi və Orta Asiya ölkələri ilə nəqliyyat-ticarət əlaqələrinin gücləndirilməsi məqsədəuyğun hesab olunur. Bu istiqamətdə davamlı olaraq tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir.

Tədqiqat işinin III fəslinin ikinci yarım fəslı “Şımal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat tranzit layihəsi üzrə regional dövlətlərlə nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində Azərbaycan Respublikasının potensial imkanlarının yüksəldilməsi məsələləri”

adlanır. Bu yarım fəsildə qeyd edilən nəqliyyat dəhlizində daşımalar sahəsində mövcud iqtisadi vəziyyət təhlil olunmuş, ölkəmizin potensial imkanları və s. araşdırılmışdır.

2023-cü il üzrə “Şimal-Cənub” beynəlxalq dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşımaların həcmi 9,2 mln. ton, tranzit daşımların həcmi isə 1,8 mln. ton olmuşdur (Cədvəl 11). “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Rusiya, İran və Hindistan kimi təsisçi ölkələr arasında ticarət əlaqələrinin geniş potensiala malik olması, eyni zamanda Azərbaycan Respublikasının da dəhlizin iştirakçısı kimi əlverişli tranzit imkanlarından hərtərəfli istifadə etməsini zəruri edir.

Cədvəl 11.

2023-cü ildə “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi üzrə yük daşınması, min ton

2023-cü il üzrə	Daşınmış yüklərin həcmi, min ton
	9271,1 min ton
	Tranzit yük daşınmışdır, min ton
	1829,7 min ton
	Yük dövriyyəsi, mln t.km
2494,7 mln. t.km	

Mənbə: “Azərbaycanda nəqliyyat (2024)” [Elektron resurs] / stat.gov.az.–Bakı,2024.

URL:https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.pdf statistik hesabat əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.26].

Tədqiqat işinin III fəslinin üçüncü yarım fəsli “Zəngəzur” beynəlxalq tranzit nəqliyyat layihəsinin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin rolu” adlanır. Bu yarım fəsildə “Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı, bu sahənin mümkün perspektivləri ilə bağlı məsələlər tədqiq olunmuşdur.

NMR ilə Azərbaycanın Zəngilan rayonu arasında 40 km məsafə vardır. Nəzərdə tutulan “Zəngəzur” dəhlizi qeyd edilən əraziləri birləşdirir. Azərbaycan-Naxçıvan (Zəngəzur) dəhlizi açıldıqdan sonra ölkəmiz BTQ dəmir yolu xətti ilə yanaşı yeni dəhlizdən də istifadə

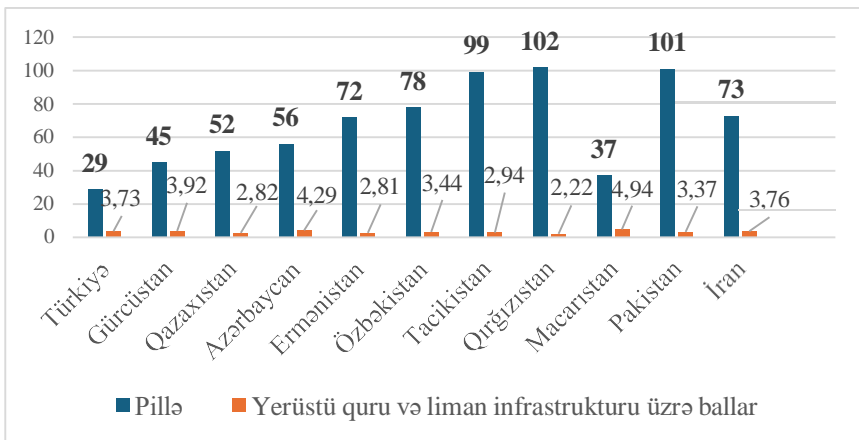
edəcəkdir. Nəticədə Naxçıvan-Azərbaycan-Türkiyə arasında tranzit daşımaların həcmi bir neçə dəfə artacaqdır.

Azərbaycan dövlət nəqliyyat şirkətlərinin əsasında dövlət-özəl tərəfdaşlığına əsaslanan nəqliyyat şirkətlərinin yaradılması, özəl nəqliyyat şirkətlərinin bu dəhlizdə fəaliyyəti “Zəngəzur” dəhlizinin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

“Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində, bu dəhliz boyunca daşıma xidmətlərinin həyata keçirilməsində dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik yaradılması zəruri olan dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat şirkətlərinin, eləcə də bu sahədə tam özəl nəqliyyat şirkətlərinin də cəlbi vacibdir. Eyni zamanda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik hava limanlarının, avtomobil, dəmir yol, infrastrukturunun idarə olunması, yaxud tam özəl nəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyətinin təmin olunması zəruridir. Bütün bunlar “Zəngəzur” nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində, bu dəhliz boyunca yeni nəqliyyat infrastruktur sahələrinin yaradılmasında dövlət büdcəsindən ayrılan investisiyalar ilə yanaşı, özəl investisiyaların da cəlb olunmasına imkan verəcəkdir. Bu zaman daşıma xidmətləri həyata keçirən nəqliyyat şirkətlərinin sayı artar, daşıma proseslərinin dəyəri azala bilər. Məhz bu istiqamətdə atılan addımlar “Zəngəzur” nəqliyyat dəhlizinin rəqabət imkanlarını yüksəldə bilər. “Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı işğaldan azad olunmuş ərazilərdə istehsal və xidmət sahələri üzrə mikro, kiçik, orta və böyük sahibkarlıq fəaliyyətinin genişlənməsinə də müsbət təsir edə bilər.

Dissertasiya işinin **“Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunda özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinin perspektiv istiqamətləri”** adlı IV fəsil 5 yarım-fəsildən təşkil olunmuşdur.

Tədqiqat işinin IV fəslinin birinci yarım-fəslə “Dəmir yolu nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafının əsas istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi” adlanır. Bu yarım-fəsildə ölkəmizin dəmir yol sahəsi ilə bağlı beynəlxalq reyting göstəriciləri təhlil olunmuş, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı üzrə əsas istiqamətlər və s. araşdırılmışdır.



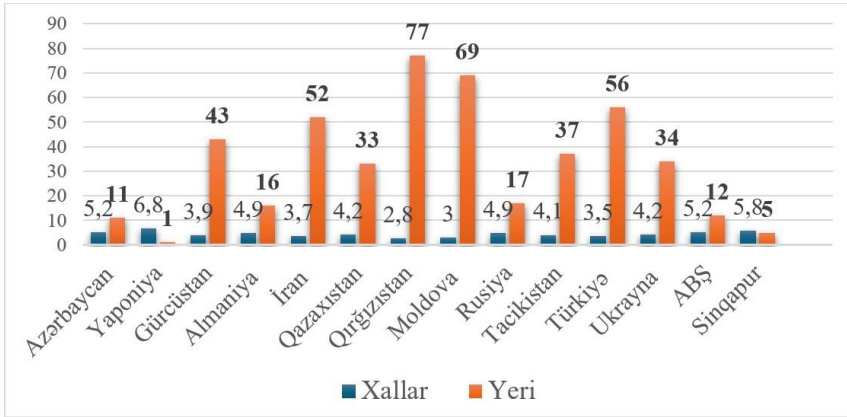
Qrafik 3. Azərbaycanın və bəzi regional dövlətlərin səyahət və turizmin inkişafı indeksi üzrə və onun strukturuna daxil yerüstü quru və iman infrastrukturunu görə mövqe pillələri və balları (119 ölkə arasında)

Mənbə: Travel and Tourism Development Index 2024 (WEF) [Elektron-resurs]/weforum.org–Geneva,2024.URL:

https://www3.weforum.org/docs/WEF_Travel_and_Tourism_Development_Index_2024.pdf əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.34-37].

Aparılmış təhlil onu göstərir ki, Azərbaycan müvafiq beynəlxalq reyting hesabatında yerüstü quru və liman infrastruktur göstəricilərinə görə 4,29 balla 56-cı pillədə olmuşdur. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz regionda Ermənistan (72), Özbəkistan (78), Tacikistan (99), Qırğızıstan (102) kimi ölkələrdən qabaqda olmuşdur (Cədvəl 3).

2019-cu il üzrə Beynəlxalq Rəqabətlik Hesabatında (BRH) 141 ölkə arasında dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi göstəricisi üzrə Yaponiya (1), Sinqapur (5), Azərbaycan (11), ABŞ (12) qabaqcıl mövqələrdə olmuşdur. Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikası dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi göstəricisi üzrə Gürcüstan (43), Almaniya (16), İran (52), Qazaxıstan (33), Qırğızıstan (77), Moldova (69), Rusiya (17), Tacikistan (37), Türkiyə (56), Ukrayna (34) kimi ölkələrdən qabaqda olmuşdur (Qrafik 4).



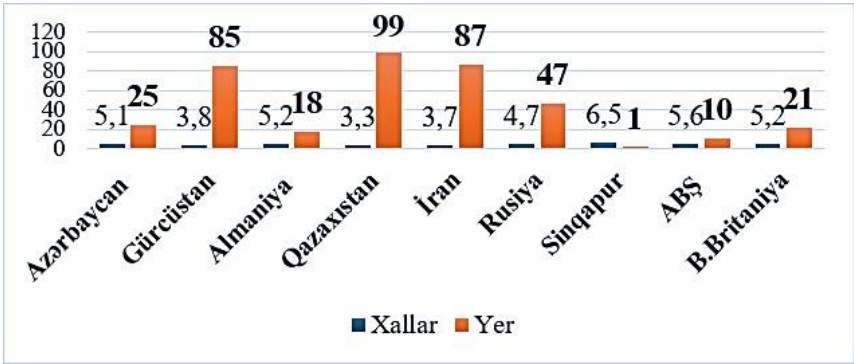
Qrafik 4. Bəzi ölkələrdə dəmir yol xidmətlərinin səmərəliliyi üzrə mövqə dəyişmə dinamikası

Mənbə: The Global Competitiveness Report 2019 (World Economic Forum Insight Report). [Electronic resource] / Weforum, - Geneva, 2020. URL:[https://www3.weforum.org/docs/WEF_The Global Competitiveness Report 2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_The%20Global%20Competitiveness%20Report%202019.pdf) məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Tədqiqat işinin IV fəslinin ikinci yarımfəslə "Dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinin əsas istiqamətləri" adlanır. Bu yarımfəsildə dəniz nəqliyyatı üzrə beynəlxalq reyting göstəriciləri təhlil olunmuş, bu sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafının əsas istiqamətləri müəyyən edilmişdir.

Son Beynəlxalq Rəqabətlik Hesabatında (2019) Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatı üzrə reyting göstəricilərində digər dövlətlərlə müqayisədə ciddi dəyişiklik qeydə alınmışdır. Məsələn, 2019-cu ildə dəniz limanlarının xidmətlərinin səmərəliliyi göstəriciləri üzrə 144 ölkə arasında Sinqapur 6.5 xalla 1-ci mövqedə olmuşdur. ABŞ 5.6 xalla 10-cu, Böyük Britaniya 5.2 xalla 21-ci yerdə olmuşdur. Qonşu dövlətlərlə müqayisədə Azərbaycan 5.1 xalla 25-ci yerdə olmuşdur. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz Gürcüstan 3.8 xal (85-ci yer),

İrani 3.7 xal (87-ci yer), Rusiyanı 4.7 xal (47-ci yer), Qazaxıstanı 3.3 xal (99-cu yer) qabaqlamışdır (Qrafik 5).



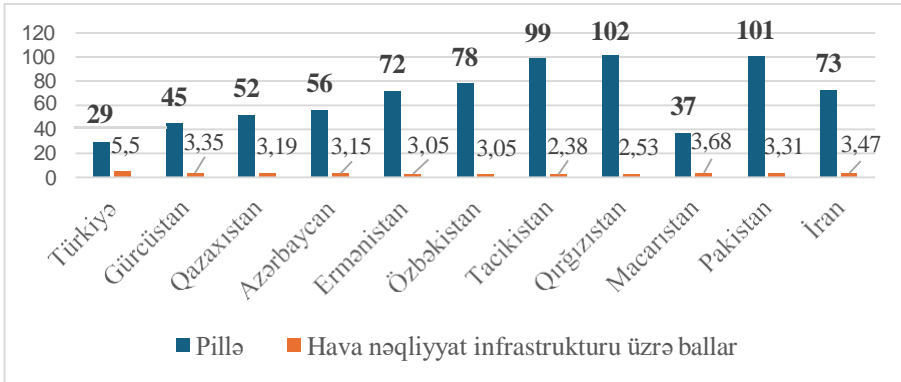
Qrafik 5. Qlobal Rəqabətlik Hesabatı üzrə dəniz limanları xidmətlərinin səmərəliliyi 1-7 (ən yaxşı)

Mənbə: The Global Competitiveness Report 2019 (World Economic Forum Insight Report). [Electronic resource] / Weforum, - Geneva, 2020. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Competitiveness_Report_2019.pdf məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Tədqiqat işinin IV fəslinin üçüncü yarımfəslə "Hava nəqliyyatı sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi perspektivləri" adlanır. Bu yarımfəsilə hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq reyting göstəriciləri təhlil olunmuş, bu sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı məsələləri və s. təhlil olunmuşdur.

Aparılmış təhlil onu göstərir ki, 2024-cü ildə Azərbaycanın və bəzi regional dövlətlərin səyahət və turizmin inkişafı indeksinin və onun strukturuna daxil olan hava nəqliyyat infrastrukturuna görə mövqə sıralaması və balları üzrə ciddi dəyişiklik müşahidə olunmuşdur. Məsələn, müfəviq reyting sıralamasına görə Azərbaycan hava nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyətinə görə 119 ölkə arasında 3,15 balla 56-cı yerdə olmuşdur. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz Ermənistan (72), Özbəkistan (78), Tacikistan (99), Qırğızıstan (102), Pakistan (101), İran (73) kimi ölkələrdən qabaqda olmuşdur. Türkiyə (29),

Gürcüstan (45), Qazaxıstan (52), Macarıstan (37) kimi ölkələr yalnız bizim ölkəni qabaqlamışdır (Qrafik 6).



Qrafik 6. 2024-cü ildə Azərbaycanın və bəzi regional dövlətlərin səyahət və turizmin inkişafı indeksinin strukturuna daxil olan hava nəqliyyat infrastruktur göstəricisinə görə mövqe sıralaması və balları (119 ölkə arasında).

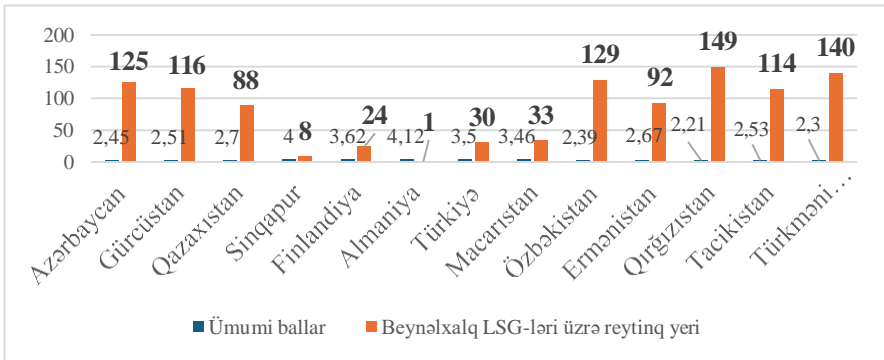
Mənbə: Travel_and_Tourism Development Index 2024 (WEF) [Elektron-resurs]/weforum.org–Geneva,2024.URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Travel_and_Tourism_Development_Index_2024.pdf əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.34-37].

IV fəslin dördüncü yarım fəslə "Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunda rəqəmsallaşmanın və müasir innovasiyaların tətbiqinin özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafında rolu" adlanır. Bu yarım fəsilə nəqliyyat sektoru üzrə rəqəmsallaşma məsələləri təhlil olunmuş, müasir innovasiyaların nəqliyyat növlərinin inkişafında rolu və s. araşdırılmışdır.

Aparılmış təhlil onu təsdiq edir ki, Azərbaycanın LSG-ləri üzrə beynəlxalq reyting göstəriciləri digər postsovet məkanı ölkələrlə müqayisədə aşağıdır və ümumi sıralamada aşağı yerlərdən birini tutur.

2014-cü ildə yalnız LSG üzrə Azərbaycan Özbəkistan, Qırğızıstan, Türkmənistandan qabaqda olmuşdur. Gürcüstan, Qazaxıstan, Macarıstan, Tacikistan bu göstəriciyə görə

Azərbaycandan qabaqda olmuşdur (Qrafik 7). Dünya Bankı tərəfindən və 2014-cü ilə olan son illik logistik səmərəlilik göstəricilərinin (LPI) strukturuna görə Azərbaycan 2,45 bal göstəricilərinə görə 160 ölkə arasında 125-ci yerdə olmuşdur. Bu reyting 6 parametrlə təşkil olunmuşdur: gömrük fəaliyyəti, 2,57 bal (82-ci yer), infrastruktur 2,71 bal (67-ci yer), beynəlxalq daşımalar 2,57 bal (112-ci yer), logistikanın kompetentliyi və keyfiyyəti 2,14 (148-ci yer), marşrutların qeydə alınması və izlənilməsi 2,14 bal (142-ci yer).



Qrafik 7. Azərbaycan (LSG) və regional qonşu və türk dilli dövlətlər üzrə Logistik Səmərəlilik Göstəriciləri üzrə müqayisə (1-5 ballıq şkala əsasında)

Mənbə: LPI 2014 [Elektron resurs] / worldbank.org. –Washington, 2024. URL:<https://lpi.worldbank.org/2014> əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [s.1-2] .

2015-2023-cü illər ərzində Azərbaycan Respublikasının son illər gömrük fəaliyyəti, infrastruktur, beynəlxalq daşımalar, logistika xidmətlərinin keyfiyyəti, daşıma marşrutlarının qeydə alınması və izlənilməsi, çatdırılmanın tezliyi üzrə göstəricilər üzrə digər ölkələrlə müayisədə ən aşağı olduğu üçün bu beynəlxalq reytingdə olmamışdır. Təhlildən də görüldüyü kimi Azərbaycanda ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin dövlət inhisarında olması (avtomobil nəqliyyatı istisna olmaqla), onların səmərəli fəaliyyət göstərməməsi, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin nəqliyyat sektorunda təmin olunmaması LSG-nin

reytinq göstəricilərinin inkişafını ləngidən əsas amillərdir. Gürcüstan və Qazaxıstanda, Türkiyədə hava, dəniz, dəmir yol nəqliyyatında, dəniz və hava limanlarında özəl sektorun təmsil olunması LSG üzrə beynəlxalq reytinq göstəricilərinin artmasına səbəb olur. Məhz buna görə də Azərbaycanda nəqliyyat-logistika sahəsi üzrə müştərək dövlət-özəl, yaxud özəl müəssisələrin yaradılması və inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat növlərinin fəaliyyətində rəqəmsallaşma prosesinin tam təmin olunması və müasir innovasiyaların tətbiqi bu sahənin davamlı inkişafını və LSG üzrə beynəlxalq reytinq hesabatlarında yenidən iştirakımızı təmin edə bilər.

Dördüncü fəslin beşinci yarım fəslı “Azərbaycan Respublikasının milli nəqliyyat xidmətləri bazarının beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına inteqrasiyasının əsas istiqamətləri” adlanır. Bu yarım fəsil üzrə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına daxil olmada yaranan problemlər, onların aradan qaldırılması məsələləri təhlil olunmuşdur.

Azərbaycanın nəqliyyat xidmətləri bazarının Avropa Birliyinin vahid nəqliyyat məkanına inteqrasiyanın təmini və inkişaf istiqamətlərini müəyyənləşdirmək üçün bu bazarda ilk növbədə hər bir nəqliyyat növünün fəaliyyət sahəsi üzrə (eləcə də bu nəqliyyat növləri arasında) rəqabət mühitinin gücləndirilməsi vacibdir. Eyni zamanda bu sahədə perspektiv inkişaf proqramlarının, strategiyalarının, konsepsiyaların, planların, hesabatların tərtibi zəruridir. Nəqliyyat şirkətləri üzrə dövlət-özəl tərəfdaşlığı ilə idarəetmənin təmini bu istiqamətdə mühüm rol oynaya bilər.

Ümumiyyətlə, milli nəqliyyat sektorunun iqtisadi və siyasi təhlükəsizliyinin təminatı baxımından hesab oluna biləcək daxili və xarici iqtisadi təhlükələri araşdırıb təhlil etmək, onların aradan qaldırılması yollarını müəyyənləşdirmək daha vacibdir. Azərbaycan Respublikasında keçən əsrin 90-cı illərinin əvvəllərindən müstəqil dövlətçilik ənənələrinin yaradılması, eləcə də ölkənin əsas inkişaf istiqamətləri üzrə məqsədə uyğun tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində milli nəqliyyat sektorunun fəaliyyət dairəsi daha da genişlənmişdir. Məhz bu səbəbdən artıq 1998-ci ildə Bakı şəhərində Böyük İpək Yolunun bərpaı üzrə keçirilən konfransdan sonra hər bir iştirakçı o cümlədən, bizim dövlətimiz beynəlxalq

nəqliyyat layihələri üzrə öz milli təhlükəsizlik strategiyasının həyata keçirilməsi yönündə ciddi addımlar atmağa başlamışdır.

Ölkəmiz tərəfindən müasir şəraitdə milli iqtisadiyyatın bütün sahələrində, o cümlədən nəqliyyat kompleksi üzrə milli təhlükəsizliyin təmin olunması, daxili siyasi stabilliyin, həmçinin cəmiyyətin konsolidasiyasının təmini sahəsində əsas prioritet sahə hesab olunmaqdadır. Məsələn, beynəlxalq münasibətlərdə postsovet ölkələrinin əksəriyyəti son illər bir sıra iqtisadi, siyasi, hüquqi və s. sahələrdə problemlərlə qarşılaşırlar ki, bu da öz növbəsində hər bir ölkənin milli təhlükəsizlik sisteminə təsir göstərməklə yanaşı milli suverenliyin qorunması istiqamətində yaranan çoxsaylı problemlərin həllini tələb edir. Bunları nəzərə alaraq nəqliyyat sektoru üzrə xüsusi iqtisadi təhlükəsizlik konsepsiyasının hazırlanması cəmiyyətin və dövlətin iqtisadi maraqlarının qorunması, həmçinin regionda stabil təhlükəsiz dayanıqlılıq üçün daxili və xarici potensial təhlükələrin aradan qaldırılması baxımından da çox vacib addım sayılmalıdır.

Azərbaycanda milli təhlükəsizliyin təmin olunması yönündə əsas prioritet, ilk növbədə milli iqtisadiyyatın bütün sahələrində mövcud ola biləcək dərin iqtisadi böhranların əvvəlcədən aradan qaldırılması, səmərəli bazar münasibətlərinin yaradılması, milli sahibkarlığın inkişafı, nəqliyyat sektoru üzrə inhisarlaşmanın aradan qaldırılması, sərbəst rəqabətin təmini, rəqabətqabiliyyətli yeni nəqliyyat sahəsi üzrə özəl sahibkarlıq subyektlərinin yaradılması, beynəlxalq iqtisadi məkana inteqrasiya proseslərində davamlı tədbirlərin həyata keçirilməsi və s. aiddir. Qeyd etmək lazımdır ki, müasir şəraitdə milli təhlükəsizlik, ilk növbədə iqtisadi təhlükəsizliyin sabitliyinə əsaslanır ki, o da öz növbəsində makrosəviyyədə milli iqtisadiyyatın hərtərəfli inkişaf səviyyəsinə əlverişli şərait yaradılmasını təmin edir. Məhz bu baxımdan nəqliyyat kompleksi milli iqtisadi sistemdə aparıcı segment, eləcə də, əmək tutumlu potensial sahə olmaq baxımından, iqtisadi təhlükəsizlik sistemində əsas funksional vəzifə daşımaq xüsusiyyətinə malikdir.

Son dövrlər Azərbaycan dövləti öz milli nəqliyyat kompleksinin inkişafı yönündə çox mühüm addımlar atmaqdadır. Lakin, bütün bunlara baxmayaraq hal-hazırda nəqliyyat kommunkasiya sistemlərinin mümkün səviyyəsinin Avropa Birliyinin mövcud

standartlarına uyğunlaşdırılması, modern nəqliyyat vasitələri ilə təchizat, Avropanın vahid nəqliyyat şəbəkəsinə sürətli inteqrasiya, nəqliyyat xidmətlərinin ixracı, bu sahədə investisiya qoyuluşlarının cəlbinin stimullaşdırılması və s. qarşıda duran əsas məsələlərdən hesab olunur.

Ümumiyyətlə, milli nəqliyyat sektorunun iqtisadi və siyasi təhlükəsizliyinin təminatı baxımından hesab oluna biləcək daxili və xarici iqtisadi təhlükələri araşdırıb təhlil etmək, onların aradan qaldırılması yollarını müəyyənləşdirmək daha vacibdir.

Dissertasiya işi üzrə nəticə və təkliflər

Dissertasiya işi üzrə qarşıda qoyulan məsələlərin həlli aşağıdakı səmərəli nəticələri müəyyənləşdirməyə imkan vermişdir:

1. dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik nəqliyyat şirkətlərinin formalaşdırılması və səmərəli idarə olunması, dövlət inhisarçılığının bu sahə üzrə aradan qaldırılması, onların rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsinə, xüsusən, yerli və xarici investorların (eləcə də, investisiya axınlarının) cəlbinə, özəl nəqliyyat xidmətlərinin dünya bazarına ixrac həcminin yüksəlməsinə və s. istiqamətlərə stimullaşdırıcı təsir edə bilər. Qeyd olunan tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində nəqliyyat sektoru üzrə illik ən azı yük və sərnişin daşıma göstəricilərinin və eyni zamanda gəlirlər üzrə azalmanın qarşısının tam alınması, bu sahə üzrə illik xərclərin, dövlət investisiyalarının və subsidiyalarının azaldılması mümkündür

2. aparılmış təhlillər onu göstərmişdir ki, son illər dövlət nəzarətində olan dəmir yolu, dəniz, hava nəqliyyatında yük və sərnişin daşımalarının həcmi və dəyəri üzrə azalma, o cümlədən xərclər və gəlirlər arasında ciddi fərq, zərərlərin mövcudluğu tendensiyası müşahidə olunmaqdadır. Bu da dövlət nəzarətində olan nəqliyyat şirkətlərinin və infrastruktur sahələrinin iqtisadi baxımdan səmərəli idarə olunmaması, dövlət-özəl tərəfdaşlığının qeyri-mövcudluğu və özəl nəqliyyat şirkətlərinin daxili bazarda fəaliyyətinə dövlət nəqliyyat şirkətlərinin ölkə nəqliyyat infrastrukturuna sahib olması baxımından imkan yaradılmaması və s. ilə bağlıdır;

3. həyata keçirilmiş təhlillər əsasında müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda 1990-cı ildə 565,6 mln. ton yük daşınmışdırsa, 2023-cü ildə bu göstərici 2 dəfəyə qədər azalaraq 229,2 mln. ton olmuşdur. Aparılmış hesablamalar onu göstərir ki, 1990-cı ildə mövcud yük daşıma səviyyəsinə çatmaq üçün mümkün maksimum potensial 336,4 mln. ton təşkil edir. Azərbaycanın nəqliyyat sektoru üzrə tranzit daşımalar da daxil olmaqla ümumi yük daşıma potensialı 565,6 mln. ton təşkil edə bilər. 1 ton yükün orta bazar dəyərini 50 ABŞ dolları götürsək cəlb ediləcək yükün miqdarının 16,8 mlrd. ABŞ dolları olmasını görə bilərik. Azərbaycan Respublikasının 2023-cü ilin ÜDM-nin 72,3 mlrd. ABŞ dolları olmasını götürsək proqnozlaşdırılan özəl nəqliyyat sektorunun daşıma xidmətləri üzrə mümkün payının 23,2% olmasını görə bilərik. Bu daşıma həcmnin həyata keçirilməsi yalnız daxili nəqliyyat xidmətləri bazarına özəl nəqliyyat şirkətlərinin cəlbi nəticəsində mümkündür.

4. Avropa-Qafqaz-Asiya (“AQA”) nəqliyyat dəhlizində ümumi yük daşınması, eləcə də dəmir yol nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalarda, xüsusən tranzit daşımalarda qeydə alınan zərərlərin həm çəki (mln. ton) , həm də dəyər (mln. ABŞ dolları) ifadəsində məyyən edilərək təhlili aparılmışdır. Bu proseslərin aradan qaldırılması üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik nəqliyyat şirkətlərinin yaradılaraq birgə idarə olunmasının zəruriliyi əsaslandırılmışdır;

5. “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə (ölkəmiz hissəsində) yaxın perspektiv illəri əhatə edən tranzit yük daşımaları üzrə proqnoz göstəricilər hesablanmışdır. Yaxın illərdə “AQA” nəqliyyat dəhlizinin ölkəmiz hissəsində qeyd olunan göstəricilər üzrə azalma tendensiyasının (2030-cu ildə tranzit yük daşımalarının həcmnin 3393,9 min ton, 2033-cü ildə isə 1682,9 min ton) olması müəyyənləşdirilmişdir. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında birgə idarə olunacaq nəqliyyat şirkətlərinin və özəl nəqliyyat şirkətlərinin bu dəhliz üzrə daşıma həcmnin yüksəlməsi prosesində rolunun artırılması məsələləri göstərilmişdir;

6. dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirə təsir edən amillər üzrə Eviews – 12 tətbiqi proqram paketinə əsasən alınmış nəticədə reqressiya xətti modeli aşağıdakı kimi olmuşdur:

$$Y=1.1317*X1 + 1.6070*X2 - 0.1866*X3 - 0.0964538188426*X4 + 893.50$$

Müəyyən edilmiş əlaqə tənliyinə əsasən bu nəticəyə gəlmək mümkündür Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımalara çəkilən xərclərin həcmnin bir vahid artması, daşımalardan əldə olunan gəlirin 1.1317 vahid artmasına, sərnişin daşımalarına çəkilən xərclərin bir vahid artması, daşımalardan əldə olunan gəlirin 1.6070 vahid artmasına, əsas kapitalla yönələn investisiyaların həcmnin bir vahid artması, daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.1866 vahid azalmasına, əsas fondların istifadəyə verilmə həcmnin bir vahid artması daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.0964 vahid azalmasına səbəbdir.

7. hava nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirə təsir edən amillər üzrə Eviews 12 tətbiqi proqram paketinə əsasən alınmış nəticədə reqressiya xətti modeli aşağıdakı kimidir:

$$Y = 1.1318*X1 + 0.8584*X2 + 0.2731*X3 + 0.0176*X4 - 32129$$

Müəyyən edilmiş əlaqə tənliyinə əsasən bu nəticəyə gəlmək mümkündür. Azərbaycan Respublikasında hava nəqliyyatı üzrə yük daşımalara çəkilən xərclərin həcmnin (X1) bir vahid artması, ümumi daşımalardan əldə olunan gəlirin 1.1318 vahid artmasına, sərnişin daşımalarına çəkilən həcmnin (X2) bir vahid artması ümumi daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.8584 vahid artmasına, əsas kapitalla yönələn investisiyaların (X3) bir vahid artması ümumi daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.2731 vahid artmasına, əsas fondların istifadəyə verilmə dəyərinin (X4) bir vahid artması ümumi daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.0176 vahid artmasına səbəb olur.

8. dəmir yolu nəqliyyat üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirə təsir edən amillər üzrə Eviews-12 tətbiqi proqram paketinə əsasən alınmış nəticədə reqressiya modelini aşağıdakı kimi ifadə etmək olar :

$$Y = 0.2260*X1 + 0.8651*X2 + 4.1643*X3 - 3.8576*X4 + 136392$$

Təyin edilmiş əlaqə modelinə əsasən aşağıdakı nəticələri qeyd etmək mümkündür: Azərbaycan Respublikasının dəmir yolu nəqliyyatı üzrə yük daşımalara çəkilən xərclərin həcmnin (X1) bir vahid artması, daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.2260 vahid artmasına, sərnişin daşımalarına çəkilən xərclərin həcmnin (X2) bir vahid artması daşımalardan əldə olunan gəlirin 0.8651 vahid artmasına,

əsas kapitalla yönələn investisiyaların bir vahid artması, daşımalarından əldə olunan gəlirin (X3) 4.1643 vahid artmasına, əsas fondların istifadəyə verilmə dəyərini (X4) bir vahid artması, daşımalarından əldə olunan gəlirin 3.8576 vahid azalmasına səbəbdir.

9. dəmir yol nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər və əsas kapitalla yönələn investisiyalar arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsalını müəyyən etmişik. Elastiklik əmsalının $E=-1.57$ olmasına əsasən demək olar ki, dəmir yolu nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclərin 1% artması, bu nəqliyyat növü üzrə əsas kapitalla yönələn investisiyaların 1.57% azalmasına gətirir.

10. dəmir yol nəqliyyatı üzrə daşımalarından əldə olunan gəlirlə, daşımalara çəkilən xərclər arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsalını müəyyən olunub. Elastiklik əmsalının $E=1.06$ olmasına əsasən demək olar ki, dəmir yol nəqliyyatında daşımalarından əldə olunan gəlirlərin 1% artması, daşımalara çəkilən xərcləri 1.06% artırır.

11. dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalarından əldə olunan gəlirlə və daşımalara çəkilən xərclər arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsalı müəyyən edilib. $E=0.8$, elastiklik əmsalını tədqiq etsək aşağıdakı nəticəni əldə edə bilərik. Dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalarından əldə olunan gəlirin 1% artması, daşımalara çəkilən xərcləri 0.8% çoxaldır.

12. dəniz nəqliyyatı üzrə əsas kapitalla yönələn investisiyalar və daşımalara çəkilən xərclər arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsalı hesablanmışdır. Elastiklik əmsalının $E=-0.47$ olmasına əsasən demək olar ki, dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclərin 1% artması əsas kapitalla yönələn investisiyaları 0.47% azalda bilər.

13. Azərbaycan Respublikasında hava nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər və əsas kapitalla yönələn investisiyalar arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsalı müəyyən ediləndir. Elastiklik əmsalının $E=0.12$ olmasına əsasən demək olar ki, hava nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclərin 1% artması əsas kapitalla yönələn investisiyaları 0.12% artımına səbəb ola bilər.

14. Azərbaycan Respublikasında arasında hava nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirlərlə daşımalara çəkilən xərclər arasında əlaqənin faizlə dəyişməsinə müəyyən edən elastiklik əmsali hesablanmışdır. Elastiklik əmsalının $E=0.96$ olmasına əsasən demək olar ki, hava nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan gəlirlərin 1% artması daşımalara çəkilən xərcləri 0.96% artırabilir.

15. “Avropa-Qafqaz-Asiya” (“AQA”) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyat xidmətlərində keyfiyyət indeksi (NXXİ) üzrə əsas göstəricilər hesablanmışdır. Bu indekslərin digər ölkələrdə də, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə istifadəsi mümkündür: $NXXİ(1)=DYG/ÜDM*100\%$, faizlə (%); $NXXİ(2)=DSG/ÜDM*100\%$, faizlə(%); $NXXİ(3)=DTG/DYG*100\%$, faizlə (%); $NXXİ(4)=DYG/ƏS$, manatla; $NXXİ(5)=DSG/ƏS$, manatla; $NXXİ(6)=DTG/ƏS$, manatla; $NXXİ(7)=TYH/DYH*100\%$, faizlə (%)

DYG – “Avropa-Qafqaz-Asiya” (“AQA”) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində yük daşımalar üzrə əldə olunan gəlir, min manatla (Azərbaycan hissəsində); DSG - “AQA” nəqliyyat dəhlizində sərnişin daşımalar üzrə əldə olunan gəlir, min manatla (Azərbaycan hissəsində); DTG – “AQA” nəqliyyat dəhlizində tranzit yük daşımalar üzrə əldə olunan gəlirlər, min manatla (Azərbaycan hissəsində); ƏS- Azərbaycan Respublikasının əhali sayı, mln.nəfər; TYH - “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə daşıyan tranzit yüklərin həcmi, min ton (Azərbaycan hissəsində); DYH - “AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə daşıyan yüklərin həcmi, min tonla (Azərbaycan hissəsində)

Aparılmış təhlil əsasında demək olar ki, NXXİ (1) 2022-ci ildə 0,03% olmuşdur. NXXİ (2) 2022-ci ildə 0,03% olmuşdur. NXXİ (3) 2022-ci ildə bu göstərici 31,5% olmuşdur. NXXİ (4) 2023-cü ildə bu göstərici artaraq 73 manat təşkil etmişdir. NXXİ (5) - 2022-ci ildə bu göstərici 4,3 manat təşkil etmişdir. NXXİ (6) - 2022-ci ildə bu göstərici 23 manata çatmışdır. NXXİ (7) –2022-ci ildə bu göstərici 26,5% təşkil etmişdir. Aparılmış təhlil onu göstərir ki, AQA” nəqliyyat dəhlizi üzrə hesablanan indekslərdə qeydə alınan göstəricilərdə mövcud geriləmələrin aradan qaldırılması üçün davamlı olaraq dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında idarə olunan şirkətlərin cəlbi istiqamətində zəruri iqtisadi tədbirlər həyata keçirilməlidir.

16. ilk dəfə olaraq müəllif tərəfindən nəqliyyat sahəsində fəaliyyət göstərən dövlət şirkətlərinin beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla dövlət-özəl tərəfdaşlığı, eyni zamanda özəl sahibkarlıq subyektləri tərəfindən idarə olunması perspektivlərinin mümkün nəticələri üzrə GZİT (SWOT) təhlili aparılmışdır. Təhlil əsasında nəqliyyat növləri üzrə dövlət və özəl sektorun iştirakı ilə güclü və zəif, mümkün tərəflər, imkanlar və təhlükələr müəyyən edilmişdir.

Dissertasiya işi üzrə alınmış nəticələr əsasında aşağıdakı təkliflər irəli sürülmüşdür:

1. dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat şirkətlərinin dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin əsasında idarə olunması, ümumi strukturda 51% dövlətin payı saxlanılmaqla, qalan 49% pay yerli və xarici investora səhm və istiqarazlar (illik gəliri 5-7% olmaqla) formasında satışının həyata keçirilməsi zəruridir;

2. dövlət inhisarında olan dəmir yol, dəniz, hava nəqliyyat sektoru üzrə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla əlaqəli nəqliyyat infrastrukturunun daha səmərəli istifadəsini təmin etmək üçün ümumi strukturun 51%-i dövlət nəzarətində saxlanılmaqla qalan 49%-i özəl sektorla birgə idarə olunması vacibdir;

3. dəmir yol nəqliyyatında dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı əsasında nəqliyyat-logistika şirkətlərinin fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi, yerli və xarici özəl nəqliyyat operatorlarının daxili bazara buraxılması, şirkətlərin rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsi üçün əlverişli imkanların yaradılması lazımdır;

4. dəmir yol nəqliyyat sektorunda yol infrastrukturunu və onun idarəedilməsi prosesi dövlətin nəzarətində olmaqla öz vaqon və lokomotivləri olan özəl dəmir yol nəqliyyat şirkətlərinin yük və sərnişin daşımalarında mövcud yol infrastrukturundan mümkün iştirakına əlverişli imkan yaradılmalıdır;

5. milli hava nəqliyyatı sektoru üzrə dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı əsasında yaradılacaq şirkətlərlə xarici hava nəqliyyat şirkətləri arasında rəqabətin gücləndirilməsi, özəl milli nəqliyyat şirkətlərinin daxili və beynəlxalq uçuşlar üzrə iştirak payının artırılması, qısa məsafəyə malik ərazilər üzrə təyyarə biletinin qiymətinin azaldılması, aşağı büdcəli bir neçə milli özəl hava nəqliyyat şirkətlərinin daxili bazarda fəaliyyətinin təmin olunması vacibdir;

6. hava nəqliyyatı üzrə mərkəz və regional hava limanlarının idarə olunmasında dövlətin payı 51% saxlanılmaqla, qalan 49% hissə özəl sektorla dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı əsasında müştərək idarə olunmalı, yaxud dövlət tərəfindən özəl şirkətlərə regionlarda fəaliyyətsiz qalan hava limanları tam olaraq müəyyən müddətə işlədilərək geri qaytarılmaq şərtilə idarəetməyə verilməlidir. Mərkəzi və regional hava limanları özünü maliyyələşdirməni təmin etmək üçün istiqrazları (illik gəliri 5-7% olan), səhmləri dövrüyyəyə buraxmalıdır;

7. Azərbaycanın Xəzər dənizi ətrafındakı şəhərlərdə 51% dövlət və 49% özəl tərəfdaşlığı üzrə idarəetməyə əsaslanan, yaxud tam özəl sektora qısa müddətə geri qaytarılmaq şərtilə idarəetməyə verilə bilən yeni dəniz limanlarının, logistik mərkəzlərin və azad iqtisadi zonaların yaradılması məqsəduyğundur. Bu sahələrin özünü maliyyələşdirməsi üçün səhmlərinin, istiqrazlarının illik gəliri 5-7% olmaqla dövrüyyəyə buraxılması zəruridir. Bu halda dəniz nəqliyyatı ilə tranzit daşımaların (beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə) həcmnin özəl sektor hesabına artırılması mümkündür;

8. ölkəmizin işğaldan azad olunmuş ərazilərində Naxçıvan və Azərbaycan arasında “Zəngəzur” dəhlizinin açılması prosesini sürətləndirmək üçün qonşu regional dövlətlərin də iri nəqliyyat şirkətlərinin bu proseslərdə maraqlı tərəf kimi stimullaşdırılaraq cəlbə zəruridir;

9. dövlət inhisarında olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının, Bakı-Tbilis-Qars dəmir yol xəttinin, işğalan azad olmuş ərazilərdə yeni hava limanlarının, Ələt azad iqtisadi zonasının, beynəlxalq standartlara uyğun avtomobil yol infrastrukturunun, müasir nəqliyyat-logistika şirkətlərinin olmasını nəzərə alaraq onların özəl nəqliyyat şirkətləri ilə müştərək idarəetməyə cəlbə vacibdir;

10. “Zəngəzur” dəhlizinin açılma ehtimalını və ölkəmizdən keçən “Şimal-Cənub”, “Şərq-Qərb”, “Orta Dəhliz” kimi beynəlxalq nəqliyyat tranzit dəhlizinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin və daşımaların həcmnin yüksəldilməsi üçün milli özəl nəqliyyat şirkətlərinin yaradılması təmin olunmaqla bu proseslərə cəlb olunmalıdır;

11. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən tranzit nəqliyyat dəhlizlərində nəqliyyat növləri üzrə həyata keçirilən xidmətlərdə region dövlətləri ilə birgə beynəlxalq inteqrasiyanın təmini üçün rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi və əlaqələndirmə prosesi sürətlənməli, intellektual nəqliyyat şəbəkə sistemlərindən idarəetmə prosesində istifadə olunmalı, rəqəmsal infrastruktur və rəqəmsal intermodal daşıma xidmətlərinin tətbiq sahəsi genişləndirilməlidir;

12. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda olan şirkətlərinin fəaliyyət dairəsini əhatə edən daşıma xidmətləri üzrə ümumi rəqəmsal platformanın yaradılması vacibdir. Tranzit nəqliyyat daşımalarının həyata keçirilməsi üçün bu mühüm şərtidir. Ölkədə nəqliyyat xidmətləri bazarı üzrə dövlət-özəl tərəfdaşlığına malik şirkətlər və özəl şirkətlər barədə məlumat sistemi formalaşdırılmalıdır;

13. ölkəmizdə dövlət-özəl tərəfdaşlığı üzrə fəaliyyəti təmin olunacaq şirkətlər tərəfindən nəqliyyat sektoru üzrə istifadə oluna bilən yeni alternativ nəqliyyat növlərinin, günəş enerjisi ilə çalışan elektrik batareyalarının, elektrik nəqliyyat vasitələrinin, onların ehtiyat hissələrinin istehsalının və region ölkələrinə ixracının stimullaşdırılması zəruridir;

14. Azərbaycan Respublikasının Avropa Birliyi ilə əməkdaşlığının gücləndirilməsi məqsədilə ölkəmizin Transavropa nəqliyyat infrastruktur sistemində və onların nəqliyyat xidmətləri bazarına daxil olmasının liberallaşdırılması (ikitarəfli razılaşmanın əldə olunması), bu istiqamətdə yaranmış iqtisadi maneələrin aradan qaldırılması lazımdır;

15. Xəzər dənizində dəniz gəmilərini ictimai nəqliyyat vasitəsi kimi dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında, eləcə də özəl sahibkarlıq subyektləri tərəfindən istifadə etmək mümkündür. Dəniz limanından Xəzəryanı dövlətlərə, o cümlədən daxildə Sumqayıt şəhərinə, Hövsan və s. yaşayış massivinə, regional cənub şəhərlərimizə sərnəşin və turizm axınları üzrə daşıma xidmətlərini həyata keçirmək vacibdir.

Dissertasiyanın əsas məzmunu müəllifin çap edilmiş aşağıdakı elmi əsərlərində öz əksini tapmışdır:

1. Abdullayev, K.N. Azərbaycanca nəqliyyat xidmətləri bazarı üzrə investisiya fəaliyyətinin tənzimlənməsi məsələləri // -Bakı: AMEA-nın Xəbərləri, İqtisadiyyat Elmləri Seriyası, - 2009, №3, - s. 140-143.

2. Abdullayev, K.N. Nəqliyyat xidmətləri üzrə əlaqəli yol- infrastruktur sahələrinin inkişafının əsas istiqamətləri // - Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi Əsərlər, -2009, №4, - s. 255-261.

3. Abdullayev, K.N. Milli nəqliyyat xidmətləri bazarının turizm sektoruna təsiri məsələləri / -Bakı: AMEA Xəbərləri, -2010, №1, - s.66-70.

4. Abdullayev, K.N. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-tranzit potensialının əsas xüsusiyyətləri // -Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi Əsərlər, - 2010, № 3, - s. 213-218.

5. Abdullayev, K.N. Turizm xidmətlərinin inşafında nəqliyyat sektorunun rolu // -Bakı: AMEA-nın Xəbərləri, İqtisadiyyat Elmləri Seriyası, - 2011, №3, s. 108-111.

6. Abdullayev, K.N. Qloballaşma şəraitində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının artırılmasının əsas istiqamətləri // - Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2011, № 1, - s. 327-332.

7. Abdullayev, K.N. Müasir iqtisadi inteqrasiya şəraitində nəqliyyat, rabitə və informasiya texnologiyaları sahəsində keyfiyyət meyarlarının müəyyənləşdirilməsi istiqamətləri // -Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2012, № 2, - s. 314-320.

8. Abdullayev, K.N. Nəqliyyat sisteminin rəqabətqabiliyyətinin təmin olunmasında investisiya cəlbəediciliyinin yüksəldilməsi məsələləri // -Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2012, №3, - s. 95-99.

9. Abdullayev, K.N. Rəqabətqabiliyyətli iqtisadiyyatın formalaşmasında nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi məsələləri // -Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2013, №1, - s. 290-294.

10. Abdullayev, K.N. Müasir iqtisadi şəraitdə informasiya və rabitə xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi istiqamətləri // -

Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2013, №2, - s. 25-30.

11.Abdullayev, K.N. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzrə rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsində dövlətin rolu // - Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2014, №1, - s. 88-92.

12.Abdullayev, K.N. Azərbaycan Respublikasında İKT sektoru üzrə rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsində dövlətin rolu // - Bakı: AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi Əsərləri, - 2014, №2, - s. 68-72.

13.Abdullayev, K.N. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru üzə özəl sahibkarlığın yaradılması məsələləri: reallıq və perspektivlər. // - Bakı: Strateji Təhlil jurnalı (Strateji Araşdırmalar Mərkəzinin nəşri), CPS PP MMC, - 2015, - s.171-183.

14.Abdullayev, K.N. The question sustainable development of service field in Azerbaijan Republic (in the context of transport and information communication technologies (ICT)) // - Херсон: Научный Вестник Херсонского Государственного Университета, - 2015, №11, - p. 9-12.

15.Abdullayev, K.N. The development transport connection Azerbaijan Republic with European Union's countries on the base of international transit transport projects "East-West" (TRACECA), "North-South" and "South-West" // , Rostov-na-Don: Accounting and Statistics, - 2018, №3, - p.108-116.

16.Abdullayev, K.N. The problems forming and development private entrepreneurship accordance to world practice on railway transport sector in Azerbaijan Republic // Актуальные проблемы использования потенциала экономики страны: мировой опыт и отечественные реалии» (Международная научно-практическая конференция), Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры, г. Днепропетровск: изд. Пдаба, - 2018, - s.23-26.

17.Abdullayev, K.N. The main directions creating private entrepreneurship in sea transport sector of Azerbaijan Republic // Актуальные аспекты механизма модернизации экономики и финансовой системы страны, (Международная научно-

практическая конференция), Запорожская Государственная Инженерная Академия, Запорожье: изд. Наука, - 2018, - s. 22-27.

18. Abdullayev, K.N. Azərbaycanın mövqeyinin beynəlxalq reytinglərdə nəqliyyat xidmətləri göstəriciləri üzrə yüksəldilməsi istiqamətləri // "Azərbaycanın nəqliyyatı: nailiyyətlər, problemlər və perspektivlər" (Respublika elmi konfransının materialları), Azərbaycan Respublikası Elm və Təhsil Nazirliyi, Azərbaycan Texniki Universiteti, Nəqliyyat Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Avtomobil Nəqliyyat Xidməti, -Bakı: 2019, - s. 28-30.

19. Abdullayev, K.N. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişafında özəl sahibkarlığın rolunun dəyərləndirilməsi // Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun inkişaf perspektivləri (elmi praktik konfrans), -Sumqayıt: SDU nəşr, -2019, s.83-85.

20. Abdullayev K.N. The questions according to world practice to carry out sustainable, radical, structural reforms and privatization policy in national transport sector of Azerbaijan Republic / Корпоративное управление: процессы, стратегии, технологии» (коллект. монография), Министерство Образования и Науки Украины, Херсонский Государственный Университет. – Херсон: изд. Наука, - 2019, - с. 6-15.

21. Abdullayev, K.N. The impact of private entrepreneurship on transport in raising international rating indicators of the transport sector of the Azerbaijan Republic. / "Институционализация как фактор обеспечения развития системы инвестиционно-инновационной безопасности Украины" (колл. моногрф.), Министерство Образования и Науки Украины, Классический Приватный Университет, - Запорожье: изд. Наука, - 2019, - с. 6-20.

22. Abdullayev K.N. The opportunities of improving position of transport sector of the Azerbaijan Republic on international rating indicators in Global Competitiveness Report / Экономическая безопасность национального энергетического сектора в условиях глобализации (колл. моногрф) Министерство Образования и Науки Украины, Классический Приватный Университет, - Запорожье : изд. Наука, - 2020, - с. 5-20

23. Abdullayev, K.N. Beynəlxalq müqayisəli reytinglərdə Azərbaycan Respublikasının dəmir yol nəqliyyat sektorunun mövqeyinin yüksəldilməsi istiqamətləri // Bakı: İqtisadi Artım və İctimai Rifah, -2021, №2, - səh. 99-110.

24. Abdullayev, K.N. Qlobal Rəqəbətlik Hesabatında Azərbaycanın hava nəqliyyatının beynəlxalq reytinginin yüksəldilməsinin əsas istiqamətləri // - Bakı: İqtisadi artım və ictimai rifah, - 2021, №3, - s.108-118.

25. Abdullayev, K.N. Rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafının təmin olunması məsələləri // -Bakı: AMEA-nın Xəbərləri. İqtisadiyyat seriyası. -2021, №1, -s.134-140

26. Abdullayev, K.N. Yeni regional tranzit xəttin yaranmasında Zəngəzur dəhlizinin rolunun qiymətləndirilməsi // “Davamlı inkişaf strategiyası: global trendlər, milli təcrübələr və yeni hədəflər” (I Beynəlxalq elmi konfrans), - Mingəçvir: - 2021, - s.132-134.

27. Abdullayev K.N. Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının beynəlxalq reytinginin yüksəldilməsi istiqamətləri // - Bakı: İqtisadi Artım və İctimai Rifah, -2022, №2, - s.90-105

28. Abdullayev, K.N. "Avropa-Qafqaz-Asiya" (TRACECA) beynəlxalq nəqliyyat tranzit dəhlizində ümumi daşımalar üzrə iqtisadi geriləmələrin aradan qaldırılmasının əsas istiqamətləri // - Bakı: İqtisadi Artım və İctimai Rifah, -2022, №3, -s.156-169.

29. Abdullayev, K.N. Nəqliyyat sahəsində rəqəmsallaşma prosesinin inkişaf etdirilməsinin əsas xüsusiyyətləri. // -Bakı: İqtisadi Artım və İctimai Rifah, -2022, №4, -s.141-150.

30. Abdullayev, K.N. Factors influencing the ranking of maritime transport in the Global Competitiveness Report: the developing country case // - Sumy: Corporate & Business strategy review, - 2022, №3, - p.43-54.

31. Abdullayev, K.N. The current condition of public-private partnership in the transport-logistics services sector of Azerbaijan Republic // Экономика, бизнес, инновации: актуальные вопросы теории и практики (IV международная научно-практическая конференция), - Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». -5 декабрь, – 2024. –с.139-142

A. Kamalov

Dissertasiyanın müdafiəsi 19 mart 2025-ci il tarixində saat 11.⁰⁰-da Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunun nəzdində fəaliyyət göstərən ED 1.10 Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcək.

Ünvan: AZ 1143, Bakı ş. H.Cavid pr., 115, İqtisadiyyat İnstitutu
e-mail: economicscomaz@gmail.com

Disertasiya ilə Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunun kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Avtoreferatın elektron versiyası ilə Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinin İqtisadiyyat İnstitutunun rəsmi internet saytında (<https://economics.org.az>) yerləşdirilmişdir

Avtoreferat 05 fevral 2025-ci il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.

Çapa imzalanıb: 22.01.2025
Kağızın formatı: A5
Həcm: 78949 işarə

Tiraj:120