

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

Əlyazması hüququnda

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT – LOGİSTİK KOMPLEKSİNİN İNKİŞAFI PROBLEMLƏRİ

İxtisas: 5308.01 – Ümumi iqtisadiyyat

Elm sahəsi: 53 – İqtisad elmləri

İddiaçı: **Ziya Bəbir oğlu Ağayev**

Fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın

AVTOREFERATI

Bakı – 2026

Dissertasiya işi Bakı Avrasiya Universitetinin “İqtisadiyyat və riyaziyyat” kafedrasında yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər: iqtisad elmləri doktoru
Müslümat Allahverdi qızı Allahverdiyeva

Rəsmi opponentlər: iqtisad elmləri doktoru, professor
Möhübbət Musa oğlu Hüseynov

iqtisad elmləri üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Kamran Nurəddin oğlu Abdullayev

iqtisad elmləri üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Hicran Rafiq qızı Muradova

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya Komissiyasının Azərbaycan Kooperasiya Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən FD 2.46 Dissertasiya şurası.

Dissertasiya şurasının
sədri:



AMEA-nın həqiqi üzvü,
iqtisad elmləri doktoru, professor
Ziyad Əliabbas oğlu Səmədzadə

Dissertasiya şurasının
elmi rəhbəri:

iqtisad elmləri üzrə fəlsəfə
doktoru, dosent
Samirə Yaşar qızı Məmmədova

Elmi seminarın sədri:

iqtisad elmləri doktoru, professor
Elşən Əli oğlu İbrahimov

İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi. Dissertasiya mövzusunun aktuallığı ölkənin iqtisadi inkişaf strategiyasında nəqliyyat sektorunun xüsusi rolundan irəli gəlir və bu sahənin həm regional, həm də qlobal iqtisadi proseslərə inteqrasiyası baxımından əhəmiyyətini nümayiş etdirir. Azərbaycan “Şərq-Qərb” və “Şimal-Cənub” kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşdiyindən, ölkənin geostrateji mövqeyi təkcə regional tranzit imkanlarını deyil, həm də beynəlxalq ticarət axınlarının optimallaşdırılması üçün geniş perspektivlər yaradır. Bu kontekstdə nəqliyyat-logistika kompleksinin təkmilləşdirilməsi iqtisadiyyatın diversifikasiyasına, qeyri-neft sektorunun sürətli inkişafına və xarici ticarət dövryyəsinin genişlənməsinə mühüm təsir göstərir.

Mövcud infrastrukturun bir çox seqmentlərinin köhnəlməsi, logistika xidmətlərində rəqabətin yetərincə inkişaf etməməsi, nəqliyyat zəncirlərinin koordinasiyasında yaranan çətinliklər kompleks təhlil tələb edən problemlər kimi çıxış edir. İnfrastrukturun modernləşdirilməsi, liman və dəmiryolu sistemlərinin yenilənməsi, avtomobil yollarının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması kimi məsələlər ölkənin tranzit qabiliyyətinin genişlənməsi üçün əsas şərtlərdəndir.

Eyni zamanda, logistika proseslərinin rəqəmsallaşdırılması, elektron yük izləmə mexanizmlərinin tətbiqi, “ağıllı logistika” həllərinə keçid kimi istiqamətlər mövzunun aktuallığını daha da artırır. Bu yanaşmalar həm logistika əməliyyatlarının şəffaflığını yüksəldir, həm də yükdaşımaların sürətini və effektivliyini artıraraq, Azərbaycanı beynəlxalq nəqliyyat şəbəkələrində daha rəqabətli oyunçuya çevirir. Rəqəmsal transformasiya ilə yanaşı, ekoloji tələblərə cavab verən nəqliyyat modellərinin tətbiqi, karbon emissiyalarının azaldılması və yaşıl logistika standartlarının formalaşdırılması da müasir çağırışların əsas komponentlərindəndir.

Normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat siyasətinin beynəlxalq standartlarla uyğunlaşdırılması, gömrük və sərhəd prosedurlarının sürətləndirilməsi, tranzit əməliyyatlarında inzibati maneələrin aradan qaldırılması kimi tələb və ehtiyaclar da mövzunun

aktuallığını daha aydın şəkildə ortaya qoyur. Sürətlə dəyişən global ticarət mühiti çevik logistika strategiyalarının hazırlanmasını və tətbiqini zəruri edir. Bundan əlavə, regional əməkdaşlıq platformalarının genişlənməsi, yeni multimodal daşımaların yaradılması, Xəzər hövzəsində logistik inteqrasiyanın dərinləşməsi, Orta Dəhliz üzrə yük axınlarının artması və Avrasiya məkanında rəqabətin güclənməsi Azərbaycan üçün həm imkanlar, həm də strateji çağırışlar yaradır. Nəqliyyat-logistika kompleksinin bu istiqamətlərdə inkişaf etdirilməsi ölkənin tranzit potensialının tam reallaşdırılması, xarici investisiyaların cəlbi və beynəlxalq ticarət yollarında mövqelərinin möhkəmlənməsi üçün xüsusi əhəmiyyət daşıyır.

Nəticə etibarilə, nəqliyyat-logistika kompleksinin problemlərinin hərtərəfli tədqiqi həm infrastrukturda, həm idarəetmədə, həm də texnoloji təminatda mövcud boşluqları müəyyənləşdirməyə imkan verəcək. Dünya təcrübəsinin nəzərə alınması, innovativ logistika həllərinin tətbiqi, rəqəmsal ekosistemin formalaşdırılması, ekoloji dayanıqlığın təmin edilməsi və yaşıl texnologiyalara keçid, sahənin uzunmüddətli inkişafı üçün vacib şərtlərdir. Bütün bu faktorlar dissertasiya mövzusunun yüksək elmi və praktiki əhəmiyyətini təsdiqləyir və onun tədqiqini zəruri edir.

Tədqiqatın aparılması zamanı “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”¹, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”², “Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərinə Böyük Qayıdışa dair I Dövlət Proqramı”³ və s. normativ-hüquqi sənədlərdən istifadə olunmuşdur. Yuxarıda qeyd olunan normativ-hüquqi sənədlər Azərbaycanın iqtisadi inkişafı, xüsusən logistika və ticarət sahələrinin təkmilləşdirilməsi, eləcə də işğaldan azad edilmiş ərazilərin reinteqrasiyası kimi strateji prioritetləri əhatə edir. Bu sənədlər tədqiqatın nəzəri və praktiki əsaslarını formalaşdırmaq, dövlət siyasətinin təhlilini aparmaq və tədqiqat nəticələrinin real iqtisadi proseslərlə uyğunlaşdırılmasına yardım etmək məqsədilə zəruri hüquqi və strateji çərçivəni təmin edir.

¹ <https://e-qanun.az/framework/57128>

² <https://president.az/az/articles/view/50474>

³ <https://e-qanun.az/framework/52757>

Mövzunun işlənmə dərəcəsinə aid isə onu qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafının ayrı-ayrı aspektləri Səmədzadə Z.Ə., Abbasov İ.M., Ataşov B.X., Bağirov M.M., Bayramov İ.A., Ələkbərov Ə.Ə., İbrahimov İ.H., İbrahimov E.Ə., Həmidov N.A., Abdullayev, K.N., Məmmədov Z.S., Əsədov, A.M., İmanov T.İ., Mahmudova L.F., Quliyev E.A. və s. kimi azərbaycan alimlərinin əsərlərində kifayət qədər işıqlandırılmışdır.

Nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafının təkmilləşdirilməsi sahəsində tədqiqatlar xarici ölkələrdə Alesinskaya T.V., Bezrukova T.L., Nesterov S.Y., Peçerskaya O.A., Valeyeva A.N., Dmitriyev A.V., Yermakov İ., Petuxov D., Kurqanov V.M., Lebedev Y.A., Serqeyeva A.L., Klimov D.V. , Anderson J. E. , Thompson E. , Khattak A.J Aghion P., Zilibotti F., Antonucci D., Gan V., Liu B., Vang R və digər iqtisadçı-alimlər tərəfindən aparılmışdır.

Lakin bu tədqiqatlarda nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafı məsələlərinə ölkəmizin xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla ətraflı şəkildə baxılmamışdır. Bu vəziyyəti nəzərə alaraq bizim tədqiqatımızda nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafına və təkmilləşdirilməsi məsələlərinə yerli xüsusiyyətlər nəzərə alınmaqla, baxılmışdır ki, bu da seçilmiş mövzunun aktuallığına dəlalət edir və dissertasiya işi müasir dövrün tələblərindən irəli gələn araşdırmadır.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqatın obyektini respublikamızda nəqliyyat-logistik kompleksinin əsas xidmət sahələri təşkil edir.

Tədqiqatın predmeti kimi isə nəqliyyat-logistik kompleksinin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi məsələləri, o cümlədən mövcud qanunauyğunluqlar, tətbiq olunan üsul və vasitələr, həmçinin bu əlaqələrə təsir edən amillər çıxış edir. Araşdırma aparılarkən xüsusi diqqət bu kompleksin aparıcı seqmentləri olan dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatına, o cümlədən yeni yaradılmış “Abşeron Logistika Mərkəzi”-nin fəaliyyətinə yönəlmişdir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Dissertasiya işinin məqsədi Azərbaycanın nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafının elmi mahiyyətinin nəzəri və praktiki müddəalarının tədqiqindən, onların iqtisadi artımda rolunun müəyyən edilməsindən və bu əsasda ölkənin nəqliyyat siyasətinin başlıca prioritetlərinin işlənilib hazırlanmasından

ibarətdir. Həmin məqsədə nail olmaq üçün dissertasiya işində aşağıdakı vəzifələr qarşıya qoyulmuş və öz həllini tapmışdır:

- iqtisadiyyatda nəqliyyatın mahiyyəti, yeri və rolunun müəyyən edilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyat növlərinin yaranması və inkişafı tarixinin tədqiq olunması;
- nəqliyyat kompleksinin inkişafının nəzəri-metodoloji aspektlərinin tədqiqi;
- dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatında logistika proseslərinin müasir vəziyyətinin təhlili;
- müasir geoiqtisadi vəziyyətdə Azərbaycanda logistik imkanların qiymətləndirilməsi və Azərbaycanın nəqliyyat-logistika sisteminin “Orta Dəhliz” Trans Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunda potensial imkanlarının dəyərləndirilməsi;
- nəqliyyat sahəsinə qoyulan investisiyalar və onun perspektivlərinin tədqiq edilməsi və Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistik kompleksinin təkmilləşdirilməsi yollarının araşdırılması.

Tədqiqat metodlarının əsasını nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafına və tənzimlənmə məsələlərinə həsr olunmuş elmi araşdırmalarda tətbiq olunan müasir analitik və kompleks yanaşmalar təşkil edir. Dissertasiya işində ekonometrik, statistik təhlil, məntiqli ümumiləşdirmə, proqnozlaşdırma, habelə qruplaşdırma və müqayisəli qiymətləndirmə, tarixi yanaşmalar kimi üsullardan istifadə olunmuşdur.

Həmçinin tədqiqatın nəzəri-metodoloji bazasını nəqliyyat-logistika kompleksinin inkişafı ilə bağlı Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərman və Sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Milli Məclisi və Nazirlər Kabinetinin qəbul etdiyi qanunlar, qərarlar və digər normativ-hüquqi aktlar, mərkəzi və yerli icra orqanlarının müvafiq hesabatları, Dövlət Statistika Komitəsi, İqtisadiyyat Nazirliyi, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatları və s. təşkil edir. Eyni zamanda, tədqiqat aparılarkən yerli və xarici ölkə alimlərinin əsərlərindən, müxtəlif səviyyəli konfrans materiallarından, Dünya Bankı, Beynəlxalq Valyuta Fondunun hesabatlarından da istifadə edilmişdir.

Müdafiyə çıxarılan əsas müddəalar. Dissertasiyada respublikamızda nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişaf məsələlərinin araşdırılmasında aşağıdakı müddəalar irəli sürülmüşdür:

- nəqliyyat kompleksinin modernləşdirilməsi və inkişafı üzrə mövcud proqramları nəzərdə tutan regional nəqliyyat kompleksinin inkişafı üçün innovativ strategiya modeli istifadə olunmalıdır;
- nəqliyyat sektorunun mütərəqqi texnoloji inkişafını nəzərdə tutan nəqliyyat strategiyasının ümumi iqtisadi, vahid sosial və logistik hədəflərinə çatması məqsədilə bütün növ nəqliyyat vasitələri üçün vahid, istehsala uyğun və texnoloji cəhətdən əlaqəli infrastruktur yaradılmalıdır;
- logistika infrastrukturunun yaradılması zamanı dövlət-özəl tərəfdaşlığı (DÖT) iştirakçılarının qarşılıqlı fəaliyyəti, istər tərəfdaşlar arasında daxili əlaqələndirmə üçün, istərsə də xarici subyektlər və idarəetmə obyektləri ilə qarşılıqlı əlaqə üçün mexanizmlər, alətlər və təşkilati strukturlar ilə əhatə olunmalıdır;
- nəqliyyat daşımalarının artırılması, nəqliyyat vasitələri parkının strukturunun təkmilləşdirilməsi üçün nəqliyyat sahəsinin inkişafında innovasiya yanaşmaları məcmusunun tətbiqi zəruridir;
- nəqliyyat-logistika sektorunun səmərəli fəaliyyəti xüsusi prinsiplərin tətbiqini tələb edir;
- Azərbaycanda yükdaşıma müəssisələrində əlavə dəyərin artımına dair xüsusi proqram tərtib edilməlidir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi aşağıdakılardan ibarətdir:

- ✓ regional nəqliyyat kompleksinin inkişafı üçün innovativ strategiya və nəqliyyat kompleksinin idarə edilməsi modelləri təklif olunmuşdur;
- ✓ Azərbaycanda dəmir yolu ilə yük daşımalarını xarakterizə edən üstünlüklər və çatışmazlıqlar təsnifatlaşdırılmışdır;
- ✓ Azərbaycan dəmir yollarında yüklərin daha tez daşınmasında və dolayısı ilə yüklərin maya dəyərinin azalmasına xidmət edən bir neçə praktiki tövsiyələr verilmişdir;
- ✓ Azərbaycan şəraitində nəqliyyat logistikasının əsas səmərəlilik prinsipləri dəqiqləşdirilmişdir;

- ✓ logistika mərkəzində əlavə dəyərin yaradılmasının amilləri və nəticələri təsnifatlaşdırılmışdır;
- ✓ Azərbaycanın yükdaşıma nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin artım proqramı təqdim edilmişdir;
- ✓ Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat siyasətinin prioritetləri və bu sahədə aparılacaq institusional islahatlar müəyyənləşdirilmişdir.

Tədqiqatın nəzəri və praktiki əhəmiyyəti. Dissertasiya işinin nəzəri əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, Azərbaycanda nəqliyyat-logistik kompleksinin inkişafının təkmilləşdirilməsinə dair irəli sürülmüş konkret təklif və tövsiyələr, nəqliyyat-loqistik sektorunun idarə edilməsinə dair işlənmiş metodoloji əsaslar bu mövzu ətrafında gələcəkdə aparılacaq tədqiqatlar üçün etibarlı mənbə ola bilər. Dissertasiyada əks olunan müddəalar müvafiq layihə və proqramlar hazırlanarkən, hökumət təşkilatlarının fəaliyyətində, həmçinin ali təhsil müəssisələrində “Nəqliyyatın iqtisadiyyatı” və “Logistika” fənnlərin tədrisində istifadə oluna bilər ki, bu da tədqiqatın praktiki əhəmiyyətini şərtləndirir.

Aprobasiyası və təbiiqi. Dissertasiya işinin əsas mahiyyəti müəllif tərəfindən irəli sürülən nəzəri-metodoloji və praktiki xarakterli mülahizələr, yeni elmi yanaşmalar, təkliflər və tövsiyələr müxtəlif səviyyəli elmi-praktiki konfranslarda məruzə edilmişdir. Ümumilikdə 5 elmi məqalə (1-i xaricdə olmaqla) və 4 tezis (1-i xaricdə olmaqla) müəllif tərəfindən çap edilmişdir. Tədqiqatın əsas müddəaları “Nəqliyyat sektorunun Azərbaycan iqtisadiyyatında müasir yeri” (Bakı, 2024), “Logistika sistemə sistemli yanaşma və onun təkmilləşdirilməsi” (Bakı, 2024), “Azərbaycan logistika sektoruna qoyulan sərmayələrin perspektivləri” (Gəncə, 2025), “Потенциал инвестиций в логистическую сферу Азербайджана” (Тольятти, 2025) adlı tezislərdə öz əksini tapmışdır. Çap olunmuş elmi əsərlərdən “Azərbaycan iqtisadiyyatında nəqliyyat sektorunun rolu” (Bakı, 2024), “Logistika sistemlərinin fəaliyyətinin əsas metodoloji məsələləri” (Bakı, 2024), “Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) в Контексте Развития Срединного Торгового Коридора” (Москва, 2025), “Nəqliyyatda investisiyaların müasir meyilləri və dövlət-özəl tərəfdaşlığı” (Bakı,

2025), “Azərbaycanda tranzit marşrutların üzərində əlavə dəyərlərin yaradılması” (Bakı, 2025) adlı məqalələri göstərmək olar.

Dissertasiya işinin yerinə yetirildiyi təşkilatın adı. Bakı Avrasiya Universiteti.

Dissertasiyanın struktur bölmələrinin ayrılıqda həcmi qeyd olunmaqla işarə ilə ümumi həcmi. Dissertasiya işi giriş, 3 fəsil, nəticə və ədəbiyyat siyahısından ibarətdir. Giriş 11953 işarə, birinci fəsil 78747 işarə, ikinci fəsil 86594 işarə, üçüncü fəsil 91208 işarə, nəticə 10911 işarə və istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı 17249 işarədən ibarətdir. Dissertasiyanın ümumi mətn hissəsi, cədvəllər, qrafiklər, əlavələr və ədəbiyyat siyahısı istisna edilməklə, 279413 işarə təşkil edir.

İŞİN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiya işinin **giriş** hissəsində mövzunun aktuallığı, problemin öyrənilməsi vəziyyəti, tədqiqatın məqsəd və vəzifələri, obyekt, predmeti, elmi yeniliyi, təcrübə əhəmiyyəti və aprobeiasyası şərh olunmuşdur.

Disertasiya işinin “**Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin formalaşmasının elmi əsasları və inkişaf mərhələləri**” adlı I fəslində İqtisadiyyatda nəqliyyatın mahiyyəti, yeri və roluna dair elmi-nəzəri baxışlar, nəqliyyat kompleksinin inkişafının nəzəri-metodoloji aspektləri, Azərbaycanada nəqliyyat növlərinin yaranması və inkişafı tarixinin xüsusiyyətləri tədqiq olunmuşdur.

Müasir iqtisad elmində nəqliyyatın mahiyyəti və məzmununun dərk edilməsi getdikcə daha mürəkkəb və çoxşaxəli xarakter alır. Əgər klassik yanaşmalarda nəqliyyat əsasən yüklərin və sərnişinlərin fiziki daşınması kimi dar çərçivədə təsvir olunurdusa, bugünkü elmi diskursda o, iqtisadi fəaliyyətin məkan strukturunu formalaşdıran, dəyər zəncirlərinə inteqrasiyanı təmin edən və qlobal ticarət dinamikasını şərtləndirən fundamental mexanizm kimi qiymətləndirilir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı yalnız infrastruktur investisiyalarının həcmi ilə deyil, həm də institusional tənzimləmənin keyfiyyəti, logistika xidmətlərinin səmərəliliyi, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi və beynəlxalq standartlara uyğunluq dərəcəsi

ilə müəyyənləşir. Bu baxımdan nəqliyyatın mahiyyəti və məzmununun elmi-nəzəri təhlili həm qlobal perspektivdə, həm də konkret ölkə şəraitində aparılan tədqiqatların sintezini zəruri edir.

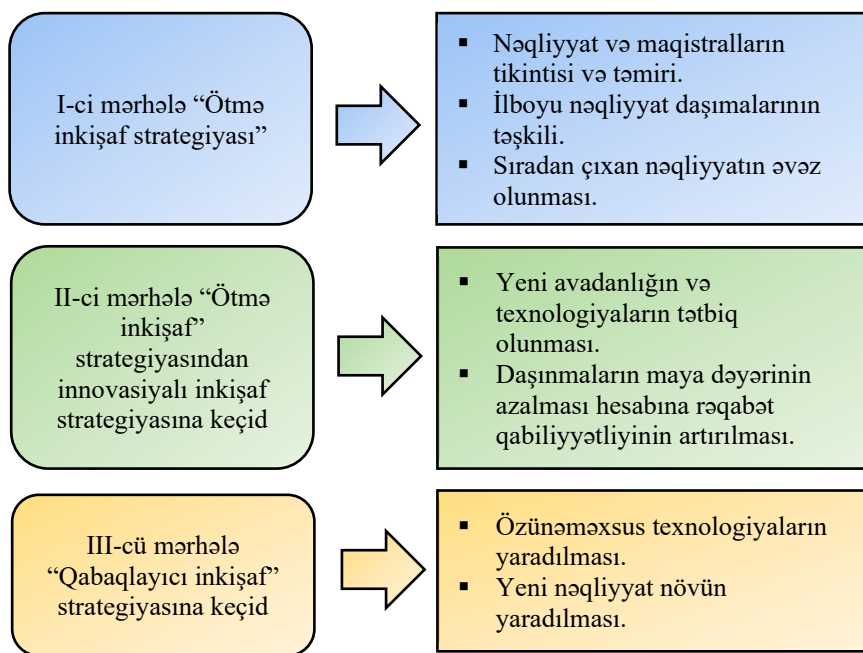
Nəqliyyat maddi istehsalda müstəqil sahədir. Onun nəzərdən keçirilən sahəni digər təsərrüfat sahələrindən fərqləndirən bir sıra xüsusiyyətləri mövcuddur.

Birincisi, nəqliyyat tərəfindən maddi məhsul istehsal olunmur, lakin, buna baxmayaraq onun işçilərinin əməyi məhsuldardır, fəaliyyəti sayəsində isə ictimai sərvətin artımı, milli gəlirə sanballı töhfənin verilməsi baş verir. Nəqliyyat – “universal” istehsalıdır, çünki məhsulların məkanda məntəqədən məntəqəyə daşınması bu məhsulun digər yerdə istehsalına bərabər nəticəyə malikdir. Başqa sözlə desək, nəqliyyat sənayesi istənilən digər sənaye növünün əvəzedicisi rolunda çıxış edir. Onun sayəsində həmçinin əhalinin ölkə ərazisi boyunca təkrar paylanması baş verir. Bu halda mühüm demoqrafik funksiya həyata keçirilir. İkincisi, istehsal prosesi insanlar və yüklərin daşınmasıdır. Nəqliyyat məhsullarının toplanması və anbarlanması qeyri-mümkündür. Nəqliyyatda ehtiyatlar yaratmaq üçün istehsal güclərini rezerv etmək lazımdır, bu daimi qurğular və hərəkət tərkibinə aiddir. Üçüncüsü, nəqliyyatın məhsullarında xammal mövcud deyil, dəyərin böyük hissəsi əmək haqqıdır. Nəqliyyat sahəsində onun payı sənayedə olduğundan 1,5-2 dəfə çoxdur. Dördüncüsü, nəqliyyatın inkişafı üçün sənaye və kənd təsərrüfatından fərqli vəsait ayrılır. Nəqliyyatın fəaliyyətinin nəticəsi yerdəyişmədən ibarətdir.

Ölkədə və ya regionda istehsal və istehlak olunan malların qiymətində nəqliyyatın tərkib hissəsinin həcmi hesablanması üçün dəyər formasını götürsək, onu müxtəlif cür istifadə etmək olar: regionun ÜRM-də nəqliyyat məhsulunun payı, ölkənin ÜDM-də nəqliyyat məhsulunun payı, son istehlakçılarda konkret məhsulun qiymətində nəqliyyatın tərkib hissəsinin payı.

Yeniləşmədən sonra gələn ikinci mərhələ “dəstəklənən inkişaf” strategiyasının innovativ nəqliyyat siyasəti formasına çevrilməsidir. Bu siyasət avtonəqliyyat vasitələrinin və istehsalın modernləşdirilməsi, yeni texnikanın və səmərəli texnologiyaların tətbiqi, yükdaşımanın həcmi azalması hesabına nəqliyyat xidmətlərinin rentabelliyyətinin artırılması kimi məsələləri ehtiva edir:

yeniliklərin tətbiqi, logistik idarəetmənin yeni üsullarından istifadə etməklə, yükdaşımların sürətləndirilməsi. İnnovativ inkişaf strategiyalarının formalaşmasına əsas metodoloji yanaşmaların təhlili əsasında⁴ bizim tərəfimizdən xarici və daxili amilləri, habelə nəqliyyat kompleksinin modernləşdirilməsi və inkişafı üzrə mövcud proqramları nəzərdə tutan regional nəqliyyat kompleksinin inkişafı üçün innovativ strategiya modeli hazırlanmışdır. Cari model öz istiqamətləri, məqsədləri, sonrakı proqramların hazırlanması və hədəflərə nail olmaq üçün müvafiq mexanizmləri olan bir sıra mərhələləri əhatə edir (şəkil 1).



Şəkil 1. Regional nəqliyyat kompleksinin inkişafı üçün innovativ strategiya modeli

Mənbə: Şəkil müəllif tərəfindən tərtib olunub.

⁴ Гареева, Н.А. Оценка инновационно ориентированных регионов в контексте маркетингового управления. Актуальные проблемы науки и техники, Ижевск, 2021.- с.642–645.

Birinci mərhələ nəqliyyat sisteminin müasir dövrün reallıqlarına cavab verən tələblərə uyğun olaraq tam yenidən qurulmasını özündə ehtiva edən nəqliyyat sisteminin yenilənməsidir. Modernləşdirmə proseduru müxtəlif yenilikləri tətbiq edən inkişaf prinsiplərinə əsaslanmalıdır. Hazırda milli nəqliyyat sistemi “inkişaf” mərhələsinə keçir, məqsəd isə gələcəkdə nəqliyyat şirkətlərinin rahat şəkildə inkişaf mərhələsinə innovativ aspektdə transformasiyasıdır. Bu mərhələnin əsas vəzifələri artıq planlaşdırılanlarla eynidir: yol infrastrukturunun yenilənməsi, il boyu nəqliyyat rabitəsinin yaradılması, istismar müddəti olan köhnəlmiş nəqliyyat vasitələrinin dəyişdirilməsi.

Bu mərhələnin uğurla həyata keçirilməsi nəqliyyat şirkətlərinin rəqiblərlə ayaqlaşa bilmək üçün əldə edilən texnologiyaları təkmilləşdirmək bacarığından asılıdır. Bu gün ölkədə həyata keçirilən ən mühüm hadisələrdən biri Ələt qəsəbəsində müxtəlif marşrutlar üzrə malların daşınması üçün zəruri olan bütün növ nəqliyyat, anbar və logistika vasitələri, telekommunikasiya və sığorta təminatını vahid bir sistemdə birləşdirəcək nəqliyyat-logistika mərkəzinin yaradılmasıdır.

Üçüncü mərhələ inkişaf strategiyasının (innovativ idarəetmə strategiyasının) həyata keçirilməsidir, yəni öz texnologiyalarımızı (sənaye parkları da daxil olmaqla) inkişaf etdirmək məqsədilə yeni materiallar və texnologiyalar (o cümlədən, hərbi sənaye) sahəsində nəqliyyat kompleksinin milli nailiyyətlərindən istifadə edilməsi, habelə təkcə regional, milli deyil, həm də global bazarda rəqabət qabiliyyətini artırmaq məqsədilə daşımaların perspektivli üsullarının inkişaf etdirilməsi. İlk iki mərhələdə mərhələli üsul seçilsə, burada intensiv inkişafa doğru hərəkət tətbiq olunur. Üçüncü mərhələnin əvvəlində daşınan yüklərin həcmi artacağından (indiki səviyyə ilə müqayisədə), bazar fəallığının yüksək dinamikasını nəzərə alaraq, malların tədarükünün sürətləndirilməsi çox vacibdir.

Bu strategiyanın üç mərhələsinin əsas məqsədləri davamlı inkişafın prioritetləri, milli stimulların formalaşdırılması və maliyyə faydalarının əldə edilməsi üçün əsas imkanların bu sahələrdə cəmləşdirilməsidir. Təcrübəvi yeniliyin seçilməsindəki çətinlik aşağıdakı şərtlərin ətraflı təhlili ilə aradan qaldırılır: əldə edilmiş texnologiya və ya nəqliyyat avadanlığının məqsədi, innovativ həllin

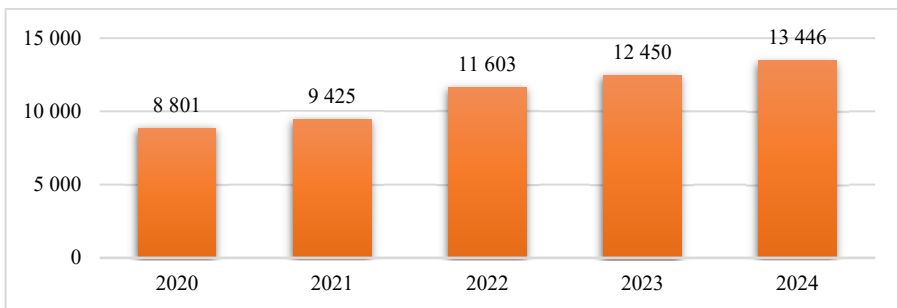
tətbiqindən gözlənilən səmərə, risklərin təhlili, sonrakı modernləşdirmə prosesinin xüsusiyyətləri. İnnovativ həll üçün ən yaxşı variantın müəyyən edilməsi bütün bu şərtləri özündə birləşdirən inteqral göstəricinin hesablanmasına əsaslanmalıdır. İnnovativ inkişaf mərhələsinin vəzifələri və məqsədləri (uzunmüddətli olanlar da daxil olmaqla) müəyyən bir zaman kəsiyində reallığa müasir baxışı təsvir edir. Habelə, nəqliyyat sisteminin inkişaf dinamikası ilə yanaşı, ən azı yeni reallıqların və iş meyarlarının formalaşması əsasında, arzu olunan məqsədlərə nail olmaq potensialı və diapazonu da dəyişə bilər. Bu kontekstdə nəqliyyat şirkətlərinə rəqabət qabiliyyətini artırmaq imkanı verən innovativ həlləri daim inkişaf etdirmək lazımdır.

Dissertasiyanın **“Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika kompleksinin mövcud durumu və alt sistemlər üzrə təhlili”** adlı II fəslində dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatında logistika proseslərinin müasir vəziyyətinin təhlili, müasir geoiqtisadi vəziyyətdə logistik imkanların qiymətləndirilməsi, Azərbaycanın nəqliyyat-logistika sisteminin Trans Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunda (“Orta Dəhliz” layihəsi) potensial imkanların qiymətləndirilməsi kimi məsələlər təhlil olunmuşdur.

2017-ci il fevralın 13-də prezidentin sərəncamına əsasən, Azərbaycanda iki nazirlik vahid Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinə birləşdirilib. Buraya Nəqliyyat Nazirliyi və Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi daxil idi. İndi məhz bu təşkilat rabitə sahəsində rəqəmsal alətlər, innovasiyalar və texnoloji həllərin köməyi ilə idarəetmənin keyfiyyətinin yüksəldilməsi ilə ən fəal şəkildə məşğul olur.

Nəqliyyat arteriyalarının səmərəliliyinin artırılması ilkin olaraq qloballaşma proseslərinin yaratdığı müasir çağırışlara cavabdır. Makroregion daxilində Azərbaycan mümkün qədər geniş bazarı əhatə etməyə və geniş çeşiddə mal və xidmətlərə çıxış azadlığını təmin etməyə çalışır. İqtisadi-ticarət əlaqələrinin yüksək səviyyədə saxlanması beynəlxalq daşımaların keyfiyyətinin, sürətinin və həcmnin yüksəldilməsinin əsas vəzifəsidir.

Respublikamızda avtomobil nəqliyyatının müasir vəziyyətini statistik məlumatların təhlili ilə davam edək. Öncəliklə, avtomobil nəqliyyatı sektorunda yük dövriyyəsinə təhlil edək (qrafik 1).

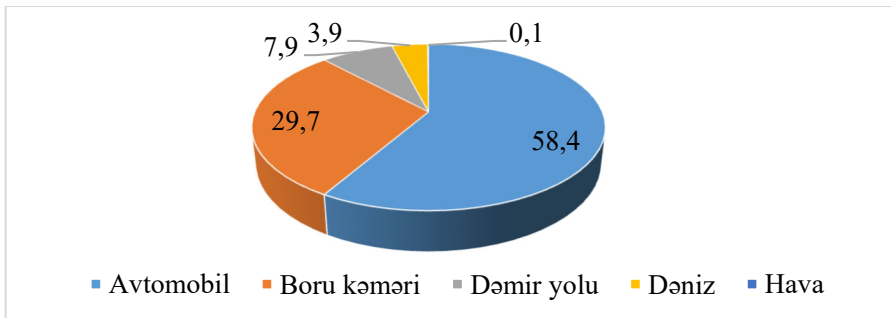


Qrafik 1. Avtomobil yük daşımlarının dinamikası (milyon ton/km)

Mənbə: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.zip.

Qrafik 1-dən göründüyü kimi, tədqiq olunan dövrdə Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatının yük dövriyyəsi ilbəil artır. Hətta II Qarabağ müharibəsi zamanı bu artım müşahidə olunmuşdur. Rəqəmlərdən bəlli olur ki, 2020-2024-ci illər ərzində yük dövriyyəsi 1.5 dəfə artmış, orta illik artım sürəti təqribən 11% təşkil etmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, avtomobil yük daşımlarının artımı son 5 ildə ölkənin neft-qaz sektorunun inkişafı ilə yanaşı, qeyri-neft sektorunun sürətlə artması ilə də bağlıdır.

Ümumiyyətlə, avtomobil yük daşımlarının xüsusi çəkisi digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə son illər daha üstün olmuşdur. Belə ki, 2023-cü ildə ölkədaxili yük daşımaları ilə məşğul olan nəqliyyatın struktur nisbəti aşağıdakı diaqramda əks olunub (diaqram 1).

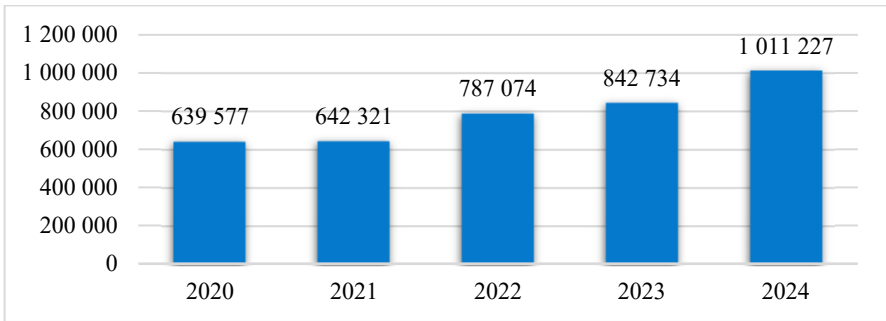


Diaqram 1. Yük daşımlarının nəqliyyat növləri üzrə nisbəti (%)

Mənbə: <https://economy.gov.az/storage/files/files/6299/yUY5C6dFoLmFDuOYjpbSBHAJmyb9dtNLJUtnNyZE.pdf>

Diaqram 1-də təqdim olunmuş statistik məlumatlara əsasən, nəqliyyat sistemi yük axınlarının paylanmasında aydın müxtəliflik nümayiş etdirir. Avtomobil nəqliyyatı ümumi daşımaların 58,4%-ni təmin edir ki, bu da onu həmin sistemdə dominant nəqliyyat növü kimi təsnif etməyə imkan verir. Boru kəməri nəqliyyatı 29,7% göstərici ilə ikinci yeri tutur ki, bu da bütün daşımaların dördü birindən çoxunu təşkil edir. Dəmir yolu nəqliyyatı yük dövriyyəsinin 7,9%-ni, dəniz nəqliyyatı isə 3,9%-ni təmin edir. Aviasiya nəqliyyatının payı statistik cəhətdən əhəmiyyətsizdir.

Ümumiyyətlə, 2019-2023-cü illərdə avtomobil yükdaşımalarında əldə olunan gəlir də müsbət dinamika nümayiş etmişdir (qrafik 2).



Qrafik 2. Avtomobil yükdaşımalarında əldə olunan gəlir, min manat

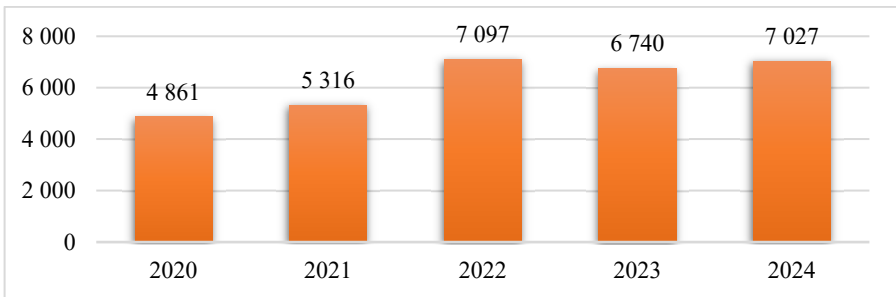
Mənbə: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.zip.

Qrafik 2-dən göründüyü kimi, statistik məlumatlar 2020–2024-cü illər dövrünü əhatə edir ki, bu dövr isə həm qlobal böhran hadisələri, həm də beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemindəki struktur transformasiyalarla bağlı əhəmiyyətli iqtisadi dalğalanmalarla xarakterizə olunur.

Avtomobil yükdaşıma gəlirlərinin zaman sıralarının analizi bütün tədqiq olunan intervalda aydın müsbət dinamika nümayiş etdirir. Göstəricinin mütləq artımı 371 650 min manat, nisbi artımı isə 58,1% təşkil edib. Nəzərdən keçirilən dövr üzrə orta illik artım tempi 11,6% olmuşdur ki, bu da inkişaf etməkdə olan iqtisadiyyatlarla müqayisədə ÜDM-in tipik artım templərindən xeyli yüksəkdir.

Son illər mövcud dəmir yolu şəbəkəsinin müasirləşdirilməsi və genişləndirilməsi istiqamətində işlər daha da intensiv xarakter alıb. Yüksək beynəlxalq standartlar əsas götürülür. Bakı – Tbilisi – Qars marşrutunun və daha iki böyük layihənin – “Orta Dəhliz” və “Şimal – Cənub” layihəsinin sürətli və fasiləsiz işləməsi üçün beynəlxalq tərəfdaşlarla dərin qarşılıqlı əlaqə təmin edilir.

Bundan əlavə, Dağlıq Qarabağda bərpa işləri intensivləşib. Zəngəzur dəhlizinin əsas hissəsi olan Horadiz – Ağbənd dəmir yolunun yenidən qurulmasından sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərin əlçatanlığının artacağı planlaşdırılır. Yekun məqsəd ölkənin əsas hissəsi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa əlaqədir. Eyni zamanda, 1991-ci ilə qədər hər ay minlərlə sərnəşinə xidmət göstərən Bərdə – Ağdam dəmir yolu bərpa olunur. Dəmir yolu ilə yükdaşımaların inkişaf dinamikası qrafik 3-də öz əksini tapmışdır.



Qrafik 3. Dəmir yolu üzrə yük daşımalarının dinamikası (milyon ton/km)

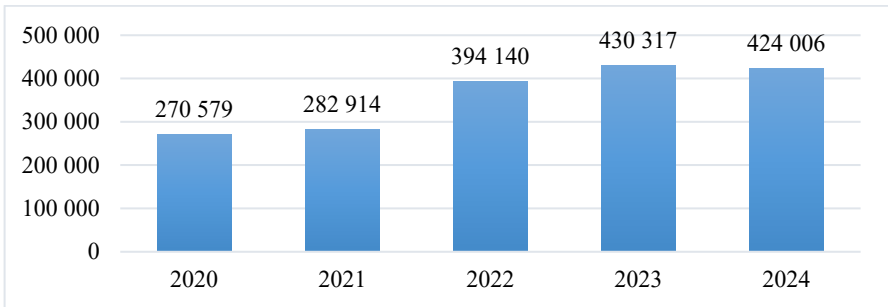
Mənbə: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.zip.

Qrafik 3-dən görüldüyü kimi, dəmir yollarında yük daşımaları 2020-ci ildən artmağa başlamışdır. Bu daşımalar pik (maksimum) göstəricisinə 2022-ci ildə çatmışdır. Qeyd etməliyə ki, Azərbaycandan xaricə gedən mallar əsasən “Orta Dəhliz” üzrə gedir. Bu dəhlizdə isə yüklərin əksəriyyəti avtomobil yolu ilə həyata keçirilir. Qrafik göstəricilərin təhlili dəmir yolu yük dövriyyəsinin mürəkkəb qeyri-xətti inkişaf istiqamətini əks etdirir. 2020-ci ildə dəmir yolu üzrə yük dövriyyəsinin baza dəyəri 4 861 milyon ton-kilometr təşkil edib. Maksimal dəyər 2022-ci ildə 7 097 milyon ton-kilometr səviyyəsində qeydə alınıb ki, bu da baza dəyərindən 46,0%

çoxdur. 2024-cü ilin son dəyəri (7 027 milyon ton-kilometr) 2020-ci ilə nəzərən ümumi artımın 44,5% olduğunu göstərir.

Nəzərdən keçirilən dövr üzrə yük dövriyyəsinin orta dəyəri 6 208 milyon ton-kilometr, statistik standart kənarlaşma isə 1 074 milyon ton-kilometr təşkil edir ki, bu da göstəricinin əhəmiyyətli dəyişkənliyini və sektorun fəaliyyətində struktur dəyişikliklərinin olmasını sübut edir.

Eyni zamanda, 2019-2024-cü illərdə dəmir yol yükdaşımalarında əldə olunan gəlir müsbət dinamika nümayiş etmişdir (qrafik 4).



Qrafik 4. Dəmir yolu yükdaşımalarında əldə olunan gəlir, min manat.

Mənbə: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2024.zip.

Qrafik 4-də təqdim olunan statistik məlumatlar Azərbaycan dəmir yolu sektorunda yükdaşımalardan əldə edilən gəlirin 2020–2024-cü illər dövründəki trayektoriyasını əks etdirir və aydın müsbət trendin mövcudluğunu nümayiş etdirir.

2020-ci ildə (pandemiyanın pik dövrü) gəlir 270 579 min manat təşkil etmişdir. 2024-cü ildə bu göstərici 424 006 min manata çatmış və baza ilinə nəzərən 56,7%-lik ümumi artım qeydə alınmışdır (mütləq artım +153 427 min manat). Orta illik mürəkkəb artım tempi (CAGR) 11,9% səviyyəsində hesablanmışdır ki, bu da nəqliyyat sektorunun digər seqmentləri ilə müqayisədə yüksək dinamika sayılır.

İllər üzrə artım templəri qeyri-bərabər xarakter daşımışdır. Belə ki:

- 2020–2021: +6,8% (ilkin və zəif bərpa);
- 2021–2022: +36,4% (maksimal sıçrayış, 105,2 mln manat mütləq artım);

- 2022–2023: +9,3% (nisbi azalma);
- 2023–2024: +2,5% (ən aşağı illik artım).

Yükgöndərənlər, Avrasiya tərəfdaşları və digər bazar iştirakçıları arasında artıq qurulmuş əlaqələr əvvəlkindən daha təsirli nəticələr əldə etməyə imkan verdi. Xüsusilə, dəmir yolu şəbəkəsinin dayanıqlı fəaliyyətinin təmin edilməsi istiqamətində uzun illər ərzində aparılan işlər daşımaların həcmnin, dəmir yolu daşımalarının artması hesabına Azərbaycanın rəqabət qabiliyyətini yeni səviyyəyə qaldırıb. Əslində, dəmir yolu nəqliyyatı daşıma göstəriciləri ardıcıl hər il yenilənir. Avrasiya layihələrində artan iştirak əsas amil idi, lakin əlaqəli sənayelərdə müşayiət olunan sürətli inkişaf da öz izini göstərir.

Artıq indi Azərbaycan Respublikası ərazisində nəqliyyat arteriyalarını şaxələndirmək vəzifəsi ortaya çıxır. Yalnız artmaqda olan axınları tənzimləmək üçün müxtəliflik gətirmək lazımdır. Buradan şərq ölkələrinə doğru gedən başqa bir çıxış yolu “Çin – Qırğızıstan – Özbəkistan” və “Tacikistan – Əfqanıstan – Türkmənistan” dəmir yolu xətlərinin çəkilməsi olacaq.

Zəngəzur dəhlizinin Gürcüstanla daha möhkəm əlaqələrdə mühüm rolu olacaq, çünki həmin dəhliz özü də digər marşrutların əvəzedicisi rolunu oynayır və onun analoqlarına ehtiyac var. Hazırda Bakını Tbilisi ilə bağlayan yalnız bir yol var, ancaq daha bir yol (Yevlax – Balakən) etibarlılığı artıracaq, mal və sərnişin dövriyyəsini genişləndirəcəkdir. Bundan əlavə, bu, hazırda İran ərazisindən keçən Araz dəhlizinin inkişafına kömək edir – dəhliz Zəngəzur dəhlizini əvəz edən tam hüquqlu bir marşrut rolunu oynayır.

Dissertasiya işinin “**Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika kompleksinin inkişaf perspektivləri**” adlı III fəslində nəqliyyat sahəsinə qoyulan investisiyalar və onun perspektivləri, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika kompleksinin təkmilləşdirilməsi, Azərbaycanda tranzit marşrutları üzərində əlavə dəyərlərin yaradılması, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat siyasətinin prioritetləri və bu sahədə tələb olunan institusional islahatlar kimi məsələlər tədqiq olunur.

Zənnimizcə, əldə olunmuş nəticələrin gücləndirilməsi və nəqliyyat sektorunun gələcək inkişafının təmin edilməsi üçün infrastruktura investisiyaları davam etdirmək və idarəetməyə müasir yanaşmalar

tətbiq etmək lazımdır. Dövlət-özəl tərəfdaşlığının (DÖT) tətbiqi xüsusi investisiyaları cəlb etməyə və resursların bölünməsinə optimallaşdırmağa imkan verən perspektiv istiqamətdir. Kooperasiya, lizinq, konsessiya və s. müxtəlif DÖT modelləri konkret layihə şərtlərindən asılı olaraq tətbiq edilə bilər. Lakin, DÖT-ün səmərəli fəaliyyəti üçün əməkdaşlığın institusional çərçivələrini dəqiq müəyyən edərək, şəffaflığı, riskləri və məsuliyyətin dövlət və xüsusi tərəfdaşlar arasında ədalətli bölünməsinə təmin etmək lazımdır. Beynəlxalq DÖT praktikalarının təcrübəsi Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun səmərəli inkişaf strategiyasının işlənilib hazırlanması üçün əsas kimi xidmət edə bilər.

Nəqliyyat infrastrukturunu sahəsində dövlət-özəl tərəfdaşlığı (DÖT) layihələrində iştirakçılar, yerinə yetirilən funksiyalardan asılı olaraq, idarəetmə subyektlərinin ixtisaslaşdırılmış qruplarına strukturlaşdırılırlar (cədvəl 1).

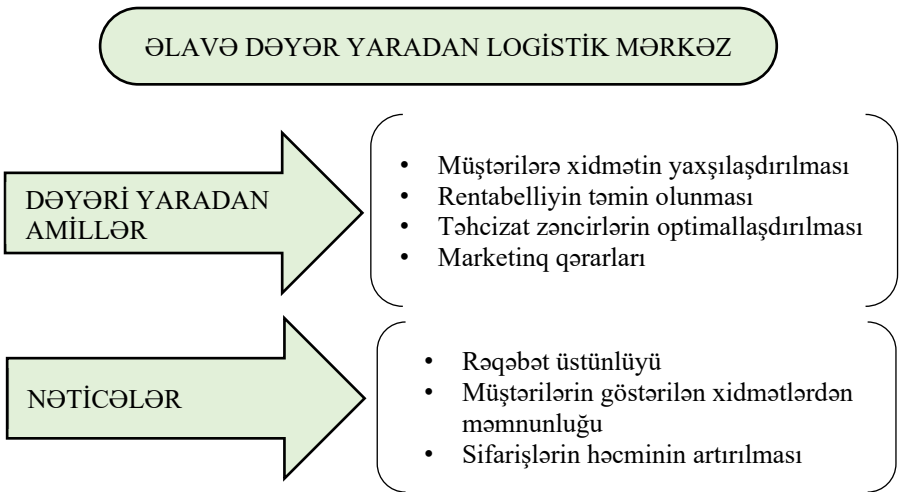
Cədvəl 1.

Nəqliyyat-logistika infrastruktur layihəsinin həyata keçirilməsi zamanı tərəfdaş idarəetmə subyektləri – investorlar və DÖT iştirakçıları

İnvestorlar və investisiyaların cəlb edilməsi ilə DÖT iştirakçıları	İnvestisiyalar cəlb edilmədən DÖT iştirakçıları
Layihələrdə dövlət və bələdiyyə orqanlarının rolu lisenziyalaşdırmanı, dövlət zəmanətlərinin və torpaq sahələrinin təqdim edilməsini, obyektiv məqsəd təyinatının və inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsini, eləcə də, mümkün yanaşı maliyyələşdirmə və idarəetmədə iştirakı ehtiva edir.	Dəmiryol, avtomobil və digər nəqliyyat növləri də daxil olmaqla nəqliyyat şirkətləri logistika xidmətləri operatorları və yanaşı infrastruktur sahibləri (terminallar, meydançalar, İT-platfomalar və servis xidmətləri) ilə birlikdə, eləcə də, gömrük brokerləri əsas nəqliyyat arteriyaları ilə inteqrasiyanı təmin edirlər.
Layihədə xüsusi tərəfdaşlar və birgə investorlar kimi tikinti və istismar, marketinq və idarəetməyə qədər layihənin həyata keçirilməsinin bütün mərhələlərinə görə cavabdeh olan idarəçi şirkəti əmələ gətirən aparıcı logistika, sənaye, ticarət və developer şirkətləri iştirak edirlər.	Logistika layihələrinin potensial icarədarları kimi ekspeditor şirkətləri, nəqliyyat operatorları, anbar şirkətləri, istehsalat müəssisələrinin logistika bölmələri, eləcə də, regional mərkəz səviyyəsindən aşağı olmayan xidmətlər təqdim edən logistika provayderləri və anbar təsərrüfatı proseslərinin avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsində ixtisaslaşan texnoloji firmalar çıxış edirlər.

Mənbə: Cədvəl müəllif tərəfindən tərtib olunub.

Qeyd etməliyik ki, əlavə dəyərin formalaşdırılması üçün logistika mərkəzi mümkün qədər geniş çeşiddə və həcmdə əlavə xidmətlər təklif etməlidir. Bu dəyər alıcının genişləndirilmiş məhsul üçün ödəməyə hazır olduğu qiymət ilə istehsal xərcləri və istifadə üçün çatdırılma dəyəri arasındakı fərq kimi müəyyənləşdirilir. Bu dəyərə məhsulların funksional parametrlərinin artırılmasına yönəlmiş əməliyyatlar təsir edə bilər. Xidmətlər, adətən, logistika mərkəzlərində məhsullarla zənginləşdirilir. Genişləndirilmiş xidmətin yerinə yetirilməsi zamanı “yük göndərən – yük alan” münasibətləri əsasında əlavə yeni dəyər yaradılır ki, bu da nəqliyyat-logistika zəncirində ümumilikdə bir sıra təsirlərə səbəb ola bilər (şəkil 2).



Şəkil 2. Logistika mərkəzində əlavə dəyər yaradılmasının amilləri və nəticələri
Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Gələcək tədqiqatlar əlavə dəyərin ölçülməsi üçün standartlaşdırılmış metodologiyaların hazırlanmasına, rəqəmsal texnologiyaların (İnternet of Things, süni intellekt) logistika zəncirlərinə inteqrasiyasına və kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı kimi yüksək marjlı xidmətlərin inkişafına fokuslana bilər. Logistika mərkəzlərinin region iqtisadiyyatına təsiri və infrastrukturun modernləşdirilməsi ilə bağlı təhlillər Azərbaycanın qlobal logistika zəncirlərində mövqeyini

möhkəmləndirəcək. Bu tədqiqatlar ölkənin iqtisadi rəqabət qabiliyyətini və dayanıqlılığını artırmağa xidmət edəcək.

Nəticə etibarilə, tranzit marşrutlarında əlavə dəyər yaradılması Azərbaycanın iqtisadi potensialının reallaşdırılmasında strateji əhəmiyyət kəsb edir.

Logistik əlavə dəyərin ən mühüm komponenti logistik mərkəz ilə əməkdaşlıq edən müəssisələr arasında kooperasiyadır; buna müxtəlif amillər, o cümlədən həyata keçirilən fəaliyyətlərin koordinasiyası mühüm təsir göstərə bilər. Elastik, günün sorğularına cavab verən, müqavilələrin imzalanması müəssisələr arasında əməkdaşlığın yüksək keyfiyyətindən xəbər verir. Logistika əlavə dəyərində dolayı təsir informasiyanın birgə mübadiləsi və birgə qərar qəbulu ilə göstərilə bilər. Çox vaxt elə olur ki, logistika mərkəzi ilə əməkdaşlıq edən müəssisələr arasında əməkdaşlıq nə qədər yaxşı olarsa, logistika əlavə dəyəri də o qədər yüksək olur. Bununla belə, əməkdaşlıqda pozuntular da logistika dəyərinin digər mənbəyi olur, çünki onlar yeni əməkdaşlıq formalarını inkişaf etdirir. Bütün bu komponentlər logistik əlavə dəyər zəncirinin əsasını təşkil edə bilər. Logistika mərkəzində və onunla əməkdaşlıq edən biznes subyektlərində dəyərlərin niyə yaradıldığını izah edir. Qarşılıqlı asılılıq, koordinasiya və zəncirdəki yerləşmə onların fəaliyyətlərinin harmoniyası sayəsində dəyərə təsir göstərir. Qarşılıqlı asılılıqlar logistik mərkəz ilə bir tərəfdən, digər tərəfdən təchizat dəyəri zənciri iləndə bağlı olan subyekt arasında əlaqələr şəbəkəsinin keyfiyyətinə təsir edir.

NƏTİCƏ

Azərbaycanın nəqliyyat-logistik sisteminin inkişafı bir sıra çağırışlarla üzləşir. İnfrastrukturun müasirləşdirilməsi, logistika xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi və ekoloji dayanıqlılığın təmin edilməsi kimi məsələlər bu sahədə əsas problemlər sırasındadır. Ölkədə dəmir yolu, avtomobil yolu, dəniz və hava nəqliyyatı infrastrukturunun inkişafına böyük investisiyalar qoyulmuşdur, lakin bu infrastrukturun səmərəli idarə edilməsi və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması hələ də aktual olaraq qalır. Məsələn, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və ya Ələt

Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kimi layihələr Azərbaycanı global logistika xəritəsində önəmli oyunçuya çevirsə də, bu layihələrin potensialından tam istifadə etmək üçün logistik xidmətlərin optimallaşdırılması və regional əməkdaşlığın gücləndirilməsi zəruridir. Yuxarıdakıları nəzərə alaraq, tədqiqatımızı yekunlaşdıraraq qeyd etməliyik ki, dissertasiya işində aşağıdakı əsas elmi nəticələrə nail olunmuş, elmi-təcrübi əhəmiyyətli təklif və tövsiyələr irəli sürülmüşdür.

1. Nəqliyyat şəbəkələrini inkişaf etdirərkən yeni, daha qısa və ya az yüklü xətlərin qurulması üzrə işlər həyata keçirilməlidir. Bu ən qısa magistralların daşıma qabiliyyətini artırmağa, eləcə də istehsalat güclərini artıq mövcud olan, yaxşı təchiz edilmiş və inkişaf etmiş nəqliyyat xətləri boyunca yerləşdirməyə imkan verə bilər.

2. Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycanda daha səmərəli iqtisadi məkanın formalaşmasına şərait yaradır və yükdaşımanın artımı ilə iqtisadi inkişaf arasında davamlı əlaqə mövcuddur. Nəqliyyat sahəsinə yönəldilən uzunmüddətli investisiyalar özünü doğrultduğuna görə innovativ texnologiyaların tətbiqi zəruri hesab edilir. “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın Milli Prioritetləri” Dövlət Proqramı çərçivəsində nəqliyyat sahəsində innovasiya texnologiyalarının işlənib hazırlanmasına yönəlmiş bir sıra modernləşdirici layihələr nəzərdə tutulur. Yeni texnologiyaların tətbiqi məhdud resurslar şəraitində Azərbaycanın digər ölkələrdəki nəqliyyat və logistika sahəsində mövcud olan qabaqcıl meyllərdən geri qalmasını azaltmağa imkan verə bilər.

3. Müasir nəqliyyat müəssisələri sənaye istiqamətinə görə sənayedaxili, sənayedənkənar və birləşmiş kimi təsnif edilə bilər. Birinci qrupa əsas fəaliyyəti bilavasitə nəqliyyat daşımaqlarının təşkili ilə bağlı olan nəqliyyat müəssisələri daxildir. İkinci qrupa nəqliyyat vasitələrinin və digər əsas vasitələrin istehsalı, təmiri, texniki xidməti sahəsində fəaliyyət göstərən nəqliyyat müəssisələri daxildir. Mülkiyyət formasının dəyişdirilməsi özlüyündə maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətində səmərəliliyin avtomatik əldə edilməsinə təminat vermir. Zərərli və ya səmərəsiz müəssisəni gəlirli müəssisəyə çevirə biləcək idarəetmə sistemi yaratmaq üçün yalnız mülkiyyət strukturunun yenidən qurulması kifayət deyil.

4. Zənnimizcə, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün vahid idarəetmə mexanizmi əsasında təklif olunan konsepsiyanın praktiki dəyəri yalnız real şəraitdə tətbiq edilməsi deyil, həm də maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin proqnoz göstəricilərinin eksperimental hesablamaları vasitəsilə simulyasiya metodundan istifadə olunmasıdır. Alınan nəticələrin elmi yeniliyi nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi prosesinin öyrənilməsi məqsədilə yeni metodik əsasların formalaşdırılmasında və iqtisadiyyatın xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla, nəqliyyat müəssisəsinin idarə edilməsinin vahid mexanizminin qurulmasında istifadə oluna bilər.

5. Hesab edirik ki, 2030-cu ilə qədər Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatını geniş miqyasda peyk naviqasiya sistemləri ilə təchiz etmək və onları ümumi koordinasiya sistemində birləşdirmək lazımdır. Kompleks nəzarət əməliyyat bölməsinin hər bir elementinin və texnoloji prosesinin əməliyyat vəziyyətinin tədqiqi və proqnozlaşdırılması üçün əsas olmalıdır. Fikrimizcə, iki-üç ildən sonra yük və sərnişin daşımaları (o cümlədən, xüsusi yüklərin və partlayıcı yüklərin daşınması üçün) üçün müvafiq nəqliyyatın yerləşdiyi yerin dərhal axtarışı məqsədilə peyk texnologiyalarından istifadə problemlərini həll etmək mümkün olacaqdır. GPS fəza naviqasiya sistemindən istifadə etməklə işlənib yenilənə bilən dəmir yolu marşrutlarının və onların xidmət şəbəkələrinin rəqəmsal elektron xəritələrinin hazırlanması potensialı mövcuddur. Bu iş dəmir yolu şəbəkəsinin səmərəliliyini və tutumunu artırmaq, infrastrukturun vəziyyətini təhlil etmək, eləcə də ekoloji və texnogen təhlükələri müəyyənləşdirmək üçün daşımaların seqmentləşdirilməsinin çevik idarə edilməsi probleminin həllinə imkan verə bilər.

6. Bu gün dəmir yollarında əməliyyat fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi üçün həllərin elmi, texniki və təşkilati işlənməsi davam etdirilir. Bu baxımdan ən perspektivlisi elektron möhürləmə sistemlərinin və elektron identifikasiya vasitələrinin tətbiqidir. İnnovativ yanaşmaların geniş tətbiqi mümkün insidentlərə, o cümlədən vaqonlara icazəsiz daxil olma hallarına operativ reaksiya vermək imkanı sayəsində yüklərin təhlükəsizliyini və sabit hərəkətliyini artıracaq.

7. Dövlət-özəl tərəfdaşlığının (DÖT) tətbiqi xüsusi investisiyaları

cəlb etməyə və resursların bölünməsinə optimallaşdırmağa imkan verən perspektiv istiqamətdir. Kooperasiya, lizinq, konsessiya və s. kimi müxtəlif DÖT modelləri konkret layihə şərtlərindən asılı olaraq tətbiq edilə bilər. Lakin, DÖT-ün səmərəli fəaliyyəti üçün əməkdaşlığın institusional çərçivələrini dəqiq müəyyən edərək, şəffaflığı və risklər və məsuliyyətin dövlət və xüsusi tərəfdaşlar arasında ədalətli bölünməsinə təmin etmək lazımdır. Beynəlxalq DÖT praktikalarının təcrübəsi Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun səmərəli inkişaf strategiyasının işlənib hazırlanması üçün əsas kimi xidmət edə bilər.

8. Layihələrin uğurla həyata keçirilməsi üçün bütün mərhələlərdə şəffaflığı və ictimaiyyətin iştirakını təmin etmək lazımdır. Maliyyələşdirmə zamanı, xüsusilə də bunun dövlət tərəfindən həyata keçirildiyi halda, sosial və ekoloji səmərəlilik çox zaman, xüsusilə də, dayanıqlı inkişafa yardım edən strateji baxımdan mühüm layihələr zamanı sırf maliyyə faydalılıq əmsalından daha prioritetdir.

9. Tədqiqatımız göstərdi ki, nəqliyyat-logistika infrastrukturunun əsas inkişaf istiqamətləri aşağıdakıları ehtiva edir:

- müasir sürət avtomagistrallarının və dəmir yollarının tikintisi;
- yeni standartlara müvafiq olaraq mövcud nəqliyyat arteriyalarının yenidən qurulması;
- logistika və nəqliyyat proseslərinin təmin edilməsi üçün optik-lifli rabitə xətlərinin yaradılması;
- regional, xüsusi olaraq, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur rayonlarında, eləcə də milli layihələrin həyata keçirilməsi yerlərində nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi;
- yeni limanların tikintisi və xarici ticarət yükləri (meyvə, tərəvəz, kömür) və konteyner daşımaları üçün mövcud buraxılış qabiliyyətinin artırılması;
- xarici ticarət axınlarının xarici limanlardan Azərbaycan limanlarına keçirilməsi;
- hava daşımaları üçün xabların formalaşdırılması, yük və sərnişin daşımaları üçün terminalların tikintisi və modernləşdirilməsi, eləcə də, qalxma-enmə zolaqlarının yenidən qurulması;
- konteyner kompleksləri də daxil olmaqla, mövcud terminalların

gücünün genişləndirilməsi və yenilərinin yaradılması;

- müasir logistik və rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi;
- yüklərin çatdırılmasının sürətləndirilməsi, onların müdafiəsinin yüksəldilməsi və xidmət keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması üçün tranzit infrastrukturunun yaradılması və modernləşdirilməsi;
- sərhəd buraxılış məntəqələrinin işinin optimallaşdırılması, gömrük prosedurlarının asanlaşdırılması, onların beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması;
- mallar və nəqliyyat vasitələrinin gömrük nəzarəti və elektron müşayiəti üçün rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi.

10. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin səmərəli fəaliyyəti üçün paylayıcı mərkəzlərin, yükəndərənlərin və daşıyıcıların əlaqələndirilmiş işi vacibdir. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafında xarici (idarəolunmayan) və daxili (siyasət və təşkilati quruluşdan asılı) amillər fərqləndirilir. Əsas daxili problemlər isə aşağıdakılardır:

- İnfrastrukturun şaxələndirilməsi: Dəmir yolu şəbəkəsinin genişləndirilməsi yüksək xərc tələb etdiyindən daha real istiqamət qarışıq daşımaların inkişafı və dəmir yolu–avtomobil nəqliyyatı inteqrasiyasının gücləndirilməsidir.
- Texnoloji səviyyə: Köhnəlmiş vaqon parkı və ixtisaslaşdırılmış vaqon çatışmazlığı dəmir yolunun rəqabət qabiliyyətini azaldır, lakin aparılan islahatlar yaxın illərdə vəziyyəti yaxşılaşdırma bilər.
- Kadr hazırlığı və motivasiya: İşçi motivasiyasının zəifliyi xidmət keyfiyyətinin artımını məhdudlaşdırır və rəqabətin zəif olduğu sahələrdə irəliləyiş yalnız dövlət tənzimlənməsi və islahatların gücləndirilməsi ilə mümkündür.

11. Azərbaycan dəmir yollarında yükdaşımaların sürətini artırmaq və maya dəyərini azaltmaq üçün aşağıdakı təklifləri irəli sürürük:

- Vaqonlar əvəzinə xüsusi konteynerlərin (kontraynerlərin) tətbiqi yüklərin yüklənmə-boşaldılma vaxtını xeyli azaldacaq və daşımaların ümumi müddətini qısaldaraq maya dəyərini aşağı salacaq.
- Çin təcrübəsində olduğu kimi qatlanan konteynerlərin tətbiqi boş konteynerlərin geri daşınmasını dəfələrlə ucuzlaşdırır və

logistikada böyük qənaət yaradır. Azərbaycanda belə konteynerləri qısa müddətdə tətbiq etmək mümkündür.

- Meyvə-tərəvəz kimi tez xarab olan yüklər üçün vaqon və furalarda xüsusi iqlim sistemlərinin quraşdırılması temperaturu və nəmişliyi sabit saxlayaraq məhsul itkisini əhəmiyyətli dərəcədə azaldır və daşınmanın keyfiyyətini artırır.

12. Azərbaycanda “Orta Dəhliz”-in həyata keçirilməsində əhəmiyyətli addımlardan biri Ələt Azad İqtisadi Zonasının və çox iri “Abşeron” regional logistika mərkəzinin yaradılması oldu. Bu təşəbbüsün uğuru yüklərin Şərqi Asiyadan Avropaya fasiləsiz tədarüklərinin nizamlanmasına nə dərəcə səmərəli nail oluna biləcəyi ilə müəyyən ediləcək. Bu zaman xüsusi diqqət bu mərkəz daxilində anbar təsərrüfatının təşkilinə yetirilməlidir. Süni intellekt texnologiyalarının və maşın təliminin logistika proseslərinə tətbiqi mühüm istiqamətə çevrilir. Bu texnologiyalar tələbi proqnozlaşdırmağa, daşınma marşrutlarını optimallaşdırmağa və resursları avtomatik bölüşdürməyə imkan verir ki, bu da bütün sistemin səmərəliliyinin əhəmiyyətli dərəcədə yüksəlməsini təmin edir. Bundan başqa, logistikada beynəlxalq əməkdaşlığın güclənməsi qlobal tədarük zəncirlərinə inteqrasiya üçün yeni imkanlar yaradır.

13. Əlavə dəyərin formalaşdırılması üçün logistika mərkəzi mümkün qədər geniş çeşiddə və həcmdə əlavə xidmətlər təklif etməlidir. Bu dəyərə məhsulların funksional parametrlərinin artırılmasına yönəlmiş əməliyyatlar təsir edə bilər. Xidmətlər, adətən, logistika mərkəzlərində məhsullarla zənginləşdirilir. Genişləndirilmiş xidmətin yerinə yetirilməsi zamanı “*yük göndərən – yük alan*” münasibətləri əsasında əlavə yeni dəyər yaradılır ki, bu da nəqliyyat-logistika zəncirində ümumilikdə bir sıra təsirlərə səbəb ola bilər. Təklif etdiyimiz logistika mərkəzində yaradılmış əlavə dəyərin strukturunu dissertasiyanın şəkil 3.3.1-ə əks etdirmişik.

14. Logistika mərkəzində xidmət səmərəliliyinin standartlaşdırılması səmərəliliyi artırır, zəncirdəki əməkdaşlıq isə mərkəzə dəyişən mühiti daha az xərclə idarə etmək üçün daha yaxşı anlayış və imkanlar verə bilər. Qeyd etmək lazımdır ki, logistika mərkəzində yeni əlavə dəyərin yaradılması, məsələn, daxil olan materiallara və daxil olan nəqliyyat və anbar xidmətlərinə xüsusi

nəzarət tətbiq edildikdə arta bilər. Bu, şəkil 3.3.3.-də göstərildiyi kimi ola bilər, burada, keyfiyyətə nəzarət zonalarına nəqliyyat yolu ilə materialların və məhsulların saxlanma nəzarətini təmin etməklə yeni dəyər əldə oluna bilər.

15. Bizim fikrimizcə, Azərbaycanda yükdaşıma müəssisələrində əlavə dəyərin artımı proqramının işlənilib hazırlanması üçün ölkənin nəqliyyat sektorunun spesifikliyi, onun güclü tərəfləri, məsələn, coğrafi mövqeyi və beynəlxalq dəhlizlərdə (TRACECA, “Şimal – Cənub”) iştirakı, eləcə də aktual problemlər – yüksək nəqliyyat xərcləri, qeyri-kafi rəqəmsallaşdırma, ixtisaslı kadr çatışmazlığı, infrastrukturun köhnəlməsi və innovasiyaların məhdud maliyyələşdirilməsi nəzərə alınmalıdır. Proqram xərclərin azaldılmasına, səmərəliliyin və rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına, həmçinin Azərbaycanın strateji məqsədlərinə uyğun olaraq qeyri-neft ixracının artırılmasına kömək etməlidir.

Dissertasiya işinin əsas məzmunu aşağıdakı elmi əsərlərdə əks olunmuşdur:

1. Ağayev Z.B. Azərbaycan iqtisadiyyatında nəqliyyat sektorunun rolu // – Bakı: “Kooperasiya” elmi-praktiki jurnal, 2024, № 3 (74). – s. 153-160

2. Ağayev Z.B. Logistika sistemlərinin fəaliyyətinin əsas metodoloji məsələləri // – Bakı: “Tikintinin iqtisadiyyatı və menecment” elmi-praktiki jurnal, 2024, № 3. – s. 119-125

3. Ağayev Z.B. Nəqliyyat sektorunun Azərbaycan iqtisadiyyatında müasir yeri // – Bakı: “Azərbaycanda ətraf mühitin sağlamlaşdırılmasında ümumilli lider Heydər Əliyevin rolu” mövzusunda respublika elmi-praktiki konfransın materialları, 2024. – s. 71-73.

4. Ağayev Z.B. Logistika sisteminə sistemli yanaşma və onun təkmilləşdirilməsi // – Bakı: XI Beynəlxalq Türk Dünyası Araşdırmaları Simpoziumu Məruzələr Kitabı, 2024. – s. 853-858.

5. Агаев З.Б. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) В Контексте Развития Срединного Торгового Коридора // – Москва: Конкуентоспособност в глобальном мире, 2025, № 2. – стр. 3-7.

6. Ağayev Z.B. Nəqliyyatda investisiyaların müasir meylləri və dövlət-özəl tərəfdaşlığı // – Bakı: Qərbi Kaspi Universitetinin Elmi xəbərlər jurnalı: İctimai və Texniki elmlər seriyası, 2025. – s. 101-108

7. Ağayev Z.B. Azərbaycanca tranzit marşrutların üzərində əlavə dəyərlərin yaradılması // – Bakı: “Tikintinin iqtisadiyyatı və menecment” elmi-praktiki jurnal, 2025, № 2. – s. 415-425.

8. Ağayev Z.B. Azərbaycan logistika sektoruna qoyulan sərmayələrin perspektivləri // – Gəncə: Dördüncü sənaye inqilabı dövründə elm və texnologiyaların mövcud vəziyyəti və inkişaf perspektivləri beynəlxalq elmi-praktiki konfransın materialları, 2025. – s. 20-22.

9. Агаев З.Б. Потенциал инвестиций в логистическую сферу Азербайджана // – Тольятти: «Развитие инновационной экосистемы Российской Федерации на основе процессов импортопережениа в технологических инновациях для отраслей экономики» Сборник научных статей Международной научно-практической конференции, 2025. – стр. 47-53.



Dissertasiyanın müdafiəsi 29 aprel 2026-cı il tarixdə, saat 16⁰⁰-da Azərbaycan Kooperasiya Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən FD 2.46 Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcək.

Ünvan: AZ1106, Azərbaycan Respublikası, Bakı şəh., Nərimanov rayonu, Nəcəf Nərimanov küç., 93.

Dissertasiya ilə Azərbaycan Kooperasiya Universitetinin kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Avtoreferatın elektron versiyaları Azərbaycan Kooperasiya Universitetinin (www.aku.edu.az) rəsmi internet saytında yerləşdirilmişdir.

Avtoreferat 18 mart 2026-cı il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.

Çapa imzalanıb: 17.03.2026

Kağızın formatı: 60 x 84 1/16

Həcm: 42671 işarə

Tiraj: 100