

# AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

*Əlyazması hüququnda*

## AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA YENİ NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI VƏ DAVAMLI İNKİŞAFININ TƏMİN OLUNMASI PROBLEMLƏRİ

İxtisas: 5312.01 – “Sahə iqtisadiyyatı”  
Elm sahəsi: 53 – İqtisad elmləri  
İddiaçı: **Aqil Məhiyəddin oğlu Əsədov**

Elmlər doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş  
dissertasiyanın

### **A V T O R E F E R A T I**

**BAKI – 2022**

Dissertasiya işi Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının  
İqtisadiyyat İnstitutunda yerinə yetirilmişdir.

**Elmi məsləhətçi:** İqtisad elmləri doktoru, professor  
**İsa Hüseyn oğlu Ahiyev**

**Rəsmi opponentlər:** iqtisad elmləri doktoru, professor  
**Vahid Tapdıq oğlu Novruzov**

iqtisad elmləri doktoru, professor  
**Rövşən Rasim oğlu Quliyev**

iqtisad elmləri doktoru, professor  
**Natiq Əli oğlu Cavadov**

iqtisad elmləri doktoru, professor  
**Elşad Yaqub oğlu Məmmədov**

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya  
Komissiyasının Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin nəzdində  
fəaliyyət göstərən ED 2.10 Dissertasiya şurası

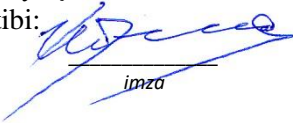
Dissertasiya  
şurasının sədri



*imza*

iqtisad elmləri doktoru, professor  
**Məhiş Alish oğlu Əhmədov**

Dissertasiya şurasının  
elmi katibi:



*imza*

iqtisad elmləri üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Zöhrab Həsən oğlu İbrahimov**

Elmi seminarın  
sədri:



*imza*

iqtisad elmləri doktoru, dosent  
**Ramil Zahid oğlu Hüseyn**

## İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

**Mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi:** Qloballaşma və integrasiya proseslərinin sürətlənməsi ilə xarakterizə olunan XXI əsr milli iqtisadiyyatın və onun ayrı-ayrı sektorlarının inkişafına öz təsirini göstərir. Qlobal məkanda baş verən sosial-iqtisadi proseslər bütövlükdə milli təsərrüfatların, eləcə də ayrı-ayrı sahələrin qarşısında müəyyən vəzifələr qoyur ki, bu vəzifələrin də uğurlu icrasını nəqliyyatın iştirakı olmadan təsəvvür etmək mümkün deyildir.

Bütün bunları dəqiqliklə nəzərə alan Azərbaycan hökuməti ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması istiqamətində silsilə addımlar atır, müvafiq proqram və layihələr hazırlanaraq uğurla reallaşdırılır. Ölkə başçısının “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi tədbirləri haqqında” 22 fevral 2007-ci il tarixli 1992 sayılı Sərəncamı, “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi haqqında” 7 iyul 2006-cı il tarixli 1572 sayılı Sərəncamı, “Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı”nın təsdiqi ilə bağlı 2010-cu il 6 iyul tarixli 1002 sayılı Sərəncamı və s., məhz ölkəmizdə nəqliyyat sistemində idarəetmənin və xidmətlərin təkmilləşdirilməsi, beynəlxalq tələblərə uyğunlaşdırılması və ümumilikdə milli nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sistemində integrasiyasının hüquqi əsaslarını təşkil edir.

Uğurla reallaşdırılan qərar və sərəncamların nəticəsidir ki, həyata keçirilən layihə və proqramlar mühüm nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi Azərbaycan Respublikasında yeni bir nəqliyyat sistemi formalaşdırır. Nəqliyyat sisteminin müasir tələblərə cavab verməsinin zəruriliyini vurğulayan Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sözləri ilə desək: *Bütövlükdə Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu Davosun hesabatında dünya miqyasında 31-ci yerdədir. Avtomobil yollarının keyfiyyətinə görə biz dünyada 27-ci yerdəyik. Dəmir yolu nəqliyyatının səmərəliliyinə görə 11-ci, hava nəqliyyatının səmərəliliyinə görə isə 12-ci yerdəyik. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsindən sonra bu istiqamətdə böyük canlanma var. Təkcə Şərqi İstiqamətindən yox, eyni zamanda, Rusiyadan Azərbaycan ərazisindən Türkiyə və Avropa istiqamətinə*

*yüklərin daşınması müşahidə olunur və ildən-ilə bu yüklərin həcmi artacaq. Beləliklə, açıq dənizlərə çıxışı olmayan Azərbaycan beynəlxalq Avrasiya nəqliyyat mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir.* (Xalq qəzeti, 16.01.2020). Bu fikirlərdən də göründüyü kimi, ölkəmizdə artıq yeni nəqliyyat sistemi formalaşmaqdadır və nəqliyyat-tranzit xidmətləri ölkəmizin müqayisəli üstün olduğu, geniş perspekti və malik sahələrdən biridir və bu istiqamətdə elmi tədqiqatların aparılması xüsusi aktualıq kəsb edir.

Azərbaycanın zəngin tranzit imkanları olsa da, 2005-2019-cu illərdə nəqliyyat sektoru ən çox vəsait qoyulan sahə olsa da, cəlb edilən vəsaitlərlə sahənin fəaliyyətinin maliyyə nəticələri arasında uyğunsuzluq mövcuddur. Belə ki, yalnız 2005-2014-cü illərdə nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiya qoyuluşu 515 mln. manatdan 2440,6 mln. manata çatsa da, sektorda əldə edilən mənfəət 3 dəfədən çox azalaraq 128 milyon manat təşkil etmişdir. O cümlədən, 2020-ci ildə investisiya qoyuluşları 2091,6 mln.manat, mənfəət isə 793,9 milyon manat təşkil etmiş, 566,8 milyon manat və ya əldə edilən mənfəətin 71,4 %-i qədər zərər olmuşdur. Hansı ki, mənfəət artımında manatın məzənnəsində müşahidə edilən dəyişikliklər əsas amillərdən biri kimi göstərilir.

Bundan başqa istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin avrostandartlara uyğun olmaması, milli daşıyıcı şirkətlərin (xüsusilə özəl daşıyıcılarının) sayının azlığı və xarici bazarlara çıxış imkanlarının zəif olması, daşımaların logistik təşkili sahəsində mövcud olan problemlər, yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində işlərin aparılmaması, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin (dəmir yolu, dəniz, hava və s.) korporativ maraqlarının uzlaşmaması, daşıma proseslərinin koordinasiya edilməsində mövcud olan çatışmazlıqlar, milli nəqliyyat sisteminin rəqabət qabiliyyətliliyinin müasir dünya tələbləri ilə uzlaşmaması və digər bu kimi problemlər mövcuddur.

Məlumdur ki, “Davamlı inkişaf məqsədlərinin” əsas hədəflərindən biri də ekoloji tələblər nəzərə alınmaqla sosial-iqtisadi inkişafa nail olmaq, ətraf mühitin mühafizəsi, ekosistemin qorunmasıdır ki, bu da nəqliyyat sistemi ilə yaxından əlaqəlidir. Nəzərə alsaq ki, ətraf mühitə zərərlərin 60-65%-i, məhz nəqliyyatın payına düşür, 1 litr yanacaqın tam alışıması üçün 15 kq-a yaxın Oksigen lazımdır, nəqliyyat vasitələrinin sayı ilbəil artır və s. onda davamlı inkişafda nəqliyyatın

qarşısında dayanan vəzifələr aydın olar. Bu baxımdan da, qeyd edilən məsələlərlə bağlı müvafiq tədqiqat işlərinin yerinə yetirilməsi və elmi cəhətdən əsaslandırılmış təkliflərin hazırlanması mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Ümumiyyətlə, ölkəmizdə davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” və “Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyası”ndan” da irəli gələn bir zərurətdir. Belə ki, adıçəkilən sənədlərdə qeyd edilir ki, ölkənin iqtisadi inkişafının davamlı olması hökumətin iqtisadi siyasətinin təməl prinsipidir. Təbii ki, ümumi davamlı inkişaf ayrı-ayrı sahələrin, o cümlədən nəqliyyat sisteminin də davamlı inkişafını zəruri edir. Bu məqsədlə, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”ə aid olan səmərəli nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadənin təmin olunması, paytaxtın, eləcə də regionların nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat intensivliyinin yüksək olduğu ərazilərdə səs-küyün azaldılması və s. kimi məsələlər araşdırılmışdır ki, bu da seçilmiş tədqiqat mövzusunun aktuallığını ifadə edir.

Digər tərəfdən, Azərbaycan Respublikasının “Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyasında” davamlı iqtisadi inkişaf və ətraf mühitin qorunması əsas hədəflərdən biri kimi göstərilir. Konsepsiyanın “Nəqliyyat təhlükəsizliyi” bəndində nəqliyyat infrastrukturunun etibarlılığının təmin edilməsi, nəqliyyat vasitələri və infrastrukturunun fəaliyyətinə nəzarətin gücləndirilməsi, nəqliyyatın və nəqliyyat obyektlərinin tikintisi və istismarı zamanı sosial və ekoloji mühitə zərərlərin qarşısının alınması qarşıda duran əsas vəzifələr kimi qeyd edilir. Bu vəzifələrin layiqincə yerinə yetirilməsi isə, müvafiq elmi tədqiqatların aparılmasını, təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasını zəruri edir.

Azərbaycan Respublikasında davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması, həm də Azərbaycan-Avropa İttifaqı Qonşuluq Siyasəti (AQS) çərçivəsində hazırlanmış Milli Fəaliyyət Platformasından irəli gələn bir zərurətdir. Belə ki, AQS çərçivəsində 10 istiqamət prioritet kimi seçilmişdir. Davamlı inkişafın dəstəklənmə-

si, Azərbaycan-Avropa İttifaqı arasında nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi kimi məsələlər Fəaliyyət platformasının prioritetlərindəndir. Məhz, bu baxımdan da milli nəqliyyat sisteminin Avropa nəqliyyat sistemi ilə uzlaşdırılması, müvafiq qabaqcıl təcrübənin öyrənilməsi və tətbiqi istiqamətində elmi cəhətdən əsaslandırılmış təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanması xüsusi aktuallıq kəsb edir.

Bütün bunlar yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması perspektivlərinin müəyyən edilməsinin və ümumilikdə sistemin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunması istiqamətində araşdırmaların aparılmasının, müvafiq təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasının aktual olduğunu ifadə edir.

Onu da qeyd edək ki, statistik məlumatlardan aydın olur ki, orta hesabla yük daşınmalarının 56,4%-i, sərnişin daşınmalarının isə 87,2%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Digər tərəfdən, avtomobil nəqliyyatı qapıdan-qapıya çatdırma imkanına görə daşıma prosesini başlayan və tamamlayan nəqliyyat növüdür. Bu baxımdan da, araşdırmalarda avtomobil nəqliyyatı, avtonəqliyyat xidmətlərinin təşkilində iştirak edən infrastruktur və ümumilikdə yol-nəqliyyat kompleksinə dair tədqiqatlara daha geniş yer verilmişdir.

Milli iqtisadiyyatın inkişafı, davamlı inkişafın təmin edilməsi, davamlı insan inkişafı, nəqliyyat sektorunun inkişafı, nəqliyyat xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, ekoloji problemlərin qarşısının alınması və s. istiqamətlərə dair araşdırmalara bir çox yerli və xarici alimlərin elmi tədqiqatlarında geniş yer verilmişdir.

Azərbaycanlı alimlərdən A.Ə.Əliyev, A.A.Nadirov, Z.Ə.Səmədzadə, A.K.Ələsgərov, U.K.Ələkbərov, Ə.X.Nuriyev, A.M.Musayev, İ.H.Aliyev, S.Q.Cümşüdoğ, Z.S.Məmmədov, A.Ş.Şəkərəliyev, M.A.Əhmədov, Ə.Q.Əlirzayev, G.Ə.Gənciyev, M.C.Hüseynov, M.R.Tağıyev, N.Ə.Qasimov, İ.A.Aslanov, R.P.Sultanova, F.P.Rəhmanov, S.Y.Hüseynov, D.Ə.Vəliyev, Ə.B.Əliyev, E.Ə.Əliyev, K.B.Tağıyev, T.Ə.Xəlilov və başqaları öz əsərlərində problemin ayrı-ayrı nəzəri-metodoloji və praktiki məsələlərinin tədqiqinə geniş yer vermişlər.

Xarici ölkə alimlərindən Qolubev İ.R., Lukanin V.N., Qudsov V.N., Boçarov N.F., Aksyonov İ.Y., Lukinskiy V.S., Beqma İ.V., Kislyakov V.M., Şapovalov A.L., Yskubovskiy Y., Derqaçov A.F., Mirotin L.B., Afanasev L.L., Baklanov P.Y., Babkov V.F., Bronşteyn L.A.,

Şaykin V.İ., Malov R.V., Kononova Q.A., Qalaburda V.Q., Novikov Y.V., Aksenov V.A., Peşin N.V., Donçenko V.V., Abalonin S.M., İ.V.Spirin, Krijanovskiyy Q.A., İvut R.B. və başqalarını qeyd etmək olar.

Yuxarıda adları göstərilən xarici və yerli alimlərin əsərlərində davamlı inkişafın təmin edilməsi, beynəlxalq nəqliyyat layihələri və onların strateji əhəmiyyəti, nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətinin planlaşdırılması, nəqliyyat sisteminin regional inkişafa təsiri, nəqliyyatda təhlükəsizlik və s. istiqamətlərdə araşdırmalar aparılmışdır.

1991-ci ildən sonrakı müstəqillik illərində, təqribən 8 fəlsəfə doktoru dissertasiyasında (müəlliflər: E.F.Qasımov, E.B.Həsənov, Y.X.Yusifov, A.Y.Rzayev, F.Mirzəyev, A.R.Rzayev və b.) nəqliyyat sektorunun qlobal məkana inteqrasiyası, bu sahədə həyata keçirilən islahatlar, nəqliyyat statistikasını, daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyi, regionlarda xidmət sahələrinin (Lənkəran-Astara, nəqliyyat xidmətləri) təkmilləşdirilməsi və s. istiqamətlərdə tədqiqatlar aparılmışdır. Bununla belə, ölkəmizdə nəqliyyat sistemi, bu sistemin davamlı inkişafının təmin olunması məsələsi ayrıca tədqiqat obyektini kimi seçilmişdir.

Nəqliyyat sektorunun davamlı inkişafı, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, nəqliyyat xidmətlərinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkili istiqamətlərinin bir sistem halında öyrənilməsi, elmi təhlili, qeyd edilən istiqamətlərdə səmərəliliyin yüksəldilməsi, daşımanın logistik təşkilinə, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin korporativ maraqlarının uzlaşdırılmasına, daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi ilə əlaqədar elmi-tədqiqat işlərinə Azərbaycan Respublikası təmsalında ayrıca yer verilməmişdir.

Müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin davamlı inkişaf tələblərinə uyğun təşkili və idarə edilməsi, nəqliyyat-tranzit potensialından istifadənin təkmilləşdirilməsi, “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”ə uyğun nəqliyyat xidmətlərinin təşkili, bu sahədə qabaqcıl təcrübənin təhlili və ümumiləşdirilməsi əsaslandırılmış elmi təkliflərin, mövcud potensial imkanlardan səmərəli istifadəyə yönəlmiş tövsiyələrin işlənilməsinə zəruri edir.

Onu da qeyd etmək ki, 1972-ci ildən sonra, yəni son 50 ildə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti iqtisadi yönümlü elmlər doktorluğu dissertasiyalarında tədqiqat obyektini kimi

seçilməmişdir. Təqdim olunan dissertasiya işi son 50 ildə, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyini bərpa etdiyi 1991-ci ildən sonra nəqliyyat sisteminin iqtisadi baxımdan tədqiq edildiyi ilk doktorluq dissertasiyasıdır.

**Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri:** Tədqiqatın başlıca məqsədi Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının təmin olunması problemlərinin araşdırılması, bu problemlərin aradan qaldırılması istiqamətində əsaslandırılmış təklif və tövsiyələrin işlənməsindən ibarətdir:

- Yeni-müstəqil nəqliyyat sisteminin formalaşması xüsusiyyətlərinin tədqiqi;

- Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı prinsiplərinin aydınlaşdırılması və bu istiqamətdə maliyyə resurslarının rolunun müəyyən edilməsi;

- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin elmi əsaslarının araşdırılması, idarəetmənin müasir təşkilati-iqtisadi formalarının öyrənilməsi;

- Müstəqil nəqliyyat sisteminin formalaşması və idarəedilməsinə dair müvafiq beynəlxalq təcrübənin tədqiqi və ümumiləşdirilməsi;

- Azərbaycan Respublikasında yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və perspektiv imkanların aydınlaşdırılması;

- Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərin nəqliyyat sisteminin perspektivləri baxımından təhlili;

- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin tədqiqi;

- Nəqliyyat sisteminin idarə olunmasında iqtisadi-riyazi üsulların tətbiqi imkanlarının araşdırılması;

- Daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətlərinin tədqiqi;

- Regional nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual əlaqələrin gücləndirilməsi imkanlarının və daşımaların logistik təşkili yollarının müəyyənəndirilməsi;

- Azərbaycanda yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və inkişafı zəruriliyinin əsaslandırılması;

- Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının təmin olunması istiqamətində elmi cəhətdən əsaslandırılmış təklif və tövsiyələrin işlənilməsi



hazırlanması;

**Tədqiqat metodları:** Seçilmiş tədqiqat obyektindən, qarşıya qoyulan vəzifə və məqsədlərdən asılı olaraq müxtəlif metodlardan istifadə edilib. Tədqiqat zamanı statistik müşahidə, induksiya, deduksiya, sistemli və müqayisəli təhlil, Simpleks metodu, potensiallar üsulu kimi iqtisadi-riyazi metodlardan istifadə olunmuşdur.

**Müdafiyyə çıxarılan əsas müddəalar:**

1. Davamlı İnkişaf Konsepsiyasının qəbulu və milli iqtisadiyyatların davamlı inkişafa keçidi nəqliyyat sistemində də davamlı inkişafın təmin edilməsini zərurətə çevirib. Davamlı inkişaf isə tələbat, texnoloji inkişaf və cəmiyyət həyatı kimi mühüm anlayışları əlaqələndirir;

2. Nəqliyyat sistemindən istifadə edənlər üçün yüksək sürət, aşağı xərc və fasiləsizlik, ümumilikdə cəmiyyət üçün isə ətraf mühitin, ekologiyanın mühafizəsi tələblərinin ödənilməsi nəqliyyat xidmətlərinin səmərəlilik meyarları kimi qəbul edilə bilər. Bu şərtlər daxilində daşımalarından əldə edilən vəsaitlər sistemin davamlı inkişafının maliyyə mənbəyi ola bilər;

3. Azərbaycan Respublikası Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin əhatəsində yerləşir ki, bu da ölkəmizdə tranzit xidmətləri üçün geniş potensial formalaşdırır. Tranzit xidmətlərindən və beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən səmərəli istifadə üçün milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq layihələrlə uzlaşdırılması qaçılmazdır;

4. Müstəqillik illərində Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinə yatırılan investisiya ilə əldə edilən mənfəət uzlaşır. Sahəyə qoyulan investisiyalar dəfələrlə artsa da, mənfəətin dəfələrlə azalması, zərərin artması müşahidə edilir. Bütün bunların başlıca səbəbi yük avtomobilləri parkının zəif olması, yük daşıma sahəsində, eləcə də beynəlxalq bazara çıxış istiqamətində işlərin zəif aparılması, stimullaşdırıcı mühitin olmaması, yük cəlbədiciliyi istiqamətində addımların atılmaması, nəqliyyat növləri arasında koordinasiyanın olmaması və multimodal daşınmaların zəifliyidir.

5. Nəqliyyat sistemi “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərin” və eləcə də “Davamlı İnkişaf Məqsədləri”nin reallaşdırılmasında əsas həlqədir;

6. Müasir dövrdə daşımaların çevik, logistik təşkili tələbləri multimodal daşımalara üstünlük verilməsini zəruri edir. Bu baxımdan

da İKT-nin imkanlarından istifadə edərək intellektual idarəetmənin genişləndirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin təşkilinə dair normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi və müxtəlif nəqliyyat növlərinə dair bazanın uzlaşdırılması zəruridir;

7. Statistik müşahidə, xronometraj, iş gününün müşahidəsi metodlarının köməyi ilə meqapolislərdə sənişin daşınmalarının daha səmərəli təşkili mümkündür. Eyni zamanda, müasir iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə daşınma vasitələrinin sənişin axınına uyğun müəyyən edilməsi sənişin daşınma xidmətlərinin çevikliyi və daha səmərəli olmasını təmin edir;

8. Davamlı inkişafın təmin edilməsi daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliyi üçün yüksəldilməsini tələb edir. Bazar payının dəyişməsi rəqabətə davamlılıq göstəricisi kimi qəbul edilə bilər;

9. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı regional nəqliyyat qovşaqlarının təkmilləşdirilməsi və qovşaqlararası əlaqələrin intensivləşdirilməsini tələb edir. Bu məqsədlə nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması vacibdir;

10. Azərbaycanda yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərdən və “Davamlı İnkişaf Məqsədləri”ndən irəli gələn zərurətdir;

**Tədqiqatın elmi yeniliyi.** Tədqiqat zamanı yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının elmi konseptual əsasları işlənib hazırlanmış və sistemin davamlı inkişaf etdirilməsi istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir. Tədqiqatın şəxsən iddiaçı tərəfindən əldə olunan elmi nəticələrinə və irəli sürülən yeniliklərə aşağıdakılar aiddir:

- Milli nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti aydınlaşdırılmış və yeni-müstəqil sistemin formalaşması xüsusiyyətləri müəyyən edilmişdir;

- nəqliyyat sisteminin davamlı iqtisadi inkişafına təsir edən amillər müəyyən edilmiş, davamlı inkişafın təmin olunmasında maliyyə resurslarının formalaşması və rolu aydınlaşdırılmışdır;

- İnkişaf etmiş ölkələrin nəqliyyat sistemləri tədqiq edilərək Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində təklif və tövsiyələr işlənib hazırlanmış, səmərəli idarəetmə sxemi təklif edilmişdir;

- Azərbaycan Respublikasında tranzit xidmətlərinin dövlət

büdcəsinin perspektiv gəlir mənbələrindən biri olduğu əsaslandırılmış və tranzit potensialının daha səmərəli şəkildə reallaşdırılması yolları təklif edilmişdir;

- Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf perspektivləri müəyyən edilmiş və bu perspektivlərin reallaşdırılması istiqamətində müvafiq təklif və tövsiyələr irəli sürülmüşdür;

- “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” əsasında davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan əsas vəzifələr müəyyən edilmişdir;

- Nəqliyyat sistemində idarəetmənin çevikliyinin artırılması, daşımaların səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə iqtisadi-riyazi üsullardan istifadə zəruriliyi əsaslandırılmış və iri şəhərlərdə ictimai nəqliyyatla sərnixin daşımaları timsalında avtobus marşrutlarının optimal seçiminin iqtisadi-riyazi üsulu təklif edilmişdir;

- Daşıma xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin qiymətləndirilməsi metodikası işlənib hazırlanmış və bu göstəricinin hesablanması üçün riyazi formula təklif edilmişdir;

- Nəqliyyat sistemində xidmətlərin logistik təşkili yolları aydınlaşdırılmış, bu məqsədlə xarici yük mərkəzlərində müvafiq nümayəndəliklərin yaradılması və regional nəqliyyat qovşaqlarında innovativ idarəetmə sisteminin tətbiqi yolları təklif edilmişdir;

- Nəqliyyatın təsiri ilə yaranan ekoloji zərərlər aydınlaşdırılmış və zərərli təsirlərin azaldılması yolları təklif edilmişdir;

- Ölkəmizdə yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması zəruriliyi əsaslandırılmış və “Nəqliyyat, ətraf mühit və sağlamlıq üzrə Kompleks Tədbirlər Proqramı işlənib hazırlanmışdır;

- Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırıldığı, nəqliyyat-tranzit potensialından səmərəli istifadənin zəruri olduğu indiki məqamda, ölkədə sosial-iqtisadi, ekoloji və mədəni inkişaf istiqamətində həyata keçirilən tədbirlərin əlaqələndirilməsi zəruriliyi əsaslandırılmışdır;

**Tədqiqatın nəzəri-praktiki əhəmiyyəti:** Tədqiqat zamanı nəqliyyatın davamlı inkişafı, ölkənin davamlı inkişafı şəraitində rəqabət qabiliyyətli yeni - “Yaşıl nəqliyyat sisteminin” formalaşdırılması, milli nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi və s. istiqamətlərdə

əldə edilmiş nəticələr, irəli sürülmüş təklif və tövsiyələr “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı təmsilində)” (Bakı, “TI-MEDIA” NPM, 2008, 152 səh.), “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” (Bakı, “Avropa” nəşr., 2011, 238 səh.), “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri” (Bakı, “Avropa” nəşriyyatı, 2013, 400 səh.) adlı monoqrafiyalarda geniş ictimaiyyətə təqdim edilmişdir.

Tədqiqatın əsas müddəaları, əməli nəticə və təklifləri milli iqtisadiyyatın, eləcə də onun nəqliyyat, sənaye və s. sahələrinin formalaşdığı qloballaşma və açıq iqtisadiyyat şəraitində nəqliyyat sistemini təkmilləşdirməyə, nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyini artırmağa imkan verir. İşlənib hazırlanmış təklif və tövsiyələr həm qanunvericilik aktlarında, həm də müvafiq icra strukturlarının praktik fəaliyyətində istifadə edilə bilər.

**Tədqiqat obyektini** olaraq Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi seçilmişdir.

**Tədqiqatın predmetini** isə nəqliyyat sisteminin formalaşması, inkişafı və təkmilləşdirilməsinin nəzəri-metodoloji, elmi və praktiki məsələlərinin kompleks tədqiqi təşkil edir.

**Tədqiqatın nəticələrinin aprobasiyası:** Tədqiqat zamanı əldə olunmuş nəticələr, irəli sürülmüş təklif və tövsiyələr müvafiq qurumlara təqdim olunmuşdur. Nəticələrin tətbiqinin mümkünlüyü barədə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən 08 yanvar 2015-ci il tarixli **A12/02 - 08/25 saylı** və Azərbaycan Universiteti tərəfindən 25 aprel 2014-cü il tarixli **069 saylı** rəy bildirilmişdir.

Tədqiqat prosesində əldə edilmiş nəticələr uyğun mütəxəssislərin müsbət rəyləri ilə monoqrafiya, dərslik, məqalə və tezis şəklində dərc edilmişdir. Müəllifin əsərləri Azərbaycan, Amerika, Almaniya, Türkiyə, Rusiya, Ukrayna, Qazaxstan və Gürcüstanda dərc edilmişdir. Eyni zamanda, məqalə və tezislərin bir çoxu beynəlxalq, respublika və yerli elmi-praktik konfranslarda aprobasiyadan keçmişdir. Tədqiqat işi ilə bağlı, ümumilikdə 189,1 çap vərəqi həcmində 164 məqalə və tezis, 5 monoqrafiya, 3 dərs vəsaiti və 1 dərslik çap edilmişdir.

**Dissertasiya işinin yerinə yetirildiyi təşkilatın adı**-Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutu.

**Dissertasiya işinin quruluşu və həcmi:** Giriş, beş fəsil, nəticə və təkliflər, eləcə də ədəbiyyat siyahısını əhatə edən tədqiqat işi 524 min işarəsi olan 283 səhifədən ibarətdir. 5 fəsildən və 15 paraqrafdan ibarət işdə 41 cədvəldən, 7 sxemdən, 3 diaqramdan, 4 şəkildən və 302 ədəbiyyatdan istifadə edilmişdir. Birinci fəsil 34 səhifə, ikinci fəsil 47 səhifə, üçüncü fəsil 57 səhifə, dördüncü fəsil 47 səhifə, beşinci fəsil 48 səhifə təşkil edir.

## **Dissertasiya işinin strukturu**

### **Giriş**

#### **I Fəsil. Nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının nəzəri-metodoloji əsasları**

1.1. Nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti və yeni-müstəqil sistemin formalaşması xüsusiyyətləri

1.2. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının nəzəri əsasları və başlıca prinsipləri

1.3. Nəqliyyat sistemində davamlı inkişafın maliyyə təminatının formalaşması

#### **II Fəsil. Nəqliyyat sisteminin formalaşmasının təşkilati-iqtisadi əsasları və idarəetmə prinsipləri**

2.1. Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin elmi əsasları və prinsipləri

2.2. Nəqliyyat sisteminin idarə edilməsinin müasir təşkilati-iqtisadi metodları

2.3. Nəqliyyat sisteminin formalaşması və idarə edilməsinə beynəlxalq təcrübənin təsiri

#### **III Fəsil. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin formalaşması və inkişafının təhlili və qiymətləndirilməsi**

3.1. Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin formalaşması mərhələləri

3.2. Yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və qiymətləndirilməsi

3.3. Nəqliyyat sisteminin texniki-iqtisadi göstəricilərinin təhlili və qiymətləndirilməsi

#### **IV Fəsil. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri**

4.1. “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” və nəqliyyat sistemində idarəetmənin təşkili

4.2. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin mövcud vəziyyəti və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri

4.3. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsinin iqtisadi-riyazi üsulu

#### **V Fəsil. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının təmin olunması problemlərinin həlli yolları**

5.1. Daşıma xidməti göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri

5.2. Nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması və daşımaların logistik təşkili istiqamətləri

5.3. Azərbaycanda “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması və inkişafı problemləri

**Nəticə**

**Ədəbiyyat siyahısı**

# MÜDAFİƏYƏ TƏQDİM EDİLƏN ƏSAS MÜDDƏALAR

**1. Davamlı İnkişaf Konsepsiyasının qəbulu və milli iqtisadiyyatların davamlı inkişafa keçidi nəqliyyat sistemində də davamlı inkişafın təmin edilməsini zərurətə çevirib. Davamlı inkişaf isə tələbat, texnoloji inkişaf və cəmiyyət həyatı kimi mühüm anlayışları əlaqələndirir.**

Artıq XX əsrin sonlarına doğru dünya yalnız kəmiyyət deyil, keyfiyyət göstəricilərinin də önəmli olduğu yeni bir inkişaf modeli ilə üz-üzə idi ki, bu da nəqliyyat sistemi qarşısında da müəyyən vəzifələr yaradırdı. Bu model elm və iqtisadiyyatın qarşılıqlı əlaqəsinin genişləndirilməsi, elmi-texniki nailiyyətlərin iqtisadiyyata sürətli tətbiqini, təbii-iqtisadi ehtiyatlardan qənaətlə və maksimum səmərəliliklə istifadəni nəzərdə tutur. Belə yanaşma modern iqtisadiyyat anlayışının və Davamlı İnkişaf Konsepsiyasının meydana gəlməsinə səbəb olmuşdur. Əslində isə, davamlı inkişaf və modernləşdirmə biri-birini tamamlayan proseslər olub, oxşar mahiyyətə malikdirlər. Bu da oradan irəli gəlir ki, hər iki anlayışın əsas mahiyyətini resurslardan qənaətlə istifadə, texniki-texnoloji yeniləşmə, kadr hazırlığı, daşıma prosesləri və s. bütün mərhələlərdə təkmilləşdirmələr təşkil edir. Bütün bunlar isə, birbaşa nəqliyyat sistemi ilə əlaqədardır.

S.Q.Cümşüdoğ, Z.S.Məmmədov və s. alimlərin fikirlərinə görə nəqliyyat milli təsərrüfatın bir infrastruktur sahəsi olmaqla, cəmiyyətin və istehsal sahələrinin sərnişin və yük daşımalarına olan tələbatının ödənilməsinə xidmət edir<sup>1</sup>. Eyni zamanda, sahələrarası, regionlararası əlaqələrin formalaşmasında xüsusi rol oynayır. Nəqliyyat sektorunun inkişafını və iqtisadi inkişafda bu sahənin rolunun gücləndirilməsini tədqiq edən Amerika coğrafiyaşünası Ulmanın fikrincə “nəqliyyat qarşılıqlı əlaqələrin bir meyarı kimi çıxış edir<sup>2</sup>. Məhsuldar qüvvələrin optimal yerləşdirilməsinin əsas amili kimi də nəqliyyat əlaqələrinin mövcudluğu çıxış edir və bu, nəqliyyat əlaqələrindən başqa heç bir formada həyata keçirilə bilməz.

Davamlı inkişafda isə hər şey yalnız insan inkişafına təminat

---

<sup>1</sup> Cümşüdoğ S.Q. “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı təmsalında)” / “TI-MEDIA” NPM, Bakı, 2008, 152s.

<sup>2</sup> Məmmədov, Z.S. “İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktorı” / Z.S.Məmmədov. Bakı: Elm, 2003, 380 s.

verməli və buna zəmin yaratmalıdır. Bu isə o deməkdir ki, davamlı inkişaf konsepsiyasının formalaşmasında 19-cu illərdə C.Keyns tərəfindən irəli sürülən iqtisadi artım nəzəriyyəsinin mühüm rolu olmuşdur. Bu nəzəriyyəyə əsasən iqtisadi artımın başlıca keyfiyyət şərtləri, məhz insanın qabiliyyətinin, bacarığının inkişafı, reallaşdırılması, onun şəxsi imkan və seçiminin genişləndirilməsidir<sup>3</sup>.

Nəqliyyatın davamlı inkişafının nəzəri əsası kimi mühüm rol oynayan məsələlərdən biri də həyat keyfiyyətidir ki, bu da dünyanın tanınmış alimlərindən olan Y.Tinbergenin adı ilə bağlıdır. Ümumi davamlı iqtisadi inkişafda olduğu kimi, nəqliyyatın davamlı inkişafında da həyat keyfiyyətinin əsas mahiyyəti sosial-iqtisadi və ekoloji baxımdan normal yaşayışın təmin olunmasından ibarətdir<sup>4</sup>.

Beləliklə, aydın olur ki, mahiyyətə davamlı inkişaf konsepsiyası, o cümlədən nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı mövcud problemlərə keyfiyyətə yeni yanaşmadır. Davamlı inkişafa dair fikirlərə istər bir sıra beynəlxalq sənədlərin müddəalarında, istərsə də ayrı-ayrı alimlərin əsərlərində rast gəlinir. Məsələn, bir qisim tədqiqatçılar (R.Kostansa, K.Folke və s.) davamlı inkişafıla bağlı üç problemi ayırırlar ki, bu problemlər də bir-birilə qarşılıqlı əlaqədədir:

- iqtisadi tərəqqi ilə ekoloji sistemin uzlaşdırılması;
- təbii-iqtisadi resursların indiki və gələcək nəsillər arasında, eləcə də ümumilikdə canlı aləm arasında ədalətli bölüşdürülməsi;
- kapital bölgüsünün də nəzərə alınması ilə resurslardan istifadənin zamana görə effektiv bölgüsü<sup>5</sup>.

İşdə davamlı inkişafıla bağlı Rio-de-Janeyro da “Ətraf mühit və İnkişaf üzrə” (1992), Qahirədə “Əhali və inkişaf üzrə” (1994), Kopenhagendə “Sosial inkişaf üzrə” (1995), İstanbulda “Yaşayış məskənləri üzrə” (1996), Yohannesburqda “Davamlı inkişaf üzrə” (2002) keçirilən konfranslar təhlil edilib, nəqliyyat sistemində davamlı inkişafın tələbat, texnoloji inkişaf və ətraf mühit amilləri ilə bağlı olduğu əsaslandırılıb.

---

<sup>3</sup> Əsgərov, Ə. “Davamlı insan inkişafı” / Ə.Əsgərov və b. “İqtisad universiteti” nəşriyyatı, 2009, 600 səh.;

<sup>4</sup> Aliyev, İ.H. “Milli iqtisadiyyat: modernləşmə və davamlı inkişaf”. Bakı: “Avropa” nəşriyyatı, 2012, 419 səh.

<sup>5</sup> Hüseynov S.Y. “Davamlı insan inkişafının strateji istiqamətləri”. Bakı: Adiloğlu, 2003, 264s.



**2. Nəqliyyat sistemindən istifadə edənlər üçün yüksək sürət, aşağı xərc və fasiləsizlik, ümumilikdə cəmiyyət üçün isə ətraf mühitin, ekologiyanın mühafizəsi tələblərinin ödənilməsi nəqliyyat xidmətlərinin səmərəlilik meyarları kimi qəbul edilə bilər. Bu şərtlər daxilində daşımaldan əldə edilən vəsaitlər sistemin davamlı inkişafının maliyyə mənbəyi ola bilər;**

Müasir dünya qarşılaşdığı, eləcə də gələcək nəslin qarşılacağı iki mühüm problem mövcuddur: yoxsulluq və təbii resursların tükənməsi. Hər iki problemin həlli ətraf mühitin, təbii sərvətlərin qorunmasını tələb edir. Nəqliyyat sisteminin də davamlı inkişafının məqsədi, məhz əks qütblər kimi görünən iqtisadiyyat və ekologiyaya vahid bir sistem kimi kompleks yanaşmanı təmin edərək ehtiyatların indiki və gələcək nəsillər arasında bərabər bölgüsünə nail olmaqdır.

Məhz bu baxımdan da, nəqliyyat sektorunda əldə edilən gəlirlər də sosial-iqtisadi və ekoloji tələblərə cavab verməlidir. Daha konkret ifadə etsək nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyinə yalnız iqtisadi kateqoriya kimi deyil, kompleks yanaşılır. Səmərəlilik sosial-iqtisadi və ekoloji baxımdan dəyərləndirilir. Yalnız bu şərtlər daxilində əldə edilən vəsaitlər sahənin davamlı inkişafı üçün maliyyə mənbəyi ola bilər.

### Cədvəl 1

#### Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə

Göstəricilər	İ L L Ə R									
	2010	2012	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	
Əlavə dəyər	5.6	2,5	4,4	4,5	5,4	6,7	6,2	6,0	7,1	
Ümumi mənfəət	6.0	5,6	4,3	4,4	5,0	7,4	6,7	7,0	8,5	
Xalis mənfəət	5.2	4,8	3,6	3,6	3,8	6,5	5,8	6,0	7,7	
İşçi. orta illik sayı	8.1	7,9	8,1	7,9	8,5	8,2	8,1	8,0	8,3	
Orta aylıq nominal əmək haqqı	119.2	128,4	126,2	119,3	128,8	138,9	148,2	134,8	125,2	
Əsas fondlar	8.6	9,3	9,4	8,2	8,3	6,8	6,7	7,4	6,8	
Əsas kapitala investisiyalar	24.6	16,9	19,9	13,8	13,8	10,2	11,2	11,8	12,1	

**Mənbə:** "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə, DSK, 2020; 2021. səh.9;

Cədvəldən görüldüyü kimi, son illər nəqliyyat ölkə üzrə əlavə dəyərin, orta hesabla, 5,5 faizini, ümumi mənfəətin 6,0 faizini, xalis mənfəətin 4,9 faizini, işçilərin orta illik sayının 7,7 faizini, əsas fondların 8,3 faizini təşkil etdiyi halda, sektor üzrə investisiya qoyuluşları 2010-cu ildə 2,44 milyard manat, 2011-ci ildə 2,51 milyard manat, 2018-ci ildə 1,92 milyard manat, 2019-cu ildə isə 2,19 milyard

manat olmuşdur. Bu isə, illər üzrə nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyaların ölkədə xüsusi çəkisinin 2010-cu ildə 24,6 faiz, 2011-ci ildə isə 19,6 faiz olması deməkdir. O cümlədən bu rəqəm, 2012-ci ildə 16,9%, 2013-cü ildə 19,9%, 2014-2015-ci illərdə isə ildə 13,8%, 2017-2018-ci illərdə isə ildə 10,2 və 11,2%, 2019-cu ildə 11,8%, 2020-ci ildə isə 12,1% təşkil etmişdir ki, bu da, təqribən 2,0 milyard manat deməkdir. Təbii ki, bütün bunlar, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı üçün çox vacibdir və maliyyə resurslarının formalaşmasında müəyyən rol oynaya bilər.

Milli nəqliyyat sistemi üzrə 2008-ci ildən sonrakı dövrün statistik mənzərəsi aşağıdakı kimi olmuşdur

## Cədvəl 2

### Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər

	2008	2010	2014	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyər, mln. man.	2060	2369	2653	4719	5033	4940	5144
Ümumi mənfəət, mln. man.	1659	1961	1963	3860	4078	3997	3993
Xalis mənfəət, mln. man.	1270	1576	1386	2935	3071	3165	3229
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	109.1	112.2	120.2	126.1	126.8	130.8	140.7
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	314	395	530	734	807	856	886
Əsas fond., mln. man.	4204	5700	9124	12404	12944	15541	15839
Əsas kapitala investisiyalar, mln.man.	1992	2435	2432	1774	1923	2189	2092

**Mənbə:** "Azərbaycanın nəqliyyatı". Bakı, DSK, 2020; 2021. səh.9;

Göründüyü kimi, 1998-ci ildə İpək yolunun bərpasına həsr edilmiş Bakı konfransından sonra nəqliyyat sektorunda da aydın şəkildə hiss edilməyə başlamışdır. Nəticədə 2008-2014-cü illərdə nəqliyyat sektoru üzrə əlavə dəyər 20,8%, ümumi mənfəət 24,2%, xalis mənfəət 9,1%, orta aylıq əməkhaqqı 42,4%, əsas istehsal fondları 55,5%, əsas kapitala investisiyalar isə 26,0% artmışdır. Bütün bunlar isə, təbii ki, ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinin də artımına şərait yaratmışdır. Təmin edilmiş dinamika əsasında, nəqliyyat sektorunda yaradılmış əlavə dəyər, ümumi mənfəət və bu sahədə əsas kapitala investisiyalar, 2014-cü ildə ölkə üzrə ümumi göstəricilərin, uyğun olaraq 4,9%-ni, 6,0%-ni və 19,6%-ni, 2017-ci ildə 8,7%-ni, 11,8%-ni, 14,3%-ni, 2019-cu ildə isə 6,0%-ni, 7,0%-ni və 11,8%-ni təşkil etmişdir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat sistemi xidmətlərdən istifadə edənlər üçün

və cəmiyyət üçün səmərəli olmalıdır. Xidmətlərdən istifadə edənlər üçün çatdırılma sürəti, fasiləsizlik və minimum xərcə daşımalar önəmli olduğu halda, ümumi cəmiyyət üçün ətraf mühitin qorunması, təbii resurslardan qənaətlə istifadə, sağlam ekoloji mühitin yaradılması, müxtəlif sosial qrupa aid edilən bütün əhalinin tələbatının əlverişli şərtlərlə təmin olunması önəmlidir. Təbii ki, əhalinin gəlirləri çox olduqda daha keyfiyyətli və baha xidmətlərə ehtiyac duyulur və ya əksinə. Davamlı iqtisadi inkişaf şəraitində səmərəli idarəetmənin əsas məqsədlərindən biri də rəqabət qabiliyyətli xidmətlərin təşkili məsələsidir ki, bu da elmi yanaşmanı, marketinq araşdırmalarını zəruri edir.

Aydındır ki, idarəetmənin prinsipləri, qanunauyğunluqları, hədəfləri, funksiyaları və metodları əsasında idarəetmə mexanizmi və münasibətlər sistemi formalaşır. Bu sistemin struktur elementlərinin biri-biri ilə qarşılıqlı əlaqələndirilməsi qaydası, ümumi idarəetmə prosesinə bir sistem kimi yanaşılması səmərəli idarəetmə mexanizminin formalaşması və mexanizmin uğurlu tətbiqi üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Avtonəqliyyat vasitələrinin müəyyən ərazilərdə parklanması və girişinin inzibati üsulla məhdudlaşdırılması, eləcə də bunlar üçün müəyyən ödənişin tələb olunması tədbiri qəbul edilə bilər. İnkişaf etmiş ölkələrdə oxşar təcrübələrə tez-tez rast gəlinir və əksər hallarda məhdudlaşdırmalar daha geniş çeşidlidir. Məsələn, London şəhərinin mərkəzinə girişin ödənişli olması məhdudlaşdırılan ərazilərdə nəqliyyatın hərəkət intensivliyini 20%-ə aşağı salmış və hərəkət sürətinin 14% artımına imkan yaratmışdır.

Təcrübə göstərir ki, belə məhdudlaşdırmanın tətbiqi həm əlavə maliyyə gətirir, həm də nəqliyyat vasitələrinin küçə və ərazilər üzrə proporsional paylanmasına kömək edir ki, bu da əksər hallarda tıxacların mənfi təsirlərinin azalmasına gətirib çıxarır. Bu məqsədlə avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin məhdudlaşdırılması ilə bağlı müvafiq sxem təklif edilmişdir (Əlavə 1.).

**3. Azərbaycan Respublikası Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin əhatəsində yerləşir ki, bu da ölkəmizdə tranzit xidmətləri üçün geniş potensial formalaşdırır. Tranzit xidmətlərindən və beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən səmərəli istifadə üçün milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq layihələrlə uzlaşdırılması qaçılmazdır.**

Tədqiqat zamanı Dünya nəqliyyat sistemində müşahidə edilən yeniliklər, dünyanın inkişaf etmiş 10 böyük şəhərinin (Seul, London, Tokio, Münhen, Paris, Berlin, Nyu-York və s.) sərnişin nəqliyyatı sistemi, alternativ yanacaq növlərindən istifadə və s. nəzərdən keçirilmiş, xüsusilə Şərq-Qərb, Şimal-Cənub, Bakı-Tbilisi-Ceyhan və s. layihələrinin yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasında əhəmiyyəti aydınlaşdırılmış və təsir istiqamətləri konkret rəqəmlər əsasında təhlil edilmişdir.

Böyük İpək Yolu (BİY) boyunca daşınmalara nəzər saldıqda aydın olur ki, sərnişin daşınmasında 2014-2018-ci illərdə 43,4 milyon nəfər artım olmuşdur ki, bu da sərnişin daşınmalarından 2014-cü ilə nisbətən 2018-ci ildə 32,9 milyon manat çox gəlir əldə etməyə imkan vermişdir. Ümumilikdə isə, 2000-2020-ci illərdə dəhliz boyunca yük daşımaları 9400 min ton, yük dövriyyəsi 849 milyon ton-km, sərnişin daşınması 6262 min sərnişin, sərnişin dövriyyəsi 86 milyon sərnişin-km, yük və sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlir, uyğun olaraq, 399,2 milyon manat və 46,4 milyon manat artmışdır. Dəhliz üzrə daşınmalardan davamlı dinamika, yalnız avtomobil nəqliyyatında müşahidə edilmişdir. Belə ki, 2000-ci ilə nisbətən 2020-ci ildə avtomobil nəqliyyatı üzrə bütün göstəricilərdə artım müşahidə edilmişdir. Məsələn, 2000-2020-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşımaları 2380 min ton və yük dövriyyəsi də 633 milyon ton-km azalsa da, yük daşımalarından əldə edilən gəlir 137,9 milyon manat artmışdır. Bu isə sahənin valyuta məzənnəsi və qiymət artımlarından gəlir əldə etməsi deməkdir.

**Cədvəl 3.**

**Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)**

	2000	2010	2014	2015	2017	2018	2020
<b>Yük daşınmışdır, min ton</b>	<b>29091</b>	<b>51688</b>	<b>58191</b>	<b>52240</b>	<b>52733</b>	<b>52674</b>	<b>38491</b>
Dəmir yolu	15200	20578	19890	15521	13074	12564	12820
Dəniz	5779	9370	9302	6067	7423	6875	5015
Avtomobil	8112	21740	28999	30652	32236	33235	20656
<b>Yük dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	<b>8405</b>	<b>13222</b>	<b>13216</b>	<b>10956</b>	<b>11427</b>	<b>11489</b>	<b>9254</b>
Dəmir yolu	5240	6874	5676	4557	4158	4305	4607
Dəniz	2098	3672	3717	2354	3020	2799	1873
Avtomobil	1067	2676	3823	4045	4249	4385	2774
<b>Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin</b>	<b>152149</b>	<b>223175</b>	<b>307281</b>	<b>331119</b>	<b>345175</b>	<b>350640</b>	<b>158411</b>
Dəmir yolu	3731	4011	1890	1609	2346	2670	1047

Dəniz	7	12	15	9	17	16	20
Avtomobil	148411	219152	305376	329501	342812	347954	157344
<b>Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km</b>	<b>3049</b>	<b>4674</b>	<b>6 164</b>	<b>6628</b>	<b>6865</b>	<b>6965</b>	<b>3135</b>
Dəmir yolu	310	621	375	326	297	294	73
Dəniz	3	4	5	3	8	7	9
Avtomobil	2736	4049	5 784	6299	6560	6664	3053
<b>Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat</b>	<b>113936</b>	<b>322276</b>	<b>531003</b>	<b>545265</b>	<b>651783</b>	<b>633608</b>	<b>513141</b>
Dəmir yolu	73369	131635	204807	187966	221567	211657	211299
Dəniz	28801	75778	86170	76948	136834	121528	130913
Avtomobil	11766	114863	240026	280351	293382	300423	170929
<b>Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat</b>	<b>19313</b>	<b>61542</b>	<b>120365</b>	<b>137188</b>	<b>143276</b>	<b>153225</b>	<b>65741</b>
Dəmir yolu	1028	1651	2721	3341	3530	3912	951
Dəniz	308	1158	1051	814	932	1615	1128
Avtomobil	17978	58733	116593	133033	138814	147698	63662

**Mənbə:** *“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.29;*

*“Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.26.*

Tədqiqat işində nəqliyyat sisteminin qlobal məkana daha sürətli inteqrasiyası, dünya nəqliyyat sistemi ilə çevik uzlaşması yolları müəyyən edilmiş, beynəlxalq layihələrdən daha səmərəli bəhrələnmək üçün yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində təkliflər verilmiş, eləcə də nəqliyyat sisteminin səmərəli idarə edilməsinə, həm də yeni nəqliyyat sisteminin başlıca tələblərindən biri kimi yanaşılmışdır.

**4. Müstəqillik illərində Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinə yatırılan investisiya ilə əldə edilən mənfəət uzlaşmır. Sahəyə qoyulan investisiyalar dəfələrlə artsa da, mənfəətin dəfələrlə azalması, zərərin artması müşahidə edilir. Bütün bunların başlıca səbəbi yük avtomobilləri parkının zəif olması, yük daşıma sahəsində, eləcə də beynəlxalq bazara çıxış istiqamətində işlərin zəif aparılması, stimullaşdırıcı mühitin olmaması, yük cəlb ediciliyi istiqamətində addımların atılmaması, nəqliyyat növləri arasında koordinasiyanın olmaması və multimodal daşınmaların zəifliyidir.**

Bütün bunların aydınlaşdırılması məqsədilə müasir nəqliyyat sisteminin formalaşması dinamikası ətraflı təhlil olunmuş, Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf dinamikasının təhlili və

qiymətləndirilməsi istiqamətində araşdırmalar aparılmışdır. Eyni zamanda, nəqliyyat sisteminin texniki-iqtisadi göstəriciləri zəngin statistik rəqəmlər əsasında təhlil edilərək, müxtəlif səbəblərdən baş verən YNH-nin təsiri ilə yaranan illik iqtisadi zərərin təqribi qiyməti hesablanmışdır. Ümumilikdə, əsasən müasir vəziyyətin tədqiqini əhatə edən üçüncü fəsilə mövcud çatışmazlıqların müəyyən edilməsi, onların aradan qaldırılması yolları və s. istiqamətlərdə araşdırmalar aparılmış, yolların vəziyyəti, yolla silahlanma, yollarla nəqliyyat vasitələrinin uyğunluğu barədə ümumiləşdirmələr verilmişdir.

**Cədvəl 4**

**Nəqliyyat sektorunda yük daşınmaları, min ton**

	İ L L Ə R						
	2008	2010	2012	2014	2017	2018	2020
<b>Cəmi</b>	<b>1893</b>	<b>196452</b>	<b>210862</b>	<b>221990</b>	<b>226419</b>	<b>230144</b>	<b>188629</b>
Dəmir yolu	27432	22349	23116	21795	14558	13954	14631
Dəniz	11898	11714	12371	9934	8344	8236	5982
Hava	43	40	82	124	173	208	458
Boru kəmərlər	55731	62458	57170	61534	58490	58402	56040
Avtomobil	87989	99891	118123	128603	144854	149344	111518

**Mənbə:** *“Azərbaycanın nəqliyyatı”*. Bakı, DSK, 2019, səh.10;

*“Azərbaycanın nəqliyyatı”*. Bakı, DSK, 2021, səh.10;

Cədvəldən görüldüyü kimi, 2008-2014-cü illər ərzində yük daşınmalarının həcmi ümumilikdə nəqliyyat sektoru üzrə 11,2%, dəniz nəqliyyatında 5,1%, hava nəqliyyatında 18,6%, boru-kəmərlərdə 6,0%, avtomobil nəqliyyatında 24,8% artmış, o cümlədən dəmir yolu nəqliyyatında 19,1% azalmışdır. 2014-2018-ci illərdə isə, ümumilikdə 4,0% artım olmuş, 2018-2020-ci illərdə isə 18,0% azalma olmuşdur. Dəniz və dəmir yolu nəqliyyatında isə 2014-cü ildən etibarən azalan dinamika müşahidə edilmişdir.

**Cədvəl 5**

**Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmaları, min sərnişin**

	İ L L Ə R						
	2008	2010	2012	2014	2017	2018	2020
<b>Cəmi, mln. sərnişin</b>	<b>1242,2</b>	<b>1387,3</b>	<b>1617,3</b>	<b>1828,3</b>	<b>1973,4</b>	<b>2002,8</b>	<b>1177,6</b>
Dəmir yolu	6394	4803	2668	2517	2490	2841	2124
Dəniz	14	12	17	15	17	16	20
Hava	1396	1017	1599	1788	2359	2399	578
Metro	200412	181146	195642	215472	228848	231016	74709
Avtomobil, mln. sərnişin	1033,9	1200,3	1417,4	1608,5	1739,7	1766,6	1100,2

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

*“Azərbaycanın nəqliyyatı”*. Bakı, DSK, 2021, səh.12;

2020-ci ildə COVID-19 ilə bağlı məhdudiyətləri nəzərə almasaq, ümumilikdə sərnişin daşınmalarında da müsbət dinamika təmin edilmişdir. 2014-2018-ci illərdə bütün nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmalarında artım müşahidə edilib. Daha çox artım isə 34,2%-lə hava və 12,9%-lə dəmir yolu nəqliyyatında müşahidə edilmişdir. Eyni zamanda, 2020-ci ildə sərnişin daşınmalarının 6,3%-i metro, 93,4%-i avtomobil, 0,3%-i isə digər nəqliyyat növlərinin payına düşmüşdür.

Qeyd edildiyi kimi, 2019-2020-ci illərdə pandemiya səbəbindən daşınmalarda müəyyən azalma müşahidə edilmişdir ki, bu da, öz növbəsində, ümumilikdə sektor üzrə əldə edilən gəlirlərə də təsirsiz ötürməmişdir.

**Cədvəl 6**

**Nəqliyyat sektorunda daşınmalarından əldə olunan gəlir, min manat**

	İLLƏR					
	2008	2010	2012	2014	2018	2020
<b>Cəmi</b>	<b>2524876</b>	<b>3065804</b>	<b>3341800</b>	<b>3678120</b>	<b>6231943</b>	<b>7006367</b>
Dəmir yolu	205828	158382	201855	236303	270841	274827
Dəniz	116 056	107221	114580	102339	170567	168987
Hava	372003	388870	617870	837820	2066918	3035229
Boru kəməri	1393854	1712629	1535006	1439109	2272532	2323741
Avtomobil	426785	669927	831682	1020030	1396899	1181960
Metro	10350	28775	40807	42519	54186	21623

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

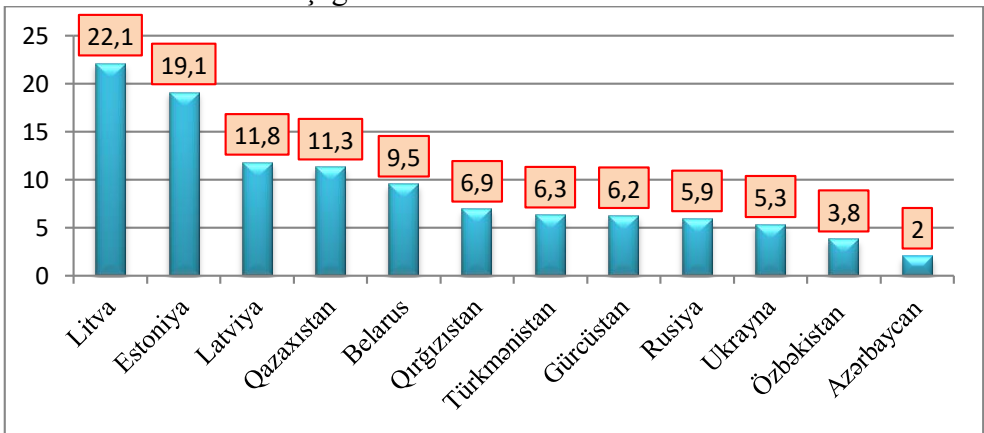
“Azərbaycanın nəqliyyatı”. Bakı, DSK, 2021, səh.16.

Statistik məlumatlardan görüldüyü kimi, daşınmalardan əldə edilən gəlirlər də dinamik olaraq artmaqdadır. Müəyyən dövrlərdə bəzi nəqliyyat növləri üzrə qismən azalmalar müşahidə edilsə də, ümumilikdə artım təmin olunmuşdur. Belə ki, 2008-2014-cü illər ərzində nəqliyyat sektoru üzrə gəlirlər 89,3%, konkret olaraq, hava nəqliyyatında 125,0%, boru kəmərinə 3,0%, avtomobil nəqliyyatında 139,0%, metro nəqliyyatında 3,1 dəfə, dəmir yolunda 15,0% artmış və dəniz nəqliyyatında isə 12,0% azalma müşahidə edilmişdir. O cümlədən, 2014-2018-ci illərdə, ümumilikdə 69,4% artım əldə edilmiş və bütün nəqliyyat növləri üzrə müsbət dinamika təmin edilmişdir. 2018-2020-ci illərdə isə dəniz, avtomobil və metro ilə daşınmalarda əldə edilən gəlirlər azalmışdır. Ümumilikdə, 2018-2020-ci illərdə əldə edilən gəlirlər 12,4% artsa da, bu illər ərzində dəmir yolunda əldə edilən gəlirlər 0,9%, avtomobil nəqliyyatında 15,4%, metroda 60,1% azalmışdır. Bu da, əvvəldə də qeyd edildiyi kimi, ilk növbədə

pandemiya səbəbindən tətbiq edilən məhdudlaşdırmalarla bağlıdır.

Aydındır ki, avtomobil yollarının əsas göstəricilərindən biri də ərazi və əhaliyə görə təminatdır. 2019-cu ilin məlumatlarına görə dünya üzrə hər 1000 km<sup>2</sup> əraziyə orta hesabla 180 km bərk örtüklü avtomobil yolu düşür. 1990-cı illərin sonlarından başlayaraq ölkəmizdə yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı istiqamətində genişmiqyaslı və çoxsaylı layihələr həyata keçirilsə də, Azərbaycan hər 1000 kv km əraziyə düşən bərk örtüklü yol göstəricisinə görə keçmiş SSRİ məkanında Gürcüstan, Belarus, Ukrayna, Moldova və s. ölkələrdən geridə qalır. Ona görə də Azərbaycanda yol infrastrukturunun genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətində işlər qarşıdakı illərdə də aktual olaraq qalacaqdır. Nəzərə alsaq ki, torpaqlarımızın işğaldan azad edilməsi yol-tikinti işlərini daha da artıracaqdır, onda beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən Azərbaycanda yol-nəqliyyat kompleksinin inkişafı zəruriliyi və perspektivləri aydın olar.

Araşdırmalar göstərir ki, ölkələrin inkişaf səviyyəsini xarakterizə edən göstəricilərdən biri də ölkənin avtomobil yolları təminatı ilə əhali sayı arasında olan münasibətdir. Bu, əksər hallarda hər 1000 nəfər əhaliyə düşən bərk örtüklü avtomobil yolu ilə ifadə edilir. Əhalinin avtomobil yolları ilə təminatının müxtəlif ölkələr üzrə statistik mənzərəsi aşağıdakı kimidir:



**Şəkil 1. Müxtəlif ölkələr üzrə hər 1000 nəfərə düşən bərk örtüklü avtomobil yolu, 2020-ci il, km-lə**

*Mənbə: Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib.*



Əhalinin yollarla təminatı göstəricisində də Azərbaycan Respublikası keçmiş SSRİ məkanında bir çox ölkələrdən geridə qalır. Bu göstərici də ölkəmizdə yeni yolların çəkilişi və mövcud yolların təkmilləşdirilməsi ilə bağlı işlərin davam etdirilməsinin zəruri olduğunu ifadə edir. Ümumilikdə, ölkəmizdə 19,2 min kilometr avtomobil yolu istismar edilir ki, bu da hər 1000 nəfər əhaliyə təqribən 2 km yol deməkdir.

Araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiya qoyuluşları 2005-2015-ci illər ərzində 7,8 dəfə, 2005-2018-ci illər ərzində isə 17,0 dəfə artmasına rəğmən, nəqliyyat sektorunun mənfəəti 2005-2015-cü illərdə 2,2 dəfə azalmışdır. Eyni zamanda, 2015-2020-ci illərdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları 814 milyon manat azalsa da, bu illər ərzində əldə edilən mənfəət 4,3 dəfə artmışdır.

**Cədvəl 7**

**Müəssisə və təşkilatların mənfəəti** (cari qiymətlərlə, mlyn.manat)

	İLLƏR				
	2005	2015	2017	2019	2020
<b>Cəmi</b>	<b>2133,1</b>	<b>16713,80</b>	<b>27373.20</b>	<b>37351,1</b>	<b>27576,8</b>
Sənaye	1183,40	14508,90	22494.40	29465,60	18868,30
Kənd təsərrüfatı	7,00	23,0	53,900	155.9	217.1
Nəqliyyat	401,20	186,80	530.200	578.3	793.9
Rabitə	180,10	364,30	416.100	542.2	591.5
Tikinti	127,90	786,70	1034.300	1692.4	1905.2
Ticarət	140,90	202,90	919.400	2507.8	2916.4
Sair	92,60	641,20	1924.900	2408.9	2284.4

**Mənbə:** "Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2021". DSK, Səda, səh.375-376;

Statistik məlumatlardan göründüyü kimi, ölkədə cəmi zərərlər mənfəətin 8,0%-i həcmində olduğu halda, bu rəqəm nəqliyyat sektorunda 2014-cü ildə 88,2% və 2015-ci ildə isə 72,3%, 2017-ci ildə isə 23,0% təşkil edir. Statistik nəticələr belə bir mənzərə yaradır ki, nəqliyyat sektoruna cəlb edilən vəsaitlərdən səmərəli istifadə edilmir və ya vəsaitlər optimal bölüşdürülmür.

**Cədvəl 8**

**2017 və 2020-ci illərdə müəssisə və təşkilatların fəaliyyətlərinin maliyyə nəticələri (mln. manat)**

	2017			2020		
	Mənfəət	Zərər	Zərərin xüsusi çəkisi, %-lə	Mənfəət	Zərər	Zərərin xüsusi çəkisi, %-lə
<b>Cəmi</b>	<b>27373,2</b>	<b>2078,7</b>	<b>8,0</b>	<b>27576,8</b>	<b>2644,7</b>	<b>9,6</b>
Sənaye	22494,4	1171,2	5,0	18868,8	1062,9	5,6
K/təsərrüfatı	53,9	39,0	72,0	217,1	77,8	35,8
Nəqliyyat	530,2	123,5	23,0	793,9	566,8	71,4
Rabitə	416,1	38,3	9,0	591,5	50,1	8,5
Tikinti	1034,3	251,5	24,0	1905,2	194,4	10,2
Ticarət	919,4	94,6	10,0	2916,4	104,1	3,6
Sair	1924,9	350,7	18,0	2345,7	754,2	32,1

**Mənbə:** “Azərbaycanın statistik göstəriciləri – 2018”. DSK, Səda, səh.403

Eyni zamanda, bu sahədə mövcud olan təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin təşkilində müəyyən problemlərin olması da mümkündür və bu istiqamətdə təkmilləşdirici addımların atılması zəruridir.

**Cədvəl 9**

**Nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat**

	2010	2015	2017	2018	2019	2020
<b>Cəmi</b>	<b>2434.8</b>	<b>2195.3</b>	<b>1774.3</b>	<b>1922.8</b>	<b>2189.2</b>	<b>2091.6</b>
Dəm. yolu nəqliyyatı	3.4	1.6	2.1	7.1	1.2	1.2
Digər quruyol nəqliyyatı	162.9	237.6	38.5	129.8	235.8	266.8
Boru kəməri	344.8	313.9	86.5	168.3	140.5	121.8
Su nəqliyyatı	13.2	112.7	112.2	115.4	98.4	53.3
Hava nəqliyyatı	214.1	397.2	402.2	39.4	33.7	109.7
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	1696.4	1132.3	1132.8	1462.8	1679.6	1538.8

**Mənbə:** “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2019, səh.28;

Belə ki, investisiyaların 2010-cu ildə 70,0%-i, 2015-ci ildə 52,0%-i, 2017 və 2018-ci illərdə isə, uyğun olaraq, 64,0% və 76,0% vəsaitlər infrastrukturun təkmilləşdirilməsinə yönəldilmişdir. O cümlədən, sonrakı illərdə də bu tendensiya davam etdirilib, 2019-cu ildə 76,7%, 2020-ci ildə isə 73,6 %-i infrastruktur təminatın yaxşılaşdırılmasına yönləndirilib.

**5. Nəqliyyat sistemi “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərin” və eləcə də “Davamlı İnkişaf**

## **Məqsədləri”nin reallaşdırılmasında əsas həlqədir.**

Tədqiqat zamanı “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” əsasında nəqliyyat sisteminin idarəetmə prioritetləri aydınlaşdırılmışdır. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, “Azərbaycan 2030 – sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən və BMT-nin davamlı inkişafa dair qəbul etdiyi beynəlxalq sənədlərdən də irəli gələn bir zərurət kimi, ciddi şəkildə koordinasiya edilmiş vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Bunun üçün,

- Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təşkilinə dair normativ-hüquqi bazanın, nəqliyyat texnologiyaları və texniki standartların təkmilləşdirilərək ümumi bir şəkllə salınması;

- təsərrüfat subyektləri arasında hər cür diskriminasiyanın aradan qaldırılması və ədalətli rəqabət mühitinin formalaşdırılması;

- Nəqliyyat sahəsində tarif və vergi siyasətinin ümumi prinsiplərinin formalaşdırılması. Xüsusilə, tranzit daşımalarda ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə tarif siyasətinin uzlaşdırılması;

- Sığorta şərtlərinin ümumi hala gətirilməsi, asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi;

- Nəqliyyat və istehsal proseslərinin inteqrasiyasını təmin etmək, multimodal daşımaların tətbiqini genişləndirmək məqsədilə logistik idarəetmə mərkəzlərinin və terminalların yaradılması zəruridir.

**6. Müasir dövrdə daşımaların çevik, logistik təşkili tələbləri multimodal daşımalara üstünlük verilməsini zəruri edir. Bu baxımdan da İKT-nin imkanlarından istifadə edərək intellektual idarəetmənin genişləndirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin təşkilinə dair normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi və müxtəlif nəqliyyat növlərinə dair bazanın uzlaşdırılması zəruridir;**

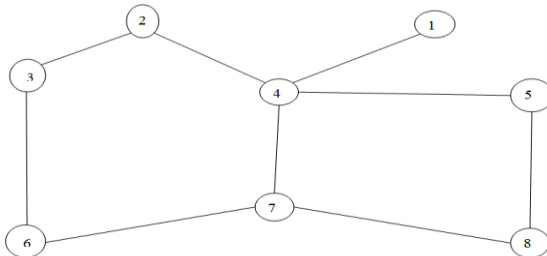
Nəqliyyat sisteminin inkişafı və idarə edilməsinin sığorta, vergi və s. iqtisadi mexanizmlərdən istifadənin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri tədqiq edilmiş, qlobal məkana çıxış imkanı olan daşıma subyektlərinin formalaşdırılmasını sürətləndirmək məqsədilə iqtisadi mexanizmlərdən stimullaşdırıcı istifadə təklif edilir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi baza da bu fəsilə tədqiq olunmuşdur. Tədqiqat zamanı “Nəqliyyat haqqında”, “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” qanunlar, müvafiq Əsasnamələr və s. normativ-hüquqi sənədlər araşdırılmış və normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi istiqamətində təkliflər verilmişdir.

Normativ-hüquqi sənədlərdə sərhəd-keçid prosesinin sadələşdirilməsi, tranzit daşınmalarının asanlaşdırılması, yerli və beynəlxalq daşınmaların uzlaşdırılması, daşıma əməliyyatlarının səmərəli təşkilində hər bir subyektin məsuliyyət və hüququnun daha da dəqiqləşdirilməsi məqsədəuyğun olardı.

Yeni nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan mühüm vəzifələrdən biri də daşınmaların logistik təşkilidir. Daşınmaların loqistik təşkili proses iştirakçıları arasında mövcud olan əlaqənin operativləşdirilməsi, bütün tərəflər üçün qəbul edilən və ümumi səmərəliliyə malik olan qarşılıqlı əlaqələrin formalaşdırılmasını tələb edir. Yalnız belə kompleks yanaşma ilə lazımı səmərəlilik və operativliyi təmin etmək mümkündür;

**7. Statistik müşahidə, xronometraj, iş gününün müşahidəsi metodlarının köməyi ilə meqapolislərdə sərnişin daşınmalarının daha səmərəli təşkili mümkündür. Eyni zamanda, müasir iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə daşıma vasitələrinin sərnişin axınına uyğun müəyyən edilməsi sərnişin daşıma xidmətlərinin çevikliyi və daha səmərəli olmasını təmin edə bilər.**

Tədqiqat zamanı nəqliyyat sistemində idarəetmənin modelləşdirilməsi istiqamətləri tədqiq edilmiş, ixtiyari seçilmiş mikrorayonda ictimai nəqliyyat xidmətlərinin - avtobus daşınmalarının səmərəli təşkili məsələsi nəzərdən keçirilmişdir. Tədqiqat işində avtobus daşımalarının səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə marşrutların optimal seçiminin iqtisadi-riyazi üsulu işlənilib hazırlanmışdır. Yəni, avtobus marşrutları sxeminin də iqtisadi-riyazi metodla təşkilinin qarşısında dayanan əsas məsələ sərnişinlərin gözləmə, gediş və minib-düşmə vaxtlarının ən az olmasını təmin etməkdir. Başqa sözlə desək,  $\sum_{n=0}^{n-1} T_{ij} \rightarrow \min$ . şərti avtobus daşımalarının səmərəli təşkilinin əsas şərti kimi qəbul edilə bilər.



**Nümunə kimi seçilmiş avtobus şəbəkəsinin sxematik təsviri**

İxtiyari seçilmiş mikrorayon timsalında aparılan hesablamaların nəticəsi olaraq aşağıdakı nəticələr alınır ki, bu da hansı marşrutun daha səmərəli və müəyyən edilmiş şərtlərə uyğun olduğunu göstərir.

**Cədvəl 10**

**Müxtəlif istiqamətlər üzrə hərəkət intervalı, dəqiqə**

Marşrut xətləri	Hərəkət intervalı, dəq.	Nəticə
<b>1-2</b>	$T_{1-2} = 42*60/320 = 7.9$	uyğundur
<b>1-3</b>	$T_{1-3} = 42*60/400 = 6.3$	uyğundur
<b>1-6</b>	$T_{1-6} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
<b>2-7</b>	$T_{2-7} = 42*60/200 = 12.6$	uyğun deyil
<b>3-1</b>	$T_{3-1} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
<b>3-4</b>	$T_{3-4} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
<b>3-6</b>	$T_{3-6} = 42*60/240 = 10.5$	uyğun deyil
<b>3-7</b>	$T_{3-7} = 42*60/240 = 10.5$	uyğun deyil
<b>4-2</b>	$T_{4-2} = 42*60/210 = 12.0$	uyğun deyil
<b>4-3</b>	$T_{4-3} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
<b>4-6</b>	$T_{4-6} = 42*60/320 = 7.9$	uyğundur
<b>5-1</b>	$T_{5-1} = 42*60/210 = 12.0$	uyğun deyil
<b>5-2</b>	$T_{5-2} = 42*60/0 = 8.4$	uyğundur
<b>5-7</b>	$T_{5-7} = 42*60/280 = 9.0$	uyğundur
<b>5-8</b>	$T_{5-8} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
<b>6-7</b>	$T_{6-7} = 42*60/200=12,6$	uyğun deyil
<b>7-4</b>	$T_{7-4} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
<b>7-6</b>	$T_{7-6} = 42*60/350 = 7.2$	uyğundur
<b>7-8</b>	$T_{7-8} = 42*60/285 = 8.8$	uyğundur
<b>8-5</b>	$T_{8-5} = 42*60/220 = 11.5$	uyğun deyil
<b>8-7</b>	$T_{8-7} = 42*60/340 = 7.4$	uyğundur

**Qeyd:** Cədvəl müəllifin şəxsi hesablamaları əsasında tərtib olunmuşdur.

Digər tərəfdən, 5-ci məntəqədən 7-ci məntəqəyə həm 4, həm də 8-ci məntəqədən keçməklə getmək mümkündür. 5-4-7 xətti üzrə hərəkət  $T_h = 18+5+15=38$  dəq., 5-8-7 xətti üzrə isə  $T_h = 36+5+31.5= 72.5$  dəq. Yəni, 5-4-7 xətti üzrə hərəkət daha səmərəlidir. Eyni zamanda, 8-ci məntəqədən 2-ci məntəqəyə 8-5-4-2 və 8-7-4-2 xətləri ilə getmək mümkündür. 8-5-4-2 xətti üzrə  $T_h = 36+5+18+5+13.5=77.5$  dəq., 8-7-4-2 istiqamətində isə  $T_h = 31.5+3+15+5+13.5 = 68.0$  dəq. Deməli 8-7-4-2 marşrutu zaman etibarını ilə daha səmərəlidir.

Tədqiqat zamanı nəqliyyat növləri nəzərdən keçirilmiş, idarəetmənin səmərəli təşkilinin prioritetləri aydınlaşdırılmış və idarəetmənin səmərəliliyinin yüksəldilməsi üçün müvafiq sxem işlənib hazırlanmışdır (**Əlavə 2.**).

**8. Davamlı inkişafın təmin edilməsi daşıma xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsini tələb edir. Bazar payının dəyişməsi rəqabətə davamlılıq göstəricisi kimi qəbul edilə bilər.**

Tədqiqat işində rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının başlıca tələblərindən biri kimi nəzərdən keçirilmiş, daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin qiymətləndirilməsi metodikası təklif edilmişdir. Daşıyıcının perspektiv fəaliyyəti üçün xidmətlərin gəlir gətirməsi, müəyyən bir gəlirlilik səviyyəsinə malik olması labüddür. Geniş mənada likvidlik yalnız xidmətlərin reallaşdırılmasından gəlir nəticələrinə görə deyil, həm də xidmət istehlakının nəticələrinə görə, bütövlükdə istehlakçının seçim azadlığının ölçüsünü göstərir. Xidmətin likvidliyi bu təsərrüfat subyektinin xidmətinin pul qarşılığında alıcıya qaytarılmasını təmin etməyə hazırlığıdır. Rəqabətə davamlı xidmət təklif edən satıcı, ona ümid edə bilər ki, reallaşdırılan xidmətin hər vahidi daha az rəqabətə davamlı xidmətin hesabına əlavə gəlir gətirəcəkdir. Xidmətin gəlirlilik əmsalı, gəlir həcminin qiymətə nisbəti vasitəsilə hesablanır. Gəlirin qiyməti rəqabət mühitində formalaşır və aşağıdakı düstur ilə hesablanıla bilər:

$$G_{rəq.} = Q_{al.} + Q_{ist.}$$

Burada,  $G_{rəq.}$  – rəqabət mühitində formalaşan qiymət;  $Q_{al.}$  – xidmətin alış qiyməti, maya dəyəri;  $Q_{ist.}$  – rəqabət mühitində formalaşan gəlirdə istehlakçının payı.

Aydındır ki, bazar iqtisadiyyatında səmərəlilik xidmətin gəlirliliyi vasitəsilə ifadə edilir və gəlirin onun əldə olunması üçün lazım olan xərclərə nisbəti ilə hesablanır. Müəssisənin indiki bazar payının əvvəlki dövrlə müqayisədə bazar payı dəyişikliyinə nisbətində rəqabətə davamlılıq meyarlarından biri kimi baxmaq lazımdır. Avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin rəqabətə davamlılığının qiymətləndirilməsinin yuxarıda qeyd olunan metod marketinq yanaşmasını xarakterizə edir. Qeyd edilənlərin əsasında, riyazi üslubda, marketinq yanaşması ilə avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin rəqabətə davamlılıq göstəricisini belə ifadə edə bilərik:

$$R_{rd} = R_g * R_b \quad R_g = \frac{N}{n} \quad R_{rd} = \frac{N}{n} * R_b$$

Burada,  $R_{rd}$  – müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisi;  $R_g$  -müəssisənin gəlirlilik üzrə rəqabətə davamlılıq göstəricisi;  $R_b$  -bazar payının dinamikası üzrə müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisidir;  $N$  -müəssisə məhsulunun gəlirlilik əmsalı;  $n$  -seçmə üzrə məhsulun orta gəlirlilik əmsalıdır.

**9. Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı regional nəqliyyat qovşaqlarının təkmilləşdirilməsi və qovşaqlararası əlaqələrin intensivləşdirilməsini tələb edir. Bu məqsədlə nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmənin yaradılması vacibdir.**

“İpək Yolu”nun bərpaşına başlandığı 1998-ci ildən 2011-ci ilədək Avropa-Qafqaz-Asiya və ya Şərqi-Qərb nəqliyyat dəhlizində yük daşınmalarının həcmi 2,5 dəfə və ya 32753 min ton artaraq 53913 min tona çatmışdır. O cümlədən, daşımaların həcmi 1998-2000-ci illərdə 1,4 dəfə və ya 7931 min ton, 2000-2010-cu illərdə 1,8 dəfə və ya 22597 min ton, 2011-2014-cü illər ərzində 1,1 dəfə və ya 4278 min ton artmışdır. Anoloji artım tranzit daşımalarda da müşahidə edilmişdir.

### Cədvəl 11

#### Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımalar

	1998	2000	2010	2016	2018	2019	2020
Cəmi yük daşınmışdır, min ton	21160	29091	51688	50302	52674	52762	38491
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	4383	8572	15971	7997	9345	8077	8382
Tranzit yük daşınmalarının ümumi həcmdə payı, %-lə	20,7	29,5	30,9	16,0	18,0	15,3	21,8
Cəmi yük dövriyyəsi, mln. ton km	6009	8405	13222	9917	11489	11158	9254
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, mln. ton-km	1622	3626	7120	3588	4185	3698	3731
Tranzit yük dövriyyəsinin ümumi həcmdə payı, %-lə	27,0	43,1	53,8	36,0	36,0	33,1	40,3

**Mənbə:** “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2020, səh. 29-30.

“Azərbaycanın statistik göstəriciləri” statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2021, səh.560.

Belə ki, 1998-2011-ci illərdə dəhliz böyünca tranzit daşınmaların həcmi 3,7 dəfə və ya 11851 min ton artmışdır. 1998-2000 və 2000-2010-cu illərdə isə tranzit yük daşınmalarında, uyğun olaraq, 2,0 dəfə və ya 4189 min ton, 1,9 dəfə və ya 7662 min ton artım müşahidə edilmişdir. Bütün bunlarla yanaşı, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi boyunca tranzit yük daşınmaları ümumi yük daşınmalarının 1998-ci ildə 20,7, 2000-ci ildə 29,5, 2010-cu ildə 30,9 faizini təşkil etmişdir. Eyni zamanda, hesabat dövründə tranzit daşınmaların ümumi daşımalaradakı xüsusi çəkisi üzrə ən yüksək göstərici 46,0 %-lik payla 2003-cü ildə təmin edilmişdir. Daha sonra 2010-cu ildə bu rəqəm 30,9%-ə çatsa da, 2019-cu ildə 15,3%-ə dək azalmışdır. Tranzit yük dövriyyəsinin ümumi dövriyyədə ən yüksək payı 50% göstərici ilə 2010-cu ildə olmuş, 2019-cu ildə isə 33,1%-ə qədər azalmış, 2020-ci ildə isə 40,3%-ə qədər artmışdır. O cümlədən, 2020-ci ildə, əvvəlki ilə nisbətən, cəmi yük daşımalarında 14,3 milyon ton

enmə müşahidə edilsə də, tranzit yük daşınması 305 min ton artmışdır.

Qeyd olunanlarla yanaşı, nəzərə alsaq ki, bu sahəyə 10 ildən artıqdır ki, milyonlarla manat vəsait qoyulur, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tranzit daşımalarında son illər müşhidə edilən azalmalar, təbii ki, müsbət qiymətləndirilə bilməz. Ona görə də, xüsusilə son illər tranzit daşımalarında və dövriyədə azalmalar regional nəqliyyat qovşaqlarının da fəaliyyətində passivliklə müşahidə edilir. Bu baxımdan da, regional qovşaqların fəaliyyətin canlandırılması, xüsusilə qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi, həm də dəhliz üzrə yerli və tranzit daşımaların artımına öz müsbət təsirini göstərəcəkdir ki, bu da dəhlizin fəaliyyətinin canlandırılmasında mühüm rol oynaya bilər.

**Cədvəl 12**

**Dəmir yolu və dəniz nəqliyyatında tranzit daşımalar**

	2000	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Dəmir yolu</b>									
Yük daşın., mln.t	15.9	20.6	21.3	19.9	13.8	13.1	12,6	13.3	12,8
O cümlə., tranzit	3.5	8.3	7.4	4.5	3.9	3.4	3.1	3,8	4,1
Tranzit daş. Xüsusi çəkisi, %-lə	22.0	37.2	34.7	22.6	28.0	26.0	25.0	28,6	32,0
Yük dövriyyəsi, mln.t-km	5240	6874	6719	5676	3773	4158	4305	4890	4607
O cümlə. Tranzit	1757	4040	3633	2330	1975	1758	1615	2104	2121
Tranzit yük dövriyyəsinin xüsusi çəkisi, %-lə	30.5	49.0	54.1	41.1	52.0	42.0	38.0	43,0	46,0
<b>Dəniz nəqliyyatı</b>									
Yük daşın. Mln.t	5.7	9.4	10.4	9.3	5.0	7.4	6.9	4,8	5,0
O cümlə., tranzit	5.0	7.7	8.3	8.3	4.2	6.8	6.3	4,3	4,3
Tranzit daş. Xüsusi çəkisi, %-lə	56.8	65.8	79.8	89.2	84.0	92.0	91,3	89,6	86,0
Yük dövriyyəsi, mln.t-km	2098	3672	4057	3717	1990	3020	2799	1801	1873
O cümlə. Tranzit	1869	80	35	3317	1613	2808	2570	1594	1610
Tranzit daş. Xüsusi çəkisi, %-lə	89.1	83.9	81.5	89.2	81.0	93.0	92.0	88,5	86,0

**Mənbə:** "Azərbaycanın nəqliyyatı" statistik məcmuə. Bakı, DSK, 2020, səh.29-30;

"Azərbaycanın statistik göstəriciləri", Bakı, DSK,2021, səh.560.

Cədvəldən görüldüyü kimi, xüsusilə dəmir yolu nəqliyyatında həm daşınmaların həcmi çox azdır, eyni zamanda tranzit daşınmaların həcmi isə ümumiyyətlə azdır. 2000-2012-ci illərdə müsbət dinamika olsa da, 2012-2020-ci illər ərzində azalan dinamika müşahidə edilməkdədir.



2020-ci ildə 2019-cu ilə nisbətə qismən artım əldə edilsə də, ümumilikdə dəhlizin göstəriciləri onun potensial imkanları ilə uzlaşmır. Yəni, dəmir yolu nəqliyyatına son dövrlər dövlət tərəfindən, eləcə də beynəlxalq layihələr səviyyəsində çox ciddi önəm verildiyi bir zamanda, dəmir yolu ilə ümumi və tranzit daşınmaların azlığı ciddi narahatlıq doğurur. Eyni zamanda, respublikanın nəqliyyat qovşaqlarında da, Naxçıvan MR istisna olmaqla dəmir yolu ilə daşınmaları stimullaşdırmaq zəruridir. Ümumilikdə, nəqliyyat qovşaqlarının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi həm iqtisadi, həm ekoloji, həm də regional inkişaf baxımından olduqca vacibdir və müasir dövrdə prioritet məqsədlərdən biri olmalıdır.

### **10. Azərbaycanda yaşıl nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlərdən və “Davamlı İnkişaf Məqsədləri”ndən irəli gələn zərurətdir.**

Azərbaycanda “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması, davamlı inkişaf tələblərinə uyğun olaraq xidmətlərin logistik təşkili, daşıma subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi kimi istiqamətlər nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının başlıca istiqamətləri kimi tədqiq edilmişdir.

Nəqliyyat ətraf mühiti çirkləndirən əsas mənbələrdən biridir, ümumi stasionar çirkləndirmədə 60-65% paya malikdir. Dünyada istehsal edilən illik neftin 2,0 milyard tondan çoxu nəqliyyat vasitələri üçün yanacağa sərf edilir. Nəzərə alsaq ki, 1 litr yanacağın normal və təmiz yanmasına 15 kq-a yaxın O<sub>2</sub> lazımdır, dünya nəqliyyatının yalnız yanacağın yanmasına sərf etdiyi oksigenin həcmi aydın olar.

Bakı şəhərində 1 km yola, təqribən 473 avtomobil düşür ki, bu da ekoloji baxımdan olduqca zərərliyə. Nəzərə alsaq ki, bir avtomobil, orta hesabla hər il 4,0 ton oksigen udur, 800 kq zərərli qaz, 40 kq azot oksidi, 200 kq müxtəlif karbohidrogenlər buraxır, eləcə də 1 litr yanacağın tam yanması üçün 15 kq oksigen tələb olunur, onda avtonəqliyyat vasitələrinin ekoloji zərərlərini hesablamaq olar. Eyni zamanda, bu hesablamaları həm ümumilikdə ölkə üzrə, həm də ayrı-ayrı şəhər və regionlar üzrə də hesablamaq mümkündür.

Göründüyü kimi, benzin və ya dizel yanacağı ilə işləyən bir avtomobil mühərikinin illik ümumi ekoloji zərərlərini 1040 kq, gündəlik 2,8 kq qəbul etsək, yalnız yuxarıda adı çəkilən küçə və prospektlər üzrə ekoloji mənzərə aşağıdakı kimi olacaqdır:

**Cədvəl 13**

**Bakı şəhərinin əsas küçə və prospektləri ilə gündəlik hərəkət edən avtomobillərdən ətraf mühitə atılan zərərli tullantılar**

<b>Küçə və prospektlər</b>	<b>Nəqliyyat vasitələrinin sayı, ədəd</b>	<b>Nəqliyyat vasitələrindən ətraf mühitə zərərli tullantılar, ton</b>
Heydər Əliyev pr. şəhər istiqaməti	91217	255,4
Heydər Əliyev pr. Koroğlu m. istiqaməti	90142	252,4
Bakı-Sumqayıt	85617	239,7
Sumqayıt – Bakı	85348	239,0
Neftçilər pr. - Nobel pr.	82112	230,0
Nobel pr.-Neftçilər Azneft istiqaməti	61845	173,2
Babək pr. şəhər istiqaməti	80413	225,2
Babək pr. X/dostluğu m. istiqaməti	81175	227,3
Z.Bünyadov pr. 20 yanvar istiqaməti	80216	224,6
Z.Bünyadov pr. Koroğlu m. istiqaməti	81814	229,1
Üzeyir Hacıbəyov pr.	61796	173,0
Y.Səfərov küçəsi H.Əliyev pr. istiqaməti	71132	199,2
Tbilisi pr. 20 yanvar istiqaməti	54618	152,9
Tbilisi pr. şəhər istiqaməti	50214	140,6
<b>Cəmi:</b>	<b>1 057 659</b>	<b>2961,0</b>

*Mənbə: Cədvəl müəllifin hesablamaları əsasında tərtib edilmişdir.*

Bütün bunlar, eləcə də şəhərsalma və nəqliyyat planlaşdırılmasında mövcud olan uyğunsuzluqlar, müvafiq beynəlxalq təcrübə “Yaşıl nəqliyyat” sisteminin formalaşdırılmasının zəruri olduğunu ifadə edir.

Yalnız 2020-ci ilin göstəricilərinə görə ətraf mühitin mühafizəsi və ekoloji zərərlərin aradan qaldırılmasına 0,5 milyard manata yaxın (497 milyon manat) vəsait xərclənib. Bu vəsaitin 400 milyon manata yaxını, məhz zərərlərin qarşısının alınmasına sərf edilir. Nəqliyyat sisteminin ətraf mühiti çirkəndirən stasionar mənbələr içərisində ilk yeri tutduğunu nəzərə alsaq, xərclərin əsasının da, məhz bu sektor tərəfindən çirkəndir-mələrin qarşısının alınmasına xərcləndiyi aydın olar.

Tədqiqat işində “Yaşıl nəqliyyat” sisteminin formalaşmasına, daşıma-ların səmərəliliyinə təsir edən amillər müəyyən edilmiş, ən başlıca amil-lərdən biri kimi küçə-yol şəbəkəsinin yüklənmə səviyyəsinə təsir edən səbəblər aydınlaşdırılmışdır. Xidmətlərin səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə, küçə-yol şəbəkəsinin yüklənmə səviyyəsinin aşağı salınması

üçün müvafiq sxem təklif olunmuşdur (**Əlavə 3**). Davamlı inkişaf şəraitində yaşıl nəqliyyat sisteminin inkişaf planının sxematik təsviri – “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat, ətraf mühit və sağlamlıq” Kompleks tədbirlər planı işlənib hazırlanmışdır (**Əlavə 4**).

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının aktual problemlərinin sistemli şəkildə tədqiqi aşağıdakı **elmi-nəzəri nəticələr** çıxarmağa və müvafiq təkliflər irəli sürməyə əsas vermişdir:

1. Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin formalaşmasında beynəlxalq layihələrin xüsusi rolu vardır. Belə ki, ölkəmizin TRASEKA Proqramında iştirakı, tarixi İpək Yolunun bərpası istiqamətində atılan addımlar, Şimal-Cənub dəhlizinin reallaşdırılması tədbirləri milli nəqliyyat sistemini Avroatlantik məkanın aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağına çevirmişdir ki, bu da Avropa ilə iqtisadi əlaqələrin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya, beynəlxalq daşımalarda fəal iştirak üçün böyük imkanlar yaradır. Bazar münasibətlərinə cavab verən yeni - müstəqil nəqliyyat sisteminin inkişafında da başlıca hədəflər, məhz bu olmalıdır;

2. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması, “Azərbaycan 2030 – sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən və BMT-nin davamlı inkişafa dair qəbul etdiyi beynəlxalq sənədlərdən də irəli gələn bir zərurət kimi, ciddi şəkildə koordinasiya edilmiş vahid nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Bunun üçün normativ-hüquqi bazanın, nəqliyyat texnologiyaları və texniki standartların təkmilləşdirilərək ümumi şəkə salınması, təsərrüfat subyektləri arasında hər cür diskriminasiyanın aradan qaldırılması və ədalətli rəqabət mühitinin formalaşdırılması, tarif və vergi siyasətinin ümumi prinsiplərinin formalaşdırılması, xüsusilə, tranzit daşımalarda ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə tarif siyasətinin uzlaşdırılması, multimodal daşımaların tətbiqini genişləndirmək məqsədilə logistik idarəetmə mərkəzlərinin və terminalların yaradılması zəruridir;

3. Müasir dövrdə İKT-nin sürətli inkişafı nəticəsində innovasiya fəaliyyətinin keyfiyyətə yeni müstəvidə genişlənməsi ilə bütün dünyada sosial-iqtisadi proseslərin dəyişmə tempi, innovativ yeniliklərin sürətlə yayılması, onların müxtəlif istehsal və xidmət sahələrində tətbiqi intensiv şəkildə sürətlənir ki, bu da nəqliyyat sistemində də daha keyfiyyətli, təhlükəsiz və səmərəli xidmətlərin təşkili, ətraf mühit və ekologiyaya

minimum təsirlər və s. istiqamətlərdə yeniliklərin tətbiqini tələb edir. Yeni nəqliyyat sistemi də, məzh bunları özündə əks etdirməlidir;

4. Müasir dövrdə nəqliyyat vasitələrinin sayının kəskin şəkildə çoxalması, ətraf mühitin çirkləndirilməsinin canlı aləm üçün təhlükəli həddə çatması “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin yaradılmasını tələb edir. Bu, həm də “Azərbaycan 2030 – sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər”dən və “Davamlı inkişaf konsepsiyası”ndan irəli gələn bir zərurətdir;

5. Ölkəmiz üçün və regional əhəmiyyətə malik beynəlxalq layihələrin istifadəyə verilməsi, eləcə də layihəyə qoşulacaq ölkələrin sayının artması bir tranzit ölkə kimi Azərbaycan Respublikasının dünyəvi əhəmiyyətini daha da artıraraq, tranziti dövlət büdcəsinin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirməyə imkan yaradıb. Buna baxmayaraq, nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar özünü tam doğrultmur. Vəsaitlərin həcmi dinamik olaraq artsa da, sahədən əldə edilən mənfəət, məşğulluqda sahənin payı və s. ciddi şəkildə artmır. Ona görə də, texniki-texnoloji silahlanma, infrastruktur təminatı, kadr hazırlığı və s. məsələlərdə qeyd olunanların nəzərə alınması, dəhliz boyunca yüklərin cəlb edilməsi istiqamətində addımlar atılması zəruridir;

6. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının mühüm amillərindən biri də müvafiq normativ-hüquqi bazanın mövcudluğudur. Bu mənada, davamlı inkişaf edən yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması daşıma xidmətlərinin təşkili ilə əlaqədar qanunvericilik bazasının da təkmilləşdirilməsini tələb edir. Xüsusilə, normativ-hüquqi sənədlərdə sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi, tranzit daşımalarının asanlaşdırılması, yerli və beynəlxalq daşımaların uzlaşdırılması, daşıma əməliyyatlarının səmərəli təşkilində hər bir subyektin məsuliyyət və hüququnun daha da dəqiqləşdirilməsi məqsəduyğun olardı;

7. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması və davamlı inkişafı, həm də ölkəmizin tərəfdar çıxdığı beynəlxalq sənədlərdən, BMT və digər nüfuzlu beynəlxalq təşkilatların tövsiyələrindən irəli gələn bir zərurətdir. Aydınır ki, davamlı inkişaf sosial, iqtisadi və ekoloji məsələlərə kompleks şəkildə yanaşmanı tələb edir. BMT-nin Rio Bəyannaməsinin III prinsipinə görə daşıma proseslərinin, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin səmərəliliyi sosial, iqtisadi və ekoloji amillərin bircə nəticəsi kimi qiymətləndirilə bilər. Bu baxımdan da, davamlı inkişafa keçid və yoxsulluğun aradan qaldırılması istiqamətində aparılan sosial-iqtisadi islahatlar,

həm də ekoloji baxımdan balanslaşdırılmalıdır. Başqa sözlə desək, nəqliyyatın mənfi ekoloji təsirləri minimumlaşdırılmalı, tədricən ekoloji zərərsiz nəqliyyat növlərinin tətbiqi genişləndirilməli, ətraf mühit və ekolojiyaya ən az mənfi təsir göstərən “Yaşıl nəqliyyat sistem” formalaşdırılmalıdır;

**8.** Bir avtomobil, orta hesabla hər il 4,0 ton oksigen udur, 800 kq zərərli qaz, 40 kq azot oksidi, 200 kq müxtəlif karbohidrogenlər buraxır, eləcə də 1 litr yanacaq tam yanması üçün 15 kq oksigen tələb olunur. Eyni zamanda, iri şəhərlərin saatda 2-3 min nəqliyyat vasitəsinin hərəkət etdiyi küçə və prospektlərində səsin səviyyəsi 90-95 db-dən yüksəkdir. Bu gün səs-küyün təsiri ilə yaranan xəstəliklər insan tələfatı baxımından 3-cü yerdə dayanır. Bütün bunlar, eləcə də dünyada baş verən global iştiləşmə, səhralaşma, atmosfer havasının kəskin çirklənməsi və s. kimi məsələlər elektrik avtobusları, tramvay, trolleybus və metrobus kimi elektrik nəqliyyatından istifadənin genişləndirilməsini zəruri və qaçılmaz edir;

**9.** Davamlı inkişaf konsepsiyasının əsas tələblərindən biri olan, gələcək nəsillər üçün təbii ehtiyatların qorunması və yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi məsuliyyəti nəqliyyat sisteminin səmərəli qurulmasının stabil inkişaf prinsiplərinin əsasında həyata keçirilməsini zəruri edir. Məhz bu səbəbdəndir ki, nəqliyyat strategiyasının əsasında da sahənin idarə olunmasının dövlət məsələlərinin bölüşdürülməsi və sahibkarlar tərəfindən təsərrüfat funksiyalarının yerinə yetirilməsi qoyulmuşdur. Bu sahədə lazımı səmərəliliyin təmin olunması məqsədilə nəqliyyat sisteminin ayrı-ayrı elementlərinin inkişafının kordinasiyası, daşıma xidmətləri bazarında ədalətli rəqabət mühitinin, nəqliyyat sistemində vahid informasiya məkanının formalaşdırılması, ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin inkişafı istiqamətində dövlət maraqlarının uzlaşdırılması və əlaqələndirilməsi zəruridir;

**10.** Milli nəqliyyat sistemi ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarından ibarətdir. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən nəqliyyat qovşaqlarının əksəriyyəti müasir tələblərə cavab vermədiyi üçün tam potensialı ilə fəaliyyət göstərə bilmir. Eyni zamanda, burada qovşaqlararası əlaqələrin zəifliyi də öz mənfi təsirini göstərir. Bu baxımdan da, ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi və yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasının zəruri şərtlərdən biri də qovşaqların fəaliyyətinin canlandırılmasıdır. Bunun üçün, ayrı-ayrı qovşaqların müasir tələblərə uyğun yenidən qurulması, İKT avadanlıqlarının köməyi

ilə qovşaqlararası əlaqələrin gücləndirilməsi, bütün qovşaqlar arasında daşıma əməliyyatlarının və sifarişlərin koordinasiya edilməsi zəruridir;

**11.** Aydındır ki, nəqliyyat vasitəsinə qoyulan hər bir manat vəsait əlavə yürüş deməkdir. Bu mənada, avtomobil təmir və texniki xidmətdən sonra xərclərə müvafiq olaraq, əlavə yürüş imkanı əldə edir. İndiki halda isə, praktikada bu özünü doğrultmur. Belə ki, avtoservis xidməti göstərən subyekt xidmətin alıcısı qarşısında heç bir məsuliyyət daşımır və ya bu məsuliyyət hər hansı bir normativ sənədlə tənzimlənmir. Ona görə də avtoservis müəssisələrində zamanətli xidmətlərə keçidin normativ-hüquqi əsasları işlənib hazırlanmalı və təmin edilməlidir;

**12.** Yeni nəqliyyat sisteminin qarşısında dayanan mühüm vəzifələrdən biri də daşımaların logistik təşkilidir. Daşımaların loqistik təşkili proses iştirakçıları arasında mövcud olan əlaqənin operativləşdirilməsi, bütün tərəflər üçün qəbul edilən və ümumi səmərəliliyə malik olan qarşılıqlı əlaqələrin formalaşdırılmasını tələb edir. Yalnız belə kompleks yanaşma ilə lazımı səmərəlilik və operativliyi təmin etmək mümkündür;

**13.** Məlumdur ki, əlverişli və çevik, davamlı inkişaf edən nəqliyyat sisteminin formalaşması müasir dövrdə qarşıda dayanan əsas vəzifələrdən biridir. Nəqliyyat sisteminin davamlılığı təhlükəsizlik, ekoloji təmizlik, çeviklik, müdafiə ehtiyaclarının təmin edilməsi, səmərəlilik, rəqabət qabiliyyətlilik, istismar keyfiyyətləri, müntəzəmlik, rahatlıq, buraxma və daşıma qabiliyyəti, istismar xərclərinin azaldılması və s. kimi meyarlarla müəyyən olunur. Məhz, qeyd edilənlərin əsasında da aşağıdakıları yeni nəqliyyat sisteminin əsas prioritetləri kimi qəbul etmək mümkündür:

- Nəqliyyatın bütün növləri üzrə infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi. Burada yol-nəqliyyat kompleksinə aid olan hər bir təminat nəzərdə tutulur. Belə ki, yolların istismar keyfiyyətlərinin yüksəldilməsi ilə yanaşı, yol işarələri, istiqamətverici nişanlar və s. ən xırda infrastruktur-lara qədər təminat nəzərdə tutulur;

- Yol-nəqliyyat kompleksində dövlət tənzimləmə funksiyalarının təkmilləşdirilməsi, struktur islahatlarının aparılması, antiinhisar tədbirlərinin gücləndirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksinin idarə edilməsində yeni texnika və texnologiyaların tətbiqi və çevik informasiya mübadiləsi şəbəkəsinin yaradılması ilə insan əməyinin minimumlaşdırılması;

- Milli və beynəlxalq bazarda nəqliyyat xidmətlərinin rəqabətə

davamlılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində silsilə və ardıcıl tədbirlərin həyata keçirilməsi;

- Cəmiyyətin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının dolğun şəkildə ödənilməsi, istehsalçı və istehlakçıların daşımalara olan tələbatının səmərəli şəkildə yerinə yetirilməsi, eləcə də bu məqsədlə ölkədaxili regionlararası nəqliyyat diskriminasiyasının aradan qaldırılması istiqamətində geniş miqyaslı tədbirlər planının işlənib hazırlanması və həyata keçirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksində təhlükəsizliyin, ətraf mühitin mühafizəsinin və müdafiə ehtiyaclarının ödənilməsinin təmin edilməsi. Bu məqsədlə, maarifləndirmə işlərinin genişləndirilməsi və intensivləşdirilməsi;

- Yol-nəqliyyat kompleksi cəmiyyətin normal və gündəlik həyatının ayrılmaz zəruri şərtlərindən biridir. Ona görə də, qeyd edilən məsələlərdə vətəndaş cəmiyyətinin fəal iştirakının təmin olunması.

**14.** Aydındır ki, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf prinsiplərinə uyğunlaşdırılması üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən nəqliyyat növlərindən biri də dəmir yoludur. Bu sahənin köməyi ilə davamlı və səmərəli daşıma xidmətlərinin təmin edilməsi məqsədilə

- nəqliyyat sistemində sahəvi idarəetmə strukturunun bazar münasibətlərinə uyğunlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi;

- müasir İKT avadanlıqlarının köməyi ilə nəqliyyat-servis xidmətlərinin təşkilinin daha da operativləşdirilməsi;

- çevik manevretmə imkanlarının formalaşdırılması ilə bütün növ daşıma sifarişlərinin dəstəklənməsi

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə müasir tələbata uyğun konteyner və multimodal daşımaların inkişaf etdirilməsi

**15.** Müasir iqtisadi inkişaf şəraitində ölkə ərazisində və beynəlxalq miqyasda daşımaların böyük əksəriyyətini həyata keçirən avtomobil nəqliyyatının inkişaf istiqamətlərini aşağıdakı kimi qəbul etmək olar:

- Beynəlxalq avtomobil daşımalarında milli yük daşıyıcılarının payının artırılması məqsədi ilə böyük yükötürmə qabiliyyətinə malik və ekoloji tələblərə cavab verən müasir nəqliyyat vasitələrinin sayının artırılması;

- Avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma xidmətlərinin səviyyəsinin və iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədilə müasir texniki xidmət sahələrinin yaradılması;

- Özəl sektorda yerli və beynəlxalq bazarda daşımaları həyata

keçirməyə qadir milli daşıyıcı şirkətlərin fəaliyyətinin dəstəklənməsi;

**16.** İctimai nəqliyyat sistemində daşıma xidməti göstərən sürücülərin yol mədəniyyətinin yüksəldilməsi, sürücülük keyfiyyətlərinə və nəqliyyat vasitələrinin sanitar vəziyyətinə nəzarətin gücləndirilməsi zəruridir. Bunun üçün sürücülərin müvafiq kurslara, treninqlərə cəlb edilərək onların sürücü-sərnişin münasibətləri, yol mədəniyyəti və s. istiqamətlərdə təlimatlandırılması məqsədəuyğun olardı;

**17.** Yük daşımalarının səmərəliliyinin artırılması məqsədilə istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin yükötürmə qabiliyyətindən maksimum istifadəyə nail olmaq zəruridir. Bunun üçün müasir avadanlıqlarla təchiz edilmiş xüsusi mərkəzlərin (HUB) yaradılması, burada kompüter texnologiyasının köməyi ilə sifarişləri qəbul etmək və əldə edilmiş informasiyaları müvafiq istiqamətlərə ötürməklə məqsədə nail olmaq mümkündür. Belə mərkəzlərin ayrı-ayrı regionlarda fəaliyyət göstərən qovşaqları əhatə etməklə vahid portal əsasında yaradılması daha məqsədəuyğun olardı;

**18.** Qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat sistemində mühüm məsələlərdən biri də ekoloji zərərlərlə bağlıdır ki, bu da bir çox hallarda avtonəqliyyat vasitələrinin istismar müddəti və texniki vəziyyəti ilə əlaqədardır. Ona görə də nəqliyyat vasitələrinin istismar müddətinə müəyyən məhdudiyətlərin tətbiq edilməsi və texniki baxış xərclərinin istismar müddətinə (illərinə) mütənəsb olaraq müəyyən edilməsi məqsədəuyğun olardı;

**19.** Yeni texnika və texnologiyaların köməyi ilə nəqliyyat əməliyyatlarında, xüsusilə ictimai nəqliyyat sistemində nəgd ödənişlərin yığışdırılması və intellektual idarəetmə sisteminin keyfiyyətinin yüksəldilməsi zəruridir;

**20.** Araşdırmalar göstərir ki, yol-nəqliyyat sistemi Bakı şəhərinin ümumi ərazisinin 8-9%-ini tutur. Son illər avtonəqliyyat vasitələrinin sayının artması (2,3 dəfə) əhalinin təbii artımını keçib (11,2%). Ona görə də, ölkəyə daxil olan avtomobillərin mühərriklərinin Avropa ölkələri üçün müəyyənləşdirilmiş toksiklik normalarına uyğunluğu, EURO-4 və EURO-5 standartlarına keçid təmin edilməlidir;

**21.** Tədqiqatlar göstərir ki, iri şəhərlərin saatda 2-3 min nəqliyyat vasitəsinin hərəkət etdiyi küçə və prospektlərində səs səviyyəsi 90-95 db-dən yüksəkdir. Bu da bir sıra xəstəliklərin geniş yayılmasına, məhsuldarlığın aşağı düşməsinə səbəb olur. Hansı ki, küçələrin planlaşdırılması, ötürücülük qabiliyyəti, istismar vəziyyəti, yol örtüyünün keyfiyyəti,



hərəkət sürəti və s. amillər də səs-küyün səviyyəsinə təsir edir. İstənilən halda isə, yeni nəqliyyat sistemində səs-küy amili də nəzərə alınmalı, səsən yol verilən normaya uyğunlaşdırılması təmin edilməlidir;

**22.** Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasının əsas nəticələrindən biri də daşıma xidmətlərinin səmərəli təşkili imkanlarının artırılması olmalıdır. Müasir bazar münasibətləri şəraitində geniş miqyaslı marketing araşdırmaları aparmadan, sığorta münasibətlərini inkişaf etdirmədən, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətini müvafiq şəhərsalma planı ilə yaxından uzlaşdırmadan xidmətlərin səmərəli təşkili qeyri-mümkündür. Bu baxımdan da, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti ilə şəhərsalma işlərinin yaxından əlaqələndirilməsi zəruridir;

**23.** Nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafının maliyyə təminatı daşıma xidmətləri əsasında formalaşır. Bu baxımdan da daşıma xidmətləri, həm də müəyyən bir likvidlik səviyyəsinə malik olmalıdır. Likvidlik yalnız xidmətlərin reallaşdırılmasından gəlir nəticələrinə görə deyil, həm də xidmət istehlakının nəticələrinə görə, bütövlükdə istehlakçının seçim azadlığının ölçüsünü göstərir. Xidmətin likvidliyi təsərrüfat subyektinin xidmətinin pul qarşılığında alıcıya qaytarılmasını təmin etmək hazırlığıdır. Eyni zamanda, xidmətin likvidliyi, həm də onun keyfiyyətinin, rəqabət qabiliyyətliliyinin göstəricisidir. Ümumilikdə isə, rəqabətə davamlılığa söykənən gəlirlilik də (likvidlilik) daha etibarlıdır. Araşdırmalara əsaslanaraq rəqabət mühitində formalaşan gəlirin qiymətini aşağıdakı düstur ilə hesablaya bilərik:

$$G_{rəq.} = Q_{al.} + Q_{ist.}$$

Burada,  $G_{rəq.}$ – rəqabət mühitində formalaşan qiymət;  $Q_{al.}$ – xidmətin alışı qiyməti, maya dəyəri;  $Q_{ist.}$ – rəqabət mühitində formalaşan gəlirdə istehlakçının payı.

**24.** Aydınır ki, gəlirlilik xidmətin səmərəliliyinin əsas şərtlərindən biridir və gəlirin onun əldə olunması üçün çəkilən xərclərə nisbəti ilə hesablanır. Eyni zamanda, bu, gəlirlilik göstəricisi üzrə rəqabətə davamlılığı da aydınlaşdırmağa imkan verir. Digər tərəfdən, müəssisənin indiki bazar payının əvvəlki dövrlə müqayisədə bazar payı dəyişikliyinə nisbətində də rəqabətə davamlılıq meyarlarından biri kimi baxmaq olar. Qeyd edilənlərin əsasında nəqliyyat müəssisəsinin rəqabətə davamlılıq göstəricisini, riyazi üslubda, belə ifadə edə bilərik:

$$R_{rd} = R_g * R_b ; \quad R_g = \frac{N}{n} ; \quad R_{rd} = \frac{N}{n} * R_b$$

Burada,  $R_{rd}$  – müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisi;  $R_g$  – müəssisənin gəlirlilik üzrə rəqabətə davamlılıq göstəricisi;  $R_b$  – bazar payının dinamikası üzrə müəssisənin rəqabətə davamlılıq göstəricisidir;  $N$  – müəssisə məhsulunun gəlirlilik əmsalı;  $n$  – seçmə üzrə məhsulun orta gəlirlilik əmsalıdır;

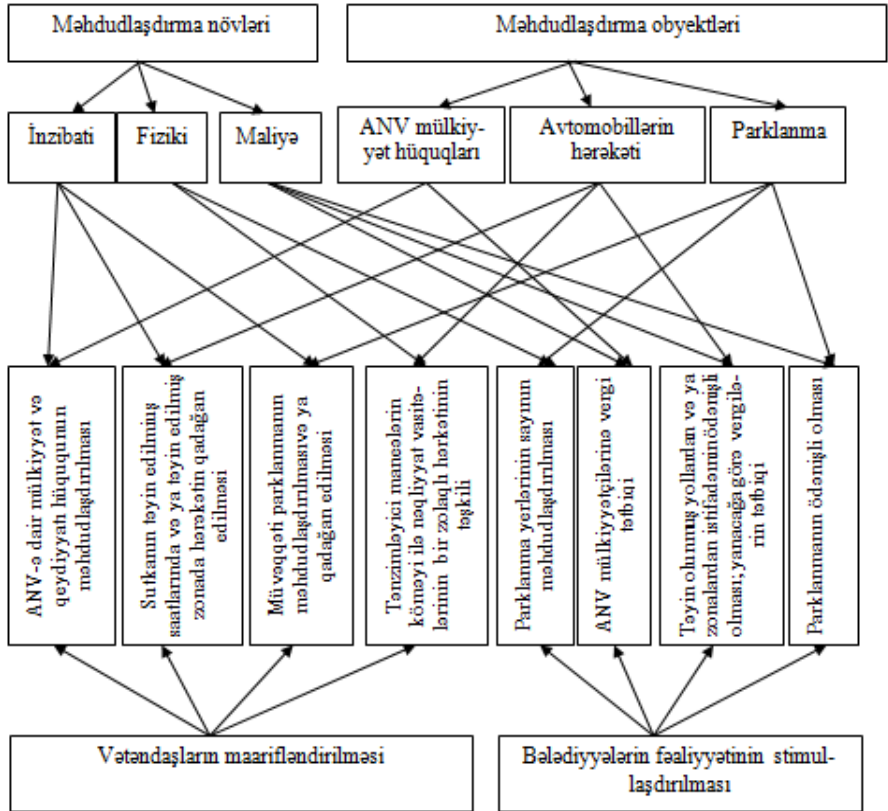
**25.** Müasir dövrdə nəqliyyat sistemində rəqabətin əsasını qısa vaxt ərzində ağır tonajlı yüklərin uzaq məsafələrə daşınması imkanları təşkil edir. Tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat parkını ixtisaslaşma səviyyəsi ilə daşımaların səmərəliliyi biri-biri ilə sıx bağlıdır və ixtisaslaşma səviyyəsi 70% və daha çox olduqda keyfiyyətli daşınmalar mümkündür. İxtisaslaşma 50%-dən aşağı olduqda isə parkın rəqabətqabiliyyətliliyi aşağı düşür. Ona görə də, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafında ixtisaslaşmanın mühüm amil kimi nəzərə alınması vacibdir;

**26.** Nəqliyyat sisteminin rəqabətə davamlılığını ayrı-ayrı daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətlilik səviyyəsi müəyyən edir. Rəqabətə davamlılığın qiymətləndirilməsi zamanı, əsas göstəricilərdən biri də yüklərin vaxtında çatdırma qabiliyyətini xarakterizə edən daşıma qrafikləridir. Araşdırmalar göstərir ki, qrafiklər üzrə daşınmaların səviyyəsi nə qədər yuxarı olarsa, nəqliyyat müəssisəsinin rəqabətə davamlılığı da o qədər yüksək olar. Əgər qrafik üzrə yüklərin daşınma səviyyəsi 40% və daha az olarsa, bu halda nəqliyyat müəssisəsi istehlakçıya vaxtında və keyfiyyətli xidməti təmin etməyə qadir deyildir;

**27.** Nəqliyyat sisteminin təsiri ilə yaranan ekoloji problemlər, səs-küyün yol verilən həddən çox olması, meqapolislərdə bütün hərəkət iştirakçıları üçün lazımı şəraitin olmaması və bunun yaradılması zəruriliyi meqapolislər üçün xüsusi nəqliyyat planlarının işlənməsini, mərkəzi küçələrə nəqliyyat vasitələrinin girişinin məhdudlaşdırılmasını tələb edir.

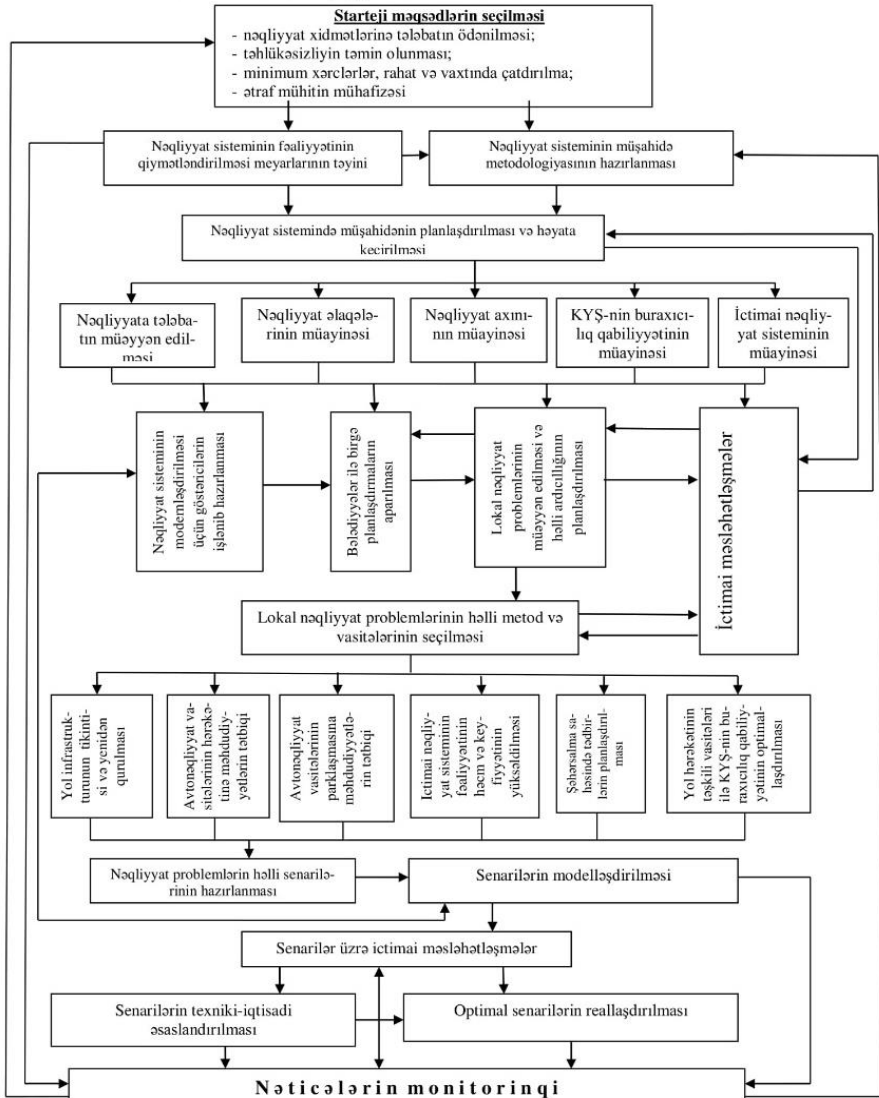
**Əlavə 1.**

**Sxem 2.2.1.** Avtonəqliyyat vasitələrinin (ANV) hərəkətinin məhdudlaşdırılması yolları.



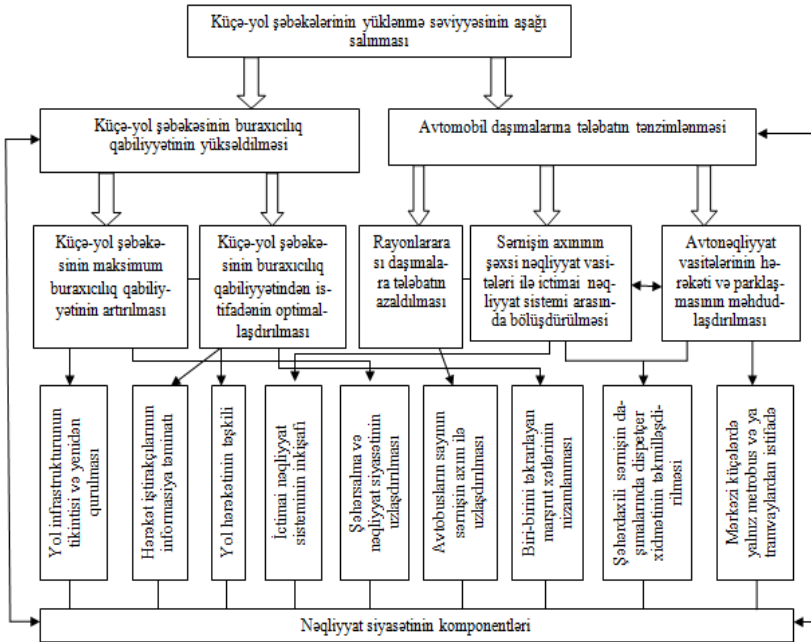
**Mənbə:** Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Sxem 4.3.1. Nəqliyyat sisteminin səmərəli idarəetmə sxemi



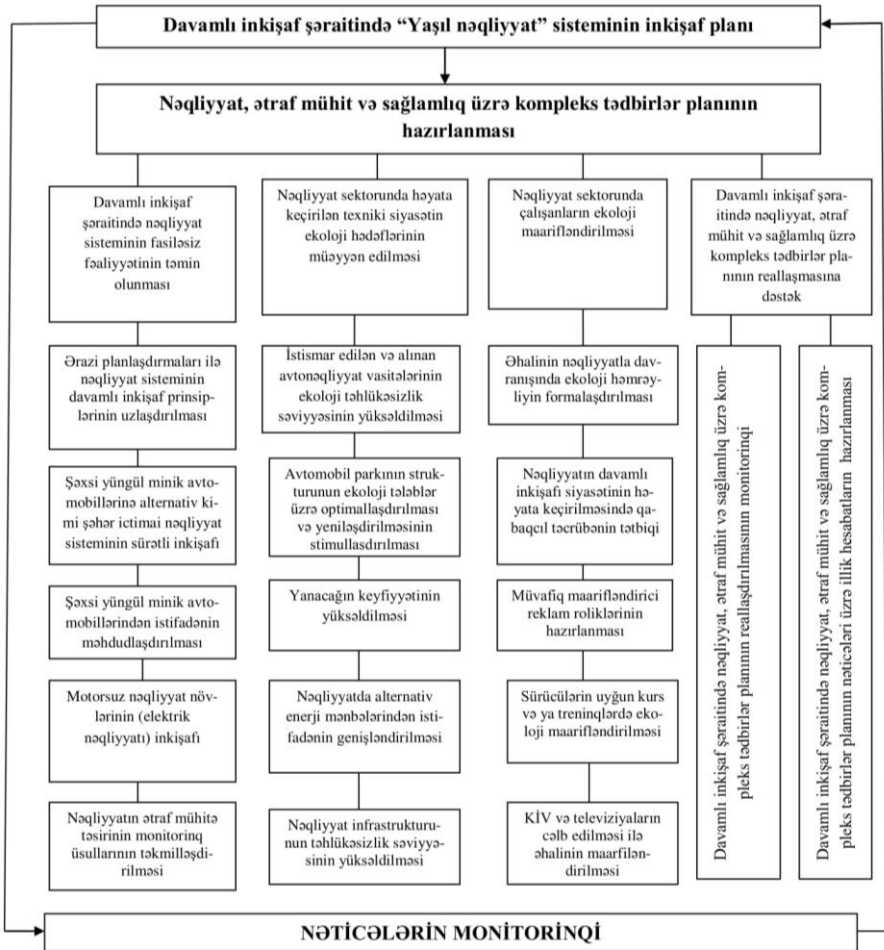
Mənbə: Sxem araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır.

Sxem 5.3.2. Küçə-yol şəbəkələrinin yüklənmə səviyyəsinin aşağı salınması



Mənbə: Sxem müəllif tərəfindən işlənilib hazırlanmışdır.

Sxem 5.3.3. Davamlı inkişaf şəraitində “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin inkişaf planı



Mənbə: Sxem araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən işlənib hazırlanmışdır.

## **Tədqiqatın əsas məzmunu müəllifin aşağıdakı əsərlərində öz əksini tapmışdır:**

### **Kitablar:**

1. “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri”. Bakı, 2013, “Avropa” nəşr., 352 səh.;
2. “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı təmsalında)”. “TI-MEDIA” NPM, Bakı, 2008, 152s. ;
3. “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər”. Bakı, “Avropa” nəşr., 2011, 238 səh. ;
4. “Davamlı inkişafın sosial və fəlsəfi problemləri (kollektiv monoqrafiya)”. Bakı, Elm və Təhsil, 2020, 312 səh. (səh.238-252);

### **Məqalələr:**

5. Türkiye ve Azerbaycan örneğinde boru hatları ulaştırmasının çevre üzerindeki etkileri. “Zonguldak Karaelmas” Üniversitesi, “Soyal Bilimler Dergisi”, Türkiye, 2009, № 9 (5), səh. 97-108.
6. Некоторые аспекты безопасности жизнедеятельности в транспорте. Москва, «Техника и технология», 2009, № 4, стр.85-89;
7. Çevre Sorunlarının Yerel Özellikleri ve Üsküdar Örneği. İstanbul Üniversitesi, “Sosyal siyaset konferansları dergisi”, Türkiye, 2010, № 59, səh.149-178; <https://iupress.istanbul.edu.tr/tr/journal/jspc/article/cevre-sorunlari-nin-yerel-ozellikleri-ve-uskudar-ornegi>;
8. Экологические проблемы создаваемые в транспорте и пути их решения. «Современные проблемы экологии и устойчивое развитие общества», Материалы межд. научно-практическая конференция, Казахстан, 30.09.2010-01.10.2010, стр.40-43;
9. Современное состояние атмосферы города Баку и пути ее улучшения. «Инновационные технологии и современные материалы» Труды меж. Научно-практической конференции, Грузии, Кутаиси, 17-18 июня 2010, стр.131-132;
10. Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sektorunda modern texnologiyalardan istifadə məsələləri. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi əsərlər, 2011, № 4, səh. 269-273;
11. Пути обеспечения экологической безопасности в системе транспорта и развития туризма. Мат. межд. конфер. «Перспективы развития туризма на водном транспорте», Санкт-Петербургский

Государственный Университет Водных Коммуникаций, 14 март 2011, стр.134-138;

12. Направления влияния международных транспортных коридоров на развитие аграрного сектора в Азербайджане. "Системный Анализ и прогнозирование экономики", Минск, 2011, 6-я меж. научная конференция, стр.112-118;
13. Перспективы устойчивого развития автотранспорта в Азербайджане. «Вестник науки ТГУ, серия экон. и управ.», Тольятти, 2011, №1(4), стр. 8-12;
14. Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması qlobal məkana sürətli inteqrasiyanın zəruri şərtidir. AU, "Müasir dünyada inteqrasiya və müqavimət prosesləri" Beynəlxalq konfransın mater., Bakı, "Elm və təhsil", 2012, səh.174-178;
15. Великого Шелкового Пути и перспективы развитие туризма в Азербайджане. Журнал «Глобальный научный потенциал», Санкт-Петербург, 2012, №1(10), стр.94-97;
16. Проблемы устойчивого развития транспортной системы в Азербайджанской Республике (на примере автомобильной промышленности). Журнал «Перспективы Науки», М.:, 2012, №1(28), стр.107-111;
17. Инновация - как важный фактор развитие сферы обслуживания. Международной научно-практической конференции «Международные отношения и интеграционные проекты на постсоветском пространстве», Днепропетровск, 18-19 мая 2012, стр. 105-107;
18. Социально-экономическая значимость и проблемы устойчивого развития транспортной системы в условиях глобализации. Москва, «Наука и Бизнес: пути развития», 2012, №1(07), стр.66-70;
19. Социально-экономические и экологические проблемы использования автомобильного транспорта. «Европейский журнал социальных наук», Рига-Москва, 2012, 11(27), том 2, стр.233-237;
20. Проблемы развития транспортного комплекса. «Социально-экономические и правовые системы: современное видение и подходы». Материалы VII межд. научно-практической конференции, 3 февраля 2012, Омск, стр.73-77;
21. Azərbaycanca tranzit xidmətlərinin təşkili və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri. AKU, "Kooperasiya" jurnalı, 2013, №3(30), səh.134-140;



22. Nəqliyyat sistemində rəqabət qabiliyyətliliyin təmin edilməsinin nəzəri metodoloji əsasları. AMEA İqtisadiyyat İns., Xəbərlər, 2013, №3, səh.32-37;
23. Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyi illərində nəqliyyat siyasəti. Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olmasının 90 illik yubileyinə həsr olunmuş “Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının aktual problemləri” elmi-praktiki konfransın materialları, BBU, 2013, səh.180-186;
24. Azərbaycan Respublikasında “Yaşıl nəqliyyat” sisteminin formalaşdırılması istiqamətləri. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi əsərlər, 2013, № 4, səh. 330-338;
25. “Yaşıl nəqliyyat sistemi”ndə avtomobil nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətlilik konsepsiyası. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Xəbərlər, 2013, №4, səh.103-111;
26. Экологические проблемы автомобильного транспорта в мегаполисах и их пути решения. Вестник Казахский Национальный Университет имени Аль-Фараби, Серия эколог., 2013, №2/2(38), с.8-14;
27. The necessary factors in formation of new transportation systems in sustainable development condition. Amerika, Acta Zhengzhou University Overseas Edition, An International Journal “*Life Science Journal*”, (Thomson Reuters ISI indexed, Impact Factor: 2,5 2013, 10(12s), səh.256-261, [http://www.lifesciencesite.com/lj/life1012s/044\\_21216life1012s\\_256\\_261.pdf](http://www.lifesciencesite.com/lj/life1012s/044_21216life1012s_256_261.pdf);
28. The role of transport system in development of international economics. Germany, Munich, “European science and technology”. Materials of the international research and practice conference, Vol. I, October 3rd-4th, 2013, p.86-89;
29. Heydər Əliyev və Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat strategiyası. Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olmasının 91 illiyinə həsr olunmuş “Sivil bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinin inkişaf istiqamətləri” mövzusunda beynəlxalq konfransın materialları, Bakı, BBU, 5-6 may 2014, s.270-277
30. Bütçə vəsaitlərinin formalaşmasında nəqliyyat sektorunun rolu. “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər”. IV beynəlxalq Konqres, Qafqaz Universiteti, 02-04 may 2014, səh. 297-301;
31. Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sisteminin başlıca vəzifələri. AMEA,

- “Gənc Tədqiqatçı” Elmi-praktiki jurnal, I cild, 2015, №1, s.92-98
32. Meqapolislərdə avtobusla səmnişin daşımalarının səmərəli təşkil. “İpək yolu” jurnalı, AU, 2015, №2, s.99-113;
  33. Azərbaycan dunyanın aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağına çevrilir. “Nəqliyyat hüququ” elmi-nəzəri, təcürbi jurnal, 2016, №1, səh.198-204;
  34. Nəqliyyat və ekoloji təhlükəsizlik: “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması və inkişafı. “İqtisadiyyatın davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” mövzusunda Beynəlxalq konfrans, SDU, 27-28 aprel 2016, I hissə, səh. 273-276;
  35. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma xidmətləri göstərən təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyi. “İqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi yolları”, SDU, 2017, oktyabr, səh.20-21;
  36. “Yaşıl nəqliyyat sistemi”nin formalaşdırılması davamlı inkişafın başlıca tələbi kimi. AU, “Davamlı inkişaf və humanitar elmlərin aktual problemləri” Beynəlxalq konfransı, 12 aprel 2018, səh.144-150;
  37. Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri. Ümummillı lider H.Əliyevin anadan olmasının 97-ci ildönümünə həsr edilmiş Gənc Tədqiqatçıların IV Beyn. elmi kon-fransı, Bakı Mühəndislik Akademiyası, 05 iyun 2020-ci il, III Seksiya, səh. 10-16;
  38. Nəqliyyat sistemində idarəetmənin təkmilləşdirilməsinin normativ-hüquqi əsasları. “Hüquqi müstəvi” Elmi-nəzəri, təcürbi jurnal, №2, 2020, səh.172-181;
  39. Zəngəzur dəhlizinin açılmasının region ölkələri üçün siyasi-iqtisadi əhəmiyyəti. SDU, “İnformasiya cəmiyyətində iqtisadiyyatın davamlı inkişaf problemləri” beynəlxalq elmi konfransın materialları, 16-17 dekabr 2021, səh.43-46;
  40. Müasir dövrdə logistik yanaşmanın mahiyyəti və əhəmiyyəti. “2<sup>nd</sup> International science and engineering conference” materialları, Bakı Mühəndislik Universiteti, 26-27 noyabr 2021, səh. 284-286;
  41. Regional nəqliyyat qovşaqları arasında intellektual idarəetmə daşımaların logistik təşkilinin zəruri şərtidir. “Davamlı inkişaf strategiyası: global trendlər, millı təcürbələr və yeni hədəflər” Beynəlxalq Elmi Konfrans, Mingəçevir Dövlət Universiteti, 10-11 dekabr 2021, s.184-188;

Dissertasiyanın müdafiəsi “18” may 2022-ci il tarixdə saat 14:00-da Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən ED 2.10 Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcək.

Ünvan: AZ 1001, Bakı şəhəri, İstiqlaliyyət küç., 6

Dissertasiya ilə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Dissertasiya və avtoreferatın elektron versiyaları Ali Attestasiya Komissiyasının və Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin rəsmi internet saytında yerləşdirilmişdir.  
<http://unec.edu.az/tedqiqat/dissertasiya-surasi/>

Avtoreferat “18” aprel 2022-ci il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.

Çapa imzalanıb: 13.04. 2022. Kağızın formatı: 60x84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Sifariş 12/04. Həcmi 1 ç.v. (76574 işarə)  
Ofset kağızı №1. Tiraj 100.

*“AA – Poliqraf” istehsalat-kommersiya birliyində  
hazır diopozitivlərdən istifadə olunmaqla çap edilmişdir.  
Əlaqə üçün: [capevi@internet.ru](mailto:capevi@internet.ru) / (+99455) 201-2809*