

**МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА  
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**НАУЧНО - ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ  
ЭКОНОМИКИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА**

---

*На правах рукописи*

**МИРЗОЕВ ФУАД МУРВЕТ оглы**

**ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ АЗЕРБАЙДЖАНА И  
НАПРАВЛЕНИЯ ЕЁ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

**Специальность: 5312.01 – “отраслевая экономика”**

**А В Т О Р Е Ф Е Р А Т**

**диссертация на соискание научной степени  
доктора философии по экономике**

**БАКУ-2017**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI KƏND  
TƏSƏRRÜFATI NAZİRLİYİ**

**KƏND TƏSƏRRÜFATININ İQTİSADİYYATI  
ELMİ – TƏDQİQAT İNSTİTUTU**

---

*Əlyazma hüququnda*

**MİRZƏYEV FUAD MÜR VƏT oğlu**

**AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SİSTEMİNDƏ  
İNVESTİSİYA FƏALİYYƏTİ VƏ ONUN  
TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ**

**İxtisas: 5312.01 – “sahə iqtisadiyyatı”**

**İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq  
üçün təqdim olunmuş dissertasiyanın**

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

**BAKİ – 2017**

Dissertasiya işi Milli Aviasiya Akademiyasının “Menecment” kafedrasında yerinə yetirilmişdir.

**Elmi rəhbər:** iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Tağıyev Tahir Tağı oğlu**

**Rəsmi opponetlər:** iqtisad üzrə elmlər doktoru, professor  
**Cümşüdoğ Sabir Qəmbər oğlu**  
iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Quliyev Şövqi Bəhlul oğlu**

**Aparıcı təşkilat:** Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat  
Nazirliyi İqtisadi İslahatlar Elmi  
Tədqiqat İnstitutu

Müdafiə “\_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2017-ci ildə saat \_\_\_\_\_ -da Kənd Təsərrüfatının İqtisadiyyatı Elmi - Tədqiqat İnstitutunda iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiyaların müdafiəsini keçirən FD.04.014 Dissertasiya Şurasının iclasında olacaqdır.

**Ünvan:** Bakı şəhəri, N. Nərimanov rayonu, Az. 29, 8-ci köndələn, III mərtəbə, akt zalı.

Dissertasiya işi ilə Kənd Təsərrüfatının İqtisadiyyatı Elmi - Tədqiqat İnstitutunun kitabxanasında tanış olmaq olar.

Avtoreferat “\_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2017-ci ildə göndərilmişdir.

**FD.04.014 Dissertasiya Şurasının  
elmi katibi, iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru:**

**V. R . Rzayev**

**Çapa imzalanıb: 10.07.2017  
Sayı 100. Formatı 60x84 1/16**

---

**KTİETİ-nun “Elmi əsərlərinin” buraxılışı  
bölməsində çap olunmuşdur  
(012) 514-84-10**

structure and a role of investors in the market of transport services. Special mechanisms of functioning of investment process emerge at various states of the economy. In this regard, the improvement of existing and searching of new effective ways of attraction of financial resources are required both in general and sectoral areas.

## TƏDQIQAT İŞİNİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

**Mövzunun aktuallığı.** Nəqliyyat sistemi ölkənin sosial-iqtisadi infrastrukturunda xüsusi yer tutmaqla maddi nemətlər bolluğunun yaradılmasında və milli gəlirin formalaşmasında yaxından iştirak edir. Nəqliyyat sisteminin dayanıqlı fəaliyyəti Azərbaycan iqtisadiyyatının maddi istehsal sahələrinin inkişafına, həmçinin ölkənin dünya iqtisadiyyatına səmərəli inteqrasiyasına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Tədavül və istehsal sferasında əmtəələrin keyfiyyətlə, vaxtında və sürətlə daşınması nəqliyyat sferasına qoyulan investisiyalardan əsaslı dərəcədə asılıdır.

Hal-hazırda milli nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın dayanıqlı inkişafı və ölkənin maliyyə sisteminin stabil vəziyyətdə olması şəraitində inkişaf edir. Mövcud tendensiyalar nəqliyyat xidmətlərinə tələbatı əvvəlcədən müəyyən edir, vacib struktur islahatları həyata keçirir, nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən hüquqi, iqtisadi və inzibati mexanizmlər təkmilləşdirir. Əlavə olaraq əminliklə demək olar ki, nəqliyyat sistemi iqtisadiyyatın inkişafını və əhalinin rifahının artmasını təmin edə bilən potensiala malikdir.

Əmtəələrin daxili və xarici bazarlara tez və səmərəli daxil edilməsini təmin etmək imkanı verən rahat nəqliyyat şəbəkələrinin mövcudluğunun əsas şərtlərdən biri investisiya qoyuluşudur.

Bununla belə, nəqliyyatın işində bir sıra problemlər mövcuddur. Məsələn, bu sahədə investisiya resurslarının səfərbərliyə alınması mexanizmlərinin dövlət maliyyəindən asılılığının yüksək səviyyədə olması əsas fondların və ilk növbədə nəqliyyat vasitələrinin yenisi ilə əvəzlənməsini ləngidir, ətraf mühit və insan səhhətinə neqativ təsirləri yüksəldir və beləliklə cəmiyyətin keyfiyyətli, sürətli və təhlükəsiz nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatını tam olaraq qarşılanmasına imkan vermir.

Nəqliyyat sisteminin dayanıqlı fəaliyyəti bu sahədə investisiya cəlb ediliyinin artırılmasına və investisiya fəaliyyətinin aktivləşdirilməsinə yönəldilmiş, elmi əsaslandırılmış investisiya siyasəti həyata keçirilməsi şəraitində mümkündür. Bundan başqa, ölkənin nəqliyyat sistemində yönəldilən maliyyə resurslarının həcmi daha çox qanunverici və icra hakimiyyəti orqanlarının nəqliyyatda keçirdikləri struktur islahatlardan, müvafiq layihə və proqramların işlənməsi keyfiyyətindən asılıdır.

İnvestisiya problemlərinin kompleks tədqiqinin aparılması və səmərəli idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsi üçün müvafiq iqtisadi

INVESTMENT ACTIVITY IN THE TRANSPORT  
SYSTEM OF THE AZERBAIJAN REPUBLIC AND THE  
DIRECTIONS OF ITS IMPROVEMENT

SUMMARY

The thesis consists of introduction, three chapters, the conclusion and the bibliography. The main lines of the thesis are reflected in 8 scientific publications by total amount of 4,8 p.l.

The purpose of the study is to develop a set of scientific and methodical, and practical proposals to improve the investment activity on macro and micro levels in transport sector of Azerbaijan and to increase its investment attractiveness.

The transport system plays a key role in social and economic development of the country, being an integral part of production and social infrastructure ensures territorial integrity and national security of the state. The state and development of the economy of the Azerbaijan Republic, first of all, the spheres of productive industry and integration of the country into global economic system depends on the steady work of the transport system. Worldwide availability of convenient transport networks which allow providing fast and effective promotion of goods on the domestic and world markets is one of the main conditions of providing investments.

Steady functioning of transport system of the country is possible only at the realization of the scientifically-based information investment policy directed to the increase of its investment attraction and activation of investment activity. Thus, the amount of the financial resources directed to transport system of the country, in many respects, depends on the structural reforms on transport which are carried out by bodies of the legislative and executive power, the quality of a study of the corresponding projects and programs.

The emergence of new forms of ownership, refusal from rigid central planning, formation of market economy have caused the necessity of search of new decisions and approaches to the management of economic processes, change of investment policy of the state and enterprises, structures in the areas of financial investments,

alətlərin olması lazımdır. Onların istifadəsi nəqliyyat kompleksinin investisiya cəlb ediciliyini, onun investisiya qoyuluşlarına həssaslığını müəyyən etməyə, həmçinin investisiya fəaliyyətinin mövcud şəraitində və nəqliyyat sahəsinin xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla müxtəlif idarəetmə səviyyələri üçün qeyri-müəyyənlik şəraitində biznes strategiyasını işləmək imkanı verəcək. Bu kimi alətlərin işlənilməsi üçün nəqliyyatda investisiya fəaliyyətinin idarə edilməsi və təhlilinə metodoloji yanaşmaların təkmilləşdirilməsi və sistemləşdirilməsinə ehtiyac vardır və bu sahədə mövcud olan dünya və milli elmi-praktiki biliklər nəzərə alınmalıdır. Beləliklə, ölkənin nəqliyyat sektorunda investisiya proseslərinin nəzəri və praktiki aspektlərinin kifayət qədər öyrənilməməsi tədqiqat işinin mövzusunun aktuallığı və ona olan tələbatı müəyyən etmişdir.

**Problemin öyrənilməsi vəziyyəti.** Nəqliyyat sektorunun və bu sahədə investisiya fəaliyyətinin problemləri Z. A. Səmədzadə, S. V. Salahov, R. Ə. Balayev, İ. Q. Alıyev, R. M. Cəbiyev, S. Q. Cümşüdoğ, F. F. Ələkbərova, A. B. Əliyev, R. T. Həsənov, R. K. İsgəndərov, R. A. Quliyev, Ş. B. Quliyev, A. H. Nuriyev, S. H. Pürhani, T. T. Tağıyev və sair azərbaycanlı alimlərin elmi əsərlərində öz əksini tapmışdır. Milli və xarici ədəbiyyatda da iqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin nəzəri və praktiki aspektlərinə böyük yer ayrılır. V.İ. Aksyonovun, B.L. Qeronimusun, N.M. Vasilyevin, V.N. Livşetsin, L.B. Mirotinin və digərlərin araşdırmalarında nəqliyyatda resursların səfərbər olunması və bölüşdürülməsinin prioritet istiqamətlərinin müəyyən edilməsinə dair konkret tövsiyələr verilir. Real və maliyyə investisiyaları, investisiya proseslərinin idarə edilməsi və tənzimlənməsi sahəsində N.A. Blankın, V.V. Boçarovun, A.B. İdrisovun, S.İ. Çumilinin və digərlərin elmi əsərlərini göstərmək olar. Tədqiqat olunan problemin həllinə onların töhfəsini və alınan nəticələri layiqincə qiymətləndirərək onu da qeyd etməliyə ki, nəqliyyat kompleksində investisiya fəaliyyətinin bəzi aspektləri kifayət qədər öyrənilməmişdir və əlavə elmi araşdırmalar tələb edir.

İqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunda investisiyalaşdırma nəzəriyyəsinin işlənilməsi və hazırlanması zərurəti, həmçinin həmin problemin praktiki əhəmiyyəti dissertasiya işinin mövzusunun seçilməsini, tədqiqatın məqsəd və vəzifələrini müəyyən etmişdir.

**Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri.** Tədqiqatın məqsədi Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda makro və mikro səviyyədə investisiya fəaliyyətinin təhlil edilməsi və bunun əsasında onun təkmilləşdirilməsi üzrə elmi-metodiki və praktiki təkliflərin işlənilməsi və hazırlanması eyni zamanda bu sektorun investisiya cəlb ediciliyinin

Появление новых форм собственности, отказ от жесткого централизованного планирования, становление рыночной экономики, вызвали необходимость поиска новых решений и подходов к управлению экономическими процессами, изменение инвестиционной политики государства и предприятий, структуры сферы финансовых вложений, состава и роли инвесторов на рынке транспортных услуг. При различных состояниях экономики возникают особые механизмы функционирования процесса инвестирования. В этой связи требуется совершенствование существующих и поиск новых эффективных способов привлечения финансовых ресурсов, как в общехозяйственном, так и в отраслевом разрезе.

artırılmasıdır.

Həmin məqsədə uyğun olaraq işdə aşağıdakı vəzifələr müəyyən edilmişdir:

- nəqliyyat xidmətləri (NX) anlayışının mahiyyəti və spesifikasiyinin tədqiqi;
- nəqliyyat xidmətləri bazarının mahiyyətinə baxışların sistemləşdirilməsi əsasında nəzəri aspektlərin tədqiqi və onun inkişafının müasir meyillərinin təhlilinin aparılması;
- dövlətin sosial-iqtisadi inkişafında investisiyaların rolunun tədqiqi;
- investisiyalaşdırmanın mövcud mənbə və metodlarının tədqiqi, nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasında, həmçinin nəqliyyat vasitələri parkının yeniləşdirilməsi proqramının həyata keçirilməsi zamanı onların hər birinin istifadəsi perspektivlərinin qiymətləndirilməsi;
- Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının geoiqtisadi üstünlüklərinin tədqiqi;
- nəqliyyat xidmətləri bazarının və nəqliyyat sektoru sahələrinin (dəmir yol, dəniz, hava, avtomobil, boru kəməri) vəziyyətinin təhlilinin aparılması;
- nəqliyyat sektorunda investisiya cəlb ediciliyi amillərinin tədqiqi;
- nəqliyyat sektorunda investisiya aktivliyinin kifayət qədər olmaması səbəblərinin müəyyən edilməsi;
- nəqliyyat sektorunda investisiyalaşdırmanın lizinq formasının inkişafına mane olan amilləri müəyyən etmək;
- nəqliyyatda investisiya fəaliyyətinin əsas formalarının müəyyən edilməsi və onun dövlət tənzimlənməsinin səmərəlilişdirilməsi;
- nəqliyyat sahələrinin inkişafının qlobal tendensiyalarının tədqiqi;
- ölkənin nəqliyyat sektorunda investisiya fəaliyyətinin aktivləşdirilməsi üzrə təkliflərin işlənməsi və əsaslandırılması.

**Tədqiqat obyektini** kimi Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı üçün strateji əhəmiyyətə malik olan və özündə dəmir yolu, hava, avtomobil, dəniz, boru kəməri sahələrini cəmləşdirən nəqliyyat sektorunda mövcud olan investisiya prosesləri çıxış edir.

**Tədqiqat predmetini** investisiya proseslərinin həyata keçirilməsi zamanı nəqliyyat xidmətləri bazarının subyektləri arasında formalaşan iqtisadi münasibətlərin məcmusudur.

**ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ АЗЕРБАЙДЖАНА И  
НАПРАВЛЕНИЯ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

**РЕЗЮМЕ**

Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения и списка использованной литературы. Основные положения работы отражены в 8 научных публикациях общим объемом 4,8 п.л.

Целью исследования является разработка комплекса научно-методических и практических предложений по совершенствованию инвестиционной деятельности на макро и микроуровнях в транспортном секторе Азербайджана и повышению его инвестиционной привлекательности.

Транспортная система играет ключевую роль в социально-экономическом развитии страны, являясь неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивает территориальную целостность и национальную безопасность государства. От устойчивой работы транспортной системы зависит состояние и развитие экономики Азербайджана, прежде всего сферы материального производства, а также интеграция страны в мировую экономическую систему. Во всем мире наличие удобных транспортных сетей, которые позволяют обеспечить быстрое и эффективное продвижение товаров на внутренние и мировые рынки, является одним из основных условий предоставления инвестиций.

Устойчивое функционирование транспортной системы страны возможно лишь при реализации научно обоснованной инвестиционной политики, направленной на повышение её инвестиционной привлекательности и активизацию инвестиционной деятельности. При этом величина направляемых в транспортную систему страны финансовых ресурсов во многом зависит от проводимых органами законодательной и исполнительной власти структурных реформ на транспорте, качества проработки соответствующих проектов и программ.

**Тədqiqatın nəzəri və metodoloji əsasını** milli və xarici iqtisadçı alimlərin əsərləri, nəqliyyat sektoru və investisiya fəaliyyəti sahəsində çalışan elmi-tədqiqat müəssisələrin analitik məlumatları və işləmələri təşkil etmişdir.

**Dissertasiya işinin informasiya bazasını** Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərman və Sərəncamları, Milli Məclisin qanunvericilik aktları, Nazirlər Kabinetinin sərəncam və qərarları, Dövlət Statistika Komitəsinin, İqtisadiyyat, Maliyyə və Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar nazirliklərinin materialları, nəqliyyat sektoru və investisiya siyasətinin tənzimlənməsi və inkişafı məsələləri üzrə internet şəbəkəsinin analitik icmalları təşkil edir.

Tədqiqat prosesində statistik müşahidə, statistik qruplaşdırma və yekunlaşdırma, müqayisəli təhlil metodları istifadə edilmişdir.

**Dissertasiya işinin elmi yeniliyi** nəqliyyat sektorunda prioritet investisiya fəaliyyəti mexanizmlərinin elmi əsaslandırılmasından ibarətdir.

Yerinə yetirilmiş işin elmi yeniliyi aşağıdakılardan ibarətdir:

- nəqliyyat xidmətləri bazarına investisiya proseslərinin səmərəliliyinin artırılmasının və onların optimallaşdırılmasının, bu bazarda maliyyə resurslarının dövryyəsinin sürətləndirilməsinin təyinedici rolu və nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbin tam olaraq qarşılmasını təmin edən başlıca amili olaraq əhəmiyyəti müəyyən edilmişdir;
- nəqliyyat sahələrinə yönəldilmiş investisiyaların yeni mənbə və mexanizmləri təhlil edilmişdir;
- Avropa-Asiya regionunda olan ən qısa nəqliyyat dəhlizlərinin üzərində Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin mühüm nəqliyyat qovşağının rolu müəyyən edilmişdir;
- ölkənin dəmir yol, dəniz, hava, avtomobil və boru nəqliyyatının müasir vəziyyəti təhlil edilmiş və bu sahələrə özəl, xarici və müştərək investisiyaların cəlb edilməsini ləngidən amillər müəyyən edilmişdir;
- nəqliyyat sektorunun investisiya cəlb ediciliyini artıran amillər araşdırılmış və sistemləşdirilmişdir;
- Azərbaycanın ÜTT-ə daxil olması şəraitində ölkənin nəqliyyat sektorunun əldə etdiyi üstünlüklər təhlil edilmişdir;
- Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda investisiya siyasətinin konseptual müddəaları işlənib hazırlanmışdır;
- nəqliyyat müəssisələrinin birbaşa kreditləşdirilməsi və lizinq

4. Tağıyev T., Mirzəyev F. Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya-ların cəlb edilməsi prosesləri. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, "Elmi Əsərlər" (№3) 2014, Bakı-2014, səh. 169-173.

5. Мирзоев Ф. Инвестиции в транспортный сектор Азербайджана. Міні-стерство освіти і науки України, Київський Національний Університет імені Т.Шевченка, Економічний факультет, Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції «Мировые тенденции и перспективы развития финансовой системы Украины» (29-30 октября 2015); Киев-2015.

6. Mirzəyev F. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir inkişaf tendensiyaları. Təfəkkür Universiteti "Təfəkkür" elmi xəbərlər jurnalı №1(10) Bakı-2016, səh. 37-44.

7. Мирзоев Ф., Мустафазаде К. Анализ основных направлений развития воздушного транспорта Азербайджанской Республики. Azərbaycan Kooperasiya Universiteti "Kooperasiya" elmi-praktiki jurnalı №2(41) Bakı-2016, str 221-229.

8. Мирзоев Ф. Темпы инновационного развития транспортного комплекса Азербайджана в период 2010-2014 годов. Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin, Milli Aviasiya Akademiyasının, Azərbaycan Mühəndislik Akademiyasının, "Azərkosmos" Açıq Səhmdar Cəmiyyətinin birgə təşkilatçılığı ilə keçirilən "Aviasiya problemlərinin həllində gənclərin yaradıcılıq potensialı" mövzusunda gənclərin "Fevral oxunuşu" birinci elmi-praktiki konfrans çərçivəsində "Aviasiyada innovasiya menecmenti" adlı elmi-praktiki seminar. Национальная Академия Авиации Азербайджана, 29 февраля-01 марта, Баку-2016, ст. 335-338.

maliyyələşdirilməsinin birləşmiş mexanizmləri əsaslandırılmışdır;  
– nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən biri kimi Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasını və inkişafını təmin edəcək əsas vəzifələr müəyyənləşdirilmişdir.

**Tədqiqatın nəticələrinin praktiki və nəzəri əhəmiyyəti.** Dissertasiyada irəli sürülmüş nəzəri müddəalar tədqiq olunan obyekt haqqında bilikləri genişləndirmək imkanı verir və gələcəkdə nəqliyyat problemlərinin təhlilində istifadə oluna bilər.

Aparılmış tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti nəqliyyat sahəsində investisiya siyasətinin təkmilləşdirilməsi üzrə konkret tövsiyələrin işlənilməsi hazırlanmasından ibarətdir. Bu da öz növbəsində dövlət investisiyalarının istifadəsinin səmərəliliyinin artırılmasına və nəqliyyat kompleksinə lazımı özəl kapitalın cəlb edilməsinə imkan verəcək. Nəqliyyat müəssisələrinin mövcud güzəştli kreditləşdirməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat kompleksinin investisiyalaşdırılmasının və bu sırada xüsusi yer tutan lizinq mexanizminin yeni modellərinin müəyyən edilməsi bilavasitə praktiki əhəmiyyətə malikdir.

Metodiki və təşkilati tövsiyələrin praktiki istifadəsi nəqliyyat kompleksində investisiya siyasətinin işlənməsi və həyata keçirilməsi zamanı idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsinin səmərəliliyinin artırılmasını təmin edəcək.

**Aprobasiya.** Tədqiqatın əsas müddəaları və nəticələri "Ölkə iqtisadiyyatının inkişafında elmi innovasiyaların rolu" Beynəlxalq elmi-praktiki konfransda (Bakı-2011), "Мировые тенденции и перспективы развития финансовой системы Украины" XII Beynəlxalq elmi-praktiki konfrans (Kiyev-2015) və "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin, Milli Aviasiya Akademiyasının, Azərbaycan Mühəndislik Akademiyasının, "Azərkosmos" Açıq Səhmdar Cəmiyyətinin birgə təşkilatçılığı ilə keçirilən "Aviasiya problemlərinin həllində gənclərin yaradıcılıq potensialı" mövzusunda gənclərin "Fevral oxunuşu" birinci elmi-praktiki konfrans (Bakı-2016) çərçivəsində "Aviasiyada innovasiya menecmenti" adlı elmi-praktiki seminarda məruzə edilərək müzakirə olunmuşdur.

Dissertasiyanın əsas nəticələri, təklif və tövsiyələri Azərbaycan Respublikası Milli Aviaşəxsiyyətçisi "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-i (20.04.2017-ci il tarixli, 394 sayılı arayış) və "Silk Way Airlines" Keyfiyyət şöbəsi (21.04.2017-ci il tarixli, QD/0031 sayılı arayış) tərəfindən yerinə yetirilən tədqiqat işində istifadə üçün qəbul edilmişdir.

**Dərc olunmuş materiallar.** İşin əsas nəzəri müddəaları, nəticə və təklifləri ümumi həcmi 4,8 ç.v. ibarət olan 8 elmi nəşrdə əksini tapmışdır.

**Tədqiqat işinin strukturu və həcmi.** Dissertasiya işi giriş, üç fəsil, nəticə və təkliflər, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir. Ədəbiyyat siyahısına dissertasiya işinin yerinə yetirilməsi zamanı istifadə olunmuş 137 adda mənbə daxil edilmişdir. Tədqiqat işi 141 səhifə mətn, o cümlədən 8 şəkil, 6 cədvəldən ibarətdir.

## TƏDQIQATIN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiya işinin **girişində** mövzunun aktuallığı və öyrənilmə səviyyəsi əsaslandırılır, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri şərh edilir, işin elmi yeniliyi və əməli əhəmiyyəti müəyyən edilir, tədqiqatın obyektinə və predmetinə seçilməsi əsaslandırılır.

Dissertasiya işinin **birinci fəslində** “Nəqliyyat xidmətləri bazarında investisiya fəaliyyətinin nəzəri əsasları” adlanır. Burada “nəqliyyat xidmətləri bazarı” kateqoriyasının iqtisadi mahiyyəti və məzmunu tədqiq edilir, investisiyaların dayanıqlı iqtisadi artımın əsas amili kimi təhlili aparılır, investisiya resurslarının səfərbər olunmasının bazar mexanizmləri nəzərdən keçirilir.

Nəqliyyat milli iqtisadiyyatın ən vacib sahələrindən biri olaraq xammal və materialların, yanacaqın, əmtəə və insanların daşınmasını təmin edir. Nəqliyyatın iştirakı olmadan həm daxili, həm də xarici ticarətin inkişafı, həmçinin son məhsulun istehlakçılara çatdırılması və müxtəlif xidmətlərin göstərilməsi mümkün deyil. Nəqliyyat xidmətləri ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri və ya bütövlükdə nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin məhsuludur. Nəqliyyat sektoru dedikdə biz bir tərəfdən ierarxiya baxımından təşkil edilmiş, dövlət və xüsusi mülkiyyətdə olan dəmiryolu, hava, dəniz, avtomobil, boru-kəməri kimi nəqliyyat növləri, digər tərəfdən isə sərnişin və yük axınlarının coğrafi məkanda yerinin dəyişməsinə təmin edən infrastruktur sistemini başa düşürük.

İşdə nəqliyyat sektoruna sərnişin və yük daşımalarının geniş spektri və dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiya etmək imkanlarını təmin edən nəqliyyat xidmətləri bazarının maddi-texniki və təşkilati-iqtisadi əsası kimi baxılır. Nəqliyyat xidmətləri xidmət sahələrinin ümumi xüsusiyyətlərini saxlamaqla yük və sərnişinlərin məkan və zaman daxilində yer dəyişməsi, yüklərin daşınma üçün hazırlanması və alıcıya təhvil verilməsi üzrə fəaliyyətin xüsusiyyətlərinin nəzərə

Xüsusilə qeyd edilməlidir ki, dövlətin nəqliyyat siyasəti ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının məqsədi və proqramları ilə qarşılıqlı əlaqəli olmalıdır.

8. Ticarət-iqtisadi əlaqələrin qloballaşması bilavasitə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsi, qanunvericilik bazasının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması, region ölkələrinin nəqliyyat əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyatda təhlükəsizliyin artırılması, mövcud olan beynəlxalq nəqliyyat sistemində Azərbaycanın milli nəqliyyat sisteminin inteqrasiyası prosesinin sürətləndirməsi zərurətini yaradır.

Səmərəli fəaliyyət göstərən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması Azərbaycanın nəqliyyat siyasətinin əsas prioritetidir, çünki belə şəraitdə nəqliyyat axınlarının müxtəlif istiqamətlərindən (qərb, şimal, cənub) optimal istifadə etmək imkanları genişlənilir və daşımalar zamanı nəqliyyat xərcləri azalır. Bununla bərabər, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının gələcək tendensiyaları haqqında danışarkən qeyd etmək lazımdır ki, əsas strateji xətt ölkənin nəqliyyat sisteminin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə və fəaliyyəti müxtəlif nəqliyyat növlərinin koordinasiya edilmiş əlaqələri və iqtisadi balans əsasında qurulmuş vahid inteqrasiya edilmiş nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılmasına yönəlmişdir.

9. Respublikanın ixtisaslaşmış ali məktəblərində təhsil sisteminin müasir dövrün tələblərinə uyğun təşkil edilməsi, nəqliyyat-yol kompleksində çalışan rəhbər işçilər və mütəxəssislər üçün ixtisasartırma kurslarının təşkili, intermodal və multimodal daşımaların loqistik idarə olunması məqsədi ilə yeni kadrların hazırlanması zəruridir.

Dissertasiyanın əsas məzmunu nəşr edilmiş aşağıdakı materiallarda öz əksini tapmışdır:

1. Mirzəyev F. Инновационное развитие транспортного комплекса Азербайджана. АМЕА Elmi innovasiyalar mərkəzi; “Ölkə iqtisadiyyatının inkişafında elmi innovasiyaların rolu”, Beynəlxalq elmi-praktiki konfransın materialları. (24-25 noyabr 2011), Bakı-2011, səh. 146-148.

2. Mirzəyev F. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişaf perspektivləri. АМЕА İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi əsərlər (№4) 2011; Bakı-2011, səh. 331-334.

3. Мирзоев Ф. Авиационная отрасль - важнейшая составляющая транспортного комплекса Азербайджана. Международный Научный Журнал (№3, 2013), Москва-2013, стр. 40-43.



üzv olmaqla daha çox fayda qazanmaq və mümkün qədər az itirməkdir.

Azərbaycanın ÜTT-yə daxil olması nəticəsində ixrac-idxal axınları əhəmiyyətli dərəcədə artacaq, bu isə öz növbəsində nəqliyyat infrastrukturuna düşən yükü artıracaq. Bununla belə, ÜTT-yə üzvlük qanunvericiliklə rəqlamentləşdirilməyən və ya kifayət qədər rəqlamentləşdirilməyən nəqliyyat xidmətləri bazarının bir sıra seqmentlərində milli operatorlar üçün problem yarada bilər. Əlavə problemlər rəqabətin və ayrı-seçkiliyə yol verilməməsinin təmin edilməsində milli və beynəlxalq təcrübədə uyğunsuzluğun hesabına yarana bilər.

Milli nəqliyyat xidmətlərinin bazarını inhisarçı rəqabətdən müdafiə etmək məqsədi ilə xarici daşıyıcıların bu bazarda kommersiya iştirakı bir sıra tələblərlə şərtləndirilə bilər, belə ki, Azərbaycan ərazisində qeyri-rezident hüquqi şəxsin yaradılması zamanı sürücülərin, həmçinin rəhbər heyətinin yarısının mütləq Azərbaycan vətəndaşı olması şərt olaraq müəyyən edilə bilər.

7. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun səmərəli inkişafı ilk növbədə həyata keçirilən dövlət investisiya siyasətindən asılıdır. Eyni zamanda dövlət investisiya siyasəti dövlətin nəqliyyat siyasəti ilə sıx bağlı olmalı və nəqliyyatın spesifikliyini və prioritetlərini nəzərə almalıdır. Nəqliyyat sahəsindəki dövlət siyasəti aşağıdakı prioritetlərin nəzərə alınmaqla dövlətin və əhalinin nəqliyyat xərclərinin minimallaşdırılması, hərəkətin təhlükəsizliyi, ekoloji təhlükəsizlik, göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılmasından ibarətdir.

Dövlətin nəqliyyat siyasəti özündə aşağıdakıları da əhatə etməlidir:

- nəqliyyat kompleksinin fəaliyyət xüsusiyyətlərini nəzərə alan əsas inkişaf istiqamətlərini;
- ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının əsas məqsəd və vəzifələrinə nail olmaq və daha aşağı məsrəflərlə mövcud problemləri həll etmək imkanı verən nəqliyyatın işinin təkmilləşdirilməsi yollarını;
- bazar münasibətlərinin şərtləri və prinsiplərinə (sahibkarlıq fəaliyyətinin stimullaşdırılması, bazarın inhisarsızlaşdırılması) adekvat olan nəqliyyat sektorunun struktur-institusional və təşkilati-iqtisadi islahatları.

alınması ilə spesifik mübadilə münasibətləri formasını alır. Nəqliyyat xidmətləri aşağıdakı spesifik xüsusiyyətlərə malikdir: qeyri-maddidir, bölünməzdir, qeyri-bərabərdir, zaman və məkanda uzunmüddətli deyil, qeyri-müntəzəmdir.

Nəqliyyat xidmətlərinin istehsalı və istehlakının spesifikliyini aşağıdakı müddəalarla qısaca ifadə etmək olar:

- nəqliyyat müəssisəsi əməkdaşlarının əməyi məhsuldardır, bununla belə onun nəticələri maddi əşya formasında öz təcəssümünü tapmır. Xidmətdən alınan faydalı effekt nəqliyyat məhsulunun istehlak dəyərini təşkil edir;
- nəqliyyat xidməti və istehsal prosesi zaman və məkanda üst-üstə düşərək ayrılıqda mövcud deyil, buna görə də NX-ni saxlamaq, anbara yığmaq, toplamaq olmur;
- nəqliyyat xidmətinin istehsalı zamanı xammal istifadə olunmur, nəqliyyat xidmətinin istehsalına sərf olunan xərclərdə isə canlı əməyin (əmək haqqının) xüsusi çəkisi yüksəkdir, işdə yol verilmiş “zay məhsulu” düzəltmək mümkün deyil;
- nəqliyyat xidmətlərinin istehsalı ətraf mühətdən çox asılıdır.

Nəqliyyatın cəlb olunduğu proseslər dinamik və dəyişkəndir. Yükün tamlığı, olduğu kimi qalması, onun çatdırılmasının vaxtında, qənaətli, təhlükəsiz olması təkcə çatdırmanın planlaşdırmasının keyfiyyəti, heyətin peşəkarlığı, işin təşkilindən deyil, həm də daha çox istismarın real şəraitindən, infrastruktur sisteminin vəziyyətindən, iqlimdən, marşrutun coğrafiyasından, yükün daşındığı ərazilərdə siyasi və sosial vəziyyətdən və s. asılıdır.

“Nəqliyyat xidmətləri bazarı” dedikdə böyük, açıq, liberal təşkil olunan sistemi başa düşülür ki, burada nəqliyyat xidmətlərinin alıcıları, satıcıları və bazarın digər iştirakçıları arasında iqtisadi münasibətlər sərbəst və müstəqil formalaşır. Dövlətin nəqliyyat xidmətləri bazarına təsiri dövlət tənzimlənməsi ilə məhdudlaşır. Burada bazar rəqabəti gedişində həmin xidmətlərə cəmiyyətin və dövlətin tələbatları müəyyən edilir, nəqliyyat xidmətləri satışının coğrafi və bazar sahələri seqmentləşdirilir. Nəqliyyat xidmətlərinin milli bazarının inkişafı dünya nəqliyyat xidmətləri bazarı və ölkədəki bazar proseslərinin təkamülü ilə bağlıdır.

“Müasir tələblərə cavab verən nəqliyyat xidmətləri bazarının” yaradılmasının əsas meyarı kimi göstərilən xidmətlərin yüksək keyfiyyəti, bazar iştirakçılarının hərəkətlərinin və resurslarının kooperasiyası, iştirakçılar arasında mübarizə əvəzinə əməkdaşlıq,

məlumatlandırmanın yüksək səviyyəsi, ölkədə iqtisadi prosesləri sürətləndirən sistem kimi bazarın yüksək nəticəliliyi çıxış etməlidir. Şübhəsiz, müasir tələblərlə uzlaşan bazar nəqliyyat vasitələri, avadanlıq və mexanizmlər və s. nəqliyyat şəbəkəsi, həmçinin bunun üçün lazım olan investisiyalar formasında yüksək texnoloji maddi baza yaradılmadan mümkün deyil.

Bununla belə, “müasir tələblərə cavab verən nəqliyyat xidmətləri bazarının” fəaliyyətinə aşağıdakı problemlər neqativ təsir edir:

- zəif maddi-texniki baza və onun müasirləşdirilməsi və inkişafına investisiyaların çatışmaması;
- bazarın vəziyyəti və davranışına özünü təşkilin təsirini nəzərə almayan dövlət tənzimləməsi;
- bazar iştirakçılarının hüquqi və qanunverici davranış normalarının uyğunsuzluğu;
- nəqliyyatın ətraf mühitə və insan sağlamlığına təsiri;
- nəqliyyat fəaliyyətinin təhlükəsizliyinin kifayət qədər təmin olunmaması;
- nəqliyyat xidmətləri bazarının tədqiqi, qiymətləndirilməsi və davranışının proqnozlaşdırılması;
- ən yeni ixtraların istifadəsi imkanlarının nəzərə alınmaması və s.

Bu növ problemlər nəqliyyat xidmətlərinin satıcılarının mövqelərinin zəifləməsinə və bazarın inkişafının disharmoniyasına səbəb olur.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində investisiyaların iqtisadi məzmunu investisiya fəaliyyətinin iki cəhətinin vəhdətindən ibarətdir: resursun istifadə edilməsi və nəticənin alınması. Investisiyalar əsas iqtisadi kateqoriyalara aid olaraq əmtəə-pul münasibətlər sistemində həm makro, həm də mikro səviyyədə çox vacib rol oynayır. Makroiqtisadi miqyasda bugünkü investisiyalar sabahkı günün əmək məhsuldarlığının artımı və əhalinin rifahının yüksəldilməsi üçün zəmin yaradır. Mikroiqtisadi miqyasda edilən investisiyalar ilk növbədə müəssisənin gələcəkdə normal fəaliyyətini təmin etmək üçün lazımdır.

Nəqliyyat sektorunun investisiyalaşdırmasının səmərəli metodları sırasında aşağıdakıları fərqləndirmək olar: özünümaliyyələşdirmə (müəssisələr), səhmdar maliyyələşdirilməsi (səhmdar cəmiyyətlər), kredit maliyyələşdirməsi (banklar), kollektiv maliyyələşdirmə (investisiya fondları), dövlət maliyyələşdirməsi (dövlət büdcəsi),

yeniləşdirilməsinin vacib investisiya alətidir. Məhz lizinq hesabına dünya mülki aviasiyasında yüksək inkişaf templəri müşahidə olunmuşdur. Bu maliyyə aləti kifayət qədər səmərəli olub aviasirkətlərə yüksək dəyərli və uzun müddətli istehsal tsiklinə malik müasir hava gəmilərinin alınması üçün imkan yaratmışdır. Bu gün dünya təyyarə parkında lizinqdə olan gəmilərin xüsusi çəkisi 30%-ə qədərdir.

Son illərdə lizinq sektorunun genişlənməsinə mane olan problemlərin çoxunun həll edilməsinə baxmayaraq, onun inkişafını ləngidən bir sıra amillər hələ də qarmaqdadır. Onların sırasında fəaliyyət göstərən lizinq şirkətlərinin kapitallaşmasının kifayət qədər olmamasını, həmçinin lizinq sövdələşmələri kimi digər uzunmüddətli layihələrin maliyyələşdirilməsinə kommersiya banklarının ehtiyatla yanaşmasını qeyd etmək olar. Daha bir problem ondan ibarətdir ki, Azərbaycan qanunvericiliyinə əsasən lizinqverən lizinqalan tərəfindən qaytarılmış və ya onun müflisləşməsi nəticəsində geri alınmış lizinq predmetini təkrarən lizinqə verə bilmir. Bundan əlavə ƏDV-nin ödənilməsində də çətinliklər vardır. İdxal zamanı ƏDV-nin ödənilməsindən azad edilmiş əmtəələr siyahısının dəyişməsi ilə əlaqədar olaraq potensial müştərilərin çoxu üçün lizinqin cəlbediciliyi azalmışdır, çünki lizinq maliyyə xidməti olduğuna görə sövdələşmə üzrə ödənişlərdən ƏDV tutulmur. Bununla əlaqədar olaraq lizinqverənlərin potensial müştəriləri idxal zamanı gömrük orqanlarına ödədikləri ƏDV-ni qaytara bilmirlər. Deməli lizinqin milli normativ-hüquqi bazasını əlavə işləmək, ən effektiv kredit sistemini formalaşdırmaq, vergi qanunvericiliyini təkmilləşdirmək lazımdır, çünki bunsuz Azərbaycanda lizinq sisteminin inkişaf etdirilməsi haqqında danışmaq olmaz. Bundan əlavə lizinq bazarının inkişafına onun dövlət tənzimlənməsi, lizinq şirkətlərinə səlahiyyətli nəzarət orqanları tərəfindən köməyin göstərilməsi, lizinq üzrə idxal edilmiş avadanlıqlara tezlaşdırılmış amortizasiya normalarının tətbiqi, lizinq şirkətlərinə mərkəzləşdirilmiş kredit reyestrinə yolun açılması kömək göstərmiş olardı.

6. Ölkənin dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasının ən vacib məsələlərindən biri Azərbaycanın ÜTT-yə daxil olması haqqında danışıqların tamamlanmasıdır. Ölkənin ÜTT-yə tam hüquqlu üzv olması bir tərəfdən Azərbaycan ixracatçılarının xarici bazarlarda fəaliyyət şəraitini yaxşılaşdıracaq, digər tərəfdən isə rəqabət şəraitinin formalaşması və müasir texnologiyaların idxalının aktivləşdirilməsi hesabına milli iqtisadiyyatın müasirləşdirilməsini sürətləndirəcək. Bu cür şəraitdə Azərbaycan üçün başlıca məqsəd həmin beynəlxalq təşkilata

3. Uğurlu fəaliyyət göstərən milli nəqliyyat xidmətləri bazarı, ölkədə yaradılmış nəqliyyat infrastrukturunu və nəqliyyat sahələrinin maddi-texniki bazasının sisteməlik olaraq müasirləşdirilməsi yük və sərnişin axınları həcmnin artımı üçün geniş imkanlar yaratmışdır. 2015-ci ildə Azərbaycanın yük daşıyıcıları bütün müstəqillik illər ərzində ən yüksək nəticələrə nail olmuşlar. Bütün nəqliyyat növləri ilə 222,3 milyon ton yük daşınmışdır. Həmin ildə nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yüklərdən 61,8%-i avtomobil nəqliyyatının, 27,5%-i boru kəmərinin, 7,6%-i dəmir yolunun, 3%-i dəniz nəqliyyatının və 0,1%-i hava nəqliyyatının payına düşmüşdür. 2015-ci il ərzində bütün nəqliyyat növləri ilə 1891,9 mln. nəfər sərnişin daşınmışdır. Sərnişinlərin daha böyük hissəsinin daşınması və ya 88,0%-i avtomobil nəqliyyatının (avtobus, taksi və s.) üzərinə düşür. Sonrakı yerlərdə metropoliten, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı durur. Qeyd etmək lazımdır ki, son illərdə dəniz nəqliyyatı ilə yük daşımalarının həcmi bir qədər azalmışdır, həmçinin neftin boru kəmərləri ilə daşınmasında da azalma müşahidə olunur. Bundan əlavə dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında da azalma mövcuddur.

4. 2010-2015-ci illər ərzində ölkənin nəqliyyat sektoruna 15,7 mlrd. manat investisiya qoyulmuşdur. 2015-ci ildə ölkə üzrə onun həcmi 2,2 mlrd. manata yaxın olmuşdur. Yüksək inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturuna malik olan ölkələrdə (ABŞ, Kanada, Qərbi Avropa ölkələri) nəqliyyat kompleksinin inkişafına yönəldilən investisiyaların həcmi ÜDM-un 3%-ni təşkil edir. Çində bu göstərici 9%-dən çox, Rusiyada 1,4%-dir. Azərbaycanda 2015-ci ildə bu göstərici ÜDM-un 4%-i təşkil etmişdir. Beləliklə, ölkələr arası müqayisə milli nəqliyyat sektorunun intensiv inkişafını göstərir. Bu tendensiya ilk növbədə onunla bağlıdır ki, nəqliyyat sektorunda böyük infrastruktur layihələri həyata keçirilir (beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin, limanların, aeroportların tikintisi) və nəqliyyat vasitələrinin özlərinin müasirləşdirilməsi və yeniləşdirilməsi aparılır.

Araşdırmalar göstərir ki, ölkədə investisiya mühitinin daha da yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş məqsədyönlü tədbirlər davam etdirilməlidir. Söhbət hakimiyyətin birdəfəlik aktlarından yox, həm dövlətin, həm də müəssisə və ictimai institutların zəhmət tələb edən gündəlik işindən gedir. Yalnız investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna həm daxili, həm də xarici investisiyaları ardıcıl surətdə cəlb etmək imkanı vermiş olardı.

5. Dünya təcrübəsinin təhlili göstərir ki, lizinq hətta iqtisadi böhranlar zamanı investisiyaların cəlb edilməsinin vacib aləti kimi çıxış edir. Lizinq məhsulunu həm daxili, həm də xarici bazarlarda satışı zamanı geniş istifadə olunur. Lizinq nəqliyyat vasitələri parkının, xüsusən də təyyarələrin

özəl xarici maliyyələşdirmə, investisiyalara dövlət dəstəyi (dövlət büdcəsi). Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda investisiya fəaliyyətinin maliyyələşdirməsinin ən real mənbələri aşağıdakılardır: kommersiya banklarının kreditləri, o cümlədən lizinq; dövlət maliyyələşdirməsi (büdcə vəsaitləri).

“Azərbaycan iqtisadiyyatının nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyəti” adlı **ikinci fəsil** ölkənin nəqliyyat sektorunun inkişafının geoiqtisadi üstünlüklərinə həsr edilmişdir. Bu fəsilə Azərbaycanın nəqliyyat sektoru sahələrinin müasir vəziyyəti və bu sahələrdə investisiya prosesləri şərh edilmişdir.

“Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf Konsepsiyasında qeyd olunur ki, “Hazırkı mərhələdə qarşıda duran əsas vəzifə iqtisadiyyatın şaxələndirilməsini sürətləndirmək, neft gəlirlərinin səviyyəsindən asılı olmayaraq qeyri-neft sektorunun yüksək inkişaf tempini gələcək illərdə də qoruyub saxlamaq və onun ixrac imkanlarını genişləndirməkdir”.

Qeyri-neft sektorunun vacib sahələrindən biri isə nəqliyyatdır. Cədvəl 1-də nəqliyyat sahəsinin ölkə iqtisadiyyatında xüsusi çəkisi göstərilmişdir.

Cədvəl 1.

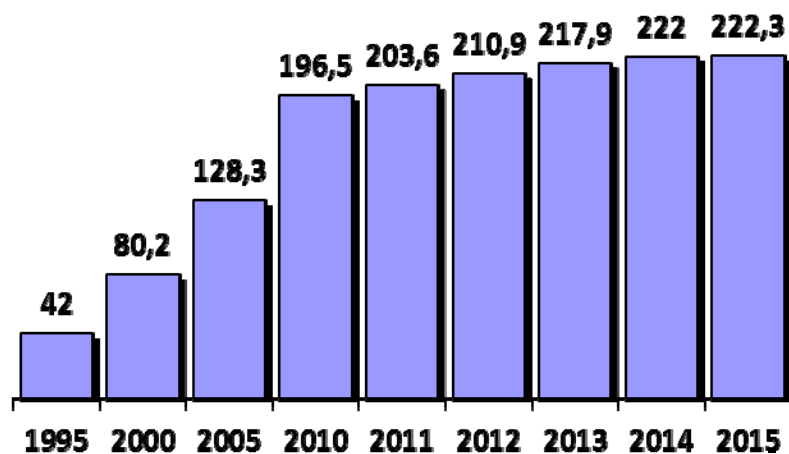
Azərbaycanın nəqliyyat sektoru üzrə makro göstəriciləri

| Göstəricilər                               | 2015                                   |   |
|--|--|---|
|  | Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər | Ölkə iqtisadiyyatında xüsusi çəkisi, faizlə |
| Əlavə dəyər, milyon manat                  | 2932                                   | 5,4   |
| Ümumi mənfəət, milyon manat                | 2001                                   | 5   |
| Xalis mənfəət, milyon manat                | 1407                                   | 3,8   |
| İşçilərin orta illik sayı, min nəfər       | 127,3                                  | 8,5   |
| Əsas fondlar, (ilin sonuna) milyon manat   | 9939                                   | 8,3   |
| Əsas kapitala investisiyalar, milyon manat | 2195                                   | 13,8  |

2008-ci ildə başlamış dünya maliyyə böhranı dünya ticarətinin həcmnin azalmasına əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Bu isə öz növbəsində qlobal nəqliyyat sisteminin əsas seqmentlərinin göstəricilərinə çox neqativ təsir etmişdir. Məsələn, daxili və tranzit sərnişin və yük axınlarının azalması praktiki olaraq bütün ölkələrdə müşahidə olunurdu. Lakin bu nöqtəyi-nəzərdən 2009-cu ildə qənaətbəxş dayanıqlılıq saxlamış Azərbaycanın nəqliyyat sektoru

2015-ci ildə yük daşımaları həcminin müstəqillik illəri ərzində ən yüksək inkişafına nail olmuşdur. Bu onunla bağlıdır ki, son illərdə avtomobil, dəmir yolu, dəniz, hava və boru kəmərlər nəqliyyatı infrastrukturunun inkişaf etdirilməsinə böyük investisiyalar yönəldilmişdir. Qoyulmuş investisiyalar nəticəsində ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun böyük hissəsi beynəlxalq standartlara cavab verərək regional inkişafda, başlıcası isə TRACECA və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində daxili və tranzit yük axınlarının artmasında vacib rol oynayır.

Ölkənin nəqliyyat kompleksinin innovativ inkişafı davam edir: yeni avtomobil yolları tikilir, dəmir yolu magistralı müasirləşdirilir, ən yeni təyyarələr, tankerlər, ədədi mal daşıyan gəmilər alınır. 2009-cu ildə paytaxt yaxınlığında yerləşən Ələt qəsəbəsində regionda ən böyük beynəlxalq ticarət limanının təməli qoyulmuş, gəmiqayırma zavodunun inşasına başlanmışdır. Artıq ölkədə müxtəlif tipli gəmilərin tikintisi və ixrac edilməsi həyata keçirilir. Cari ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi tamamlanacaq və onun istismara verilməsi ilə Avropa və Asiya arasında çox faydalı quru marşrutu yaranacaq. Bütün bu layihələr böyük həcmdə investisiyalar tələb edir və dövlət bu investisiyaları cəlb edir ki, gələcəkdə Azərbaycanın Qərblə Şərqlə arasında əlverişli coğrafi mövqeyini istifadə etməyə imkan verən müasir və güclü nəqliyyat infrastrukturunu yaradılsın.



Şəkil 1. Azərbaycanın nəqliyyat sektoru üzrə yüklərin daşınması (mln. ton)

Dissertasiya işinin sonunda tədqiqatın nəticələri ümumiləşdirilmiş, nəticə və təkliflər verilmişdir:

1. Ölkənin nəqliyyat sisteminin təhlili nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, mövcud nəqliyyat kompleksinin böyük qismi dövlət mülkiyyətindədir. Eyni zamanda bütövlükdə nəqliyyat infrastrukturunu tam olaraq dövlət mülkiyyətindədir. Bu, bir tərəfdən bir sıra üstünlüklər yaratmış olur, belə ki, strateji əhəmiyyətli nəqliyyat növləri, bütövlükdə nəqliyyat infrastrukturunu dövlət nəzarətində və dövlət tənzimlənməsində qalmış olur, digər tərəfdən yaradılmış nəqliyyat kompleksi öz növbəsində potensial özəl, xarici və müştərək investisiyaların bu sektora yönəldilməsinə zəmin yaradır.

Lakin hesab edirik ki, nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabəti artırmaq, bu bazara daha çox sərmayə yönəldilməsini təmin etmək və təklif olunan nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini daha da yüksəltməsinə təmin etmək üçün bazarın "açılması" vacib addımdır. Bu bir tərəfdən nəqliyyat sektoruna yönəldiləcək özəl, xarici və müştərək investisiyaların həcmi artırılmış, digər tərəfdən isə bu sahədə dövlətin maliyyə yükünü azaltmış olardı.

"Nəqliyyat xidmətləri bazarı" dedikdə, biz böyük, açıq, sərbəst təşkil olunmuş sistem başa düşürük ki, burada nəqliyyat xidmətlərinin alıcıları, satıcıları və bazarın digər iştirakçıları arasında iqtisadi münasibətlər sərbəst və müstəqil formalaşır. Dövlətin nəqliyyat xidmətləri bazarına təsiri dövlət tənzimlənməsi ilə məhdudlaşmalıdır. Bazar rəqabəti gedişində həmin xidmətlərə cəmiyyətin və dövlətin tələbatları müəyyən edilir, nəqliyyat xidmətlərinin satışının coğrafi və bazar sahələri fərqləndirilir. Nəqliyyat xidmətlərinin milli bazarının inkişafı dünya nəqliyyat xidmətləri bazarı və ölkədəki bazar proseslərinin təkamülü ilə bağlıdır.

2. Azərbaycanın nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunu qloballaşma prosesində əsas funksiyalardan birini yerinə yetirir. Müvafiq olaraq nəqliyyatda tərəqqi ilə ölkənin formalaşan qlobal nəqliyyat sistemlərinə daxil olması arasında qarşılıqlı əlaqə aydın görünür. Azərbaycanda və ümumən regionda nəqliyyatın inkişafına əsasən üç amil təsir edir:

- məkan amili, yəni ərazinin xarakteristikası (əsas beynəlxalq yük və sərnişin axınlarına nisbətən coğrafi mövqe);
- ölkənin (regionun) yük və sərnişin yaradan potensialının özü, bu da daha geniş anlayış olan sosial-iqtisadi potensialın tərkib hissəsidir;
- ölkədə keçirilən nəqliyyat siyasətinin səmərəliliyi.

standartlara çatdırılması, yol hərəkətinin təşkili sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyatı vasitələrinin texniki cəhətdən və ətraf mühitə vurulan ziyan baxımından beynəlxalq standartların tələblərinə uyğunlaşdırması, yük və sərnişin avtomobil nəqliyyatında standartlaşdırma və sertifikatlaşdırma sistemlərinin yaradılması. Bakıda və ölkəmizin digər iri şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunun müasirləndirilməsi – yolların yenidən qurulması və genişləndirilməsi, körpülərin, yol ötürücülərin, müasir yeraltı keçidlərin, çox mərtəbəli və yeraltı avtomobil dayanacaqlarının tikilməsi, mövcud sərnişin avtobusların müasir iri tutumlu avtobuslarla əvəzlənməsi;

–hava nəqliyyatı – ölkənin beynəlxalq hava limanlarının sayının artırılması, baza hava limanları sisteminə keçid, hava hərəkətinin idarə edilməsi sisteminin beynəlxalq tələblərə uyğun səviyyədə saxlanması.

Dövlət nəqliyyat siyasəti dövlət investisiya siyasəti ilə sıx bağlıdır və onun səmərəliliyindən asılıdır. Öz növbəsində, nəqliyyat sektorunda investisiya siyasəti, məqsədlərin və onlara nail olunma üsullarının qarşılıqlı əlaqəsini həyata keçirir və ölkənin coğrafi, təbii, istehsal və digər üstünlüklərinin səmərəli istifadəsinə yönəlmişdir.

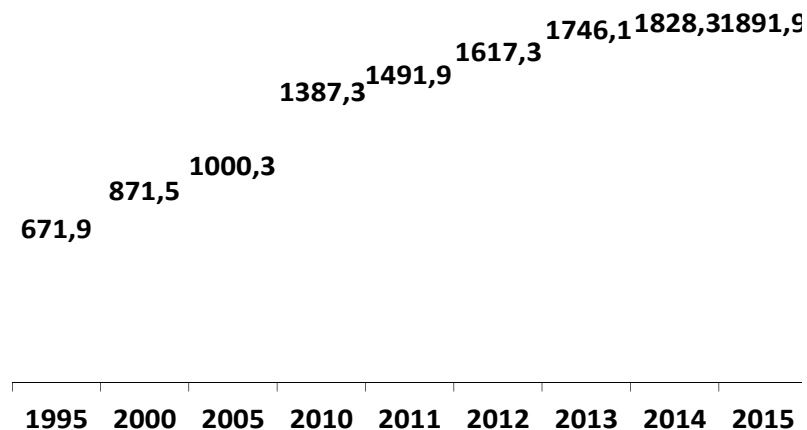
Dövlətin investisiya siyasətinin vacib aspekti nəqliyyat sektoruna həm daxili, həm də xarici xüsusi (özəl) investisiyaların cəlb edilməsi üzrə iqtisadi və təşkilati tədbirlərin stimullaşdırılmasının həyata keçirilməsidir.

İnvestisiyaların stimullaşdırılması zəmanətlərin verilməsi, ödənişsiz əsasda binaların və torpağın verilməsi, vergi güzəştləri, sürətləndirilmiş amortizasiya hüququnun verilməsi, aşağı faizli kreditlərin verilməsi, subsidiyalaşdırma, personalın pulsuz öyrədilməsi və s. hesabına edilə bilər. Bu tədbirlərin istifadəsi zamanı ilk növbədə investisiya siyasətinin prioritetlərinə əsaslanmaq lazımdır.

Bununla əlaqədar nəqliyyat sektorunun potensial maliyyə mənbələrindən asılı olan sahələr qrupu müəyyən edilməlidir. Məsələn, birinci qrupa mərkəzləşdirilmiş investisiya qoyuluşlarına möhtac olan sahələri, ikinci qrupa əsasən özəl daxili investisiyalar hesabına inkişaf etdirilən sahə və istehsalatları, üçüncü qrupa isə müasir mərhələdə stabil saxlanma üçün kreditlərdən istifadə edilməli olan sahələri aid etmək olar. İnkişaf etdirilməsi üçün xarici investisiyaların aktiv cəlb edilməsi zəruri olan sahə və istehsalatları isə dördüncü qrupa aid etmək məqsədəuyğundur.

Bu arada ölkədə yaradılmış nəqliyyat infrastrukturunu yük daşıma- malarının artırılması üçün geniş imkanlar verir. Ümumən global iqtisadi böhrandan əvvəlki beş il ərzində Azərbaycanda yük daşıma- ların həcmnin illik artım tempi 10-12% təşkil edirdi. 2015-ci ildə Azərbaycanın yük daşıyıcıları müstəqillik illəri ərzində ən yüksək həcmdə boşaldıb-yükləmə əməliyyatı həyata keçirmişlər: bütün nəqliyyat növləri ilə ümumən 222,3 mln. ton yük daşınmışdır ki, bu da 2010-cu ilin göstəricilərindən 13,0% yüksəkdir (şəkil 1).

Ölkədə sərnişin daşımaları da müvəffəqiyyətlə inkişaf edir. Məsələn, 2015-ci ildə bütün nəqliyyat növləri ilə 1891,9 mln. nəfər daşınmışdır ki, bu da 2010-cu ilin göstəricilərindən 36,3% çoxdur (şəkil 2).



Şəkil 2. Azərbaycanın nəqliyyat sektoru üzrə sərnişindaşımaları (mln. nəfər)

2015-ci ildə nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yüklərdən 61,8%-i avtomobil nəqliyyatının, 27,5%-i boru kəməri nəqliyyatının, 7,6%-i dəmir yolu nəqliyyatının, 3%-i dəniz nəqliyyatının və 0,1% hava nəqliyyatının payına düşür.

Sərnişinlərin əksəriyyəti avtomobil nəqliyyatı ilə (avtobus, taksi və s.) daşınmışdır. Bu müddətdə avtomobil nəqliyyatı ilə 1665,6 mln. nəfər və ya bütün sərnişinlərin 88,0%-nin daşınması həyata keçirilmişdir. Sonrakı yerlərdə metropoliten, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı durur.

2010-cu ildən 2015-ci ilə qədər olan dövr ərzində milli iqtisadiyyata 114,7 mlrd. manat investisiya yönəldilmişdir. Qeyd olunmalıdır ki, investisiyaların böyük hissəsi neft sektoruna yönəldilmişdir. Investisiya aktivliyi ölkənin nəqliyyat sektorundan da yan keçməmişdir. 2010-2015-ci illər ərzində ölkənin nəqliyyat sektoruna 15,7 mlrd. manat investisiya qoyulmuşdur. Nəqliyyat sektorunun əsas investorları kimi dövlət, həmçinin özəl investorlar çıxış edir. Dövlət büdcə vəsaitləri hesabına müasir nəqliyyat infrastrukturunu (yollar, körpülər, nəqliyyat yol qovşaqları və s.) yaradır və sərnişin nəqliyyatını inkişaf etdirir (metropoliten və s.). Özəl investorlar nəqliyyat sahəsinin maddi-texniki bazasını inkişaf etdirirlər.

Cədvəl 2.

Nəqliyyata yönəldilmiş investisiyalar, mln. manat

|  | 2000 | 2005  | 2010   | 2015   |
|--|------|-------|--------|--------|
| Cəmi   | 44,0 | 515,5 | 2434,8 | 2195,3 |
| Dəmir yolu nəqliyyatı                              | 3,9  | 22,5  | 3,4    | 1,6    |
| Digər quru yol nəqliyyatı                          | 2,6  | 17,2  | 162,9  | 237,6  |
| Boru kəməri  | 2,1  | 225,9 | 344,8  | 313,8  |
| Su nəqliyyatı                                      | 1,0  | 30,7  | 13,2   | 112,7  |
| Hava nəqliyyatı                                    | 9,0  | 118,1 | 214,1  | 397,2  |
| Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti | 25,4 | 101,1 | 1696,4 | 1132,4 |

Cədvəl 2-də ölkənin nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyaları xarakterizə edən göstəricilər verilmişdir. 2015-ci ildə ümumən ölkə üzrə onların həcmi 2,2 mlrd. manata yaxın olmuşdur. Nəqliyyat sektoruna yönəldilən investisiyalar yekunda öz əksini əsas fondların istifadəyə verilməsində tapır. 2015-ci ildə nəqliyyat sektorunda 928,7 mln. manatlıq əsas fondlar istifadəyə verilmişdir (Cədvəl 3).

Son illərdə nəqliyyat sektoruna qoyulmuş investisiyalar nəticəsində ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun böyük hissəsi və nəqliyyat vasitələrinin parkı beynəlxalq standartlara cavab verir, regional inkişafda və ən əsası TRACECA və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində, daxili və tranzit yük və sərnişin axınlarının artmasında vacib rol oynayır.

Cədvəl 3.

Nəqliyyatda əsas fondların istifadəyə verilməsi, mln. manat

|  | 2000 | 2005  | 2010  | 2015  |
|--|------|-------|-------|-------|
| Cəmi   | 16,4 | 257,4 | 729,3 | 928,7 |
| Dəmir yolu nəqliyyatı                              | 3,7  | 20,0  | 1,2   | 0,1   |
| Digər quru yol nəqliyyatı                          | 1,0  | 2,7   | 45,9  | 38,1  |
| Boru kəməri  | 2,3  | 0,8   | 183,9 | 240,1 |
| Su nəqliyyatı                                      | 0,9  | 25,2  | 3,6   | 90,0  |
| Hava nəqliyyatı                                    | 7,8  | 94,1  | 229,4 | 399,2 |
| Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti | 0,7  | 114,6 | 265,3 | 160,5 |

“Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda investisiya fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi” adlanan **üçüncü fəsil** ölkənin nəqliyyat sektorunda investisiya siyasətinin təkmilləşdirilməsinin əsas müddəalarına, lizinq investisiyalaşdırmasının inkişafına, müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişafının dünya meyillərinə həsr edilmişdir. Burada eyni zamanda ölkənin ÜTT-na daxilolma şəraitində milli nəqliyyat xidmətləri bazarının stabil inkişaf perspektivlərinə dair təkliflər verilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının dünya ölkələri ilə ticarət həcminin artması və gedən qloballaşma prosesinə daha dərin daxil olması ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun yenidən qurulmasını, tranzit ölkə kimi mövcud imkanlardan daha yüksək səviyyədə istifadə edilməsini, ölkənin yük daşıyıcılarının beynəlxalq miqyasda rəqabət imkanlarının artırılmasını tələb edir.

Nəqliyyat infrastrukturunun aşağıdakı prioritet inkişaf istiqamətlərini göstərmək olar:

- dəmir yolu nəqliyyatında – daşımaların həcmünün artırılması məqsədi ilə köhnəlmiş infrastrukturun yenidən qurulması, dəmir yol vasitələrinin müasirləşdirilməsi;
- dəniz nəqliyyatı – perspektivdə xarici ticarətin artmasını nəzərə alaraq limanların emal güclərinin artırılması, maye yüklərin ixracında və konteyner daşımalarında gözlənilən artımı təmin etmək məqsədi ilə daşıma güclərinin artırılması;
- avtomobil nəqliyyatı – ölkə ərazisindən keçən magistral avtomobil yollarının yenidən qurulması, rayonları birləşdirən yolların müasir