

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI İQTİSADI İNKİŞAF NAZİRLİYİ
İQTİSADI İSLAHATLAR ELMİ-TƏDQIQAT İNSTİTUTU**

Əlyazması hüququnda

QASIMOV EMİL FİLMAN OĞLU

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ BEYNƏLXALQ
NƏQLİYYAT-İQTİSADI ƏLAQƏLƏR ŞƏBƏKƏSİNƏ SƏMƏRƏLİ
İNTEQRASIYA MƏSƏLƏLƏRİ**

**İxtisas: 08.00.05 - “Xalq təsərrüfatının iqtisadiyyatı və idarə edilməsi
(komplekslərin, sahələrin və müəssisələrin iqtisadiyyatı,
təşkili və idarə edilməsi)”**

**İqtisad elmləri namizədi alimlik dərəcəsi
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın**

AVTOREFERATI

Bakı – 2008



Dissertasiya işi Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutunda yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər:

İqtisad elmləri doktoru,
Tağıyev Namiq Faiq oğlu.

Rəsmi opponentlər:

İqtisad elmləri doktoru, professor
Cümşüdoğ Sabir Qənbər oğlu

İqtisad elmləri namizədi, dosent
Şükürov Tahir Şükür oğlu

Aparıcı təşkilat: Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Akademiyası
“Maşınqayırma sənayesinin iqtisadiyyatı və menecment” kafedrası

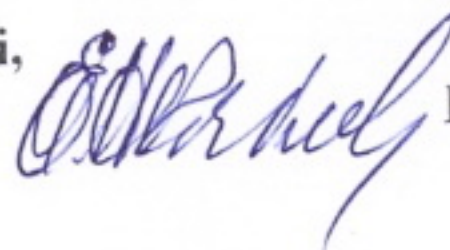
Müdafiə «18» DEKABR 2008-ci il saat «14⁰⁰» -də Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutunda yaradılmış birdəfəlik Dissertasiya Şurasının iclasında keçiriləcəkdir. (AAK-nın 48-01-669/16., 24.09.2008 sayılı məktubu)

Ünvan: AZ 1012, Bakı şəhəri, H. Zərdabi 88^A, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutu

Dissertasiya işi ilə İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutunun kitabxanasında tanış olmaq olar.

Avtoreferat «17» NOYABR 2008-ci ildə göndərilmişdir.

Dissertasiya Şurasının Elmi Katibi,
İqtisad elmləri namizədi, dosent



E.N. KƏRİMOV

ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Mövzunun aktuallığı. Milli iqtisadiyyatın inkişafı dayanıqlı və kompleks nəqliyyat sisteminin yaradılmasını və onun beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyasını zəruri edir. Müasir dövrdə dünya iqtisadiyyatının inkişaf meyllərinin və dünya nəqliyyat sistemində baş verən proseslərin təhlil olunaraq dərk edilməsi, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun dünya nəqliyyat sistemində səmərəli inteqrasiya olunmasının təmin edilməsi nöqtəyi nəzərdən son dərəcə vacibdir. Buna görə də, ölkənin dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyası üçün bu istiqamətdə fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, xarici iqtisadi əlaqələrdə mövcud olan problemlərin həllinin mümkün yollarının axtarılması və bu yollardan ən səmərəlilərinin müəyyənləşdirilməsi və həyata keçirilməsi tələb olunur.

Sərbəst bazar münasibətləri iqtisadi səmərəliliyin yüksəlməsini şərtləndirsə də, zəif inkişaf etmiş sahələrin müdafiəsini təmin edə bilmir. Bu baxımdan, artıq, dövlət tərəfindən davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsinin zəruri şərti kimi, nəqliyyat amilinin ciddi nəzərə alınması birmənalı şəkildə qəbul edilmişdir. Məlum olduğu kimi, Azərbaycan Respublikasında aparılan köklü islahatlar nəticəsində ölkənin iqtisadi inkişafında ciddi irəliləyişlər əldə olunmuşdur. Hazırda əldə olunmuş nailiyyətlərin daha da möhkəmləndirilməsi üçün qarşıda duran əsas vəzifə isə, ölkədə dünya standartlarına cavab verən nəqliyyat şəbəkəsinin, nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının davamlılığını təmin edəcək fəaliyyətlərin gücləndirilməsindən və tranzit potensialından daha səmərəli istifadəni təşkil etməkdən ibarətdir. Bunun üçün isə, nəqliyyat şəbəkəsinin dünya nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya istiqamətindəki fəaliyyətlərin gücləndirilməsi istiqamətində təsirli tədbirlərin görülməsi tələb olunur.

Bütövlükdə, qeyd edilənlər Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı və onun beynəlxalq nəqliyyat – iqtisadi əlaqələr şəbəkəsinə səmərəli inteqrasiyası məsələlərinin öyrənilməsinin aktuallığını müəyyən edir.

Problemin öyrənilmə səviyyəsi. İqtisadiyyatın nəqliyyat problemlərinin bir sıra nəzəri-metodoloji və təcrübi cəhətləri Z.Ə.Səmədzadə, A.Ələsgərov, D.Vəliyev, Z.Məmmədov, S.Cümşüdoğ, N.F.Tağıyev, F.M.Hacıyev, T.Ə.Kərimov, E.Ə.Əliyev və digər ölkə iqtisadçı-alimləri, B.A. Дергачев, E.Казанчев, L.Jin, J.Miranda, S. O'Sullivan, L.Mantzios, P.Capros, Manabu Fujimura, Christopher Edmonds, John Weiss, Douglas G.W. and Miller J.C, O.N.Larin, İ.İ.Batişev, A.Kondratyev və başqa xarici ölkə alimləri tərəfindən tədqiq olunmuşdur.

Aparılmış tədqiqatların elmi-təcrübi əhəmiyyətini azaltmadan, qeyd etmək lazımdır ki, bu tədqiqatlarda müasir dövrdə Azərbaycan Respublika-

sının nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sisteminə səmərəli inteqrasiyası və bu istiqamətdə mövcud olan problemlər kompleks şəkildə və xüsusilə də, ölkədə aparılan iqtisadi islahatların xüsusiyyətləri və dünya iqtisadiyyatında baş verən proseslər nəzərə alınmaqla kifayət qədər tədqiq olunmamışdır. Bu baxımdan, ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat-iqtisadi əlaqələr sistemində səmərəli inteqrasiya olunması məsələlərinə aid elmi araşdırmaların aparılması mühüm nəzəri və praktiki əhəmiyyət kəsb edir. Beləliklə, sözügedən problemin aktuallığı və onun kifayət qədər öyrənilməməsi dissertasiya mövzusunun seçilməsini şərtləndirmişdir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Tədqiqat işinin məqsədi Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyasının gücləndirilməsinin əsas istiqamətlərinin və həmçinin, bu sahədə qarşıda duran aktual vəzifələrin müəyyənləşdirilməsindən ibarətdir.

Qarşıya qoyulmuş məqsədə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələrin yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulmuşdur:

- Dünya iqtisadiyyatında baş verən müasir meylləri, onların nəticələrini nəzərə almaqla ölkənin nəqliyyat sisteminin qloballaşma prizmasından öyrənilməsi;

- Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin gücləndirilməsi və dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyası istiqaməti üzrə elmi cəhətdən əsaslandırılmış təklif və tövsiyələrin hazırlanması;

- Nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin gücləndirilməsi baxımından iqtisadi islahatların dərinləşdirilməsi və genişləndirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi;

- Ölkədə aparılan iqtisadi islahatların nəqliyyat sektoruna təsirinin aşkarlanması və nəticələrinin təhlili və qiymətləndirilməsi;

- Nəqliyyat sektorunun ölkə iqtisadiyyatında mövqeyi və rolunu müəyyənləşdirmək;

- Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirakının nəqliyyat xidmətlərinin ixracına təsirini qiymətləndirmək;

- Nəqliyyat sektorunun səmərəli fəaliyyətinin göstəriciləri və meyarları müəyyənləşdirmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqatın obyektı ölkənin nəqliyyat sistemidir. Tədqiqatın predmetini nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sistemində səmərəli inteqrasiyasının inkişaf problemləri, Azərbaycan Respublikasında bazar iqtisadiyyatının formalaşması prosesində nəqliyyat xidmətlərinin inteqrasiyasının rolunun öyrənilməsi təşkil edir.

Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsaslarını xarici və ölkə iqtisadçı-alimlərinin, beynəlxalq iqtisadi təşkilatların nəqliyyat sektorunun beynəlxalq

nəqliyyat şəbəkəsinə səmərəli inteqrasiya problemlərinə həsr edilmiş hesabatları, elmi-təcrübi tədqiqatları, nəzəri-praktiki fikirləri və s. təşkil edir.

Dissertasiya işinin yazılmasında Azərbaycan Respublikasının qanunlarından, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamlarından, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarlarından, nəqliyyat sahəsindəki beynəlxalq təşkilatların tədqiqatlarından və digər hüquqi-normativ sənədlərdən geniş istifadə edilmişdir.

Tədqiqat zamanı sistemli təhlil, məntiqi ümumiləşdirmə, statistik təhlil, analiz və sintez və s. tədqiqat üsullarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazasını Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanları, Nazirlər Kabinetinin, Nəqliyyat Nazirliyi, İqtisadi İnkişaf Nazirliyi, Maliyyə Nazirliyi, Dövlət Statistika Komitəsinin, beynəlxalq təşkilatlarının hesabatları, bülletenləri və məlumatları təşkil edir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi aşağıdakılardan ibarətdir:

- Azərbaycanın iqtisadi potensialı, coğrafi mövqeyi, Qafqaz regionunda baş verən ən yeni hadisələr nəzərə alınmaqla ölkənin nəqliyyat şəbəkəsinin müasir dövrün tələblərinə uyğunlaşdırılması zərurəti, elmi nəzəri və praktiki cəhətdən əsaslandırılmışdır;

- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə səmərəli inteqrasiyasının təkmilləşdirilməsi istiqamətində elmi cəhətdən əsaslandırılmış əklif və tövsiyələr hazırlanmışdır;

- nəqliyyat xidmətlərinin ixracının artırılmasının xarici iqtisadi əlaqələrə müsbət təsiri elmi cəhətdən əsaslandırılmışdır;

- nəqliyyat sisteminin inkişaf səviyyəsinin ölkənin iqtisadi rəqabətqabiliyyətliliyinə təsiri elmi cəhətdən əsaslandırılmışdır.

İşin praktiki əhəmiyyəti. Tədqiqat işinin nəticələrindən ölkədə nəqliyyat siyasətinin, o cümlədən nəqliyyat infrastrukturun təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən müvafiq siyasət sənədlərinin hazırlanmasında, eləcə də, bu istiqamətdə aparılan elmi-tədqiqat işləri və ali məktəblərdə “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər” və “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənninin tədris olunmasında geniş istifadə edilə bilər.

İşin aprobeşiyası və nəticələrinin tətbiqi. Dissertasiyanın əsas nəticələri elmi-praktiki konfranslarda məruzə edilmiş, ümumi həcmi 4 ç.v. olan məqalə və tezislərdə əks olunmuşdur. Bundan əlavə Qafqaz Universitetinin təşkil etdiyi “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər” mövzusunda II beynəlxalq konqresdə məruzə edilmişdir.

Dissertasiyanın quruluşu və həcmi. Dissertasiya işi giriş, üç fəsil və nəticədən ibarət olmaqla 149 səhifə həcmindədir. Burada 34 cədvəl, 15

şəkil verilmişdir. Dissertasiya işi giriş, üç fəsil və nəticədən ibarətdir. İşin sonunda verilmiş ədəbiyyat siyahısı 133 mənbəni əhatə edir.

İŞİN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiya işinin girişində mövzunun aktuallığı əsaslandırılır, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri, predmeti və obyektini müəyyən edilir, işin elmi yeniliyi və praktiki əhəmiyyəti göstərilir.

Birinci fəsil “Dünya iqtisadiyyatının inkişafında nəqliyyat amili” adlanır. Burada beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin təşəkkülü və inkişafının nəzəri-metodoloji məsələləri, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin mahiyyəti və onun qiymətləndirilməsi məsələləri öz əksini tapmışdır. Bu fəsildə, nəqliyyatın dünya təsərrüfatında davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsində rolu, beynəlxalq təcrübə və həmçinin, keçid iqtisadiyyatlı ölkələrin nəqliyyat sahəsindəki problemləri öyrənilərək ümumiləşdirilmə aparılmışdır.

Dünya iqtisadiyyatında baş verən qloballaşma prosesləri, xarici ticarət əlaqələrinin dinamik artım tempi ilə irəliləməsi, ölkələrin dünya təsərrüfatına inteqrasiyasının günü-gündən artdığı bir şəraitdə nəqliyyat sektorundakı vəziyyətdə öz aktuallığını qoruyub saxlayır. Bildiyimiz kimi nəqliyyat, dünya iqtisadiyyatının mövcud olması üçün lazım olan əsaslardan biridir. Məhz bu səbəbdən də nəqliyyatın ölkələr və regional inteqrasiya birlikləri arasındakı iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında özünə məxsus yeri və çəkisi var.

Dissertasiya işində qeyd olunur ki, nəqliyyat cəmiyyətin inkişafında “körpü” rolunu oynayır. Nəqliyyat özlüyündə infrastruktur bölməyə aid olmaqla sənayeləşmə prosesinin tərkib hissəsidir. Bu amil isə istər dünya iqtisadiyyatının inkişafında, istərsə də məhsuldar qüvvələrin inkişafında və yerləşməsində, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin dərinləşməsində bir amil kimi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Beləliklə əsas infrastruktur sahəsi olan nəqliyyat, dünya təsərrüfatının inkişafı və dəyişilməsində istehsalçıların, satıcıların və alıcıların qarşılıqlı əlaqələrində, coğrafi baxımdan əmək bölgüsünün dəyişilməsində demək olar ki, barometr rolunu oynayır.

Qeyd olunanları ümumiləşdirərək belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, ölkələrin dünya təsərrüfatına inteqrasiyasının genişləndiyi bir şəraitdə, nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf etdirilməsinin qarşısında duran problemlər həll edildiyi bir zamanda bütün dünyada nəqliyyat xidmətlərinin davamlı olaraq artdığı nəzərə çarpır. Xarici ticarət əlaqələrində beynəlxalq xidmətlərin strukturuna daxil olan nəqliyyat xidmətlərinin xüsusi çəkisinin 2005-ci ildə 1990-cı illə müqayisədə düşməsinə cədvəl 1. müşahidə etsəkdə, nəqliyyat xidmətlərinin dəyərinə nəzər saldıqda onların dəfələrlə artdığını görürük.

Hazırda beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin qarşısında duran ən mühüm məsələlərdən biri yük daşınmasının nəqliyyat növləri arasında səmərəli bölüşdürülməsi problemidir. Düzdür nəqliyyat logistikasının inkişafı ilə əlaqədar olaraq bu istiqamətdə müəyyən irəliləyişlər olmuşdur.

Dünya nəqliyyatında XX əsrin sonlarında və XXI əsrin əvvəllərində diqqəti çəkən tendensiyalardan biridə, multimodal daşımaların sayının artmasıdır. Multimodal daşımalar yüklərin ilk məntəqədən son çatdırılma məntəqəsinə qədər müxtəlif növ nəqliyyat növlərindən ən optimal variantda istifadə edilməsini nəzərdə tutur. Yüklərin bu cür daşınmasına konteynerlər vasitəsi ilə daha sürətli, təhlükəsiz və asan olduğundan, konteyner daşınmasının sürətlə inkişaf etməsinə səbəb olmuşdur. BMT –nin araşdırmalarına görə konteyner daşımalarının rolu yaxın illərdə də artım tempi ilə davam edəcəkdir.

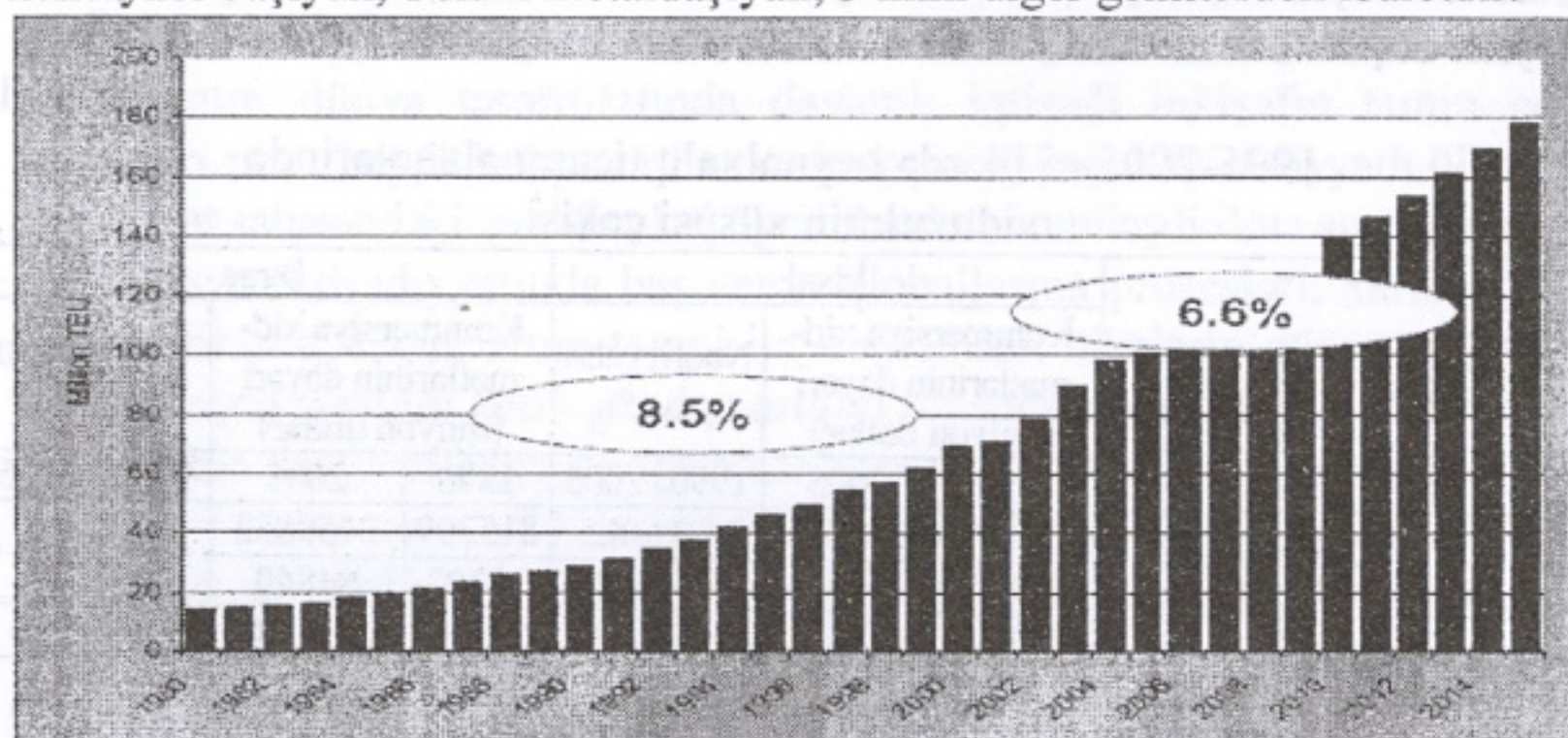
Cədvəl 1

1995-2005-ci illərdə beynəlxalq ticarət əlaqələrində xidmətlərin xüsusi çəkisi

Ölkələr və regionlar	İdxal				İxrac			
	Kommersiya xidmətlərinin dəyəri (milyon dollar)		Nəqliyyatın payı %		Kommersiya xidmətlərinin dəyəri (milyon dollar)		Nəqliyyatın payı %	
	1990	2005	1990	2005	1990	2005	1990	2005
Dünya	834571	2346205	34,9	8,5	815799	2459852	8.4	4.1
Aşağı gəlirli ölkələr	21190	101435	55,6	4	13307	84840	3.8	9.5
Orta gəlirli ölkələr	107026	449275	48,7	2,5	97390	412960	9.7	3.6
Orta gəlirdən aşağı olan ölkələr	51519	254719	61,6	8,3	46586	217782	2.1	3.5
Orta gəlirdən yuxarı olan ölkələr	56695	196106	35,2	7,3	51500	195671	6.9	3.7
Aşağı və orta gəlirli ölkələr	128521	548077	49,3	33,1	110583	495951	29.2	23.7
Şərqi Asiya və sakit okean regionu	25122	171206	65,5	38,8	22788	137881	32.3	21.4
Avropa və Mərkəzi Asiya regionu	-	132848	0,9	7,7	41109	142205	-	3.1
Latın Amerikasası və karib dənizi hövzəsi	33527	88781	34	5,6	25840	72823	5.8	9.5
Yaxın şərq və Şimali Afrika regionu	18677	43583	9,2	-	-	-	1.1	-
Cənubi Asiya	9262	64639	0,5	4,9	6847	60989	6.8	2.1
Afrikanın Saxara bölgəsi	18237	50365	5,1	0,8	9580	29946	5.7	6.7
Yüksək gəlirli ölkələr	701461	1800743	1	7,3	701445	1962711	8.1	4.3
Avropa ölkələri	301701	768538	0,3	3,8	312162	796772	7.1	2.8
Azərbaycan	-	2625	-	4,4	-	625	-	8,3

Mənbə: World Development Indicators 2007. The World Bank.

BMT ekspertlərinin hesablamalarına görə 2015-ci ildə təqribən 80 milyon TEU konteyner daşınacağı gözlənilir. XX əsrin ikinci yarısından başlayaraq Dünya iqtisadiyyatında və beynəlxalq xarici ticarət fəaliyyətinin quruluşda baş vermiş köklü dəyişikliklər öz təsirini dünya su nəqliyyatı sistemində də göstərdi. Əgər 1970-ci illərədək gəmiçilikdə neft daşıyan gəmilər üstünlük təşkil edirdisə, artıq sonrakı illərdə universal və konteyner daşıyan gəmilərin xüsusi çəkisinin artması müşahidə olunmuşdur. Nəticədə 2000-ci illərdə 40 mindən ibarət cəmi gəmilərin 17.5 mini maşın daşıyan, sənaye məhsulları, yarım fabrikatlar daşıyan; 6.9 mini neft tankerləri; 5.9 mini balkerlər (yəni açıq məhsul daşıyan); 3.5 min səmişin gəmiləri; 2.2 mini konteyner daşıyan; 1 mini metaldaşıyan; 3 mini digər gəmilərdən ibarətdir.



Şəkil 1. 1980- 2015-ci ildə konteyner daşımalarının həcmi.

Dissertasiya işinin “**Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun müasir quruluşu və xüsusiyyətləri**” adlanan ikinci fəslində dövlət müstəqilliyimizin bərpasından sonra ölkədə aparılan iqtisadi siyasətin nəqliyyat sektoruna təsiri, nəqliyyat bölməsinin səmərəli fəaliyyətinin göstəriciləri, nəqliyyat bölməsinin SWOT və PEST, nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatındakı rolu, təhlili və bu istiqamətdə dövlət tənzimlənməsinin mövcud vəziyyəti təhlil olunur.

Burada qeyd olunur ki, Azərbaycan Respublikasının dövlət müstəqilliyinin bərpasının ilk illərində yeni siyasi, institusional, hüquqi, iqtisadi xarakterli problemlərin meydana çıxması, keçmiş ittifaq respublikaları arasında mövcud olmuş əlaqələrin qırılması və ənənəvi bazarlarda xarici firmalar tərəfindən rəqabətin artması, regiondakı qeyri-sabitlik və iqtisadiyyatda geriləmə proseslərinin baş verməsi şəraitində bütün sahələrdə olduğu kimi nəqliyyat sektorunda da əsaslı islahatlar aparılması qaçılmaz zərurətə çevirmişdir.

Nəqliyyat sistemi istehsal və sosial infrastrukturun tərkib hissəsi kimi xarakterizə olunur. O, milli iqtisadiyyatın və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan ehtiyacını ödəyir, ölkənin ərazi bütövlüyünün və iqtisadi təhlükəsizliyinin ən mühüm faktorlarından biri kimi çıxış edir. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat sistemi ölkənin dünya təsərrüfat sistemində inteqrasiyasında və xarici ticarətin reallaşmasında ən mühüm vasitələrdən biri kimi özünü göstərir. Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat xidmətlərinin həcmi ölkənin ümumi iqtisadi vəziyyətindən asılıdır. Nəqliyyat xidmətləri istehsalçı ilə istehlakçı arasında əlaqə yaratmaqla ölkədə iqtisadi fəallığın artmasına və istehsal miqyasının genişlənməsinə xidmət edir.

Nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatında, xüsusilə də xarici ticarət əlaqələrində oynadığı rolu nəzərə alaraq bu sahədə səmərəli fəaliyyətin və rəqabətqabiliyyətliliyin qiymətləndirmədən öncə, ölkənin xarici ticarət əlaqələrinin həcmi və coğrafi istiqamətlərini təhlil etmək məqsədəuyğundur. Araşdırmalar göstərir ki, ölkəmiz müstəqillik əldə etdikdən sonra xarici ticarət əlaqələrində MDB ölkələrinin xüsusi çəkisi ildən-ilə azalmış, uzaq xaricinin çəkisi isə artmışdır. Həmçinin, ixracın strukturunda, əvvəlki illərdə olduğu kimi, neft və neft məhsullarının xüsusi çəkisi yüksək olaraq qalmaqdadır.

Dəmir yolu. Tarixən dəmir yolunun inkişaf etdiyi ölkələrdə sənayeləşmənin və kənd təsərrüfatının inkişafı baş vermişdir. İstehsal olunmuş məhsulların dünya bazarında reallaşdırmaq üçün dəmir yolu daha səmərəli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Vaxtı ilə dünyanın bütün ölkələrində dəmir yolunun inkişafına xüsusi fikir verilirdi. Avropanın, Asiyanın, Amerikanın bir çox ölkələrində magistral yolların inkişafına getdikcə, diqqət artırılır.

Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyatının digər növlərinə nisbətən neft sektoru ilə bağlı olaraq daha sürətlə inkişaf etmişdir. Azərbaycan Respublikasında ilk dəfə olaraq dəmir yolu 1883-cü ildə yanvarın 20-də Sabunçu-Suraxanı neft mədənləri arasında 20 km uzunluğunda çəkilmişdir. Azərbaycan Respublikasının filiz, qeyri-filiz və digər sərvətlərinin Rusiyaya bazarlarına daşması Rusiya İmperiyasının daim diqqət mərkəzində olmuşdur.

Dəmir yolundan kənara çıxdıqca şəhər yaşayış məntəqələrinin seyrəkləşdiyini, müvafiq olaraq əhalinin məskulaşmasının zəiflədiyini, sənaye məhsullarının xüsusi çəkisinin azaldığını müşahidə etmək olar. Digər nəqliyyat sahələrindən fərqli olaraq dəmir yolu ilə daşınan yüklər məsafə artdıqca daşınma xərci aşağı düşür. Buna dəmir yolunun nəqliyyatın digər sahələrindən fərqli olaraq ilin bütün fəsilərində hava şəraitindən asılı olmayaraq işləməsi ilə bağlıdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, bu nəqliyyat sahəsi yüksək daşıma qabiliyyətinə, daşınmalarda aşağı maya dəyərinə, universallığa, fasiləsizliyə və digər yüksək

keyfiyyətlərə malikdir. Məhz bu xüsusiyyətlər həmin nəqliyyat növünün digər nəqliyyat növlərindən fərqli olaraq yük və sərnişin daşımalarında üstün mövqedə olmasına imkan verir. Hazırda Azərbaycanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələri istiqamətində daşımaların bir hissəsi dəmir yolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Ona görə də indiki şəraitdə bu nəqliyyat növü daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda, proqnozlardan məlum olur ki, dəmiryol nəqliyyatı gələcəkdə də öz mövqeyini və prioritetliyini qoruyub saxlayacaqdır. Dəmir yolu nəqliyyatı ilə respublikamızda ən çox daşınan məhsullar sırasına neft və neft məhsulları, metallar, inşaat yükləri, kimyəvi və mineral maddələr, maşınqayırma və kənd təsərrüfatı məhsulları və s. aid edilir. Son illər ölkəmizdə neft hasilatının artması ilə dəmiryol nəqliyyatının yükdaşıma sferasında fəaliyyəti daha da intensivləşmişdir. Yeni boru xətlərinin tam gücü ilə fəaliyyət göstərməməsi tranzit, eləcə də daxili neft və neft məhsullarının daşımalarının çox hissəsinin hələ də dəmiryol nəqliyyatı ilə həyata keçirilməsinə səbəb olmuşdur.

Azərbaycanda 1995-ci ildən başlayaraq, dəmiryol nəqliyyatı üzrə yük daşımalarının və dövriyyəsinin artmasının əsas səbəbi son dövrlər neft strategiyasının uğurla həyata keçirilməsi nəticəsində bu sektor üzrə yük daşımalarının həcmnin və dövriyyəsinin artması (belə ki, bu nəqliyyat növü üzrə daşımaların 80-90% -ni məhz neft məhsulları təşkil edir), eləcə də " TRACECA " nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində tranzit neft və neft məhsulları üzrə daşımaların həcmnin bir neçə dəfə çoxalması ilə bağlıdır.

Dəmir yolu nəqliyyatında yük və sərnişin daşımalarında çəkilən xərclərin artması isə bu sahədə əmək haqqının artımı, köhnə avadanlıqların mövcudluğu ilə əlaqədardır. Avadanlıqların köhnə olması dəmir yolu nəqliyyatında göstərilən xidmətlərin aşağı səviyyədə olmasına səbəb olur.

Ümumiyyətlə dissertasiyada da, qeyd etmək lazımdır ki, dəmir yolu nəqliyyatında infrastruktur sahələrinin inkişafı beynəlxalq standartlardan çox-çox geri qalır. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatında digər bir problem isə qatarların sürəti ilə bağlıdır (Cədvəl 2.)

Cədvəl 2

Müxtəlif ölkələrin dəmir yollarında orta sürət, km/saat.

Ölkələr	Sərnişin daşıma	Yük daşıma
Azərbaycan	60-80	45-50
Almaniya	330-335	250-260
Fransa	360-370	270-280
Rusiya	120-130	95-110
Gürcüstan	60-70	40-50
İran	80-90	75-85

Qeyd: ADDİ-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Göründüyü kimi, Azərbaycanın dəmir yolunda orta sürət göstəricisi yük daşımalarında, təqribən 3-5 dəfə, sərnişin daşımalarında isə 2-4 dəfə geridə qalır. Bu isə onu göstərir ki, ölkədə dəmir yollarının vəziyyəti qənaətbəxş deyildir və bu, sürət artımına imkan vermir. Ona görə də dəmir yollarının beynəlxalq standartlara uyğun yenidən qurulması çox vacibdir. Bu məqsədlə istər magistral, istərsə də köməkçi dəmir yolları üzərində yerləşən stansiyalarda mexanikləşmənin və sosial sferalarında rəqabətqabiliyyətliyin təmin edilməsi üçün beynəlxalq əhəmiyyətli tədbirlərin həyata keçirilməsi vacib problem kimi qarşıda durur.

Avtomobil nəqliyyatı. Azərbaycan Respublikasının coğrafi şəraiti elədir ki, burada daşımaların əksəriyyəti avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə həyata keçirilir. Yolların müasir vəziyyəti statistik məlumatlar əsasında təhlil edilmiş və beynəlxalq standartlara cavab verən tranzit avtomobil yollarının şəbəkəsinin yaradılması istiqamətində təkliflər söylənilmişdir.

Ölkəmiz müstəqillik əldə edildikdən sonra bütün dünya nəqliyyatında olduğu kimi ən sürətli inkişaf tempi avtomobil nəqliyyatında hiss edilir. Bunu Azərbaycan Respublikasında 1995-2007-ci illər avtomobil nəqliyyatı üzrə yük daşınma və dövriyyə göstəricilərinin dinamikasını cədvəl 3 –də görə bilərik.

Cədvəl 3

Azərbaycan Respublikasında 1995-2007-ci illərdə avtomobil nəqliyyatında yük daşınması və dövriyyəsi

İllər	1995	1998	1999	2000	2003	2006	2007
Min ton	14002	18790	32163	40434	59070	74384,3	81622,7
Mln. ton-km	527	1392	2968	3513	6241	8221,9	9134,5

Mənbə: Cədvəl DSK-nın məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Avtomobil nəqliyyatı üzrə ölkəmizdə ümumi yük daşınma həcminin və dövriyyəsinin artmasının əsas səbəbi son illər bu nəqliyyat növü üzrə özəlləşdirmə siyasətinin həyata keçirilməsi nəticəsində yeni milli nəqliyyat şirkətlərinin sayının, onların nəqliyyat parklarında avtomobil nəqliyyat vasitəsilə təchizat səviyyəsinin artması, həmçinin həm Bakı, həm də regionlar üzrə yeni istehsalat və infrastruktur sahələrinin yaradılması nəticəsində yük və sərnişin axınlarının, eləcə də tranzit beynəlxalq daşınmalarının həcmində çoxalma və s. olmuşdur.

Aparılmış tədqiqat nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı üzrə sərnişin daşınmalarının həcmində və dövriyyəsinə yüksək artım tempinin müşayət olunmuşdur. Cədvəl 4-in məlumatları bunu təsdiq edir.

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasının avtomobil nəqliyyatı üzrə rəqabətqabiliyyətliliyə mənfi təsir göstərən amillər kimi; ölkə daxilində

fəaliyyət göstərən yolların müasir vəziyyətinin dünyanın qabaqcıl ölkələrinin yolları ilə müqayisədə geridə qalması, son dövrlər infrastruktur sahələrin, xüsusilə avtomobil yollarının beynəlxalq standartlara uyğun təkmilləşdirilməsi istiqamətində mühüm addımlar atılsa da, ölkəmizdə nəqliyyat vasitələrinin vəziyyətinin, yəni tranzit daşımalarda istifadə üçün nəzərdə tutulan iri tonnajlı avtonəqliyyat vasitələrinin standartlara uyğunlaşdırılması istiqamətində, demək olar ki, heç bir tədbir görülməməsi, Azərbaycana məxsus nəqliyyat vasitələrinin ekoloji və təhlükəsizlik normalarına, mövcud sürət limitinə və digər tələblərə cavab verməməsi və bu səbəbdən də Avropanın bir çox şəhərlərinə girişin qadağan edilməsini göstərmək olar.

Cədvəl 4

Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı üzrə sərnişin daşınmalarının həcmi və dövriyyəsi

Avtomobil (avtobus, taksi) nəqliyyatında sərnişin daşınmaları və dövriyyəsi									
İllər	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Min sərnişin	486009	688767	722508	743301	764590	768159	785565	809725	845910
Mln. sər-km	4664	8517	8902	9153	9442	9603	9861	10279	10892
Avtobus nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmi və dövriyyəsi									
İllər	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Min sərnişin	476165	668985	701050	720881	743411	746634	763607	786515	821122
Mln.sər-km	4545	8215	8514	8750	9046	9197	9415	9801	10370
Taksi nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmi və dövriyyəsi									
Min sərnişin	9844	19782	21458	22420	21179	21525	21958	23210	24788
Mln. sər-km	119	302	388	403	396	406	446	478	522

Mənbə: DSK-nın məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Belə ki, Avropa dövlətlərində istismar edilən nəqliyyat vasitələri EURO-4 standartlarına və ekoloji normalara cavab verdiyi halda, ölkəmizdə EURO-1-in tələbləri də tam ödənilmir. Ona görə də bu sahəyə qayğının artırılması və tranzit daşımaları həyata keçirən fiziki və ya hüquqi şəxslərə nəqliyyat vasitələrinin yeniləşdirilməsi üçün müəyyən güzəştlərin təklif edilməsi məqsədəuyğun olardı.

Hava nəqliyyatı.

Son illər müstəqillik əldə etmiş keçmiş postsovet dövlətləri, eləcə də Azərbaycan Respublikası üçün aviasiyanın inkişafı məsələləri daha çox əhəmiyyət kəsb etməyə başlamışdır. Hava nəqliyyatı bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində hər bir müstəqil dövlətə təkcə milli mənafeələr baxımından deyil, beynəlxalq və regionlararası ticarət, turizm və s. sahədə qarşılıqlı səmərəli iqtisadi əməkdaşlığa yardımçı olmaq məqsədilə etibarlı və səmərəli beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması prosesi baxımından da həlledici üstünlüklərə malikdir. Hal-hazırda ölkəmizdə köhnə nəqliyyat

parkının, dünya standartlarına uyğun nəqliyyat vasitələri ilə təchizi, yerüstü infrastrukturun modernləşdirilməsi, xarici avianəqliyyat şirkətlərinin sayının çoxalması, mərkəzi və regional aeroportların yenidən bərpası (Naxçıvan, Gəncə şəhərləri təmsalında) prosesləri sürətlənməyə başlamışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, ölkədə dövlət büdcəsi tərəfindən maliyyələşdirilən nəqliyyat müəssisələrində sektorunda mövcud olan əməyin haqqının aşağı səviyyədə olması göstərdikləri xidmətlər müqabilində qeyri-rəsmi ödənişlərin alınmasına şərait yaratmışdır.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsi sistemi müstəqil olaraq dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra ölkədə bu sahədə hüquqi-normativ aktların qəbul edilməsi prosesi ilə başlanmışdır. Qeyd etmək vacibdir ki, 1996-cı ildən etibarən ölkədə makroiqtisadi sabitliyə nail olunması nəqliyyat sektorunda da bir sıra mühüm göstəricilərin müsbət istiqamətdə dəyişməsinə səbəb olmuşdur. Bu isə öz növbəsində müasir dövrün tələblərinə cavab verən çevik, işlək və ədalətli hüquqi-normativ, təşkilati-idarəetmə və iqtisadi tənzimlənmə sisteminin tədricən formalaşdırılması imkanlarını xeyli genişləndirmişdir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsi sisteminin hüquqi əsasını ölkənin Milli Məclisin qərarları, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanları və sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarları və sərəncamları, müvafiq nazirliklərin və digər dövlət orqanlarının normativ aktları və iştirakçısı olduğumuz və tərəfdaş çıxdığımız beynəlxalq müqavilələr təşkil edir.

Azərbaycan Respublikasının dövlət büdcəsinin xərclərində də son dövrlər bir sıra kəmiyyət və keyfiyyət dəyişiklikləri baş vermişdir. Kəmiyyət xarakterli dəyişiklik kimi ilk növbədə dövlət büdcəsi xərclərinin ildən-ildə artmasını göstərmək olar.

Göründüyü kimi, digər keçid iqtisadiyyatlı dövlətlərdə olduğu kimi, Azərbaycan Respublikasında da nəqliyyat bölməsinin tənzimlənməsi sisteminin iqtisadi əsaslarını maliyyə və büdcə tənzimlənməsi üzrə görülən tədbirlər təşkil edir və demək olar ki, artıq, ölkədə nəqliyyat xidmətləri bazarının təşəkkülü və inkişafı üçün zəruri olan tənzimləmə sistemi müəyyən səviyyədə formalaşmışdır. Bununla yanaşı, mövcud tənzimləmə sisteminin, mütərəqqi dünya təcrübəsi nəzərə alınmaqla, təkmilləşdirilməsinə, o cümlədən, bu istiqamətdə həyata keçirilən proqramların və digər siyasət tədbirlərinin monitorinq sisteminin yaradılmasına və həmçinin, məsul qurumlar arasında koordinasiyanın daha da təkmilləşdirilməsinə ehtiyac duyulur.

Dissertasiya işinin **“Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyasının problemləri”** adlanan üçüncü fəslində ölkə-

nin beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirakının gücləndirilməsinin əsas istiqamətləri və nəqliyyat kompleksinin dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyasının inkişaf perspektivləri öz əksini tapmışdır.

Dissertasiya işində Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi məqsədilə nəqliyyat sistemində islahatların daha da dərinləşdirilməsi təklifləri irəli sürülür. Ümumilikdə, işdə Azərbaycan Respublikasında nəqliyyatın sisteminin səmərəli fəaliyyətinin formalaşdırılması üçün nəqliyyat bölməsinin dövlətdən asılılıqlarını minimuma endirilməsi kimi məsələlərə də xüsusi diqqət yetirilməsinin vacibliyi öz əksini tapmışdır.

Son illər Azərbaycanın Avropa ölkələri ilə aktiv iqtisadi və siyasi əlaqələr qurması və nəqliyyat şəbəkəsinin inteqrasiyası istiqamətində bir sıra beynəlxalq konvensiyalara qoşulması onu tələb edir ki, ölkədə nəqliyyat xidmətlərində bir sıra beynəlxalq prinsiplərə riayət olunmalıdır.

Mühüm məsələlərdən biri qloballaşma şəraitində dünya iqtisadiyyatının inkişaf xüsusiyyətlərinin, xüsusilə beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya sahəsində zəngin beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi və bu təcrübədən autsayder ölkələrin, o cümlədən keçid iqtisadiyyatlı ölkələrin iqtisadiyyatlarının real şəraiti nəzərə alınmaqla istifadə edilməsinin təmin edilməsindən ibarətdir. Azərbaycanın Afropa, Avrasiya məkanına və bütövlükdə dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasının xüsusiyyətləri məhz bununla, həmçinin daxili amillərlə şərtlənir.

Dissertasiya işində qeyd olunur ki, müasir dövrdə ölkənin nəqliyyat sektorunun gəlirlərinin artırılmasının digər mənbəyi kimi, tranzit daşıma-
ların inkişaf etdirilməsi çıxış edə bilər. Belə ki, ölkədə həyata keçirilən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə aktiv qoşulması prosesi faktiki olaraq, respublikamızın tranzit potensialından istifadəni təmin etsə də, tranzit potensialından tam gəlir əldə etmək imkanlarını yetərincə genişləndirilməmişdir. Bunun üçün ölkədə fəaliyyət göstərən nəqliyyat xidmətləri bazarının işinin müasir dövrün tələblərinə uyğunlaşdırılması qeyd edilir və problemin həlli ilə bağlı bir sıra təkliflər irəli sürülür.

Belə ki, yeni əsrdə elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərindən istifadə nəqliyyat potensialının ölkələrin iqtisadi inkişafında, ümumiyyətlə, cəmiyyətin tərəqqisində rolu qat-qat artacaq, sürətlə inkişaf edən nəqliyyat şəbəkələrinin inteqrasiyası dünya iqtisadiyyatının inkişafının mühüm amilinə çevriləcəkdir. Coğrafi baxımdan böyük tranzit potensialına, zəngin təbii resurslara malik olan respublikamızın global və dünyəvi proseslərdə səmərəli iştirakını təmin etmək üçün beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya səviyyəsinin yüksəldilməsini ən strateji vəzifələr-

dən biri edir. Bu baxımdan respublikamızın Şimal-Cənub və TRASEKA kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətində yaxından iştirakı dəstəklənir. Azərbaycan Respublikasının TRASEKA Proqramında iştirakı ölkə üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir, ölkənin Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası, həmçinin beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün böyük imkanlar yaradır. Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa nəqliyyat marşrutlarının kəsişməsində əlverişli geostrateji mövqedə yerləşən Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişafının ölkəmiz üçün müstəsna əhəmiyyət kəsb etdiyini dərindən dərk edən Ümummilli Liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 7 – 8 sentyabr 1998-ci il tarixlərində Bakı şəhərində 9 ölkənin dövlət başçısı (Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna), 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirak etdiyi Tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq Konfrans keçirilmişdir. Konfransın sonunda isə çox böyük iqtisadi və geosiyasi əhəmiyyəti olan “Avropa-Qafaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalanmışdır. Avropa-Qafaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranmasının və inkişafının əsas məqsədlərindən biridə regionda yenidən müstəqillik əldə etmiş respublikaların nəqliyyat və kommunikasiya xətlərinin hansısa bir iri dövlətin təsiri altında düşməsinin qarşısını almaqla yanaşı, Xəzər dənizindəki və Xəzər sahilindəki zəngin enerji daşıyıcılarının və digər təbii ehtiyatların dünya bazarına sərbəst, davamlı olaraq çıxışını təmin etməkdən ibarətdir. Xəzər dənizindən çıxarılan neft və neft məhsullarının təqribən 30 faizini Azərbaycanın ərazisi ilə tranzit daşınmasında Avropa-Qafqaz-Asiya (TRASEKA) dəhlizi əhəmiyyətli rol oynayır. Müvafiq ölkələr bu daşımalardan əhəmiyyətli dərəcədə bilavasitə faydalanır. İqtisadi hesablamalar göstərir ki, ölkədən quru yollarla tranzit şəkildə keçirilmiş hər ton ümumi yük 20-40 ABŞ dolları səviyyəsində gəlir gətirir. Azərbaycan Respublikasının tranzit strategiyasına uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının tranzit potensialından tam istifadə etmək məqsədilə ölkə ərazisindən keçən tranzit daşımalarının qarşısında duran problemlərin həll edilməsi yolunda görülən işlərdən və “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalandıqdan sonra, respublika ərazisindən keçən tranzit daşımalarının da həcmində artımlar qeydə alınmışdır.

Cədvəl 5-dən aydın göründüyü kimi, 2007-ci ildə tranzit daşımaları 1998-ci illə müqayisədə 6631,4 min ton və ya təqribən 2,5 dəfə artmışdır.

Azərbaycan Respublikasında ümumi tranzit daşımaların həcmi və dövriyyəsi

Ümumi Tranzit yükdaşınma həcmi (min tonla)							
İllər	1998	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Ümumi	4383	8572	18837	15244	15051	12006	11014.4
Dəmir yolu	806	3538	9142	7403	7328	6099	5660.9
Dəniz	3577	5034	9695	7841	7723	5907	5353.5
Ümumi tranzit yük dövriyyəsi (mln. Ton-km)							
Ümumi	1622	3626	8284	6706	6680	5378	12696.7
Dəmir yolu	348	1857	3609	3824	3767	3296	8669
Dəniz	1274	1869		2882	2913	2062	2067.3

Qeyd: DSK-nın məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Şimal – Cənub nəqliyyat dəhlizi.

Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin dəmir yolu ilə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Bu da yüklərin dəmir yolu ilə böyük həcmdə və daha uzaq məsafəyə daşınmasının səmərəliliyi ilə əlaqədardır. Dəhlizə aid edilən bu marşrutlarda daşımaların həcmi son nəticədə ən sərfəli texniki, istismar, tarif və digər şərtlərdən asılı olacaqdır. İstənilən halda, Şimal-Cənub dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi variantı daha cəlbedici görünür. Burada məsafənin qısalığı, daşımalara daha az vaxt sərf olunması, nəqliyyat infrastrukturunun və tranzit imkanlarının mövcudluğu əsas rol oynayır. Cədvəl 6-dan göründüyü kimi Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin ən qısa marşrutlarından biri Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsidir. Aparılmış tədqiqatlara görə dəhlizin Azərbaycan ərazisi üzərindən keçən hissəsində gözlənilən yük daşıma həcmi birinci üç il ərzində 2 milyon tona qədər, ikinci mərhələdə 5-6 milyon ton, üçüncü mərhələdə isə, yəni birbaşa dəmir yolu əlaqəsi yaradııldıqdan sonra 15 milyon tona qədər artacağı gözlənilir. Bunun da tam həcmdə təmin olunması və təhlükəsizlik normalarına cavab verməsi üçün bir sıra texniki tədbirlərin görülməsi zəruridir. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsinin səmərəliliyinin və rəqabətqabiliyyətliliyini artırmaq üçün İran-Azərbaycan-Rusiya dəmir yolu şəbəkəsinin birləşdirilməsi və İran ərazisində uzunluğu 350 km olan Qəzvin-Rəşt-Ənzəli-Astara yeni dəmir yolu xətti inşa edilməlidir. Azərbaycanın Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük və sərnişin daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcmünün çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

Cədvəl 6

“Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində məntəqələr arasında məsafə

Marşrut	Məsafə (km)	Dəmir yolu ilə tranzit vaxtı	Təkərlərin dəyişilmədən keçilən sərhədlərin sayı			Təkərlərin dəyişilərək keçilən sərhədlərin sayı			Cəmi tranzit vaxtı (Gün)
			Sayı	Tranzit vaxtı	Cəmi	Sayı	Tranzit vaxtı	Cəmi	
Helsinki - Tehran (Culfa)	5,060	6	4	0.5	2	1	1	1	9
Helsinki - Tehran (Astara)	4,520	5.5	3	0.5	1.5	1	1	1	8
Helsinki - Tehran (Taxiatas)	6,150	8.5	4	0.5	2	1	1	1	11.5
Helsinki - Tehran (Nukuss)	6,500	9	4	0.5	2	1	1	1	12
Helsinki - Tehran (Gorgan)	5,570	7.5	3	0.5	1.5	1	1	1	10
Helsinki - Bandar Abbas (Culfa)	6,500	8	4	0.5	2	1	1	1	11
Helsinki - Bandar Abbas (Astara)	5,960	7.5	3	0.5	1.5	1	1	1	10
Helsinki - Bandar Abbas (Taxiatas - Tehran)	7,600	10.5	4	0.5	2	1	1	1	13.5
Helsinki - Bandar Abbas (Taxiatas - Məşhəd/Bafq)	6,600	9	4	0.5	2	1	1	1	12
Helsinki - Bandar Abbas (Nukuss - Tehran)	7,950	11	4	0.5	2	1	1	1	14
Helsinki - Bandar Abbas (Nukuss - Məşhəd /Bafq)	6,950	9.5	4	0.5	2	1	1	1	12.5
Helsinki - Bandar Abbas (Gorgan)	7,015	9.5	3	0.5	1.5	1	1	1	12
Helsinki - Bandar Abbas (Xəzər dənizi)	6,050	5.5	2	0.5	1	Xəzər dənizi 5 gün			11.5
Helsinki - Lahor (Taxiatash - Tehran - Zahedan)	9,610	14.5	4	0.5	2	2	1	2	18.5
Helsinki - Lahor (Nukuss - Tehran - Zahedan)	9,960	15	4	0.5	2	2	1	2	19
Helsinki - Lahor (Taxiatas - Məşhəd/Bafq - Zahedan)	8,610	13	4	0.5	2	2	1	2	17
Helsinki - Lahor (Nukuss - Məşhəd /Bafq - Zahedan)	8,960	13.5	4	0.5	2	2	1	2	17.5
Helsinki - Yeni Dehli (Taxiatas - Tehran - Zahedan)	10,100	15	5	0.5	2.5	2	1	2	19.5
Helsinki - Yeni Dehli (Nukuss - Tehran - Zahedan)	10,500	15.5	5	0.5	2.5	2	1	2	20
Helsinki - Yeni Dehli (Taxiatas - Məşhəd/Bafq - Zahedan)	9,100	13.5	5	0.5	2.5	2	1	2	18
Helsinki - Yeni Dehli (Nukuss - Mashad/Bafq - Kerman /Zahedan)	9,500	14	5	0.5	2.5	2	1	2	18.5

Qeyd: Development of The Trans-Asian Railway, UN, ESCAP, ST/ESCAP/2182. səh 69.

Qeyd etmək lazımdır ki, bu yenidən müstəqillik qazanmış və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya istiqamətini seçmiş keçid iqtisadiyyatlı ölkələr üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bunun əsas səbəbi isə onunla izah olunur ki, bu ölkələrin bir ictimai-iqtisadi formasıyadan digərinə keçid prosesi, ümumilikdə ölkələrin postsənaye cəmiyyətinə keçidi ilə eyni zamana düşmüşdür.

Qeyd etmək lazımdır ki, XXI əsrdə dayanıqlı və kompleks nəqliyyat sistemini yaratmadan ölkələrin daha effektiv və rəqabətqabiliyyətli xidmətlərin istehsalına və inkişaf etdirilməsi mümkün deyildir. Məhz bu səbəbdəndir ki, bütün ölkələr öz nəqliyyat sistemlərinin potensialından tam istifadə etməyə çalışırlar. Buna görə də inkişaf etmiş ölkələrdə müasir tələblərə cavab verən və dünya nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya etmiş kompleks nəqliyyat sistemində malikdirlər. Buda öz növbəsində bir başa və dolayısı ilə həmin ölkələrdə nəqliyyat xərclərinin azaldılmasına səbəb olur və ölkə iqtisadiyyatının rəqabətqabiliyyətliliyində öz müsbət təsirini göstərir. Başqa sözlə, XXI əsrdə hər hansı bir ölkənin rəqabətqabiliyyətliliyi daha çox yüksək səviyyədə beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya etmiş və keyfiyyətli nəqliyyat şəbəkəsinə malik olma amilinə əsaslanır ki, bunuda məhz inteqrasiya etmiş nəqliyyat sistemi vasitəsilə həyata keçirilməsini təmin etmək mümkündür. Bu baxımdan, nəqliyyat sektoruna iqtisadi inkişafın nəticələrindən “bəhrələnən” və iqtisadi inkişafdan asılı olan bir sahə, bölmə kimi deyil, əksinə, ölkədə davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsinin, xidmətlərin rəqabətqabiliyyətliliyinin başlıca şərtlərindən biri kimi yanaşılmalıdır. Bu baxımdan, dissertasiya işində bu istiqamətdə bir sıra təkliflər irəli sürülür.

Eyni zamanda, ölkədə nəqliyyat xidmətlərinin istər keyfiyyətinin yüksəldilməsi, istərsə də əhatə dairəsinin genişləndirilməsi baxımından olduqca vacib məsələdir. Burada, ölkədə nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsinə təsir göstərən əsas amillər göstərilməklə, sisteminin təkmilləşdirilməsi və diqqət yetirilməsi vacib sayılan məsələlər qeyd olunur.

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasında bazar iqtisadiyyatının yaradılmasına xidmət edən islahatların dərinləşdirilməsi ümumilikdə ölkə iqtisadiyyatının səviyyəsini yüksəldəcəkdir ki, bu da öz növbəsində nəqliyyat sektorunun inkişafının davamlılığının təmin edilməsinə və eləcə də, ölkənin beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya edərək layiqli yer tutmasına kömək edəcəkdir.

Dissertasiya işində aparılmış tədqiqatların yekunu olaraq aşağıdakı nəticələr əldə edilmişdir:

1. Region ölkələrinin inkişaf xüsusiyyətlərini və potensiallarını nəzərə almaqla yeni nəqliyyat-tranzit sisteminin təşkili.

2. Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat blokadasından çıxarılması, regionun iqtisadi inkişafına təkan vermək və gələcəkdə isə ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi naminə Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Türkiyə Respublikası arasında dəmir yolunun çəkilməsi (Naxçıvan-Qars) təklif olunur.

3. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qovşaqlarında logistik mərkəzlərin yaradılması (Dəniz limanlarındakı azad iqtisadi zonalarda belə mərkəzlərin yaradılmasının daha effektiv olduğu dünya təcrübəsində də özünü isbat etmişdir) və multimodal daşımaların inkişaf etdirilməsi. Bu sahənin inkişaf etdirilməsi üçün isə aşağıdakıların həyata keçirilməsi məqsədə uyğun olardı:

- Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri tranzit konteyner daşımalarını təmin etmək üçün dövlətin də iştirakı ilə logistik idarə edilən milli konteyner operatorlarının yaradılması;

- Mövcud konteyner terminallarının gücünü artırmaq və müasir terminalar inşa etmək;

- Nəqliyyat-gömrük texnologiyalarının təkmilləşdirilməsi və sərhəddə konteynerlərə nəzarət mexanizminin sadələşdirilməsi.

4. Nəqliyyat dəhlizlərini inkişaf etdirərək intisadi dəhlizlərə çevirmək. İqtisadi dəhlizlər konsepsiyası dedikdə nəqliyyat dəhlizləri konsepsiyasının genişlənməsi ilə yanaşı özündə konkret coğrafi ərazidə investisiya, ticarət və bir-birilə bağlı istehsal sahələrinin inkişafını nəzərdə tutur.

5. Azərbaycan Respublikasının dünya nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyası prosesində ölkənin coğrafi yerləşməsi cəhətindən malik olduğu tranzit potensialından da səmərəli istifadə edilməsi məqsədə uyğun olardı. Avropa Birliyi ilə Asiya və Sakit Okean hövzəsi ölkələri arasında yük dövriyyəsinin bir hissəsini cəlb etmək və ölkənin tranzit potensialından istifadənin səviyyəsini artırmaq üçün isə aşağıdakıların həyata keçirilməsi zəruridir:

- Tranzit daşımaların inkişafına yönəldilmiş yerli və beynəlxalq investisiya layihələrinin dövlət səviyyəsində dəstəklənməsi;

- Ölkə ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin prioritetli inkişafını nəzərə almaqla, nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsinin planlaşdırılması;

- Dövlət səviyyəsində alternativ beynəlxalq tranzit layihələrinə qarşı əks təsir göstərməklə milli maraqların qorunması;

- Tranzit daşımaları zamanı rəsmiləşdirmə proseduralarının sadələşdirilməsi və «bir dayanacaq» prinsipinin tətbiqinin reallaşdırılması məqsədi ilə sərhəd-gömrük buraxılış məntəqələrində fəaliyyət göstərən baytarlıq,

fitosanitar, karantin və digər nəzarət orqanlarının gömrük-sərhəd buraxılış məntəqələrinin ərazisindən kənarında yerləşdirilməsi və fəaliyyət göstərməsi ilə bağlı müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir.

-Beynəlxalq yükdaşımada iştirak edən şirkətlərə müəyyən vergi güzəştlərinin tətbiqi.

Dissertasiya işinin əsas müddəaları, əldə olunan nəticə və təkliflər dərc olunmuş aşağıdakı elmi məqalələrdə öz əksini tapmışdır:

1.“İNOGATE proqramı və onun əhəmiyyəti”. Dirçəliş №116-117/2007. Bakı 2007, 0,9 ç.v. (həmmüəlliflərlə);

2.Regionun iqtisadi inkişafında nəqliyyat amili. “Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya: iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər.” II Beynəlxalq Konqres materialları. Qafqaz Universiteti. Bakı 2007. 0,9 ç.v.;

3.TRACECA proqramı və Azərbaycan. İqtisadi İnkişaf jurnalı №2. İqtisadi İslahatlar Elmi – Tədqiqat İnstitutu. Bakı – 2007, 0,3 ç.v.;

4.Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu. “Azərbaycanda iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi xüsusiyyətləri və problemləri”. Elmi əsərlər toplusu. VIII buraxılış. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyi İqtisadi İslahatlar Elmi – Tədqiqat İnstitutu. Bakı – 2007, 0,5 ç.v.;

5.Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı ittifaqı və onun avtomobil nəqliyyatının inkişafında rolu. . “Azərbaycanda iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi xüsusiyyətləri və problemləri”. Elmi əsərlər toplusu. VIII buraxılış. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyi İqtisadi İslahatlar Elmi – Tədqiqat İnstitutu. Bakı – 2007, 0,6 ç.v. (həmmüəlliflərlə);

6.Avropa İttifaqı və Azərbaycan. İqtisadi İnkişaf jurnalı № 2. İqtisadi İslahatlar Elmi – Tədqiqat İnstitutu. Bakı – 2008, 0,3 ç.v.;

7. SPECA proqramı və onun regionun nəqliyyat sisteminin inkişafına təsiri. “Azərbaycanda iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi xüsusiyyətləri və problemləri”. Elmi əsərlər toplusu. IX buraxılış. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyi İqtisadi İslahatlar Elmi – Tədqiqat İnstitutu. Bakı – 2008, 0,5 ç.v.;

Вопросы эффективной интеграции Азербайджанской Республики в международную сеть транспортно-экономические отношений

РЕЗЮМЕ

В результате осуществляемых в Азербайджанской Республике успешной экономической политики страна вступила на качественно новый этап своего развития. Наиболее важными задачами данного этапа могут считаться обеспечение стабильного и устойчивого развития транспортного сектора и вопросы интеграции в мировую транспортную сеть. Цель исследования состоит в определении основных направлений интеграции транспортного сектора Азербайджанской Республики в мировую транспортную сеть и актуальных задач, стоящих в этой сфере.

В первой главе «Транспортный фактор в экономическом развитии» рассматриваются роль транспорта в мировой экономике и современные тенденции в транспортном секторе.

Во второй главе были исследованы роль транспорта в экономике Азербайджанской Республики и осуществляемая транспортная политика и были обнаружены существующие проблемы, определены пути углубления и расширения экономических реформ в данном секторе.

В третьей главе «Проблемы интеграции Азербайджанской Республики в международную транспортную сеть» исследуются вопросы повышения интеграции Азербайджанского транспортного сектора в мировую транспортную сеть.

Применение основных положений и результатов исследования, предложений и рекомендаций поможет усовершенствованию транспортной инфраструктуры и осуществляемой в стране транспортной политики, в том числе интеграции транспортной системы в мировую транспортную сеть.

Issue of effective integration of the Azerbaijan Republic in the international network of transport-economic relations

Abstract

The economy of Azerbaijan has started its new and qualitative performance due to successfully conducted reforms.

As a result of successful economic policy carried out in Azerbaijan Republic, country has entered on qualitatively new stage of the development. Maintenance of stable and steady development of transport sector and questions of integration into a world transport network can be considered as the most important problems of the given stage. The purpose of research consists in definition of the basic directions of integration of transport sector of the Azerbaijan Republic in a world transport network and the actual problems costing in this sector.

In the first chapter «The Transport factor in economic development» are considered a role of transport in economic and modern lines in transport sector.

In the second chapter role of transport in economy of the Azerbaijan Republic has been investigated and carried out transport policy and existing problems have been found out, ways of a deepening and expansion of economic reforms to the given sector are certain.

In the third chapter «Problems of integration of the Azerbaijan Republic in the international transport network » are investigated questions of increase of integration of the Azerbaijan transport sector in a world transport network.

Application of substantive provisions and results of research, offers and recommendations will help to improve the transport infrastructure and transport policy carried out in the country, including integration of transport system into a world transport network.

**МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕФОРМ**

На правах рукописи

КАСЫМОВ ЭМИЛЬ ФИЛМАН ОГЛЫ

**ВОПРОСЫ ЭФФЕКТИВНОЙ ИНТЕГРАЦИИ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ
СЕТЬ ТРАНСПОРТНО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ**

Специальность: 08.00.05 - “Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление комплексами, отраслями и предприятиями)”

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

**диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических наук**

БАКУ - 2008