

Əlyazması hüququnda

BƏHRUZ QABİL oğlu XASİYEV

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT
İNFRASTRUKTURUNUN FORMALAŞMASI VƏ
QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN İNKİŞAFINDA ONUN
ROLU

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 – 2018

Dissertasiya işi Odlar Yurdu Universitetində yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər: iqtisad elmləri doktoru, professor
Amil Məmmədəli oğlu Məhərrəmov

Rəsmi opponetlər: iqtisad elmləri doktoru, dosent
Arzu Nəcəf oğlu Həsənov

iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Aqil Məhiyəddin oğlu Əsədov

Aparıcı təşkilat: **Azərbaycan Texniki Universitetinin**
“Sənaye iqtisadiyyatı və menecment”
kafedrası

Müdafiə “___” _____ 2018–ci il tarixdə saat ___da Bakı Dövlət Universitetinin nəzdində fəaliyyət göstərən iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiyaların müdafiəsini keçirən FD.02.018 Birləşdirilmiş dissertasiya şurasının iclasında aşağıdakı ünvanda olacaqdır.

Ünvan: AZ 1148, Bakı şəhəri, Akademik Zahid Xəlilov küçəsi, 23.

Dissertasiya işi ilə Bakı Dövlət Universitetinin kitabxanasında tanış olmaq olar.

Avtoreferat “___” _____ 2018-ci ildə göndərilmişdir.

FD.02.018 Birləşdirilmiş dissertasiya
şurasının elmi katibi, i.ü.f.d., dosent:

H.S.Şamilova

İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Mövzunun aktuallığı. Dünyada baş verən qloballaşma prosesinin daha geniş miqyas alması iqtisadiyyatın şaxələndirilməsini və bununla bağlı olan bir sıra problemlərin həll edilməsini şərtləndirir. Bu baxımdan nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və qeyri-neft sektorunun inkişafına təsirinin perspektiv imkanlarının müəyyən olunmasının elmi-nəzəri aspektlərinin geniş formada araşdırılmasını vacib edir. Qapalı milli iqtisadiyyatların açıq iqtisadiyyata keçid dövründə ölkələr arasında iqtisadi inteqrasiyanın daha da güclənməsi məqsədi ilə müasir nəqliyyat infrastrukturunu sisteminin formalaşmasına dair tədqiqatların aparılmasına böyük ehtiyac duyulur. Müasir iqtisadi inteqrasiya şəraitində dünyada və Azərbaycanda nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının araşdırılması, habelə onların inkişafının qeyri-neft sektorunun inkişafı ilə əlaqələndirilməsi mövcud problemlərin həllinə və gələcək dövrlə bağlı bir sıra elmi-praktiki təkliflərin verilməsinə təsir göstərir.

Qeyri-neft sektorunun müvafiq dövlət proqramları əsasında inkişaf etdirilməsi şəraitində Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturunu sisteminin formalaşması və təkmilləşdirilməsi mövcud dövrün tələbidir.

Respublikamızda iqtisadiyyatın qeyri-neft sektorunun inkişafı ilə bağlı olaraq bir sıra dövlət proqramları reallaşdırılmışdır. Müasir mərhələdə əsas məqsəd qeyri-neft sektorunun inkişafına nail olmaq və iqtisadiyyatın səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin artırılması, eləcə də innovasiya əsasında onun tərəqqisini təmin etməkdir. Həmin strateji siyasət ölkələr arasında iqtisadi inteqrasiyanın genişlənməsinə və xarici bazarlara çıxış imkanlarının formalaşmasına şərait yaratdı.

Vaxtilə Ümummilli lider Heydər Əliyevin xüsusi önəm verdiyi bir məsələ də ölkənin qeyri-neft sektoruna investisiyaların cəlb edilməsi idi. Ümummilli liderin qeyri-neft sektoruna investisiyaların cəlb edilməsinə yönəlmiş siyasəti 2003-cü ildən Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev cənabları tərəfindən uğurla davam etdirildi. Qarşıya qoyulan strategiyanın əsas məqsədini neft gəlirlərinin qeyri-neft sektoruna səmərəli və təhlükəsiz transformasiyası, əhalinin və regionların bank xidmətlərinə çıxış imkanlarının artırılması və bu əsasda yoxsulluğun azaldılması üçün tədbirlərin görülməsi təşkil edirdi.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 16 mart 2016-cı il tarixli 1897 nömrəli Sərəncamı ilə “Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektoru üzrə strateji yol xəritəsinin başlıca istiqamətləri” təsdiq edilmişdir.

Sərəncama əsasən Azərbaycanın logistika və ticarətlə bağlı gələcək baxışlarını həyata keçirmək üçün 7 əsas təşəbbüs müəyyən edilmişdir. Həmin təşəbbüslər əsasən gələcəyə baxışın komponentləri - Azərbaycanda ticarətin həcminin artırılması və tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə edilməsinə yönəldilmişdir.

Qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsində ən önəmli sahələrdən biri də beynəlxalq nəqliyyat infrastrukturunu sisteminin yaradılmasıdır. Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafının göstəriciləri sırasında 30 oktyabr 2017-ci il tarixində işə düşən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunu göstərmək olar. Bundan başqa ölkəmiz Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi ilə bağlı ciddi iş aparır. Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Hindistan və Cənubi-Şərqi Asiya ölkələrindən İranın Bəndər-Abbas limanına gələn yüklərin Azərbaycan üzərindən daşınmasını təmin edəcək. Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi həm də çox mühüm geosiyasi layihədir və Cənubi Qafqaz regionunda, Xəzər bölgəsində Azərbaycanın mövqelərinin möhkəmləndirilməsi üçün yeni imkanlar açır.

Nəqliyyat infrastrukturunu nə qədər keyfiyyətli olsa, rəqabət və iqtisadi fəaliyyət imkanları o qədər yüksək olar, ölkə əhalisinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılması üçün daha geniş imkanlar yaranar. Odur ki, iqtisadi inkişafın müasir şəraitində nəqliyyat tək insanlar və məhsulları daşıyan sahə deyil, insanların həyat keyfiyyətinə təsir edən bir sistem kimi çıxış edir.

Beləliklə, göstərilənlər onu deməyə əsas verir ki, Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və onun qeyri-neft sektorunun inkişafında rolunun araşdırılması elmi cəhətdən kifayət qədər aktualdır. Bu gün Azərbaycan dəmir yolu, dəniz, çay, avtomobil, hava və boru kəməri nəqliyyatını əhatə edən güclü nəqliyyat sisteminə malikdir. Azərbaycanın İpək Yolunun dirçəldilməsində iştirakı qloballaşma və modernləşmə proseslərini şərtləndirən maddi amillərdən biridir. Avrasiya materikinə iqtisadi ehtiyacları və yolların diversifikasiyasına olan tələb nəzərə alınarsa Böyük İpək Yolunun bərpası olduqca vacibdir. İpək yolunun dirçəldilməsi proqramının həyata keçirilməsi müstəqil Orta Asiya və Qafqaz dövlətlərini Avropa və Dünya iqtisadiyyatına, habelə müasir dünyanın elm və mədəniyyət potensialına inteqrasiya etməyə imkan verəcəkdir. Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafına yönəlmiş tədbirlərin kompleks şəkildə həyata keçirilməsi ixracçılıqlı məhsulların istehsalını sürətləndirən müvafiq iqtisadi mexanizmlərin tətbiqi əsasında mümkün ola bilər.

Problemin öyrənilmə vəziyyəti. Nəqliyyat infrastrukturunun formalaşdırılması, nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması, nəqliyyat infrastrukturunun iqtisadi

inkışafa təsiri və s. istiqamətlərə dair məsələlərə bir sıra yerli və xarici alimlərin əsərlərində v  t dqiqlatlarında rast g lm k mümkündür. Belə ki, Azərbaycan iqtisadçı-alimlərindən Z. .Səmədzadə, A.A.Nadirov,  .X.Nuriyev, Z.S.Məmmədov, E.M.Hacızadə, A.M.Məhərrəmov, E. . liyev, A.N.Həsənov, A.M. s dov,  . .Cavadov, S.Q.C m ş dov, V.Bayramov,  .H.Aliyev,  . .Axundov, K.N.Abdullayev, o cümlədən, xarici ölkə alimlərindən D.A.As auer, T.R.Lakşmanan, V.P.Anderson, A.H.Munnell, D.Holtz-Eakin, R.Barro, X. Sala-i-Martin, B.Verner, R.Sirohi, A.Y.Emirova, V.N.Buqromenko, B.A.Volkov, A.H.Mottayeva, A.E.Gorev, A.Timofeyev  z əsərlərində nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və inkışafı probleminin nəzəri aspektlərinə geniş yer vermişdir.

Eyni zamanda bu sahədə aparılmış t dqiqlatları nəzərdən kecidikd  görürük ki, qeyri-neft sektorunun inkışafında nəqliyyat infrastrukturunun rolu ilə baęlı məsələlər kifayət qədər araşdırılmamışdır. Bu isə, aparılan t dqiqlat mövzusunun aktuallığını bir daha şərtləndirir.

T dqiqlatın məqsəd və vəzifələri. T dqiqlatın əsas məqsədi müasir Azərbaycan iqtisadiyyatında qeyri-neft sektorunun inkışafında nəqliyyat infrastrukturunun rolunun araşdırılmasıdır. Bunun həyata keçirilməsi u c n dis-sertasiya işinin yazılması zamanı qarşıya aşaqıdakı vəzifələr qoyulmuşdur:

- Nəqliyyatın tarixi genetik inkışafına və qeyri-neft sektoruna dair m dd alari araşdırmaq və ona münasibət bildirmək;

- Nəqliyyat sektorunun innovativ x susiy tl rini v  perspektiv imkanlarını aşkar etmək;

- Nəqliyyat sektorunun inkışafı u c n təqdim edilən dövlət və digər subyektlərin təşəbbüslərinin səmərəliliyini təhlil etmək;

- Azərbaycanın qeyri-neft sektorunda nəqliyyatın rolunun artırılmasının stimullaşdırılması formalarını müəyyən etmək;

- İqtisadiyyatın təhlükəsizliyinin təmin olunmasında nəqliyyat bölməsinin rolunu müəyyən etmək;

- Milli iqtisadi maraqlara uyęun olaraq nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması və keyfiyyətinin artırılması yollarını v  maliyyələşmə mənbələrini araşdırmaq;

- Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun v  nəqliyyat sektorunun inkışaf etdirilməsi u c n xarici ölkələrin təcrübəsindən istifadə etməyin optimal yollarını göstərmək;

- Nəqliyyat resurslarından səmərəli istifadə yollarını göstərmək;

- Azərbaycan iqtisadiyyatında qeyri-neft sektorunda nəqliyyat infrastrukturunun rolunun artırılması perspektivlərinə dair təkliflər vermək.

Tədqiqatın obyektini Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat infrastrukturunu sistemi təşkil edir.

Tədqiqatın predmeti Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturunu sistemi və onun qeyri-neft sektorunun inkişafı ilə əlaqələndirilməsi prosesində yaranan sosial-iqtisadi münasibətlərdir.

Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsasları. Tədqiqat işinin nəzəri əsasını yerli və xarici ölkələrin iqtisadçı alimlərinin əsərləri, Azərbaycan Respublikasının bu sahədə qüvvədə olan qanunları, Dövlət Proqramları, Əsasnamələr və digər normativ-hüquqi aktlar təşkil edir. Tədqiqat prosesində iqtisadi-statistik, proqram-məqsədli sistemli yanaşma, təhlil və sintez, ümumiləşdirmə, induksiya, deduksiya və s. metodlardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası. Tədqiqatın informasiya bazasını Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanları, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Sərəncamları, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyaları Nazirliyinin, İqtisadiyyat Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi məlumatları, İnternet materialları, həmçinin baxılan məsələlər üzrə elmi-praktiki konfransların materialları, iqtisadçı alimlərin təklif və tövsiyələri təşkil edir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi aşağıdakılardan ibarətdir:

- Qeyri-neft sektorunun inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat infrastrukturunun rolu və onun keyfiyyətinin artırılması yolları müəyyən edilmişdir;

- Nəqliyyat sektorunun müasir infrastruktur sisteminin formalaşması və inkişafının perspektiv imkanları müəyyən edilmişdir;

- Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun inkişafında nəqliyyat sektorunun mövcud vəziyyəti təhlil olunmuş və onun prioritet istiqamətləri göstərilmişdir;

- Milli nəqliyyat sisteminin özünəməxsus modelində əsas meyarlar müəyyən edilmişdir;

- Azərbaycanın geosiyasi mövqeyinə uyğun olaraq su, hava, avtomobil və dəmir yolu nəqliyyat infrastrukturunu sistemi vasitəsi ilə yaxın və uzaq ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinə dair **bir sıra səmərəli** təkliflər irəli sürülmüşdür;

- Nəqliyyatın inkişafı üçün idxal iqtisadiyyatından ixrac iqtisadiyyatına keçilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmışdır;

- Makroiqtisadi artımın təmin olunmasında nəqliyyat infrastruktur layihələrinin reallaşma istiqamətləri müəyyən edilmişdir.

Tədqiqat işinin nəzəri və təcrübi əhəmiyyəti. Azərbaycanın qeyri-neft sektorunda nəqliyyat infrastrukturunun rolunun problem və perspektiv-

lərinin öyrənilməsinin praktiki əhəmiyyəti vardır. Praktiki tərəfi ondan ibarətdir ki, nəqliyyat infrastrukturunu ilə qeyri-neft sektoru arasında qarşılıqlı münasibətlərin öyrənilməsi zamanı innovasiya xarakterli təkliflərin verilməsi üçün imkanlar yaranır. Problemin araşdırılması zamanı aşkar olunan bir sıra çatışmazlıqların vaxtında aradan qaldırılması dövlətin iqtisadi siyasətinin reallaşmasında öz təsirini göstərə bilər. Dissertasiya işində irəli sürülən nəzəri-metodik müddəalar və təcrübi tövsiyələr tədrisdə, Azərbaycan Respublikası iqtisadiyyatında aparılan islahatlarda istifadə oluna bilər.

Tədqiqatın nəticələrinin sınaqdan keçirilməsi və istifadə olunması. Dissertasiya işinin əsas müddəaları Odlar Yurdu Universitetində keçirilmiş beynəlxalq elmi-praktiki konfransın materiallarında (Bakı, 2017), Rusiya Federasiyasında keçirilən Beynəlxalq forumda (Pyatıqorsk, 2016) və digər nüfuzlu elmi-praktiki jurnallarda dərc olunmuşdur. Tədqiqatın əsas nəticələri və təklifləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Avtomobil Nəqliyyat Xidməti tərəfindən istifadə üçün qəbul edilmişdir (03 oktyabr 2018-ci il tarixli Arayış №104-02/5588).

Dissertasiya işinin mövzusu üzrə 7 elmi məqalə və tezis dərc olunmuşdur.

Dissertasiyanın quruluşu. Dissertasiyanın strukturu giriş, 3 fəsil, nəticə və istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarət olmaqla, 142 səhifədən ibarətdir. Dissertasiya işində 4 şəkil və 10 cədvəl mövcuddur.

TƏDQIQATIN ƏSAS MƏZMUNU

Girişdə dissertasiya işinin aktuallığı əsaslandırılır, problemin öyrənilmə vəziyyəti, tədqiqatın məqsədi və vəzifələri, obyekt və predmeti göstərilir, həmçinin işin elmi yeniliyi, nəzəri və təcrübi əhəmiyyəti şərh edilir.

Dissertasiyanın **birinci fəslini** “Nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasına və inkişafına dair elmi-nəzəri baxışlar” adlanır. Nəqliyyatın iqtisadi münasibətlər sistemindəki yeri xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Təbiidir ki, nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə onun iqtisadi, sosial, siyasi, hərbi və humanitar münasibətlərdəki rolu daha da artmışdır. Nəqliyyatın funksiyası xammal, yanacaq və məhsulların müəyyən hərəkətinin təmin edilməsi, ölkənin hərbi gücünün artırılması, rabitə imkanlarının qurulması, regionlararası əlaqələrin və turizmin təşviqidir. İstehsal prosesinin inkişafı və mürəkkəbləşməsi, məhsulların çeşidlərinin və xidmətlərin növlərinin artması nəqliyyatın inkişafına birbaşa təsir

etmişdir. Bu o deməkdir ki, istehsal prosesinin inkişafı müxtəlif bölgələr arasında məhsul və malların mübadiləsinə olan ehtiyacı artırır. Belə ki, iqtisadiyyatın inkişafının müəyyən mərhələlərində bölgələr arasında ciddi mübadilə olmamış, daxili nəqliyyat sistemi iqtisadiyyatın tələblərini təmin edə bilməmişdir. Lakin getdikcə istehsal prosesin şaxələndirilməsi nəqliyyat şəbəkələrinin inkişafına gətirib çıxardı. Eyni zamanda məhsulların çeşidlərinin artması onların xarici bazarlara çıxmasını zəruri etdi. Xidmət sektorunun sərhədlərinin coğrafiyasının genişlənməsi də müasir nəqliyyat sisteminin formalaşmasını zəruri etdi. Beləliklə, nəqliyyat sisteminin meydana gəlməsinin genetik əsaslarının tədqiqi aşağıdakı nəticələrin əldə edilməsinə gətirib çıxarmışdır:

- Nəqliyyat sisteminin yaranmasının ilkin səbəbi insanın özünün və eləcə də onu əhatə edən maddi resursların yerdəyişmə ehtiyacıdır;
- Nəqliyyat sisteminin inkişafını şərtləndirən başlıca amil insanın elmi və texniki biliklərinin artması ilə bağlı olmuşdur;
- Müasir nəqliyyat vasitələrinin bir çoxunun ilkin formalarına hələ qədim dövrlərdə rast gəlinmişdir.

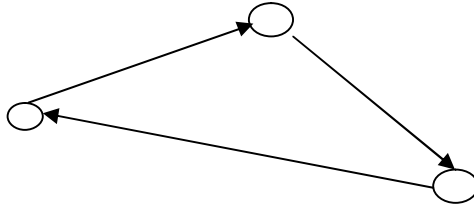
Eyni zamanda bir sıra hallarda onların bəziləri indi də öz aktuallığını qoruyub saxlaya bilməmişdir. Belə ki, nəqliyyat sisteminin yaranması və inkişafı özlüyündə iqtisadiyyatın inkişafı ilə bağlıdır. Onun üçün istənilən dövrdə nəqliyyat sistemi ölkə iqtisadiyyatının tərkib hissəsi olmaqla, ona birbaşa təsir etmiş və iqtisadi münasibətlərin inkişafı nəticəsində nəqliyyat sisteminin yeni tərkiblərinin yaranmasına gətirib çıxarmışdır.

Nəqliyyat metodunu və nəqliyyat sisteminin elementlərini seçərkən malların və nəqliyyat sistemlərinin inkişaf etmiş təsnifatına fikir verilməlidir. Nəqliyyat şəbəkələrinin təsnifatı müxtəlif əsaslarla ifadə oluna bilər. İqtisadi fəaliyyət növü kimi nəqliyyat ümumi və qeyri-ictimai nəqliyyata bölünür. İctimai nəqliyyat - mövcud nəqliyyat qanunvericiliyi ilə məhsul və sərnişin daşımaqla yük daşımaqdır ki, həmin daşımaların hər hansı birinin dövlət müəssisəsi və ya təşkilatı, ictimai bir təşkilat, bir şirkət və ya özəl şəxs tərəfindən daşınması zəruridir. İctimai nəqliyyat müstəqil maddi istehsal sahəsidir. Universal nəqliyyat - yüklərin və sərnişinlərin bütün növ daşınmasını həyata keçirə bilər. Xüsusi nəqliyyat yalnız bir növ yük daşımaq üçün uyğunlaşdırılır və hazırlanır. Biz burada nəqliyyatı mülkiyyət növlərinə görə dövlət nəqliyyatı, ictimai mülkiyyətdə olan nəqliyyat və xüsusi mülkiyyətdə olan nəqliyyat kimi təsnif edə bilərik. Bu adlar öncə qeyd edilənlərə bənzəsə də mahiyyət etibarilə fərqlənirlər. Belə ki, burada söhbət daşınma xüsusiyyətlərindən deyil mülkiyyətdən gedir. Xüsusi mülkiyyətə məxsus nəqliyyat vasitələrinin sayının və keyfiyyətinin

artırılması dövlət mülkiyyətində olan nəqliyyatın yükünü azalda bilər. Burada xüsusi ilə onu vurğulamaq lazımdır ki, qeyd edilən addımların atılması zamanı qeyri-sağlam rəqabət və inhisarlaşmanın qarşısı alınmalıdır. Əks halda nəqliyyat tariflərində baş verən dəyişikliklər iqtisadiyyatın ümumi inkişafına maneə törədə bilər. Yəni, hüquqi tənzimlənmənin və mexanizm təminatının olmaması və ya zəifliyi nəqliyyatın bahalaşmasına, bu işə əhalinin sosial rifah halının pisləşməsinə gətirib çıxara bilər. Ona görə də hüquqi olaraq bu nəqliyyat növlərinin tənzimlənməsində dövlətin tənzimləyici rolu hər zaman saxlanılmalıdır. Qarışıq mülkiyyətli nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi də mümkündür. Bu zaman ilkin mərhələdə səhmdar cəmiyyətlər formasında dövlət nəqliyyat şirkətlərinin inkişafına maliyyə iştirakı ilə dəstək verə bilər. Növbəti mərhələdə nəqliyyat şirkətinin və ya bu sahədə fəaliyyət göstərən müəssisənin özəlləşdirilməsi həyata keçirilə bilər. Təbii ki, bunların hər biri iqtisadi mahiyyətli təsnifatlaşdırmanı əhatə edir. Onların tətbiqi isə məsələlərə kompleks şəkildə yanaşmanı tələb edir. Daxili nəqliyyat məhsul və ya sərnişin daşınmasını yalnız ölkə daxilində, xarici nəqliyyat isə ölkələr arasında daşınmalar həyata keçirir. İllik nəqliyyat ilin dövründən asılı olmayaraq daşınma həyata keçirə bilər. Mövsümi nəqliyyat (daxili su yolu) nəqliyyatı müəyyən dövrlə məhdudlaşır.

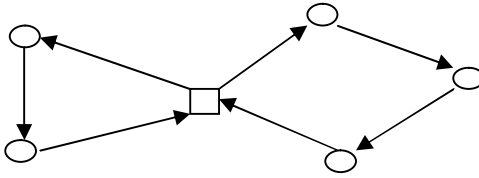
İqtisadiyyatda nəqliyyat sektoru iqtisadi infraqururə istinadən xüsusi bir mövqə tutur. Nəqliyyat, cəmiyyətin məhsuldar qüvvələrinin bir hissəsidir və bütövlükdə iqtisadi sistemin normal fəaliyyətini təmin edən müstəqil maddi istehsal sahəsinə təmsil edir. Bunun nəticəsi olaraq nəqliyyatın istehsalı maddi xarakter daşıyır və digər sahələrin maddi məhsulunun hərəkətində ifadə edilir. Bir infraqururə bölməsi kimi nəqliyyat dövlət və cəmiyyətin həyat və inkişafı üçün əsas şərtləri təmin edir. Son illərdə nəqliyyat sisteminin rolu əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır və onun sosial-iqtisadi prioritetlər ilə qarşılıqlı əlaqəsi genişlənmişdir. Bunun iqtisadi baxımdan açıqlanmasına elmi cəhətdən ehtiyac vardır. Məlumdur ki, müasir iqtisadi inkişafın prioritetləri arasında dünya bazarlarına çıxışın təmin edilməsi, milli istehsalçıların, eləcə də xidmət sektorunun ölkə xaricində təmsil edilməsi mövcuddur. Müasir iqtisadiyyatda önəmli olan keyfiyyətli məhsulun tələbat yerinə sürətli çatdırıla bilməsidir. Həmçinin bu gün dövlətlər öz ölkələrində iqtisadi inkişafın proporsionallığının təmin edilməsinə ciddi önəm verirlər. Belə olan təqdirdə nəqliyyata olan ehtiyac artır. Nəqliyyat vasitələrinin isə öz növbəsində, nəqliyyat infraqururəna ehtiyacı artırır. Nəqliyyat vasitələrinin özlüyündə keyfiyyət heç də bütün problemləri həll etmir.

Misal üçün, keyfiyyətli avtomobillərin öz funksiyasını düzgün şəkildə yerinə yetirməsi üçün keyfiyyətli yollara ehtiyacı vardır, yeni alınmış qatarların tələb edilən keyfiyyəti təmin etməsi üçün dəmir yol şəbəkəsinin modernləşməsinə ehtiyac vardır, uzaq məsafələrə uça bilən təyyarələrin dünya standartlarına cavab verən hava limanlarına ehtiyacı vardır. Nəqliyyat şəbəkəsi boyunca nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti nəqliyyat axınıni təşkil edir. Nəqliyyat sisteminin təsnifatını sahələr üzrə dəyərləndirmək lazımdır. Avtomobil nəqliyyatı sistemlərinin təsnifatı müxtəlif əsaslarla həyata keçirilə bilər. Bir müştəriyə bir yükün avtomobil vasitəsi ilə bir və ya bir neçə dəfə daşınması mikrosistem əmələ gətirir. Bu nəqliyyat prosesinin təşkilinin ən sadə formasıdır. Mirkosistemdə eyni çıxış nöqtəsindən eyni çatma nöqtəsinə mal daşınarkən avtomobillər geriye yüksüz dönürlər. Bundan başqa həm də avtomobil daşımalarında xüsusi kiçik sistem vardır. Belə olduqda avtomobillər geriye də yüklə dönürlər. Daha sonra avtomobillər vasitəsi ilə bir neçə müştəridən bir neçə müştəriyə dövr edən daşınmalar həyata keçirilir ki, bu da dairəvi hərəkətli kiçik sistemdir. Növbəti təsnifat növü bir və ya bir neçə maşının birbaşa yüklənmə nöqtəsinə dönmə bir neçə müştəriyə birbaşa və ya birdən çox yük göndərmədir (yuvarlanan stok ilə kiçik sistem). Bu variantla, bir növbəyə görə avtomobil göndəricilər və yük istehlakçıları arasında bir neçə dayanacaq təşkil edir (Şəkil 1). Daşıma prosesinin təşkili üçün dövr edən hissənin planlaşdırılmasına ehtiyac vardır.



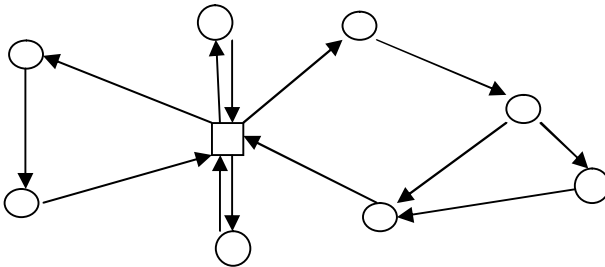
Şəkil 1. Dairəvi hərəkətli kiçik sistem

Bir göndərəndən və ya bir istehlakçıdan yüklərin çatdırılması və ya toplanması ilə bağlı kiçik sistemdir. Burada daşıma üçün yükün çatdırılması zamanı avtomobilin yalnız bir yüklənməsi və bir neçə nöqtədə tədricən boşaltma var (Şəkil 2).



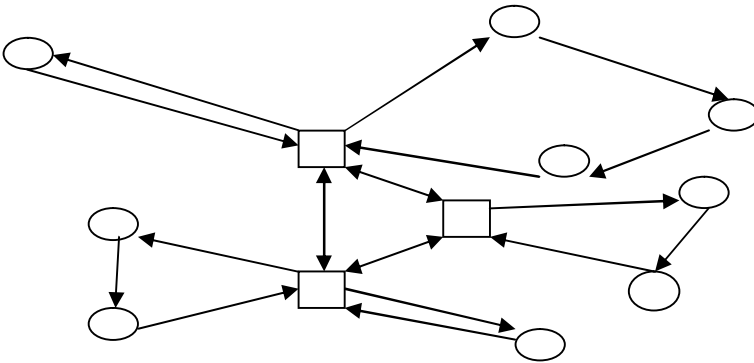
Şəkil 2. Yüklərin çatdırılması və ya toplanması ilə bağlı kiçik sistem

Bir istehlakçıya xidmət etmək məqsədi ilə bir neçə kiçik sistemdən istifadə etməyi tələb edən müəyyən bir istehsal strukturunun (müəssisə, anbar, terminal, və s.) saxlanması ilə orta sistem də təsnifat kateqoriyasına daxildir (Şəkil 3).



Şəkil 3. Orta sistem

İntegrasiya olunmuş nəqliyyat sistemi bir neçə istehsal strukturuna və ya müəyyən bir coğrafi bölgəyə (böyük sistem) xidmət edə bilər (Şəkil 4).



Şəkil 4. İntegrasiya olunmuş böyük sistem

Xüsusilə böyük sistemdə nəqliyyat xidməti üçün bir neçə daşıyıcı və ya operator iştirak edir və bir neçə nəqliyyat vasitəsi istifadə edilə bilər. Bu halda, müəyyən bir müştəriyə müxtəlif sahibkarlar vasitəsi ilə xidmət göstərilə bilər.

Nəqliyyat sisteminin səmərəliliyi yalnız sistem çərçivəsində müvafiq proseslərin optimal şəkildə həyata keçirilməsini ifadə etmir. Nəqliyyat sisteminin əsas vəzifələri malların nəqlində iqtisadiyyatın ehtiyaclarını ödəmək və əhalinin hərəkətliliyini təmin etməkdir. Bu baxımdan, nəqliyyat sisteminin səmərəliliyi həmişə iqtisadiyyatın və cəmiyyətin ziddiyyətli tələbləri arasında müəyyən bir balans ilə təyin olunacaq. Beləliklə, səmərəli nəqliyyat sisteminin qurulması üçün nəqliyyat məlumatlarını iqtisadiyyat, şəhərsalma, coğrafiya, ekologiya, sosiologiya və psixologiya ilə birləşdirmək lazımdır.

Dissertasiyanın **ikinci fəsl** “Azərbaycanda nəqliyyat **infrastrukturunu sisteminin müasir vəziyyəti və onun qiymətləndirilməsi**” adlanır. Dövlətlər arasındakı iqtisadi əlaqələrin inkişafı iqtisadi inteqrasiyaya, müxtəlif sahələrdə dövlətlər arasında əməkdaşlığın güclənməsinə kömək edən obyektiv, mütərəqqi bir meyildir. Bunu həmçinin nəqliyyat sahəsində də müşahidə etmək mümkündür. Nəqliyyatın inkişafı problemi, xüsusilə də yeni suveren dövlətlər üçün, Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla, həll olunmalı olan qlobal problemlərdən biri kimi xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Beynəlxalq hüquqi sənədlərin müddələrinin, BMT-nin Nizamnaməsinin, Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Konfransının yekun aktının yerinə yetirilməsi ilə nəqliyyatın vəziyyətinin yaxşılaşdırılması dövlətlər arasında əməkdaşlığın inkişafında mühüm amillərdən biridir. Azərbaycanın nəqliyyat sektoru ölkənin Ümumi Daxili Məhsulunun (ÜDM) 8%-ni təşkil edir və regional əməkdaşlığın artırılması, eləcə də ölkə iqtisadiyyatının dəstəklənməsində mühüm rol oynayır. Nəqliyyat sektoru əsasən şəhərlərarası yollar/magistrallar və dəmiryolu şəbəkəsindən ibarətdir. Avtomobil yolları sərnişin-kilometr (km) ölçü ilə ümumi sərnişinlərin 79%-nə və ümumi həcmi ton-km ölçüsü ilə təxminən 28%-nə xidmət göstərir. Yük daşımaları əsasən dəmiryolları ilə daşınır, bu yolla daşınan yüklərin həcmi 2006-2010-cu illərdə 20 dəfə artmışdır. Ölkəmizdə nəqliyyatın fəaliyyəti nəqliyyat haqqında qanun ilə tənzimlənir. Qanunvericiliyə əsasən yüklərin boşaldılması, nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi qaydaları, nəqliyyatın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, əməyin mühafizəsi, yanğın təhlükəsizliyi, texniki, texnoloji, ekoloji və sanitariya standartlarının tələblərinə riayət edilməsi şərtləri nəqliyyat əlaqələrinin bütün iştirakçıları üçün məcburi qaydada müəyyən

edilir. Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdə müəyyən edilmiş qaydalar bu Qanunun tələblərindən fərqlənsə, bu müqavilələrin qaydaları tətbiq edilir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dövlət, özəl və bələdiyyə mülkiyyətinə əsaslanır. Bütün nəqliyyat sahibləri bərabər hüquqlara malikdir və hüquqları qanunla bərabər qorunur. Dəmiryolları və onların mühəndis strukturları, magistral boru kəmərləri, gəmilərin, təhlükəsiz hərəkətini tənzimləyən və təmin edən naviqasiya qurğuları, hava limanlarının və hava yollarının idarə edilməsi sisteminin avadanlıqları, uçuşun təhlükəsizliyini təmin edən obyektlər, təyyarə, mühəndislik şəbəkələri və hava nəqliyyatı ilə əlaqəli obyektlər, eləcə də metro dövlət mülkiyyətindədir. Qeyd edək ki, “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 26-cı maddəsinə əsasən, nəqliyyat sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq dövlətlərarası, hökumətlərarası, idarələrarası müqavilələr əsasında, həmçinin birbaşa bağlanmış müqavilələr əsasında həyata keçirilir. Yuxarıda göstərilənləri nəzərə alaraq, 1999-cu il iyunun 11-də qəbul edilmiş “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanunu ilə yanaşı, 2001-ci il iyunun 11-də qəbul edilmiş Azərbaycan Respublikası su nəqliyyatı kodeksi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu qanunların əsas məqsədi dövlət tənzimlənməsi və idarəetmənin optimal səviyyəsinə nail olmaq üçün nəqliyyat sahəsinin səmərəli fəaliyyətini artırmaqdır. Yuxarıda göstərilən qanunlar, eləcə də digər normativ sənədlər, dövlətin qlobal nəqliyyat və ticarət layihələrinin qurulmasında strateji fəaliyyətini müəyyən edir. “2009-2013-cü illərdə Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı” Dövlət Proqramı, “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi haqqında” və nəqliyyat məsələlərini əhatə edən proqramlar hazırlanmışdır. 2008-2013 illəri üçün bütün növ nəqliyyat vasitələri ilə 688 milyon ton yük, 7,1 milyard sərnişin daşınmışdır. Bu gün Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu TRACECA dəhlizi boyunca Avropa və Asiya arasında malların nəqlində mühüm rol oynayır. TRACECA nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycandan keçən infrastrukturunu tədricən inkişaf edir. Son on il ərzində kəskin artan ticarət nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün yeni imkanlar açır və nəticədə intensiv iqtisadi artımı müəyyənləşdirir. Bu baxımdan, Azərbaycan Respublikasında son dövrdə ölkə ərazisində malların axınının artırılmasına şərait yaradılması məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün çox faydalı işlər görülmüşdür. TRACECA dəhlizi, nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması, dəmir yolları və magistral yollarının yenidən qurulması və tikintisi, körpülər, dəmir yolu nəqliyyatının, gəmilərin, feribotlar, liman obyektlərinin təmiri və alınması

həyata keçirilmişdir.

Bunlarla yanaşı, nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətində görüləcək işlərin davam etdirilməsi zəruridir. Bunun üçün müvafiq hüquqi tənzimləmə sisteminin dövrü olaraq təkmilləşdirilməsinə ciddi ehtiyac vardır. Eyni zamanda yeni mexanizmlərin qurulması, eləcə də daxili nəqliyyat şəbəkəsinin dünya standartlarına çatdırılması lazımdır. Doğrudur, bu sahədə Azərbaycan MDB məkanında liderdir, ancaq bununla kifayətlənmək olmaz və bu liderliyi daha geniş məkanlara çıxarmaq lazımdır.

Cədvəl 1

Nəqliyyat üzrə makroiqtisadi göstəricilər

	2013	2014	2015	2016	2017
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	2 569	2 656	3 242	4 102	4737
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	1 903	1 963	2 523	3 031	3849
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	1 466	1 386	1 860	2 140	2984
Müddətli işçilərin orta illik sayı, min nəfər	122,3	120,2	127,3	123,8	126,1
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	536	530	576	649	734
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	8 958	9 124	10 301	10 597	12170
Əsas kapitala investisiyalar, milyon manat	3 560	2 432	2 195	1 391	1774

Yuxarıdakı cədvəldən görünür ki, nəqliyyat sektorunun makroiqtisadi göstəricilərində artım müşahidə edilmişdir. Azərbaycanda yolların tikintisi üçün çox işlər görülmüş, əsas yolların əksəriyyəti tikilib başa çatmışdır. Eyni zamanda, araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat üzrə quruculuq işləri davam edir və Azərbaycan Respublikasının həm respublikadaxili, həm də tranzit daşımalardan maksimum səmərəli istifadəsini təmin etmək məqsədi ilə ölkəmizin yol-nəqliyyat infrastrukturalarının təkmilləşdirilməsi, onların müasir standartlara və yerli tələblərə uyğun yenidən qurulması istiqamətində məqsədyönlü tədbirlər həyata keçirilir. Burada ilk növbədə aparıcı dünya ölkələrinin nəqliyyat sistemlərinin formalaşması nümunələrinə müraciət etmək lazımdır.

Təbii ki, ilk öncə yada düşən nəqliyyat sistemi dünya iqtisadiyyatının

dördü birini təşkil edən ABŞ nəqliyyat sistemidir. ABŞ nəqliyyat sistemi (Kanada nəqliyyat sistemi ilə birlikdə) xüsusi Şimali Amerika tipini təşkil edir. Onun formalaşması ərazinin genişliyi və ölkənin xüsusiyyətlərindən təsirləndi. Məhsulların böyük həcmi, iqtisadiyyatın yüksək səviyyəli olması; İstehsal və əhalinin qeyri-bərabər paylanması; Əhalinin yüksək nəqliyyat hərəkətliliyi; Regionlararası və beynəlxalq əmək bölgüsü proseslərinin fəaliyyəti kimi amillər ABŞ nəqliyyat sisteminin formalaşmasında bazis rolunu oynamışdır. Nəqliyyat sisteminin ölçüsünü xarakterizə edən bütün əsas kəmiyyət göstəricilərinə görə, Amerika Birləşmiş Ştatlarının dünyada heç bir alternativi yoxdur. Əslində, bu ölkə dəmir yollarının, avtomobil yollarının və boru kəmərlərinin uzunluğu, dəmiryolu yük dövriyyəsi, nəqliyyatın sərnişin dövriyyəsi, avtoparkın həcmi, hava limanlarının sayı və tutumu ilə bağlı dünyada birinci yeri tutur. Əlavə edək ki, ABŞ-ın rabitə marşrutları şəbəkəsi dünya üzrə mövcud sistemin 1/3 hissəsini təşkil edir.

Rusiya Federasiyasında, digər inkişaf etmiş ölkələrdə olduğu kimi, nəqliyyat, sənaye və sosial infrastrukturun ən vacib hissəsi olmaqla yanaşı, iqtisadiyyatın ən böyük, əsas sahələrindən biridir. Nəqliyyat kommunikasiyası ölkənin bütün bölgələrini birləşdirir, bu da ərazi bütövlüyü, iqtisadi məkanın birliyi üçün zəruri şərtidir. Nəqliyyat sistemi ölkənin dünya ictimaiyyəti ilə əlaqələndirilməsi, Rusiyanın xarici iqtisadi əlaqələrinin təmin edilməsi və qlobal iqtisadi sistemlə inteqrasiyası üçün maddi əsasdır. Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi Rusiya nəqliyyat xidmətlərinin ixracından əhəmiyyətli gəlir əldə etməyə imkan verir.

Nəqliyyat sistemi və infrastrukturunu maraqlandıran ölkələrdən biri də Fransadır. Fransa, yolların ən yüksək sıxlığı olan Aİ ölkəsidir. Yol şəbəkəsinin uzunluğu 950 min kilometrə qədərdir. avtomobil yollarının sayına görə Avropada ikinci yeri tutur. Fransa dəmir yolları əsas xətlərdə 305 milyondan çox sərnişin, yüksək sürətli xətt “TGV” (TGV) 80 milyon sərnişin və Ile-de-France bölgəsinin nəqliyyat şəbəkəsində 520 milyon sərnişin üzərində xidmət göstərir. Şəbəkənin ümumi uzunluğu 29,370 kilometrdir. Burada 2015-ci ildə dəmir yolu vaqon vahidlərinin sayı 8,310 idi (Elektrik lokomotivləri, “TGV” lokomotivləri daxil olmaqla). Müqayisə üçün 2008-ci ildə bu göstərici 5 min 600 ədəd təşkil etmişdir. Hal-hazırda, Fransanın Dəmir Yolları Milli Cəmiyyəti və yanacaq anbarının əsas tədarükçüsü olan Alstom, yüksək sürətli yerüstü nəqliyyat üçün yeni texnologiyaların araşdırılmasını həyata keçirir. Fransanın ən böyük aviasiya şirkəti olan Aeroport de Paris 215 təyyarəyə və təxminən 340 milyon ton yük daşımına malikdir. Çay nəqliyyatına gəldikdə hal-

hazırda Sena-Şimal Avropa kanalının tikintisi məsələsi nəzərdədir. Bunun həyata keçirilməsi yalnız Fransanın nəqliyyat infrastrukturunu üçün deyil, eyni zamanda Avropa İttifaqı üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. 2015-ci ilin yanvar ayında Milli Məclis kanalın qurulması layihəsinin həyata keçirilməsi üçün Fransa hökumətinə “yaşıl işıq” yandırdı.

Beləliklə, görürük ki, beynəlxalq təcrübəyə müraciət edərkən xarici ölkələrin uğurları və problemləri aşkarlanır. Qeyd edilən istiqamətdə uğurlardan yararlanmaq Azərbaycan Respublikasının iqtisadi maraqları daxilindədir. Eyni zamanda, beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi Azərbaycanı beynəlxalq nəqliyyat sistemində bağlayacaq mühüm amillərdən hesab edilə bilər. Belə ki, hər bir dövlət kimi bizim milli nəqliyyat sistemimiz dünya nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsidir. Ona inteqrasiyanı gücləndirmək üçün, habelə nəqliyyat infrastrukturunda beynəlxalq unifikasiya proseslərinə qoşulmaq üçün deyilənlərin nəzərə alınması olduqca mühümdür.

Dissertasiyanın **üçüncü fəsl** “**Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafında innovasiya yönümlü nəqliyyat infrastrukturundan istifadə imkanları və onun təkmilləşdirilməsi**” adlanır. Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi üçün qeyri-dövlət vəsaitlərinin cəlb edilməsinin perspektiv istiqaməti özəl sahə ilə dövlətin əməkdaşlığıdır. Konsesiyalar (hüquq, imtiyaz) üçün dövlət və investor arasında risk, məsuliyyət və hüquqların qanunvericiliklə bölünməsinin təmin edən özəl sektor – dövlət əməkdaşlığının digər formaları üçün normativ-hüquqi bazanın işlənilib hazırlanması, habelə nəqliyyatda özəl sektor-dövlət əməkdaşlığının tətbiqinin əsas sahələrinin müəyyənləşdirilməsi dövlətin prioritet vəzifəsidir.

Nəqliyyat-yol infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır:

- Nəqliyyat sisteminin təhlükəsiz və ekologiya cəhətdən davamlı fəaliyyətini təmin edən dövlət mülkiyyətində olan obyektlərin istismarının və saxlanılmasının dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilməsi;

- Nəqliyyatın dayaq şəbəkəsinin əsasən müvafiq büdcə maliyyəsi hesabına onun zəmanətli qorunmasının təmin edilməsi;

- Banklarla əməkdaşlıq edərək alınan kreditlər vasitəsi ilə və özəl sektorun iştirakını həvəsləndirmək yolu ilə yeni infrastruktur obyektlərinin yaradılması və müasirləşdirilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturuna özəl sektorun investisiyasını cəlb etmək üçün lazımi tədbirlərin görülməsi vacibdir. Bu tədbirlərə: nəqliyyat infrastrukturuna obyektlərinə və sistemlərinə vergiqoymalar zamanı vergi (xüsusilə də ƏDV) imtiyazlarının tətbiq edilməsi; bank faizi dərəcələrinin bir hissəsinin dövlət büdcəsi hesabına subsidiyalaşdırılmasının, həmçinin

borclar üzrə dövlət zəmanəti hesabına infrastruktur investisiya layihələrinin həyata keçirilməsi üçün kredit vəsaitlərindən istifadənin mümkünliyünün artırılması; yerli və xarici investorların kapitallarının daha əhəmiyyətli investisiya layihələrinin maliyyələşdirilməsinə cəlb edilməsi üçün dövlət zəmanətinin verilməsi; xarici investorların iştirakı ilə böyük kapital qoyuluşu layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün konsorsium və digər investor birliklərinin təşkilinə köməklik göstərilməsi; müvafiq istismar xərclərinin ödənilməsi üçün infrastrukturlardan pullu istifadə hallarının genişləndirilməsi.

Azərbaycanda ümumiyyətlə, nəqliyyat sisteminə yönəldilmiş investisiya mənzərəsi Cədvəl 2-dəki kimidir.

Cədvəl 2

Nəqliyyata yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat

	2013	2014	2015	2016	2017
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	677,3	416,2	553,1	345,8	127,1
Dəmir yolu nəqliyyatı	5,9	4,3	1,6	1,9	2,1
Digər quruyol nəqliyyatı	453,1	358,2	237,6	194,1	38,5
Boru kəməri	218,3	53,7	313,9	149,8	86,5
Su nəqliyyatı	97	142,6	112,7	53,1	112,2
Hava nəqliyyatı	281,9	82,2	397,2	10,2	402,2
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	2590,8	1791,4	1132,3	981,9	1132,8
Cəmi	3559,7	2432,4	2195,3	1391,0	1774,3

“Azərbaycan - 2020: gələcək inkişaf strategiyası”nda da nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi məsələləri ciddi şəkildə əksini tapmışdır. Burada göstərilir ki, qarşıda duran məqsədlərə çatmaq üçün ölkənin bütün imkanlarından dolğun istifadə etmək, mövcud iqtisadi, sosial, siyasi resurslardan tam səmərə ilə yararlanmaq və ölkənin potensialının gücləndirilməsinə şərait yaratmaq vacib şərtidir. Bu baxımdan enerji, nəqliyyat, tranzit və logistika infrastrukturunun genişləndirilməsi, bölgələrə xüsusi diqqət yetirilməsi və hər bir bölgənin rəqabət üstünlükləri nəzərə alınmaqla, regional inkişaf mərkəzlərinin yaradılması, şəhər və kənd yerlərində infrastrukturun və sosial xidmətlərin inkişaf etdirilməsi, nəticədə bölgələr üzrə əhalinin yaşayış səviyyəsinin tarazlaşdırılmasına nail olunması nəzərdə tutulur. Azərbaycanı regionun ticarət mərkəzinə

çevirmək məqsədi ilə ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etməklə tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, ölkənin bölgələrində logistika mərkəzlərinin yaradılması nəzərdə tutulur. Bütün bunlar eyni zamanda istehsal və investisiya mərkəzi kimi də ölkənin cəlbediciliyinin artmasına, yeni biznes və məşğulluq imkanlarının yaranmasına yol açacaqdır. Yerli və beynəlxalq daşımaların idarə olunması mexanizmi təkmilləşdiriləcək, ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası genişləndiriləcək, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti artırılacaq, sərnışındaşıma sahəsində gediş haqqının ödənilməsi ilə bağlı müasir texnologiyaların tətbiqi reallaşdırılacaqdır. Bununla əlaqədar avtomobil, dəmir yolu, su, hava nəqliyyatı və yeraltı nəqliyyat (metro) sahəsində vahid strateji yanaşmanı əks etdirən ümumiləşdirilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Azərbaycanın gələcək illər üçün tranzit nəqliyyatının inkişaf strategiyası ölkənin yerləşməsindən asılıdır. Rusiya, Belarus, Ukrayna və digər MDB ölkələrinin dəmiryol administrasiyalarının tranzit daşımalarının razılaşdırılmış tarif siyasəti MDB üzvü olan dövlətlərin dəmir yollarının Tarif siyasəti çərçivəsində həyata keçirilir. Ümumiyyətlə, dəmir yolu nəqliyyatının xüsusiyyətləri iqtisadi islahatlar üçün bir sıra ilkin tələbləri müəyyənləşdirir. Birincisi, bu dəmir yolu nəqliyyatının infrastrukturunun bütövlüyünün şərtsiz qorunması ilə həyata keçirilməlidir. Bu, həm ölkənin vahid iqtisadi məkanının davamlılığının, həm də milli təhlükəsizliyin nəzərə alınması tələblərindən irəli gəlir. Azərbaycan Dəmir Yolu ilə İran, Türkiyə və Türkmənistan arasında iqtisadi əlaqələrin təmin edilməsində Rusiyanın digər regionları ilə ən əhəmiyyətli bir bağ olduğunu nəzərə alaraq, Şimal-Cənub istiqamətində tranzit daşınmasının inkişafı üçün ən perspektivli ölkədir. Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı çərçivəsində yük daşınması texnologiyalarının təkmilləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Gələcəkdə dəmir yolları ilə paralel olaraq avtomobil yollarının infrastrukturunun inkişafına, eləcə də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üçün Bakı dəniz limanından istifadə edilməsinə böyük önəm verilməlidir. Dünya Bankı (DB) ilə Azərbaycan arasında 220 milyon dollarlıq dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi üçün əlavə maliyyələşdirmə haqqında saziş imzalanmışdır. Bu, ölkədə dəmiryol xidmətlərinin səviyyəsinin artırılması, ticarətin inkişafı və Avropadan Mərkəzi Asiyaya tranzit yüklərinin cəlb olunması ilə bağlıdır. Dəmir yolu nəqliyyatı Azərbaycan iqtisadiyyatını şaxələndirmək strategiyasının mühüm elementidir. Ötən il bu sektor ölkənin qeyri-neft ixracının beş faizinə bərabər gəlir gətirmişdir. Azərbaycan dəmiryol infrastrukturuna

sərmayə qoymaq üçün Mərkəzi Asiya və Qara dəniz regionlarında tranzit həcmələrini artırmağı planlaşdırır. Bu, Mərkəzi Asiya ilə Avropanın ən qısa yolunu təmsil edən ölkənin coğrafi mövqeyindən daha çox istifadə olunmasına imkan verəcəkdir. Qeyd edək ki, hazırda “Dəmiryol nəqliyyatı və ticarətə dəstək” layihəsi həyata keçirilir. Onun əsas məqsədi dəmiryol xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, rəqabət qabiliyyətliliyi, əməliyyat və iqtisadi səmərəliliyinin artırılması, Azərbaycan Dəmir Yolunun, xüsusən də Gürcüstanın nəqliyyat dəhlizinin (Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun Azərbaycan hissəsi) maliyyə imkanlarının genişləndirilməsidir. Əlavə maliyyələşdirmə əsasən Bakıdan Gürcüstan sərhədinə qədər olan hissədə Şərqi-Qərbi dəhlizi enerji təchizatı və siqnalizasiya sistemi üçün istifadə olunacaq. Ölkənin əsas nəqliyyat dəhlizində enerji təchizatı və siqnalizasiya sisteminin müasirləşdirilməsi 8 dəqiqəlik intervalla qatarların hərəkət tezliyini artırmaq, bununla da “Azərbaycan Dəmir Yolları” şəbəkəsinin imkanlarını 4 dəfə artırmağa şərait yaradır. Beləliklə, dünya ticarətində dəyişikliklər, əmtəə axınlarının qlobalaşması və proseslərin inteqrasiya olunmuş informasiyalaşdırılması logistika prinsipləri əsasında nəqliyyat texnologiyalarının köklü dəyişməsinə təmin edir. Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafının göstəriciləri sırasında 30 oktyabr 2017-ci il tarixində işə düşən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunu göstərmək olar. Azərbaycanda inkişafına xüsusi önəm verilən nəqliyyat sahələrindən biri də dəniz gəmiçiliyidir. Ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycan gəmiçiliyinin inkişafında rolu əvəzsizdir. Belə ki, məhz onun xüsusi diqqəti və əzmkarlığı sayəsində, 1970-1980-ci illər ərzində Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanmasında hər il müxtəlif təyinatlı 20-30 yeni gəmi alınaraq istismara verilmişdir. Hazırda, Xəzər dənizində ən unikal və geniş profilli gəmilərə malik Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanmalarının formalaşması həmin dövrə təsadüf edir və bu dövr Azərbaycan gəmiçiliyinin zənginləşməsi və inkişafı dövrü kimi qiymətləndirilir. Ulu öndər Heydər Əliyev 1998-ci ildə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin ünvanına aşağıdakı sözləri söyləmişdir: “Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanması Azərbaycanın çox böyük sərvətidir. O, böyük işlər görür və gələcəkdə də görəcəkdir. Bu sahədə işlərin müsbət istiqamətdə getməsi sevindirici haldır”. Nəqliyyat sektorunun əhəmiyyətli sahələrindən olan gəmiçiliyin inkişafı və Azərbaycan gəmiçiliyinin donanmasının yenilənməsi Prezident İlham Əliyevin xüsusi diqqət mərkəzindədir. Bu istiqamətdə, ölkədə gəmiçilik sahəsində ciddi islahatlar həyata keçirilir. Belə ki, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 22 oktyabr 2013-cü il tarixli Sərəncamı ilə Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi

və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının birləşdirilərək yenidən təşkil olunması əsasında “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması buna bariz nümunədir. Burada əsas məqsəd iki donanmanın birləşdirilməsi ilə, gəmiçilik fəaliyyətini mərkəzləşmiş qaydada idarə edərək səmərəliliyi artırmaqdır. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən təsdiqlənmiş 2016-2020-ci illərdə Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafı üzrə dövlət proqramı əsasında “Bibiheybət” və “Zığ” gəmiqayırma zavodlarının əsaslı təmiri və modernləşdirilməsi planlaşdırılır. Proqramın koordinatoru Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Şirkəti (CASPAR) ildə bir dəfə prezidentə məlumat verməlidir. Proqramın məqsədi Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafını, ölkənin ərazisində yük daşınmasının artımını, Azərbaycanın beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevrilməsi üçün zəruri tədbirlərin görülməsini təmin etməkdir. Bundan başqa, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 18 oktyabr tarixli, 2443 sayılı Sərəncamına əsasən Ələt qəsəbəsində Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Liman Kompleksinin tikintisinə başlanılması Azərbaycanın beynəlxalq sərnişin və yükdaşımalar sahəsinin ayrılmaz hissəsi olmasını bir daha sübut etdi. 14 may 2018-ci ildə bu limanın ilkin mərhələsinin açılışı Azərbaycanın Şərq-Qərb dəhlizi üzrə sərnişin və yüklərin daha sürətli, sərfəli və təhlükəsiz daşınmasına müsbət təsir etmişdir.

Qeyd edilmişdir ki, davam edən global iqtisadi böhran şəraitində ümumi beynəlxalq ticarət dövriyyəsinin kəskin azaldılmasına baxmayaraq, dünya birjalarında neftin qiymətinin sürətlə aşağı düşməsi və bu məsələdə müəyyən çatdırılma problemlərinin yaranmasına baxmayaraq, milli dəniz gəmiçiliyimiz inkişaf edir. Donanmada yeniləmə sahəsində görülən işlər 2016-2020-ci illərdə Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafı üzrə Dövlət Proqramına uyğun olaraq həyata keçirilir. Dövlət proqramı Xəzər hövzəsində və Xəzər dənizindən kənarında beynəlxalq standartlara uyğun nəqliyyat xidmətlərinin təmin edilməsini, nəqliyyat bazarında tələblərə uyğun olaraq gəmi parkının yeniləşdirmənin davam etdirilməsini, infrastruktur bazasının gücləndirilməsini, institusional islahatlar və naviqasiya sahəsində yüksək ixtisaslı kadrların hazırlanmasını nəzərdə tutur. Bu sahədə aparılan işlər regionun nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevrilməsi, ölkənin tranzit potensialının gücləndirilməsi, iqtisadiyyatı diversifikasiya etməklə qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün bir strategiya kimi xidmət edir.

Beləliklə, göstərilmişdir ki, Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunu sisteminin təkmilləşdirilməsi istiqamətində ciddi işlər görülmüşdür. Bütün bunlara baxmayaraq nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi davam

etməkdədir. Gələcəkdə bu işdə qeyri-dövlət investisiyaları və imkanlarından istifadə edilməsi məqsədəuyğun olardı.

Müəyyən edilmişdir ki, nəqliyyat infrastrukturunu və onun struktur elementləri istehsalın bütün mərhələlərinə və onun səmərəliliyinə təsir göstərir, regionun iqtisadi, mədəni və sosial inkişafına yardım edir.

Ölkə iqtisadiyyatının ümumi inkişafına nail olmaq üçün bütün infrastruktur sahələri ilə birlikdə nəqliyyat infrastrukturunun da inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutulmalıdır. İnfrastruktur haqda danışarkən qeyd etmək olar ki, hər bir infrastruktur sahəsinin özünəməxsus tərkib elementləri vardır. Bu elementlər məxsus olduğu infrastrukturun mahiyyətinin daha da açılmasına imkan verir. İnfrastruktur sosial-iqtisadi tələbatın artması prosesi ilə bağlı olub, daim mənafeələr problemi ilə üzləşir. Odur ki, mənafeələrə tələbatın konkret bir təzahür forması kimi yanaşılmalı, müəyyən təsnifatla xarakterizə olunmalıdır. Sosial-iqtisadi tələbatların artmasına uyğun olaraq mənafeələrin fərdi, kollektiv, ümumi və xüsusi kimi qruplarda təsnifləşdirilməsi vacibdir. Mənafe qrupları arasında üzvi vəhdət prinsipi və daxili əlaqələrin daimiliyi, sürəkliliyi prinsipi mövcuddur.

Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına təsir göstərən amillərdən ən mühümü investisiya amilidir. Investisiyalara ayrılan vəsaitlərin xüsusi çəkisi ilə bir ölkənin iqtisadi inkişafının səviyyəsi müəyyən olunur. Investisiya qoyuluşu çox olan ölkələrdə iqtisadi inkişafın səviyyəsi yüksək, az olan ölkələrdə isə aşağı olur. Azərbaycanda iqtisadi münasibətlərin inkişaf edib dünyanın inkişaf etmiş ölkələri səviyyəsinə çıxması üçün köklü dəyişikliklərin aparılması zəruridir. Bunun üçün ölkənin başlıca məqsədi xarici və daxili bazarlarda nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyini və rəqabətqabiliyyətliliyini yüksəltmək və artımını təmin etməkdən ibarətdir. Bunun üçün isə digər sahələrlə yanaşı, normal inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunu sahələrinin yaradılması vacib və əhəmiyyətlidir. Belə məsələlərin həlli isə uzunmüddətli xarakter daşıyır və böyük həcmdə investisiya tələb edir.

Azərbaycan üçün bu gün ən mühüm məqsədlərdən biri iqtisadiyyatın neftdən asılılığını aradan qaldırmaq və iqtisadi inkişafın kənd yerlərinə daha çox yayılmasını təmin etməkdir. Azərbaycan iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatı neft və tikinti sahələrindən sonra üçüncü ən iri sahə olmaqla iş yerləri ilə təminatda ən böyük pay sahibidir. Eyni zamanda bu sahə həm də kənd yerlərində yoxsulluğun azaldılmasına əsaslı təsir edən sahədir. Ölkədə kənd təsərrüfatının inkişafına nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

Respublikamızda nəqliyyatın inkişaf etdirilməsinin iqtisadi inkişaf baxımından əhəmiyyəti böyükdür. Nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin yüksəldilməsi məhsuldarlığın artırılmasına müsbət təsir göstərməklə, məhsulların maya dəyərinin aşağı salınmasına imkan verəcəkdir. Bu baxımdan, bazar iqtisadiyyatı şərtlərinə uyğun olaraq, nəqliyyat sistemini iqtisadiyyatın digər sahələri ilə paralel və səmərəli inkişaf etdirmək zərurəti dövlət üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə, nəqliyyat sektorunda olan subyektlərinin dövlətdən asılılıq səviyyəsini azaltmaq və onların mənfəətlə işləməsi üçün effektiv şəraitin yaradılmasına diqqətin artırılması zəruridir.

Azərbaycan Respublikasının tranzit imkanlarının genişləndirilməsi, müasir beynəlxalq standartlara cavab verən rəqabət qabiliyyətli nəqliyyat-tranzit sisteminin yaradılması və eyni zamanda, mövcud potensialdan maksimum səmərəli istifadə edilməsi üçün bir sıra tədbirlərin kompleks həyata keçirilməsi zəruridir. Təbii ki, təklif edilən tədbirlər, müxtəlif nəqliyyat növlərinə aid olmaqla, bir neçə istiqaməti əhatə edəcəkdir.

Respublikamızın öz nəqliyyat tranzit potensialından, milli və iqtisadi maraqları baxımından optimal səviyyədə istifadəsini təmin etmək üçün tranzit daşınmalar ilə bağlı ümumi bazarın yaradılması, gömrük-keçid proseslərinin sadələşdirilməsi, tranzit nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi üçün qeyri-leqal yük daşımalarının aradan qaldırılması, inzibati prosedurların asanlaşdırılması, tranzit yük və sərnişin daşınmalarında vergilərin, rüsumların, digər müxtəlif yığımların strukturunun təkmilləşdirilməsi, tranzit daşıma tariflərinin bazar şərtlərinə uyğun elastikliyin təmin edilməsi, pulsuz icazə (daxil olma) sisteminin tətbiqi imkanlarının araşdırılması, ölkəmizin tranzit imkanlarının artırılması istiqamətində uzunmüddətli kompleks Dövlət proqramlarının qəbul edilməsi, həmçinin dünya təcrübəsindən yararlanaraq milli nəqliyyat kompleksində struktur dəyişikliklərin aparılması və eləcə də milli nəqliyyat təşkilatlarının rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılması üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir:

- tranzit daşınmalar üzrə ümumi hüquqi bazanın yaradılması;
- tranzit daşımaların tezləşdirilməsi üçün sərhəd-gömrük texnologiyalarının sadələşdirilməsi;
- sərhədlərdə inteqrasiya olunmuş idarəetmənin tətbiqi və təkmilləşdirilməsi, sərhəd-keçid məntəqələrinin modernləşdirilməsi;
- tranzitlə əlaqədar vergi və tarifləri qonşu ölkələrlə qarşılıqlı olaraq razılaşdırmaq;
- qonşu dövlətlərin sərhəd-gömrük keçid məntəqələri ilə iş rejimini qarşılıqlı razılaşdırmaq və uyğunlaşdırmaq;

- tranzitlə əlaqədar vergi və tarifləri nəqliyyat dəhlizləri üzrə yerləşən qonşu ölkələrlə qarşılıqlı razılaşdırmaq və uyğunlaşdırmaq;

- ölkənin nəqliyyat-tranzit infrastrukturunu ardıcıl inkişaf etdirmək və təkmilləşdirmək;

- tranzitə zəmanət və tranzitin sığortalanması sistemini tətbiq etmək;

- tranzit daşımaların operativ qaydada qeydə alınması, sənədləşdirilməsi və məlumatların ilkin emalının sürətləndirilməsi məqsədi ilə sərhəd-gömrük keçid məntəqələrində fəaliyyət göstərən müvafiq iş yerlərinin kompüterləşdirilməsi;

- tranzit yüklərin daşınmasına dair şəffaflığın artırılması, nəqliyyat dəhlizləri üzrə qonşu ölkələrlə əməkdaşlıqda idxal, ixrac və tranzit yüklərə tətbiq edilən prosedur və qaydaları təsvir edən birgə kitabçaları nəşr etmək, internet səhifəsini açmaq;

- tranzit daşımaların beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində inkişafını təmin etmək məqsədi ilə nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsi;

- Azərbaycanın hava məkanından istifadə edilən tranzit dəhlizlərdə nəzarət rejiminin texniki cəhətdən müasirləşdirilməsi və təkmilləşdirilməsi;

- tranzit strategiyasının əsas komponentlərindən biri olan sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi prosesi, onların beynəlxalq səviyyədə olan prosedurlara uyğunlaşdırılması və tətbiqi zamanı şəffaflığın artırılması;

- sərhəd-buraxılış məntəqələrində sənədlərin, o cümlədən fito-sanitar və baytarlıq nəzarəti sənədlərinin birdəfəlik emal edilməsini tətbiq etmək;

- sərhəddə tranzit vizaları vermək, yeyinti və heyvandarlıq məhsulları üçün beynəlxalq sertifikatları tanımaq;

- sərnişin və yük daşımalarında dəmir yolu tariflərinə yenidən baxmaq və onları TRACECA üzv ölkələrinin vahid tarif sistemi ilə uyğunlaşdırmaq;

- tranzit və ticarət xidmətlərinin əhatə dairəsini genişləndirmək və inkişaf etdirmək üçün azad iqtisadi zonalar yaratmaq;

- tranzit xidmətlərinin səmərəliliyini artırmaq və daşımaların maya dəyərinin azaldılması məqsədi ilə nəqliyyat-logistika mərkəzlərini təşkil etmək;

- tranzit və nəqliyyatla əlaqədar iş təcrübəsinin və vergilərin, rüsumların tətbiq edilməsini qonşu ölkələrlə qarşılıqlı uyğunlaşdırmaq;

- inkişaf edən bazar iqtisadiyyatı tələblərinə uyğun, tranzit prosesində iştirak edənlər arasında istənilən mübahisələri həll etmək üçün tənzimləmə mexanizmini yaratmaq və təkmilləşdirmək.

Fikrimizcə, qeyd edilən təkliflər Azərbaycanın nəqliyyat-ticarət tranzit sektorunun rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsinə müsbət

istiqlamətdə təsir göstərəcəkdir. Ortamüddətli dövrdə nəqliyyat şirkətlərinin tərkibində olan müxtəlif sahəli, o cümlədən əsas və yardımçı fəaliyyətli müəssisələrin səhmdar cəmiyyətlərinə çevrilməsi, dövlətsizləşdirilməsi və özəlləşdirilməsi həyata keçiriləcəkdir.

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

1. Azərbaycan Respublikasının regional iqtisadi sistemlər daxilində əməkdaşlığın iqtisadi inkişafa təsiri. “Beynəlxalq hüquq və inteqrasiya problemləri” jurnalı №4(36). Bakı, 2013-cü il. s.204-207.

2. Современное состояние транспортной системы Азербайджана и ее роль в экономике страны. “Beynəlxalq hüquq və inteqrasiya problemləri” jurnalı № 4(44), Bakı, 2015-ci il. s.297-301.

3. Транспортная система Баку и пути ее совершенствования. «Современная наука. Актуальные проблемы теории и практики» Серия Экономика и право. №10, Москва, 2016. с.55-57.

4. Совершенствование транспортной инфраструктуры на пути развития региональных отношений. Материалы Международного форума «Кавказ в начале XXI века: народы, общество и государство», Пятигорск, 2016. с.22-25.

5. Region nəqliyyat-logistika infrastrukturunun təsnifatı/ “Təfəkkür” Elmi xəbərlər jurnalı № 3(12). Bakı, 2016-cı il. s.35-40.

6. Nəqliyyat infrastrukturunu iqtisadi artımın inkişaf amili kimi. Odlar Yurdu Universiteti, “Heydər Əliyevin irsi: Müasir dövrdə İslam Həmrəyliyi” mövzusunda konfrans materialları. Bakı, 10 may 2017-ci il. s.159-164.

7. Transport infrastructure as a factor of economic growth in Azerbaijan. Journal of Social and Development Sciences. Vol 8, №3, Dubai, September 2017. p.35-39.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ И ЕЕ РОЛЬ В РАЗВИТИИ НЕНЕФТЯНОГО СЕКТОРА

Резюме

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, а также списка использованной литературы.

Во введении обоснована актуальность темы, степень изученности проблемы, определены цель и задачи, а также предмет и объект исследования, теоретические и методологические основы, показаны источники информации, научная новизна и практическая значимость, указана апробация результатов исследования.

В первой главе диссертации «Научно-теоретические взгляды на формирование и развитие транспортной инфраструктуры» исследованы генезис формирования транспортной системы, этапы ее развития, особенности классификации, а также раскрыта закономерность формирования современной транспортной инфраструктуры.

Во второй главе «Современное состояние транспортной инфраструктуры Азербайджана и ее оценка» раскрыты организационно-экономические аспекты регулирования деятельности транспортной инфраструктуры и ее современное состояние. Также здесь проанализировано использование опыта зарубежных стран при формировании современной транспортной инфраструктуры Азербайджана и оценено ее влияние на развитие ненефтяного сектора.

Третья глава диссертации называется «Возможности использования инновационной транспортной инфраструктуры в развитии ненефтяного сектора в Азербайджане и ее совершенствование». В этой главе исследованы инвестиционные вложения в формирование инновационной транспортной инфраструктуры в стране, определены направления совершенствования системы транспортной инфраструктуры, и повышения конкурентоспособности транспортно-торгового сектора.

В заключении обобщены проведенные исследования и даны соответствующие предложения.

**FORMATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN
AZERBAIJAN AND ITS ROLE IN THE DEVELOPMENT OF THE
NON-OIL SECTOR**

Abstract

The thesis consists of an introduction, three chapters, conclusion, as well as a list of references.

The introduction substantiates the relevance of the topic, the degree of knowledge of the problem, identifies the goal and objectives, also the subject and object of research, theoretical and methodological foundations, shows the sources of information, scientific innovation and practical significance, indicates approbation of the research results.

The first chapter of the thesis "Scientific and theoretical views on the formation and development of transport infrastructure" explored the genesis of the formation of the transport system, the stages of its development, features of the classification, and also revealed the pattern of formation of the modern transport infrastructure.

In the second chapter "The current state of the transport infrastructure of Azerbaijan and its assessment" revealed the organizational and economic aspects of the regulation of transport infrastructure and its current state. It also analyzed the use of experience of foreign countries in the formation of modern transport infrastructure in Azerbaijan and evaluated its impact on the development of the non-oil sector.

The third chapter of the thesis is called "The possibilities of using innovative transport infrastructure in the development of the non-oil sector in Azerbaijan and its improvement." This chapter examines investment in the formation of an innovative transport infrastructure in the country, identifies areas for improving the transport infrastructure system, and enhancing the competitiveness of the transport and commercial sector.

In the conclusion, are summarized the conducted researches and are given the corresponding proposals.

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
БАКИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

На правах рукописи

ХАСЫЕВ БАХРУЗ ГАБИЛЬ ОГЛЫ

**ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ И ЕЕ РОЛЬ В
РАЗВИТИИ НЕНЕФТЯНОГО СЕКТОРА**

5312.01 – «Отраслевая экономика»

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание научной степени
доктора философии по экономике

БАКУ – 2018