

**AZƏRBAYCAN MİLLİ ELMLƏR AKADEMİYASI
İQTİSADİYYAT İNSTİTUTU**

Əlyazması hüququnda

YADİGAROV TƏBRİZ ABDULLA OĞLU

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ XARİCİ İQTİSADI
ƏLAQƏLƏRİNDƏ DƏNİZ NƏQLİYYATININ
SƏMƏRƏLİLİYİNİN YÜKSƏLDİLMƏSİ**

İxtisas: 5312.01 - Sahə iqtisadiyyatı

5310.01 - Dünya 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 Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutunda yerinə yetirilmişdir

Elmi rəhbər: iqtisad elmləri doktoru
Fuad Əlinağı oğlu Qənbərov
iqtisad elmləri namizədi
Ələsgər Barxudar oğlu Səriyev

Rəsmi opponentlər: iqtisad elmləri doktoru, professor
Rəna Polad qızı Sultanova
iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Habil Hüseyn oğlu Aslanov

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

Müdafiə 16 mart 2018-ci il saat 14⁰⁰-da Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutunun nəzdindəki D.01.181 Dissertasiya Şurasının iclasında keçiriləcəkdir.

Ünvan: AZ 1143, Bakı şəhəri, H.Cavid prospekti 115, Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutu.

Dissertasiya işi ilə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının Mərkəzi Elmi Kitabxanasında tanış olmaq olar.

Avtoreferat 14 fevral 2018-ci ildə göndərilmişdir

**D.01.181 Dissertasiya Şurasının
Elmi katibi: i.f.d.**



S.T.Şixəliyeva

İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

Mövzunun aktuallığı. Dəniz nəqliyyatı dünya iqtisadiyyatının global infrastrukturunu kimi beynəlxalq yükdaşımalarda yük dövriyyəsinin 80%-ni əhatə edərək, ölkələrarası əmtəə mübadiləsinin artımına səbəb olmaqla beynəlxalq miqyas almışdır. Ona görə də, milli donanmaya malik olan hər bir ölkə, yükdaşımaların iqtisadi səmərəliliyini yüksəltməklə dəniz nəqliyyatının rəqəbətqabiliyyətini artırmağa çalışır.

Beynəlxalq ticarətin həcmnin artırılması və tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə edilməsi üçün, Orta Asiya-Çin, Şimali Afrika-Qara Dəniz ticarət marşrutları üzrə Ələtdə yerləşən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Strateji Yol Xəritəsinə görə, bu limanın 2020-ci ilədək konteyner daşımaları üzrə potensial imkanlarının 150k TEU (iyrimi fut ekvivalent olmaqla, yük nəqliyyat vasitələrinin yerləşməsinin şərti vahidi olub 0,3048 m-ə bərabərdir) olacağı gözlənildiyindən donanmanın mövcud imkanları buna kifayət etməyəcəkdir. Belə ki, Dəniz Nəqliyyat Donanmasının tərkibində 01.01.2017-ci il tarixinə 67 ədəd gəmi fəaliyyət göstərmişdir. Onlardan yükötürmə qabiliyyəti 47447 ton olan 13 ədədi (7-si 28 vaqon tutumlu, 6-sı 52-54 vaqon tutumlu) bərə gəmisi olmaqla, 7 ədədinin yaşı 40 ildən yuxarıdır. 20 ədəd maye yük gəmilərinin 8 ədədi 1974-1977-ci illərdə, Ro-Ro tipli 34 TİR tutumlu iki ədəd-“F. Əmirov” və “Q. Qarayev” gəmiləri 1984-1985-ci illərdə, 32 ədəd tankerlərdən 17 ədədi isə 1983-1989-cu illərdə inşa edilmişdir. 2015-ci ildə gəmilərin vaxt büdcəsinin 32%-ni, 2016-cı ildə isə 33%-ni gəmi təmiri təşkil etmişdir. Əgər yükdaşımaların həcmnin 2020-ci ilədək 300-400 min konteyner proqnozlaşdırıldığını nəzərə alsaq, bu halda donanmanın konteyner daşıma qabiliyyəti bu tələbatı ödəməyəcəkdir. Bu məqsədlə yükləmə gücü 300 KT-dən artıq olan Dəniz Nəqliyyat Donanmasının istehsal təsərrüfat fəaliyyətinin araşdırılması mövzunun aktuallığını daha da artırır.

Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının nisbətən zəif araşdırılması, Böyük İpək Yolunun bərpası ilə əlaqədar olaraq yük axınlarının intensivləşməsi nəticəsində Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyat yükdaşımalarından və tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə edilməsi üçün, gəmilərin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması, onların istismarının optimallaşdırılması, xarici iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin yüksəldilməsinin müəyyən edilməsi mühüm nəzəri və praktiki əhəmiyyət kəsb edir. Məhz bu da dissertasiya işinin aktuallığını müəyyən edir.

Problemin öyrənilmə səviyyəsi. Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması

şəraitində nəqliyyat infrastrukturunun, o cümlədən dəniz nəqliyyatının inkişafı problemlərinin öyrənilməsində Bakava B. Q., Vinnikova B. B., Makoqona Y. B., Kotlubaya M. İ., Lukyanoviça H. B., Moqilevkina I., Bir C., Qoreçkiy L. İ., Aksenova İ. Y., Koba İ. Y., Krayev E. A., Xasbulatov O. R., Xanukova E. D., Anisimova A. P., Krijanovski Q. A., Afanasyeva B. Q. və başqa xarici iqtisadçı alimlərin elmi tədqiqatlarının və ideyalarının böyük rolu olmuşdur.

Azərbaycanın milli iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının rolu, mövcud problemləri və səmərəliliyi barədə bu vaxtadək geniş elmi araşdırmalar aparılmamışdır. 1980-ci ildə Tbilisi Dövlət Universitetində Ə. K. Kərimov “Azərbaycanda 1850-1940-cı illərdə gəmiçiliyin və gəmi təmirinin inkişafı” mövzusu üzrə dissertasiya işi müdafiə etmişdir. Burada gəmiçiliyin inkişaf tarixi geniş şərh edilsə də, istehsal təsərrüfat fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və mövcud problemləri araşdırılmamışdır. Sonrakı dövrlərdə isə dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı elmi-tədqiqat obyektı olmamışdır. Xarici iqtisadi əlaqələrin nəzəri metodoloji məsələləri, nəqliyyat xidmətlərinin optimallaşdırılması, xarici ticarətin liberallıq səviyyəsinin araşdırılmasında ölkəmizin iqtisadçı alimlərindən A. F. Musayev, A. K. Ələsgərov, A. Ş. Şəkəraliyev, A. M. Məhərrəmov, A. M. Əsədov, Ə. X. Nuriyev, Ə. B. Səriyev, Ə. Ə. Kərimov, İ. A. Kərimli, F. Ə. Qənbərov, M. G. Güllaliyev, N. Müzəffərli, R. P. Sultanova, R. M. Əliyev, S. H. Pürhani, S. Q. Cümşüdoğ, T. S. Vəliyev, Z. Ə. Səmədzadə, Z. S. Məmmədov, H. M. Abbasov, H. H. Aslanov və başqalarının böyük rolu olmuşdur.

Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının rolu, rəqabətə davamlılığı, xarici bazarlara çıxışının təmin edilməsi, iqtisadi səmərəliliyinin artırılması və mövcud problemlərin həlli məsələlərinin milli iqtisadiyyata təsirinin elmi cəhətdən araşdırılması zərurətini yaratmışdır. Yuxarıda qeyd edilən alimlərin əsərləri yüksək qiymətləndirilməklə yanaşı müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafına dəniz nəqliyyatının təsiri kompleks təhlil edilməmişdir. Odur ki, bu sahədə tədqiqatın aparılması zamanın tələbindən irəli gəlir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri müasir şəraitdə dəniz nəqliyyatının rolunun araşdırılması, Azərbaycanın neft-qaz hasilatında və xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyinin artırılmasına dair təkliflər hazırlamaqdan ibarətdir.

Tədqiqat işi üzrə qarşıya qoyulmuş məqsədə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələr yerinə yetirilmişdir:

- xarici iqtisadi əlaqələrin nəzəri-metodoloji əsaslarının araşdırılması;
- dəniz nəqliyyatında yükdaşımalara normativ hüquqi bazasının tədqiq

edilməsi;

-beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyatının rolu və dəniz ticarətinin inkişaf meyillərinin araşdırılması;

-Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistika xidmətlərinin və dəniz nəqliyyatının təhlili;

-Dəniz Nəqliyyat Donanmasının istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinin müəyyən edilməsi;

-Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının inkişafının qiymətləndirilməsi;

- iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalara optimallaşdırılması ;

-dəniz ticarətinin inkişafının ÜDM-ə təsirinin və Azərbaycanda nəqliyyat müəssisələrinin müstəqil inkişaf etmə qabiliyyətinin qiymətləndirilməsi;

-Azərbaycan Respublikasının vahid nəqliyyat sisteminin ekonometrik modelinin qurulması, proqnozlaşdırılması və iqtisadiyyatın solları (sağlığı) indeksi ilə nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi əmsalı arasında qarşılıqlı əlaqənin müəyyən edilməsi.

Tədqiqatın obyektini Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanması, Dəniz Nəqliyyat Donanması, gəmi təmiri və gəmiqayırma zavodları təşkil edir.

Tədqiqatın predmeti Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin artırılması yollarının müəyyən edilməsidir.

Tədqiqatın nəzəri metodoloji əsasını beynəlxalq ticarətə dair nəzəriyyələr, o cümlədən klassik nəzəriyyələrə qədərki konsepsiyalar, klassik, neoklassik və müasir nəzəriyyələr, Azərbaycan və xarici ölkələrin iqtisadçı alimlərinin problemlə bağlı elmi əsərləri və tədqiqat işləri, həmçinin beynəlxalq dəniz ticarəti və dəniz nəqliyyatı ilə bağlı Beynəlxalq Təşkilatların konsepsiyaları, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamları, Milli Məclisin, Nazirlər Kabinetinin müvafiq qərarları, qanunlar və beynəlxalq normativ-hüquqi aktlar təşkil edir.

Tədqiqat işində əsasən modelləşdirmə üsullarından, o cümlədən riyazi proqramlaşdırma modellərindən, həmçinin ümumiləşdirmə, statistik qruplaşdırma, riyazi hesablama, müqayisəli təhlil və analitik yanaşma metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazasını Azərbaycan, Rusiya və xarici ölkə alimlərinin elmi əsərləri, həmçinin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının, Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin hesabatları,

bülletenləri, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin strukturuna daxil olan Xəzər Dəniz Neft Donanmasının və Dəniz Nəqliyyat Donanmasının, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının, Azərbaycan Dövlət Dəniz Administrasiyasının, İqtisadiyyat Nazirliyinin, Dövlət Gömrük Komitəsinin və başqa qurumların məlumatları, AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun elmi araşdırmaları və internet materialları təşkil edir.

Tədqiqatın əsas elmi yeniliyi ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin yüksəldilməsi ilk dəfə kompleks tədqiq olunmuş, xarici iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyatının səmərəliliyi, Strateji Yol Xəritəsində nəzərdə tutulan dəniz yükdaşımalarının potensial imkanlarından istifadə qabiliyyəti qiymətləndirilmişdir.

Yuxarıda qeyd olunanlarla bərabər, tədqiqat işində əldə edilmiş əsas elmi yeniliklərə aşağıdakıları aid etmək olar :

-donanmanın istehsal xərclərində amortizasiya ayırmalarının hesablanması zamanı gəmilərin xidmət müddəti, təmir-modernizasiya və ləğv dəyərləri nəzərə alınmaqla, amortizasiya normasının təyin edilməsi, amortizasiya ayırmalarına yönəldilən vəsaitlər hesabına banklarda depozit hesabların yaradılmasının və təyinatı üzrə istifadə edilməyən amortizasiya ayırmalarına vergi dərəcəsinin tətbiq edilməsinin iqtisadi əhəmiyyəti müəyyən edilmişdir.

-iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə gəmilərin istiqamətlər üzrə hərəkət sxemləri optimallaşdırılmış, Dəniz Nəqliyyat Donanmasında yükdaşımaların kritik və optimal hədləri, yükdaşımalardan əldə olunan gəlirlə ÜDM arasındakı asılılıq müəyyən edilmiş, yükdaşımaların optimallaşdırılması və gəmi təmiri müəssisələrində gəmi təmirinin səmərəli bölgüsü modelləri qurulmuşdur.

-səmərəsiz vaxt itkisinin azaldılması məqsədi ilə liman-logistika xidmətlərinin səmərəliliyi müəyyən edilmişdir.

-xəzərin Azərbaycan sektorunda fəaliyyət göstərən gəmilərdə iş rejiminin idarə edilməsi optimallaşdırılmışdır.

-iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə dəniz nəqliyyatının müstəqil inkişaf etmə imkanları müəyyən edilmiş, hesablanmış akselerasiya əmsalına əsasən nəqliyyatın bütün növləri üzrə iş və xidmətlərin artımına tələb olunan investisiyaların məbləği qiymətləndirilmiş və vahid nəqliyyat sistemi üzrə yükdaşımaların həcmi perspektiv dövrə (2026-cı ilədək) proqnozlaşdırılmışdır.

-dəniz nəqliyyatının rəqabətqabiliyyətliliyinin iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsindən asılılığı müəyyən edilmişdir.

Tədqiqatın nəzəri-praktiki əhəmiyyəti. Tədqiqat işində alınmış nəticə

və təkliflər Azərbaycan Respublikasının Vergilər Nazirliyində, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-də, respublikada hazırlanan məqsədli proqramlarda istifadə edilə bilər. Dissertasiya işinin materialları dəniz nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı elmi araşdırmaların aparılmasında və ali məktəblərdə “Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı”, “İqtisadi təhlil və audit”, “Nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili”, “Ekonometrika”, “Nəqliyyatın ekonometriyası”, “Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı” kimi fənlərin tədrisində istifadə oluna bilər.

Tədqiqatın aprobeiası və nəticələrin tətbiqi. Dissertasiya işinin əsas elmi müddəaları müəllifin respublika və beynəlxalq elmi-praktiki konfranslarda (“Sivil bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinin inkişaf istiqamətləri” mövzusunda 4-cü beynəlxalq elmi-praktiki konfrans, “Bakı 2014”, “Актуальные проблемы экономики и управления” mövzusunda “Владивосток-2014”, 4-cü beynəlxalq elmi-praktiki konfrans “Владивосток-2015”, 5-cü beynəlxalq elmi-praktiki konfrans, “Владивосток-2016”, 6-cı beynəlxalq elmi-praktiki konfrans, “Dəniz nəqliyyatında innovativ texnologiyalar” mövzusunda 11-ci beynəlxalq elmi-texniki konfrans “Bakı-2016”, IV Beynəlxalq Türk Dünyası Araşdırmaları Simpoziumu, “Niğde-2017”, “Strateji iqtisadi islahatlar: qabaqlayıcı vergi siyasəti” Beynəlxalq elmi-praktiki konfrans, “Bakı-2017”) çıxışlarında məruzə edilmiş və elmi işin ən mühüm nəticələri Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanmasında gəmilərin optimal yüklənməsi və isehsal gücündən istifadənin maksimumlaşdırılması məqsədi ilə gəmilər üzrə istehsal proqramının hazırlanmasında və istehsalın operativ idarə edilməsində istifadə üçün qəbul edilmişdir. (Araşış № 09/ITPŞ/03-1232, 17 dekabr 2014-cü il). Həmçinin dissertasiya işinin nəticələri Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tədris prosesində istifadə edilir. (Dissertasiya işinin nəticələrinin Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tədris prosesində tətbiqi üzrə 12.05.2015-ci il tarixli aktı)

Eyni zamanda tədqiqat işinin nəticələri, verilmiş təkliflər və irəli sürülmüş müddəalar elmi konfrans və seminarlarda məruzə edilmiş, xaricdə və ölkəmizdə müxtəlif elmi nəşrlərdə dərc edilmişdir.

Elmi məqalələr: Elmi işin məzmunu ilə bağlı müəllifin ümumi həcmi 18,6 ç. vərəqi olmaqla 24 məqalə və tezisləri nəşr olunmuşdur.

Tədqiqat işinin quruluşu və həcmi: Dissertasiya işi giriş, üç fəsil, nəticə və təkliflərdən, əlavələrdən, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından, 29 cədvəl, 23 qrafik, 1 sxemdən ibarət olmaqla 177 səhifəni əhatə edir.

DİSSERTASIYA İŞİNİN MÜNDƏRİCATI

GİRİŞ

I FƏSİL. XARİCİ İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN SƏMƏRƏLİLİYİNİN ARTIRILMASININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. Xarici iqtisadi əlaqələrin yaranmasının elmi əsasları və prinsipləri

1.2. Dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların normativ hüquqi bazası

1.3. Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyatının rolu və dəniz ticarətinin inkişaf meyilləri

II FƏSİL AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ XARİCİ İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA XİDMƏTLƏRİNİN VƏ DƏNİZ NƏQLİYYAT KOMPLEKSİNİN TƏHLİLİ VƏ QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

2.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistika xidmətlərinin və dəniz nəqliyyatının müasir vəziyyətinin təhlili

2.2. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyi

2.3. Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının inkişafının qiymətləndirilməsi

III FƏSİL. AZƏRBAYCANDA DƏNİZ NƏQLİYYATININ PERSPEKTİV İNKİŞAFI VƏ YÜKDAŞIMALARIN OPTİMALLAŞDIRILMASI YOLLARI.

3.1. Dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımaların optimallaşdırılmasında iqtisadi riyazi modellərin tətbiqi.

3.2. Dəniz ticarətinin ÜDM-ə təsiri və nəqliyyat müəssisələrinin müstəqil inkişaf etmə qabiliyyətinin müəyyən edilməsi

3.3. Azərbaycan Respublikasının vahid nəqliyyat sisteminin ekonometrik modeli və iqtisadiyyatın solları (sağlığı) İndeksi ilə nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi əməli arasında qarşılıqlı əlaqə

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

ƏLAVƏLƏR

MÜDAFİƏYƏ TƏQDİM EDİLƏN ƏSAS ELMİ MÜDDƏALAR

1. Xarici iqtisadi əlaqələrin nəzəri-metodoloji əsasları və prinsiplərinə dair iqtisadçı alimlərin ideyaları, əsərləri təhlil edilərək onlara münasibət bildirilmiş və dəniz nəqliyyat xidmətlərinin ixracının səmərəliliyinin artırılmasında xarici iqtisadi əlaqələrin metodoloji, nəzəri və metodiki tədqiqinin əhəmiyyəti müəyyən edilmişdir.

Beynəlxalq ticarətə dair ilk sistemli ideyalar markentalizm nəzəriyyəsinin əsas nümayəndələri U.Ştafford (İngiltərə), Q.Skaruffi (İtaliya), T.Man (İngiltərə), A.Serra (İtaliya), A.Monkreyen (Fransa) tərəfindən hazırlanaraq, ölkədən ixrac olunan əmtəələrin miqdarının, idxal olunan əmtəələrin miqdarından əhəmiyyətli dərəcədə yüksək olmasına və xüsusi ticarət rejiminin tətbiq edilməsinə əsaslanırdı.

Klassik siyasi iqtisadın nümayəndələri-A.Smit, D.Rikardo, J.B.Sey, A.Marşall, K.Marks əmək bölgüsünü əmək məhsuldarlığı və əhalinin həyat səviyyəsi ilə əlaqələndirmişilər. Beynəlxalq əmək bölgüsündə hər bir ölkəni iştirak etməyə məcbur edən səbəb ümumi maraqların olması, şərt isə ölkələrin beynəlxalq əmək bölgüsündə iştirakı zamanı vaxta qənaət etməsini təmin edən şəraitdir. Beynəlxalq əmək bölgüsünü şərtləndirən amilləri-ölkənin təbii ehtiyatları, coğrafi mövqeyi və iqlim şəraiti, ölkədə demoqrafik potensial və ixtisaslı kadrların olması, ölkənin elmi-texniki tərəqqisi, məhsuldar qüvvələrin və infrastrukturun inkişaf səviyyəsi kimi qruplaşdırmaq olar.

Xarici ticarətin ümumi problemlərindən biri bu ticarəti həyata keçirən müəssisələrin maraqlarının milli iqtisadiyatın maraqlarına uyğunlaşdırılmasıdır. Bu problem M.Porterin “Millətin beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyi” konsepsiyasında geniş şərh edilmişdir.

Araşdırmalar göstərir ki, xarici iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyat xidmətləri ilə məşğul olan müəssisələrin optimallaşdırılması və daxili rəqabət üstünlüyünü tədqiq edən müvafiq tədqiqatlar azdır. Bu sahədə yalnız logistik xidmətlər H. A. Adamovun, (2011); Y. B. Anikinin, (2013); R. S. Bespalovun, (2007); A. M. Qadjinskiyin, (2013) əsərlərində geniş tədqiq edilmişdir. Onların tədqiqatlarında makro və mikro səviyyəli amillərin, nəqliyyat sferasında beynəlxalq rəqabətqabiliyyətinin müəyyən edilməsi geniş şərh edilmiş və nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin determinantları kimi firma səviyyəsində əsas amillərə aid edilmişdir.

Xarici iqtisadi əlaqələrin nəzəri-metodoloji əsasları və prinsiplərinin tədqiqi, onun əmtəə ticarət bazarında aparıcı yer tutan mürəkkəb iqtisadi kateqoriya olduğunu göstərmişdir. Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində ölkəmizin dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyasının formalarından biri də dəniz nəqliyyat xidmətlərinin ixracının səmərəliliyinin artırılmasıdır. Bu məqsədlə xarici iqtisadi əlaqələrin metodoloji, nəzəri və metodiki tədqiqi dəniz nəqliyyat xidmətlərinin ixracının səmərəliliyini artırma bilər.

2. Dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların normativ hüquqi bazası qiymətləndirilmiş, gəmiqayırma və gəmi təmiri üzrə Xəzərdə

Azərbaycan Dövlət Dəniz Reqistr Müfəttişliyinin yaradılmasının əhəmiyyəti göstərilmişdir.

Beynəlxalq qarışıq yükdaşımalar haqqında BMT-nin konvensiyası 1980-ci ildə qəbul olunsa da, qüvvəyə minməsi üçün 11 ölkənin razılığı alınmışdır. Bu isə BDT-nin tələblərinə uyğun olmadığından hələlik qüvvəyə minməmişdir. Eyni ilə gəmilərin qeydiyyatı haqqında BMT-nin Konvensiyası 1986-cı ildə qəbul olunsa da, əlavə olaraq dünya üzrə gəmilərin yükötürmə qabiliyyətinin 25%-ni əhatə edən 40 ölkənin razılığı tələb olunduğundan həmin qanun da qüvvəyə minməmişdir. Ona görə də, bəzi dövlətlər öz gəmilərini vergi yükünün az olduğu ölkələrin bayrağı altında qeydiyyatdan keçirirlər. Bu isə ölkələrin dəniz nəqliyyatı üzrə rəqabətqabiliyyətliliyinin qiymətləndirilməsində çətinliklər yaradır. Belə ki, gəmilərin sayına və deydvəytinə görə ABŞ, Almaniya, ÇXR üstün mövqedə dayansalar da, birincilik Panama, Liberiya kimi dövlətlərə məxsusdur.

Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 22 iyun 2001-ci il tarixli 146- IIQ №-li “Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi” haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə tənzimlənir. Bu qanuna müvafiq olaraq, ölkəmizdə dəniz nəqliyyatı siyasətini Azərbaycan Dövlət Dəniz Adminstrasiyası həyata keçirərək, əmələ (ekipaj) üzvlərinə diplom və xüsusi ixtisas şəhadətnamələrinin, dənizçi pasportlarının, gəmilər üzrə üzməyə yararlılıq, Azərbaycan bayrağı altında üzmə və minimum ekipaj (əmələ) haqqında şəhadətnamələrin verilməsi məsələlərini həll edir. Dəniz Adminstrasiyası tərəfindən dənizçi pasportlarının verilməsində gecikmələr yarandığından, onların Asan Xidmət tərəfindən həyata keçirilməsi daha məqsədəuyğundur.

Hal-hazırda donanmanın gəmi və tərsanələrinin təmiri, gəmi tikintisi işləri, Rusiya reqistr müfəttişliyinin nəzarəti altında həyata keçirilir və bu məqsədlə gəmiqayırma və gəmi təmiri işlərinin 1%-i həcmində vəsaiti Rusiya Dəniz Reqistr müfəttişliyinə ödənilir.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin hər iki donanması üzrə 2016-cı ildə gəmi təmirinin məbləği 110,4 milyon manat təşkil etmişdir. Eyni zamanda, 2016-2019-cü illərdə layihə üzrə 110 milyon ABŞ Dolları dəyərində 2 ədəd xəfif kimyəvi yük daşıyan tankerin (dedveyt 8000 ton) və 2 ədəd Ro-Ro tipli sərnişin-yük gəmisinin tikintisi Bakı Gəmiqayırma zavodu MMC-də davam etdirilir. Bu isə gəmilərin təmiri və tikintisi üzrə ümumi məbləğin 1%-nin Rusiya Dəniz Reqistr Müfəttişliyinə ödənilməsi deməkdir. Bu baxımdan, BDT-nin tələblərinə əsaslanan Azərbaycan Dövlət Dəniz Reqistr Müfəttişliyinin yaradılması xüsusi əhəmiyyət kəsb

edir. Gəmiqırma və gəmi təmiri müəssisələrində rəqıstır nəzarəti hesabına maliyyələşən, Milli Dəniz Rəqıstr Müfəttişliyinin yaradılması yeni iş yerlərinin yaranmasına və iqtisadi artıma səbəb olacaqdır.

3. Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə dəniz nəqliyyatının rolu və dəniz ticarətinin inkişaf meylləri tədqiq edilərək, nəqliyyat logistikası üzrə nəqliyyat qovşağının vahid idarə edilmə sisteminin yaradılmasının əhəmiyyəti müəyyən edilmişdir.

Araşdırmalar göstərir ki, dünya dövlətləri üzrə əsas dəniz yükdaşımalarının həcmi “ABŞ-Avropa-Uzaq Şərq” üçbucağı regionunda yerləşir. Azərbaycan Respublikasının bu ərazidə əlverişli coğrafi mövqeyə malik olması, dəniz nəqliyyat müəssisələrinin beynəlxalq yükdaşımalarda, xüsusən tranzit daşımalarda fəal iştirak etməsinə münbit şərait yaradır. Dünya dəniz ticarəti dəniz nəqliyyat xidmətləri qarşısında, yüklərin fasiləsiz olaraq ritmik, yüksək sürətlə, itgisiz və optimal marşrutlarla daşınmasını tələb edir.

Beynəlxalq təcrübədə ilk dəfə olaraq 2007-ci ildə Ümumdünya Bankı Finlandiyanın Turku şəhərində yerləşən Univesiteti ilə birlikdə dünya ölkələri üzrə logistikanın inkişaf səviyyəsinin hesablama metodukasını işləyib hazırlamışdır. Həmin ildən etibarən dünya ölkələri üzrə 2007, 2010, 2012, 2014 və 2016-cı illərdə logistikanın səmərəlilik indeksi (LSİ) hesablanmışdır. Azərbaycan Respublikası 2016-cı ildə materiallar təqdim etmədiyindən dünya dövlətləri arasında reytingi müəyyən edilməmişdir. 2014-cü ildə LSİ üzrə 160 ölkə arasında respublikamız 125-ci yeri tutaraq 3-cü qrup ölkələrin sırasında dayanmışdır. Ekspertlərin hesablamalarına əsasən dünya dövlətləri logistikanın səmərəlilik indeksinə görə 4 qrupa bölünürlər. 1-ci qrupa LSİ-nin maksimum inkişaf səviyyəsi (LSİ=3,14-5,0) olan ölkələr, 2-ci qrupa LSİ-nin yüksək inkişaf səviyyəsi olan ölkələr (2,53-3,14), 3-cü qrupa LSİ-nin orta inkişaf səviyyəsi olan ölkələr (2,29-2,53), 4-cü qrupa isə LSİ-nin aşağı inkişaf səviyyəsi (1,0-2,29) olan ölkələr daxil edilir. 1-ci inkişaf səviyyəli ölkələr sırasına Sinqapur, İsveşrə, Almaniya və s. dövlətlər daxildir.

Nəqliyyat xərcləri hesabına məhsulun qiymətlərinin 10-12%, əmtəə istehsalçılarının ümumi xərclərinin isə 10-30% azalması baş verir. Azərbaycanda nəqliyyat logistikası üzrə nəqliyyat qovşağının vahid idarə edilməsi sisteminin yaradılması nəqliyyat-logistika xidmətləri üzrə məlumatların vaxtında toplanmasına, ötürülməsinə və yükdaşımaların həyata keçirilməsində optimal nəqliyyat növünün seçilməsinə şərait yaradacaqdır.

4. Donanmada gəmilərin təmir müddətlərinin artması,

amortizasiya ayırmalarına amortizasiya normasının son həddinin tətbiq edilməsi, gəmi təmiri zavodlarının maddi-texniki bazasının, gəmilərin reqistr tutumu və deydvəytinin aşağı olması problemləri və onların aradan qaldırılması yolları müəyyən edilmişdir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının balansında olan gəmilərin 87%-nin yaşı 25 ildən yuxarı olduğundan, onların orta təmir müddətləri artaraq, istismar vaxt büdcəsinin və donanmanın rentabelliyyətinin azalmasına səbəb olmuşdur. Aşağıdakı cədvəldə 2016-cı il üzrə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəmilərinin yaşları üzrə maliyyə nəticələri göstərilmişdir.

Cədvəl 1.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasında gəmilərin yaşları üzrə maliyyə nəticələri.

Gəmi-lərin yaşı	Gəmi-lərin sayı	İstis-mar saati	Gəlir, min manat	Saxlan-ma xərci min.man	Təmir üzrə gəmi gün	1 gəminin orta təmir müddəti, gün
<=10	11	16154	17324	4989	408	37
11-25	15	24420	5881	3062	575	38
25<	170	464763	209401	110858	12271	72
Cəmi	196	505337	232606	118909	13254	68

Mənbə: Xəzər Dəniz Neft Donanmasının məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Dəniz Nəqliyyat Donanmasında yaşı 25 ildən yuxarı olan 1 ədəd gəminin orta təmir müddəti 2016-cı ildə 72 gün təşkil etməklə, gəmilərin saxlanma xərcini artırmışdır. Nəqliyyat Donanmasında 1 ədəd gəminin orta təmir müddəti 2016-cı ildə Xəzər dəniz Neft Donanması ilə müqayisədə 47 gün artaraq 115 gün olduğundan, gəmilərin saxlanma xərci gəlirlə müqayisədə 13,75 mln. manat (160,1-173,1) artaraq təsərrüfat fəaliyyətinin ziyanla nəticələnməsinə səbəb olmuşdur. Dəniz Nəqliyyat Donanması üzrə 2016-cı ildə gəmi təmiri işlərinin 25,4%-i kənar müəssisələrdə yerinə yetirilmişdir. Respublikamızda fəaliyyət göstərən 20-dən çox özəl gəmi təmiri müəssisəsinin heç birinin üzən tərsanələri yoxdur.

Hal-hazırda donanmanın dibdərinləşdirmə işlərini yerinə yetirən 5 ədəd gəmi karvanı və uzun müddət təmirdə dayanan: “Narva” və “Mühəndis X. Muradov” torpaq soran gəmiləridir ki, onların yenilənməsi dəniz yollarının fəaliyyətinin tənzimlənməsində mühüm rol oynayacaqdır. 2015-ci ildə donanmanın “E. Xalıqov” gəmisi “Bibi Heybət” GTZ-nun farvaterində, “A. Mustafayev” və “G. Əsgərov” gəmisi Xəzərin “Çilov” adasında sayə oturmaları ilə əlaqədar olaraq təmirə dayanmışdır. Ona görə

də suoturumu kiçik olan ərazilərdə gəmilərin istismarının normallaşdırılması üçün dibidərinləşdirmə gəmilərinin tikintisi üçün sifarişlər verilməlidir.

Donanmanın 2015-ci ildə sərbəst mənfəəti 41,36 mln. manat olduğu halda, mənfəət hesabına ödəniləcək xərclər 61,2 mln. manat təşkil etmişdir. Donanmada gəmilərin amortizasiya normaları AR-nın Vergi Məcəlləsinin 114.3.3 maddəsinə uyğun olaraq 25% -lə (son hədlə) hesablanmış və bu hesablamalarda gəmilərin xidmət müddəti, təmir-modernizasiya dəyəri və ləğv dəyərləri nəzərə alınmamışdır. Tədqiqat nəticəsində amortizasiya normasının təklif edilmiş aşağıdakı düsturla hesablanması, illik amortizasiya normasının 19,9%, istehsal xərclərinin isə 2,1% azalmasına səbəb olmuşdur.

$$N_A = \frac{F_{\text{ə.i.d.}} + F_{\text{t.m.d.}} - F_{\text{l.d.}}}{F_{\text{ə.i.d.}} \times F_{\text{x.m.}}} \times 100\% \quad (1)$$

burada $F_{\text{ə.i.d.}}$ -əsas fondların ilkin dəyəri,-təmir-modernizasiya işlərinin dəyəri, $F_{\text{l.d.}}$ -əsas fondların ləğv dəyərləri,-əsas fondların xidmət müddətidir.

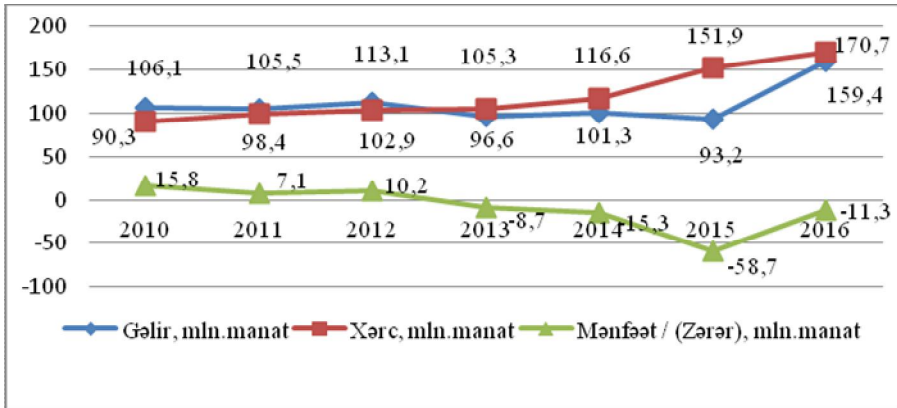
(1) düsturuna əsasən hesablanmış amortizasiya ayrılımları hesabına istehsal xərcləri 2008-2015-ci illərdə 151,4 mil. manat azalmışdır.

Müəyyən edilmişdir ki, Xəzərin Azərbaycan sektorunda fəaliyyət göstərən gəmilərdə iki növbəli iş rejiminin, bir növbəli iş rejiminə keçirilməsi, sərnişin gəmilərinin istismar xərclərində il ərzində orta hesabla **54423** manat qənaət yaradaraq donanmanın istehsal fəaliyyətinin səmərəliliyini artıracaqdır. ARDNŞ-in müəssisələrinə dəniz nəqliyyat xidməti göstərən gəmilərin istismarından əldə olunan gəlirin hesablanması yük-dövriyyəsi nəzərə alınmaqla, istismar qiymətinin 1ton-mil yük dövriyyəsinə görə müəyyən edilməsi daha məqsəduyğundur. Gəlirin istismar saatına görə hesablanması, neft-qaz hasilatında nəqliyyat xərclərinin artmasına səbəb olmaqla, optimal idarəetmənin azalmasına səbəb olur.

5. Dəniz nəqliyyat donanmasının istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyi araşdırılmış və Qara dənizdə istismar olunan gəmilərin müxtəlif limanlara giriş-çıxış əməliyyatları zamanı səmərəsiz vaxt itkiləri Azərbaycan limanları ilə müqayisə olunaraq qiymətləndirilmişdir.

Müəyyən edilmişdir ki, 2013-2016-cı illər üzrə Nəqliyyat Donanmasının təsərrüfat fəaliyyətinin zərərlə nəticələnməsinin səbəblərindən biri də

səmərəsiz vaxt itkisi və logistikanın daxili səmərəlilik indeksinin aşağı olmasıdır.



Qrafik 1. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının 2010-2016-cı illər üzrə gəlir, xərc və istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələri haqqında qrafiki.

Mənbə: ARDSK-nin materiallarına əsasən hazırlanmışdır.

Donanmanın maye yük gəmiləri 2016-cı ildə limanlara 582 sayda giriş edərək, gözləmə əməliyyatlarına 54418 saat vaxt sərf etmişlər ki, bu da Azərbaycan limanlarında gəmilərin 93,5% səmərəsiz vaxt itkisi deməkdir. 1 gəmi səfərinə səmərəsiz vaxt itkisi Azərbaycan limanlarında 93,5 saat təşkil etməklə, Qazaxıstan limanı ilə müqayisədə 17,24 saat, Rusiya limanları ilə müqayisədə 84,83 saat, İran limanları ilə müqayisədə isə 31,04 saat çox olmuşdur. Bərə gəmilərində 1 səfərə səmərəsiz vaxt itkisi Ələt limanında 11,95 saat, Aktau limanında 8,21 saat, Türkmənbaşı limanında isə 7,25 saat təşkil etmişdir.

Tədqiqata əsasən, dəniz nəqliyyatında idarəetmə sistemi optimallaşdırılmalı, normativ istismar müddəti keçmiş gəmilərinin yeniləşməsi təmin edilməli, rəqistr tutumu və deydveyti daha yüksək olan yeni yük gəmilərinin tikintisi üzrə sifarişlərin həcmi artırılmalı, həmçinin Bakı şəhərində yük gərginliyinin aradan qaldırılması məqsədi ilə Sumqayıt limanının tikintisi davam etdirilməlidir. Yeni gəmilərin alınması Azərbaycan Respublikasının istər beynəlxalq, istərsə də yerli yük və xidmət bazarlarında dayanıqlı mövqelərinin əldə olunmasına və dəniz nəqliyyatının inkişafına xidmət edəcəkdir. Həmçinin, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin Dəniz Nəqliyyat Donanmasının Ticarət Donanması kimi adlandırılması daha məqsədəuyğundur.

6. Dəniz Nəqliyyat Donanmasının beynəlxalq yükdaşıma göstəriciləri araşdırılmış və Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının inkişafı qiymətləndirilmişdir.

Son illərdə global maliyyə böhranı nəticəsində ticarət dövriyyəsinin azalması, dünya sularında Azərbaycan bayrağı altında istismar olunan 10 ədəd gəminin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə də mənfi təsir etmişdir. Aşağıdakı cədvəl əsasən 2016-cı ildə yük dövriyyəsinin 2014-cü ilə müqayisədə 606,24 mln.ton-mil azalması, ümumi yükdaşıma fraxtının 25,5 mln. ABŞ dolları məbləğində azalması ilə nəticələnmişdir.

Cədvəl 2

Dəniz Nəqliyyat Donanmasının beynəlxalq yükdaşıma göstəriciləri

Göstəricilər	2014	2015	2016
Ümumi yükdaşıma, min ton	9938,4	6625,9	5807,3
Cəmi səfər sayı	2971	1991	2537
Yükdaşıma üzrə cəmi səfər məsafəsi, mil	580642	424191	660084
Mln. ton-mil	2227,2	1586,05	1620,95
Ümumi yükdaşımada fraxt, mln.dollar	124,24	85,04	98,74
1 mln. ton- mil yük dövriyyəsinə düşən fraxtın məbləği, ABŞ dolları	55783	53618	60913

Mənbə: "AXDG" QSC-nın məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının perspektiv inkişafı respublikamızın 5 əsas ticarət marşrutunu əhatə edən iki əsas dəhlizin (Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub) kəsişməsində yerləşməsidir. Azərbaycanın üçün ən əlverişli dəhliz Şimal-Cənub dəhlizidir. Bu dəhlizdə yükdaşımaların həcmnin artmasından səmərəli istifadə etmək məqsədi ilə, Xəzər dənizində limanların və gəmilərin yük tutumu artırılmalıdır. Layihə üzrə yükdaşıma qabiliyyəti 25 mln. ton və 1 mln. TEU-dan ibarət olan Ələt limanı, hazırkı mərhələdə 10 mln. ton quru və maye yükdaşıma qabiliyyətinə malikdir.

Ticarətin mümkün inkişafına dəstək vermək və ticarət artımından faydalanmaq üçün dəniz nəqliyyatına böyük üstünlük verilməli və bu sahəyə ayrılan investisiyaların həcmi artırılmalıdır.

7. İqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə gəmilərin istismar xərclərinin, hərəkət sxemlərinin optimallaşdırılması modelləri qurulmuş və yükdaşımanın kritik və optimal həddi hesablanmaqla,

dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların səmərəliliyinin artırılması yolları müəyyən edilmişdir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının 3 ədəd təchizat gəmisinin gündəlik istismar xərci 42,324 min manat olmaqla, 2016-cı il üzrə 15,45 milyon manat təşkil etmişdir. Tədqiqat işində nəqliyyat məsələsinin iqtisadi-riyazi modeli qurulmuş və potensiallar metodu ilə başlanğıc daşımalar matrisinə əsasən dayaq plan optimallaşdırılmaqla daşıma marşrutları təyin edilmişdir. Nəticədə ilkin daşıma planı ilə müayisədə illik istismar xərcləri 5,58 milyon manat və yaxud 2,1% azalmışdır. Daha mürəkkəb çoxmarşrutlu nəqliyyat məsələlərinin həllində Turbo-Paskal proqramının tətbiq edilməsi nəticələrin operativliyini daha da artırır.

Tədqiqat nəticəsində iqtisadi riyazi-metodların köməyi ilə dəniz nəqliyyat donanmasının 2008-2016-cı illər üzrə yükdaşımaların həcmindən asılılığını ifadə edən gəlir) və xərc funksiyaları ($Y_{xərc} = -11,328x + 235,83$) qurularaq, kritik yükdaşımının həcmi ($x = 10,97586$ milyon ton) təyin edilmişdir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat donanmasının gəmiləri 10975860 ton yük daşdığı halda, istismar xərclərinin ümumi məbləği, istismardan əldə olunan gəlirə bərabər olacaqdır. Yəni,

$$Y_{gəlir} = -2,5788 \times 10,97586 + 139,8 = 111,4955$$

$$Y_{xərc} = 11,328 \times 10,97586 + 235,83 = 111,4955$$

Donamanın sosial xarakterli ödənişlərinin-maddi yardımların, mükafatların, kollektiv qidanın 10 manatdan artıq hissəsinin, istismar xərclərində normadan artıq təmir xərclərinin və yığım fondunun tənzimlənməsi məqsədi ilə istehsal xərcləri optimallaşdırılmalı və donanmanın rentabellik səviyyəsi artırılmalıdır. Tədqiqata əsasən müəyyən edilmişdir ki, sərbəst mənfəət hesabına ödənişlərin tənzimlənməsi üçün mənfəət norması 25% təşkil etdiyindən, yükdaşımaların optimal həddi 12,5 milyon ton olacaqdır.

Tədqiqat nəticəsində gəmilərin istismarının və təmirinin səmərəliliyini artırmaq üçün aşağıdakı modellər qurulmuşdur.

● **Gəmilərin daşıyacaqları yüklərin strukturu və həcmi əvvəlcədən məlum olduqda, istismar xərclərinin minimumlaşdırılması modeli.**

$$F(x) = \sum_{i=1}^{m+n} \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \rightarrow \min$$

Məqsəd funksiyası

$$\left\{ \begin{array}{l} \sum_{i=1}^{m+m^1} P_{ij} x_{ij} = Q_j, (j = 1, 2, 3 \dots n) \\ \sum_{i=1}^n x_{ij} = R_i, (i = 1, 2, 3 \dots, m) \\ \sum_{i=1}^n x_{ij} \leq R_i, (i = m + 1, m + 2, \dots, m + m^1) \end{array} \right.$$

Məhdudiyət şərtləri,
Müsbətlik şərti $x_{ij} \geq 0$, $(i = m + 1, m + 2, \dots, m + m^1, j = 1, \dots, n)$

burada, m – i tipli gəminin j xətti üzrə isismarına çəkilən xərci; m^1 – i tipli gəminin j xətti üzrə sayı, m – fəaliyyətdə olan gəmi tiplərinin sayı, m^1 – yeni gəmi tiplərinin sayı; n – i tipli gəminin j xətti üzrə daşıma qabiliyyəti, Q_j – j xətti üzrə daşınan yüklərin həcmidir.

● **Daşınacaq yüklərin miqdarı əvvəlcədən məlum olmadıqda, gəminin yük axınları ilə təmin olunma dərəcəsi kapital qoyuluşunun məhdudiyəti olmaqla, istiqamətlər üzrə daşımалardan maksimum valyuta gəliri əldə edilməsi üçün yükdaşımının optimal miqdarının tapılması.**

$$F(x) = \sum_{i=1}^{m+m^1} \sum_{j=1}^n f_{ij} x_{ij} \rightarrow \min$$

Məqsəd funksiyası

$$\left\{ \begin{array}{l} \sum_{i=1}^{m+m^1} P_{ij} x_{ij} = Q_j, (j = 1, 2, 3 \dots n) \\ \sum_{i=1}^n x_{ij} = R_i, (i = 1, 2, 3 \dots, m) \\ \sum_{i=1}^n x_{ij} \leq R_i, (i = m + 1, m + 2, \dots, m + m^1) \end{array} \right.$$

Məhdudiyət şərtləri,
Müsbətlik şərti, $x_{ij} \geq 0$, $(i = m + 1, m + 2, \dots, m + m^1, j = 1, \dots, n)$

burada, -i tipli gəminin j xətti üzrə xalis valyuta gəliri; -i tipli gəminin j xətti

R_i

üzrə daşıma qabiliyyəti; - gəmilərin müəyyən edilmiş həcmi;
 Q_j - j xətti üzrə daşımanın yüklərin həcmidir.

Tədqiqat nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, qurulmuş iqtisadi-riyazi modellər dəniz nəqliyyatında gəmilərin istismarının optimallığını daha da artıracaqdır.

8. Korrelyasiya-reqressiya metodunun köməyi ilə dəniz ticarətinin ÜDM-ə təsiri araşdırılmış və nəqliyyat müəssisələrinin müstəqil inkişaf etmə qabiliyyəti müəyyən edilmişdir.

Nəqliyyat üzrə istismar xərclərində amortizasiya ayırmalarının xüsusi çəkisi artsa da, əsas kapitala yönəldilən investisiyaların həcmi azalmışdır. Tədqiqat işində investisiyaların həcmi ilə əsas kapitala yönəldilən vəsaitlər arasındakı asılılığa əsasən bu sahənin müstəqil inkişaf qabiliyyəti qiymətləndirilmişdir. Bu məqsədlə, 2008-2015-ci illərin statistik məlumatlarından istifadə edilməklə, vahid nəqliyyat sistemi nəqliyyat xidmətlərinin dəyəri və əsas kapitala yönəldilən investisiya qoyuluşuna əsasən, bütün nəqliyyat növləri üzrə əsas fondlara yönəldilən investisiyaların ΔI dəyişmələrinin nəqliyyat xidmətlərindən əldə olunan gəlirin (nəqliyyat növləri üzrə) ΔY dəyişmələrindən asılılıqlarının zaman amili nəzərə alınmaqla hesabı aparılaraq aşağıdakı cədvəl tərtib edilmişdir.

Cədvəl 3.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin 2010-2015-ci illər dövründə müstəqil inkişaf etmə qabiliyyətinin qiymətləndirilməsi

İllər	ΔI_t	ΔY_{t-1}	Hesablama göstəriciləri		
			X^2	XY	$\Delta I_t^* = -200,6 + 0,694\Delta Y_{t-1}$
n=7	Y	X	X^2	XY	$\Delta I_t^* = -200,6 + 0,694\Delta Y_{t-1}$
2010	728,8	364,7	531149,44	265793,36	52,5
2011	74,6	176,2	5565,16	13144,52	-78,32
2012	100,9	256,20	10180,81	25850,58	-22,79
2013	949,4	217,8	901360,36	206779,32	-49,45
2014	-1127,3	58,2	1270805,29	-65608,86	-160,21
2015	-237,1	169,3	56216,41	-40141,03	-83,1
2016	-804,3	327,5	646898,49	-263408,25	26,685
Σ	-315	1569,9	3422176	142409,6	-314,685

Cədvəl məlumatları əsasında aşağıdakı tənliklər sistemi qurulmuşdur.

$$\begin{cases} 7a_0 + 1569,9a_1 = 315 \\ 1569,9a_0 + 3422176a_1 = 142409,6 \end{cases}$$

Tənliklər sistemindən $a_0 = 200,6$; $a_1 = 0,694$ əmsallarını təyin etməklə, Azərbaycanda 2010-2016-cı illər üzrə nəqliyyatın bütün növləri üzrə gəlirin həcmindən investisiya qoyuluşlarının artım tənliyini, $\Delta I_t^* = -200,6 + 0,694\Delta Y_{t-1}$ alırıq. Alınmış tənlikdəki akselerasiya

$$a_1$$

göstəricisinin, $= 0,694$ olmasına əsasən demək olar ki, nəqliyyat müəssisələri 2010-2016-cı illər üzrə öz vəsaitləri hesabına müstəqil inkişaf etmə qabiliyyətinə malik olmalarına baxmayaraq daha çox cəlb edilmiş xarici kapital hesabına (dövlət investisiyaları) inkişaf etmişlər.

Hesablanmış akselerasiya indeksinə əsasən nəqliyyatın bütün növləri üzrə iş və xidmətlərin artım tempinə tələb olunan investisiya məbləğlərini təyin etmək olar.

Müəyyən edilmişdir ki, dünya əmtəə ticarəti və dünya dəniz ticarətinin

həcmi ilə ÜDM arasında sıx asılılıq vardır. ($R_{\text{LƏT}} \approx 0,96, R_{\text{LDT}} \approx 0,98$) Azərbaycanca dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımaların səviyyəsinin ÜDM-a təsirinin qiymətləndirilməsində determinasiya əmsalı $\sigma^2 = 0,037$,

korrelyasiya əmsalı isə alınmışdır. Korrelyasiya əmsalının qiymətinin 0,2 olması göstərir ki, iqtisadi sistemin tədqiq olunan göstəriciləri arasında zəif funksional xətti asılılıq vardır. Xətti reqresiya

tənliyi üçün elastiklik əmsalı $E = 69,7 \times 0,11 / 54,47 = 0,14$ olmuşdur. Yəni, Azərbaycanda yükdaşımalar üzrə dəniz nəqliyyat xidmətlərinin həcmnin 1% artması ÜDM-in 0,14% artması ilə nəticələnmişdir. Dünya üzrə dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların həcmnin 1% artımı ÜDM-in 0,4% artımı ilə nəticələnir. Tədqiqat işində qurulmuş reqresion modelin %-

lə xətası, $E = \frac{E}{P} \times 100\% = \frac{0,14}{54,14} \times 100\% = 0,26\%$ təşkil edir. İlkin təhlilin aparılması zamanı modelin xətasının 5%-dən az olması o deməkdir ki, model bu iddianın ehtimalını qeyd etmədən etibarlı hesab edilir.

9. Yük dövryyəsinin perspektiv proqnozlaşdırma sxemi tərtib edilərək, vahid nəqliyyat sisteminin ekonometrik modelinə əsasən nəqliyyat kompleksinin müxtəlif sektorlarında yük daşımaların həcmi proqnozlaşdırılmışdır.

Tədqiqat işində ümumi daxili məhsul üzrə göstərici Kobba-Duqlas istehsal funksiyasına əsasən təyin edilərək, yük dövryyəsinin perspektiv proqnozlaşdırma səviyyəsinin sxemi qurulmuş və nəqliyyat kompleksinin müxtəlif sektorlarında yük dövryyəsi aşağıdakı modelə hesablanmışdır.

$$FROD_1(t) = F(CHP(t)), t = 1, 2, 3, 4, 5 \quad (2)$$

ÜDM-un qurulmuş sxemə əsasən proqnozlaşdırılması üçün gələcək dövrlər üzrə əsas fondlar, əmək ehtiyatları və dövryyə vəsaitlərinin qiymətləri təyin edilmişdir. Əsas istehsal fondları balans modeli ilə təyin edilmişdir. Bu parametrlərdə dəyişikliklər illik ləğv əmsalını (ω) nəzərə almaqla yeni fondların daxil edilməsi (INV) ilə aşağıdakı qaydada təyin edilir :

$$K(t) = (1 - \omega)K(t-1) + INV(t) \quad (3)$$

Burada, $K(t-1)$ – əsas fondların keçən ildəki həcmi

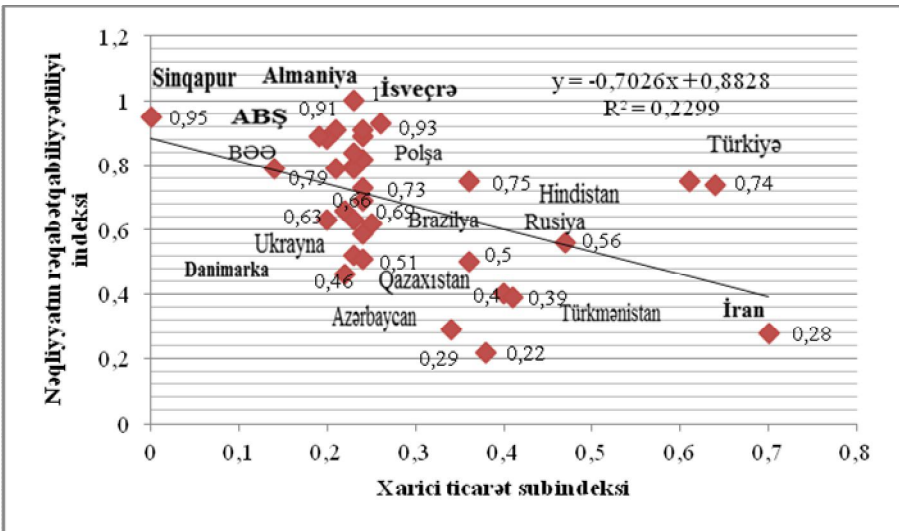
Rekursiv tənliklər vasitəsilə L-əmək ehtiyatlarını və K-əsas istehsal

fondlarında kapital qoyuluşunun proqnoz qiymətlərini müəyyən etməklə, (2) tənliyi vasitəsi ilə nəqliyyatın bütün növlərinin inkişafı 2026-cı ilədək proqnozlaşdırılmışdır.

Tədqiqat işində proqnoz qiymətləndirmə maksimal, minimal və orta variantlarda həyata keçirilmişdir. Azərbaycanın nəqliyyat kompleksinin inkişaf perspektivlərini daha real əks etdirən orta variantın tətbiq edilməsi tövsiyyə olunur. Tətbiq edilmiş çoxvariantlı proqnozlaşdırma alqoritmi Azərbaycanın nəqliyyat kompleksinin inkişafının digər göstəricilərinin qiymətləndirilməsində də istifadə edilə bilər.

10. Dövlətin iqtisadiyyatı tənzimləmə dərəcəsini müəyyən edən İqtisadiyyatın Səliyyə (Sağlığı) indeksi ilə nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliyi əmsalı arasındakı əlaqəyə əsasən xarici ticarətin liberallıq səviyyəsi müəyyən edilmişdir.

Xarici ticarət əməliyyatlarının dövlət tərəfindən tənzimlənməsi dəniz nəqliyyat xidmətlərinin ixracına və onun inkişafına təsir göstərdiyindən, dəniz nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf səviyyəsi dövlətin xarici ticarətə proteksionist və ya liberal siyasət yürütməsindən daha çox asılıdır. Bu asılılığı müəyyən etmək üçün tədqiqat işində iqtisadiyyatın səliyyə (sağlığı) indeksinə daxil olan xarici ticarət sub indeksindən¹ istifadə etməklə nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi indeksi ilə xarici ticarət subindeksi arasında asılılıq müəyyən edilmişdir.



Qrafik 2. Nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi indeksi ilə xarici ticarət indeksi

arasındaki əlaqə qrafiki.

Mənbə: AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutu tərəfindən işlənmiş xarici ticarət subindeksinə və UNCTAD, 2016 a materialarına əsasən hazırlanmışdır.

Nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi indeksi ilə ölkələrin xarici ticarət sub-indeksləri arasında orta korrelyasiya asılılığı vardır. $(R - \sqrt{0,2299} - 0,47)$ Dünya ölkələri arasında Sinqapurun xarici ticarət sub-indeksi 0-a bərabər olduğundan bu ölkə ən liberal ölkədir. İqtisadiyyatın solluğu (sağlığı) şkalasına görə xarici ticarət sub-indeksi 0,42-dək olan bəzi ölkələrdə nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətlilik indeksi $0,7 \div 1$ arasında, bəzi solçu ölkələrdə isə (Rusiya, Azərbaycan, Ukrayna, Qazaxıstan və s.) $0,2 \div 0,69$ arasında dəyişir. İSİ göstəricisinin 0,5-dən yuxarı olması xarici ticarətin nisbətən daha liberal olduğu ölkələrdə müşahidə olunur. Azərbaycanda nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi indeksi dünya dövlətləri arasında 0,29-a bərabərdir.

Azərbaycanda nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsindən asılılığı orta səviyyədədir. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyatın rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılması üçün təsiredici amillər nəzərə alınmaqla xarici ticarətin liberallaşması artırılmalıdır. liberal islahatlar iqtisadi artımın sürətləndirilməsi üçün kafi şərt olmasa da, zəruri şərtidir.¹ Liberal iqtisadiyyatlar təxminən eyni inkişaf səviyyəsindəki dirijist iqtisadiyyatlara nisbətən daha sosialyönlü ola bilər və bir çox hallarda olur.¹

Beləliklə, dissertasiya işinin müəyyən edilmiş elmi müdəallarına əsasən Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin yüksəldilməsi yolları təhlil edilərək qiymətləndirilmişdir.

Tədqiqatın əsas məzmunu müəllifin çap edilmiş aşağıdakı elmi əsərlərində öz əksini tapmışdır:

1. Ядигаров Т.А. “Применение экономико-математического метода в анализ рентабельности производства судоремонтных заводов”. ADDA “Elmi əsərlər”, Bakı ş., İSSN 2220-1025,. №1 2014, səh. 55-59.
2. Ядигаров Т.А. “Ümummilli Liderimizin uğurlu siyasətinin nəticələri ADDA “Elmi əsərlər”, Bakı ş., İSSN 2220-1025,. №2 2014, səh. 146-149.

¹ Strateji Yol xəritəsi və İS (S)İ: Bəzi nəticələr. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, 5 dekabr 2017-ci il. ekonomiks.com.az

3. Yadigarov T.A. “Dəniz nəqliyyatında yanacaq-sürtkü materiallarından istifadənin səmərəliliyinin artırılması”, “Sivil bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinin inkişaf istiqamətləri” mövzusunda beynəlxalq elmi-praktiki konfrans., Bakı ş, 2014, səh. 412-418.
4. Yadigarov T.A. “Neft-Qaz hasilatında dəniz nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyinin artırılması istiqamətləri” Bakı Biznes Univeritetinin “AUDİT” jurnalı, qeydiyyat №B 80, Bakı ş, №4 2015,. səh. 90-97.
5. Ядигаров Т.А. “Применение экономико-математического метода в анализ рентабельности производства в отраслях морского транспорта”. “Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте” mövzusunda IV beynəlxalq elmi-praktiki konfrans Морской гос. ун-т, ISBN 978-5-8343-0991-8, Vladivostok ş, 2014. səh. 52-53.
6. Orucov A.S., Yadigarov T.A. “Azərbaycan dövlətinin iqtisadi siyasətinin davamlı inkişafa təsiri və onun təkmilləşdirilməsi”, “Elmi əsərlər”, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı ş., ISBN-978-9952-454-32-1,. № 4 , 2013, səh. 115-119.
7. Əliyev Ç.M., Yadigarov T.A. “Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələr sistemində dəniz nəqliyyatının rolu”. ADDA “Elmi əsərlər”, Bakı ş., İSSN 2220-1025,. №1 2015, səh. 129-134.
8. Yadigarov T.A. “Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının təsərrüfat fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması yolları”. ADDA “Elmi əsərlər”, Bakı ş., İSSN 2220-1025,. №2 2015, səh. 131-138.
9. Ядигаров Т.А. “Методы прогнозирования основных показателей развития транспортной системы”, “Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте” mövzusunda V beynəlxalq elmi-praktiki konfrans Морской гос. ун-т, ISBN 978-5-8343-0991-8, Vladivostok ş, 2015. səh. 52-54.
10. Yadigarov T.A. “Dənizdə neft və qazçıxarma işlərində dəniz nəqliyyatının təsərrüfat fəaliyyətinin inkişaf istiqamətləri.” “Elmi əsərlər”, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı ş., ISBN-978-9952-454-32-1,. № 4 , 2015, səh. 127-135.
11. Ядигаров Т.А. “Основные проблемы Европейского Союза в области Развития транспортной системы”, “Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте” mövzusunda VI beynəlxalq elmi-praktiki konfrans Морской гос. ун-т, ISBN 978-5-8343-0991-8, Vladivostok ş, 2016. səh. 35-37.
12. Yadigarov T.A. “Dononmanın təsərrüfat fəalliyətinin optimallaşdırılmasında iqtisad-riyazi modellərin tətbiqinin əhəmiyyəti”, ADDA “Elmi əsərlər”, Bakı ş., İSSN 2220-1025,. №1 2016, səh. 89-92.

13. Yadigarov T.A. “Böhran şəraitində tədris müəssisələrinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinə təsir edən amillərin optimallaşdırılması yolları”, “Dəniz nəqliyyatında innovativ texnologiyalar” mövzusunda 11-ci Beynəlxalq elmi-texniki konfransı. “Bakı” ş, 2016.,səh. 240-245.
14. Yadigarov T.A. “İqtisadi-riyazi modellərin tətbiqi ilə dəniz nəqliyyatında gəmilərin istismarının optimallaşdırılması”, “Elmi əsərlər”, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı ş., İSBN-978-9952-454-32-1,. № 3 , 2016, səh. 48-54.
15. Yadigarov T.A.“Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı: problemlər, perspektivlər” “Respublika” qəzeti, 29 noyabr – 04 dekabr, Bakı ş., 2016-cı il, səh. 4-5
16. Ядигаров Т.А. “Повышения роли внешне - экономических связей в морском транспорте и методы прогнозирования”. “Экономика и предпринимательство”, Москва ш., ISSN 1999-2300, № 12 (2) 2016, səh. 567-571.
17. Ядигаров Т.А. “Анализ рентабельности производства судоремонтных заводах с применение экономико-математического метода”, “Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии”, Москва ш., ISSN 2412-883X, № 1 (3) 2017, səh. 154-157.
18. Yadigarov T.A.“Azərbaycan və Türkiyə ticarət iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının rolu”. IV Beynəlxalq Türk Dünyası Araşdırmaları Simpoziumu Ömər Halisdəmir Universiteti, Niğde ş, İSBN : 978-605-9965-74-3(TK), 978-605-9965-78-1(4.C), IV cild , 2017, səh. 923-930.
19. Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A.“ İqtisadiyyatın Solları Sağlığı indeksi dəniz nəqliyyatının rəqabətqabiliyyətliyi əmsalı arasındakı əlaqə.” IV Beynəlxalq Türk Dünyası Araşdırmaları Simpoziumu Ömər Halisdəmir Universiteti, Niğde ş, İSBN : 978-605-9965-74-3(TK), 978-605-9965-78-1(4.C), IV cild , 2017, səh. 247-245.
20. Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A.“ Çırpınırdı Qara Dəniz...” “Respublika” qəzeti, 29 iyun, Bakı ş., 2017-cı il, səh. 4
21. Ядигаров Т.А., Наджафзаде Г.А. “Анализ уровня инвестиции, направленная в основной капитал строительного сектора в Азербайджане методом корреляции-регрессии” VOL 1, No 10, (2017) Scientific discussion (Praha, Czech Republic), ISSN 3041-4245, səh. 55-60
22. Yadigarov T.A. “Azərbaycanda dəniz nəqliyyat yükdaşımalarının səviyyəsinin korrelyasiya-reqressiya metodu ilə təhlili”, “Elmi əsərlər”, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı ş., İSBN-978-9952-454-32-1,.№4, 2016, səh. 34-43
23. Yadigarov T.A, Nəcəfzadə Q.A. “İqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə

dəniz nəqliyyatında reklam xərclərinin optimallaşdırılması.” “Strateji iqtisadi islahatlar: qabaqlayıcı vergi siyasəti” Beynəlxalq elmi-praktik konfransın materialları, Bakı-2017, səh.678-683,

24. Mayis GULALIYEV; Suriya ABASOVA; Shahla HUSEYNOVA; Reyhan AZIZOVA; Tabriz YADIGAROV “Assessment of impacts of the state intervention in foreign trade on economic growth.” Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015 Vol. 38 (Nº 47), Year 2017, Indexed em Scopus.

Ядигаров Табриз Абдулла оглы

Повышение эффективности морского транспорта во внешнеэкономических связях Азербайджанской Республики

РЕЗЮМЕ

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

Во введении диссертации обосновывается актуальность темы, определяется уровень изучения проблем, формулируются цель и задачи, дается научная новизна, научно-практическая значимость работы и апробация исследования.

В первой главе «Теоретико-методологические основы повышения эффективности внешнеэкономических связей» показаны основы и принципы возникновения внешнеэкономических связей, нормативно-правовая база грузовых перевозок в морском транспорте, роль морского транспорта в повышении эффективности внешнеэкономических связей и тенденции развития морской торговли.

Во второй главе «Комплексный анализ и оценка транспортно-логистических услуг и морского транспортного комплекса во внешнеэкономических связях Азербайджанской Республики» проанализировано современное состояние морского транспорта в стране, показана экономическая эффективность производственно-хозяйственной деятельности морского транспортного флота, дана оценка развитию морского транспорта во внешнеэкономических связях Азербайджана.

В третьей главе «Перспективное развитие морского транспорта и пути оптимизации грузоперевозок в Азербайджане» с помощью эконометрических методов определена оптимизация грузовых перевозок в морском транспорте и показано влияние морской торговли на ВВП. В этой главе исследована взаимосвязь между индексом экономической левизны-правизны и индексом конкурентоспособности транспорта.

В заключении проведенного исследования обоснованы и обобщены важнейшие методологические и практические результаты, сформулированы выводы и предложения, даны теоретические и

практические рекомендации.

Yadigarov Tabriz Abdulla oglu

**The increasing efficiency of sea transport in foreign-economic
Relations of Azerbaijan Republic**

RESUME

This dissertation consists of introduction, three chapters, conclusion and recommendations, references and appendices.

In the introduction part of the research actuality of research, the level of studying the problem, the aim and mission of the research, objective and subject-matter of the research, information base, scientific innovation, practical importance and approbation of the research were given.

In the first chapter of the research that is called **“Theoretical and methodological basis of improving the efficiency of foreign economic relations”** the theoretical and methodological basis of foreign economic relations, legal norms for freight in maritime transportation, the role of the maritime transportation in the improvement of international economic relations and the current situation of maritime trade was analysed.

In the second chapter of the research called **“The complex analysis and efficiency of maritime transportation in Azerbaijan Republic”**, current situation of maritime transport in the Republic of Azerbaijan, defining the ways how to improve the economic efficiency of maritime transport activities was investigated, and the assessment of maritime transport efficiency in the foreign economic relations were explored.

In the third chapter which is called **“The development of maritime transport and optimization of freight”** the optimization of freight in the maritime transport with the help of econometric methods in the transport optimization was determined and the impact of maritime trade on the Gross Domestic Product was investigated and furthermore the cross-impact relationship between the left-wing and right-wing economics index and competitiveness index of the transport was examined.

At the end of the carried-out research project, the obtained important results and recommendations was justified and generalized, theoretical and practical recommendations were given.

Format: 60x84 ¹/16
Tiraj:100
AMEA-nın mətbəəsində çap olunub

**НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНА
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ**

На провах рукописи

ЯДИГАРОВ ТАБРИЗ АБДУЛЛА ОГЛЫ

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Специальность: 5312.01 - Отраслевая экономика

5310.01 - Мировая экономика

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

**диссертации на соискание ученой степени
доктора философии по экономике**

БАКУ – 2018