

**Həbib Yusif oğlu Həbib**

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti (UNEC)

magistrant

hebib7732@gmail.com

## **AZƏRBAYCANDA İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ MÜASİR NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN İNKİŞAFI**

### **Xülasə**

Nəqliyyatdasektorisləhatlarınınintamalanmasıvahidnəqliyyatsiyasətininformalaşması üçün stimulyaratmışdır. Vahid nəqliyyat siyasətinin hədəflərindən biri sub sektroların integrasiyasından və nəqliyyat xidməti bazarında həm birləşmiş həm də multi-modelli nəqliyyat sistemlərində bacarıqların artırılmasındanibarətdir.

Araşdırılmış ədəbiyyatlar vasitəsilə işğaldan azad edilmiş rayonlarda nəqliyyat sisteminin təşkilinin tənzimləməsi, dünya təcrübəsinin qiymətləndirilməsi və Azərbaycanda istifadə imkanları müqayisə ediləcəkdir.

Nəqliyyat daşımaları üzrə, aralıq xidmətlərin dəyəri müxtəlif rola malikdir. Belə ki, bu zaman istifadə edilən aralıq məhsul üzrə marja daşıma və ticarət xidmətlərini əhatə edir. Məlum olduğu kimi, sənaye, investor və ev təsərrüfatı tərəfindən istifadə edilən məhsulun son məkanı istehlak nöqtəsində qərarlaşır. Məhsul və ya xidmətin ixrac məkanı isə istehsal nöqtəsi ilə müxtəliflik təşkil edir. Tələbin fərqsizliyi funksiyası göstərir ki, məkanda tələb əmtəə qrupuna proporsionaldır və məkanla yanaşı texniki dəyişikliklərlə də əlaqəlidir.

Daxili nəqliyyat xidməti bazarında alternativ xidmət növü kimi dəmiryol nəqliyyatı çıxış edir. Xarici xidmət bazarına çıxış imkanlarının zəif olmasına baxmayaraq, hazırba nəqliyyat müəssisələri daxili bazarda necə rəqabət aparmaqları və digər nəqliyyat növləri qarşısında üstünlüyü necə əldə etməkləri haqqında düşünürlər. Ona görə də, nəqliyyat xidməti təklif edən hər bir müəssisə üçün əsas problem bu resurslardan səmərəli istifadə etməkdir.

Daxili xidmət bazarında yalnız iri müəssisələr tam xidmət paketi: yükün daşınmasının təşkili, yüklənməsinin təşkili, saxlanılması və s. təklif etmək imkanına malikdirlər. Bununla belə, rəqabət üstünlüyü faktoru kimi enerji daşıyıcılarının qiyməti də digər ölkələrlə müqayisədə yüksəkdir ki, bu da dəniz nəqliyyatını digər nəqliyyat-tranzit vasitələri ilə müqayisədə daha rəqabətli edir.

**Açar sözlər:** *nəqliyyat sistemi, azad müasir nəqliyyat sisteminin inkişafı, Azərbaycanda nəqliyyat sistemində yenidən qurulma işləri*

**Habib Yusif Habibi**

## **Development of modern transport system in occupied territories in Azerbaijan**

### **Abstract**

Completion of sector reforms in transport has created an incentive for the formation of a unified transport policy. One of the goals of the unified transport policy is the integration of sub-sectors and capacity building in the transport service market in both integrated and multi-model transport systems.

The studied literature will compare the organization of the transport system in the liberated regions, the assessment of world experience and the possibility of using it in Azerbaijan.

The cost of intermediate services plays a different role in transportation. Thus, the margin on the intermediate product used in this case covers transportation and trade services. As is well known, the last place for a product used by industry, investors and households is at the point of consumption. The export space of a product or service varies with the point of production. The demand difference function shows that demand in space is proportional to the commodity group and is related to space as well as technical changes.

In the domestic transport services market, railway transport is an alternative service. Despite their limited access to foreign services, modern transport companies are thinking about how to compete in the domestic market and how to gain an advantage over other modes of transport. Therefore, the main problem for any enterprise offering transport services is the efficient use of these resources.

In the domestic service market, only large enterprises have a full service package: organization of cargo transportation, organization of loading, storage, etc. have the opportunity to offer. However, as a factor of competitive advantage, energy prices are also higher than in other countries, which makes maritime transport more competitive than other means of transport and transit.

**Key words:** *transport system, development of free modern transport system, reconstruction of transport system*

## Giriş

Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycan Respublikası üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətinin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını təmin etmək ilə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinə nail olmaq üçün mühüm rol oynayır. Azərbaycan Respublikası müstəqillik qazandıqdan sonra nəqliyyat sistemi inkişafının yeni mərhələsinə qədəm qoymuşdur. Əsaslı struktur islahatları tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətli inkişafın növbəti mərhələsinə keçmiş, bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın işinin hüquqi bazasının yaradılmasına, tələbə yönəlik, bazar iqtisadiyyatının tələblərini əks etdirən güclü fəaliyyətlərə üz tutmağa səbəb olmuşdur.

İşğaldan azad olunmuş torpaqlarda, dağıntıların hərtərəfli və böyük miqyaslı olması azad edilmiş ərazilərin bərpası prosesini mürəkkəb və zaman alan prosesə çevirir. Bunları nəzərə alaraq İkinci Qarabağ müharibəsi bitdikdən dərhal sonra azad edilmiş ərazilərdə “Böyük Qayıdış” proqramı əsasında bərpa prosesi başlandı.

Dövlətin siyasətinə əsaslanaraq Azərbaycanda nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin başqa iqtisadi sektorları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və bundan başqa ölkənin tələblərinə xidmət etmək baxımından əhəmiyyətli sahədir. Nəqliyyat sisteminə daxil olan çeşidli nəqliyyat növləri fərqlənsələr də Azərbaycanın nəqliyyat sektoru nəqliyyatın davamlı inkişaf etməsi iqtisadi bütövlüyün, xidmətlərin sərbəst şəkildə mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin, eyni zamanda rəqabətin və həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatıdır.

Malların mübadiləsinin və istehsalının prosesinin düzgün formalaşdırılması məhz nəqliyyat köməyi ilə təmin edilir. Material axınlarının yaranma mənbəyindən istehlak yerlərinə kimi hərəkəti logistik əməliyyatların böyük hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat üsullarının iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyatın funksional sahələri arasında asılı rol oynayır. Məhsulların logistik dövrünün mərhələlərinə ötürülməsi, yəni prosesin ahəngdar təşkili, logistik yük vahidlərinin cəld ötürülməsi, istehsal ehtiyatların tələb olunan dərəcədə saxlanılması nəqliyyat ilə sıx bağlıdır. Yüklərin nəql edilməsindən asılı olan proseslərə logistikanın tətbiq edilməsi nəticəsində əldə edilən pozitiv irəliləyişlər son zamanlarda respublikamızda bazar tələbləri baxımından reallaşdırılan əsaslı struktur siyasəti nəticəsində möhkəmlənir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Tənzimləyici və təşkilati fəaliyyətlərin bölgüsü ilə yanaşı inzibati idarəetmə şəraitindən bazar şəraitində tənzimlənmə sisteminə keçirilmiş, nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi əsası yaradılmışdır.

## 1. Azərbaycanda müasir nəqliyyat sisteminin təhlili

Bərpa prosesinin həyata keçirilməsi üçün 2021-ci ilin büdcəsində ilkin olaraq 2.2 milyard dollar vəsaitin ayrılması nəzərdə tutulur. Bərpa prosesi bir neçə mərhələdə həyata keçiriləcəkdir. Birinci mərhələdə büdcədən ayrılan vəsaitlər əsas iki məqsəd üçün, infrastrukturun formalaşdırılmasına və kommunal xidmətlərin əlçatanlığının təmin edilməsinə yönəldiləcəkdir. Növbəti mərhələdə isə özəl və xarici investisiyanın cəlb edilməsinə daha çox yer ayrılacaqdır.

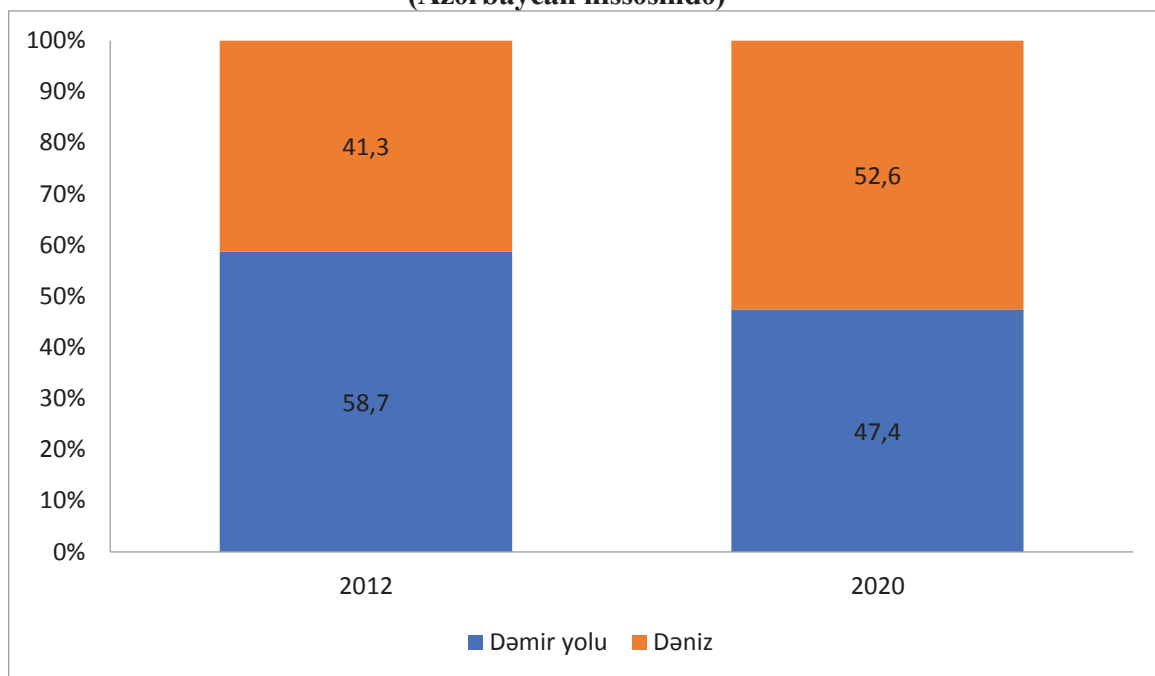
Ölkəmizin ərazi bütövlüyü təmin olunduqdan sonra Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin bərpası və bu istiqamətdə tranzit daşımaların həyata keçirilməsi üçün

perspektiv imkanlar yaranmışdır. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə dayanıqlı məskunlaşma, iqtisadi fəaliyyətin canlanması və nəqliyyat-logistika imkanlarından istifadə regional iqtisadi-ticarət əlaqələrini genişləndirəcəkdir.

Nəzərdə tutulan strateji istiqamətlərin uğurla həyata keçirilməsi üçün bölgədə logistika, ticarət və digər xidmətlərin göstərilməsi, həmçinin qabaqcıl texnologiyalara və “yaşıl enerji” konsepsiyasına əsaslanan rəqabətqabiliyyətli və innovativ sənaye sahələrinin, o cümlədən tikinti materialları istehsalının dəstəklənməsi olduqca mühümdür (Şəkərliev, 2016: 87).

Hazırda Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizi başlıca olaraq ticarət tərəfdaşı ölkələr arasında əlaqələrin genişlənməsinə xidmət edir. Bununla belə nəqliyyat-tranzit sistemində yükdaşımada avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı iştirak etsə də, TRASECA-nın Azərbaycan bölməsindəki tranzit yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatının statistikasını verilməmişdir. Bu dəhliz üzrə yükdaşımada dəmir yolu geniş paya malikdir ki, bu da yeni xətlərin istifadəyə verilməsi ilə bağlıdır. (Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı)

**Cədvəl 1: Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)**

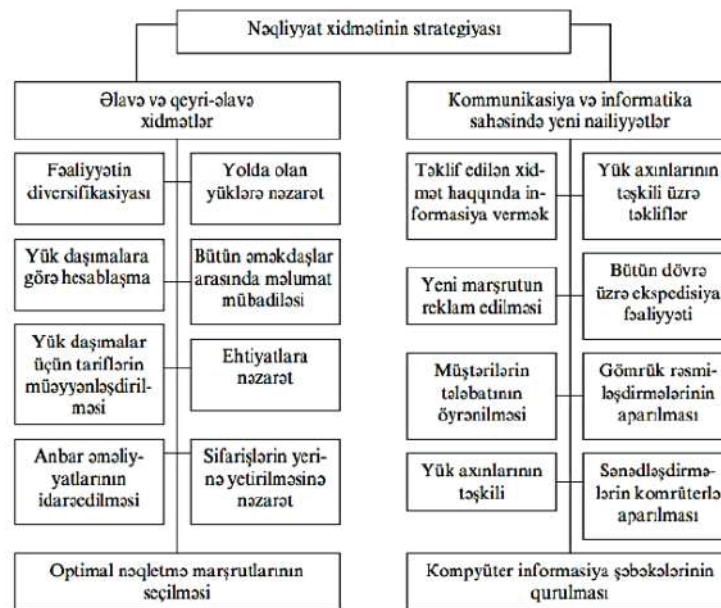


**Mənbə:** DSK-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

İşğaldan azad olunmuş Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun Arazboyu ərazisinin əsasən düzənlik relyefə və həmin bölgənin cənub istiqamətində giriş qapısı mövqeyinə malik olması sənaye parkının yaradılması üçün əlverişli şəraiti təmin edir ([geostrategiya.az](http://geostrategiya.az)). Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun cənubunda - Cəbrayıl rayonu ərazisində yerləşən tarixi Xudafərin körpülərinin olduğu istiqamətdə sərhəd-gömrük keçid məntəqəsinin açılması da sənaye parkının fəaliyyətə başlaması ilə daha səmərəli olar. Eyni zamanda, Cəbrayıl rayonunda logistika mərkəzinin, müxtəlif xidmət və innovativ sənaye sahələrinin, o cümlədən tikinti materialları istehsalı müəssisələrinin yaradılması işğaldan azad edilmiş digər rayonların da bərpasında faydalı olacaqdır (11).

Nəqliyyat xidməti göstərən müəssisələr üçün əsas problemlərdən biri də əməkdaşlarda professionallığın aşağı olmasıdır ki, bu da təcrübəli sürücülərin MDB ölkələrinə miqrasiya etmələri ilə bağlıdır. İşçilərin professionallığı ilə yanaşı, müəssisələrin texniki göstəriciləri (nəqliyyat kommunikasiyası üzrə biliklər, infrastruktur, əlavə dəyər yaratmaq imkanları və s) nəqliyyat xidməti göstərən müəssisələr üçün problem olaraq qalır. Xidmətlər bazarında kommunikasiya imkanları qənaətbəxş vəziyyətdə deyil və neqativ olaraq qalmaqdadır (Bağırov, 2019: 46).

**Cədvəl 2: Nəqliyyat xidmətinin strategiyası**



**Mənbə:** Osmanlı A.E., “Nəqliyyat sisteminin optimal idarə edilməsi məsələləri dissertasiyası.

2020-ci ilin fevral ayında təsdiq edilmiş “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər” sənədində “işğaldan azad olunmuş ərazilərə böyük qayıdış” beş prioritetdən biri kimi müəyyən edilmişdir. Sənəddə bu prioritetin uğurla reallaşdırılması üçün iki məqsəd müəyyən edilmişdir: *dayanıqlı məskunlaşma və iqtisadi fəaliyyətə reintegrasiya*. Bu məqsədlərin həyata keçirilməsi ilə regionun iqtisadi potensialından səmərəli istifadə olunmaqla, əhalinin məskunlaşma səviyyəsinin işğaldan əvvəlki səviyyəyə çatdırılması təmin edilməli və azad edilmiş ərazilərin ölkə üzrə iqtisadi fəaliyyətdə payı işğaldan əvvəlki vəziyyətə çatdırılmalı və daha sonra artırılmalıdır (Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər). Ona görə də deyə bilərik ki, azad edilmiş ərazilərin bərpası təkcə Qarabağ regionunun deyil, bütünlükdə Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı baxımından da böyük əhəmiyyət daşıyır (12).

Bərpa prosesinin hansı formada həyata keçirilməsini müəyyən etmək üçün nəqliyyat, enerji, şəhərsalma və digər istiqamətlər üzrə həyata keçirilən layihələri və qarşıya qoyulan məqsədləri nəzərdən keçirək.

Nəqliyyatındayanıqlıinkışafının baza prinsiplərinə əsasən nəqliyyat ehtiyaclarının ödənilməsi məsələlərinin həlli vətəndaşların sağlamlığı və ətraf mühitin qorunması prioritetləri ilə ziddiyyət təşkil etmir və gələcək nəsillərin maraqlarınatoxunmur. (Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 2000)

## **2. Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin inkişaf yolları**

İşğaldan azad olunmuş ərazilərin yenidən qurulması istiqamətində atılan ilk addımlar avtomobil yolların çəkilməsi oldu. Qarabağın dirçəlişinə aparan “Böyük Qayıdış” proqramının birinci mərhələsi məhz işğal olunmuş ərazilərdə yeni yol-nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasıdır. İcra edilən nəqliyyat layihələri Şimal, Cənub və Şərq istiqamətindən Qarabağa hərəkət etmək imkanı yaradacaqdır. Həyata keçirilən və ya həyata keçirilməsi planlaşdırılan avtomobil, dəmiryolu və hava limanı layihələrini ayrılıqda nəzərdən keçirək:

*Suqovuşan və Talış avtomobil yolu.* Həyata keçirilməsinə başlanılan ilk layihələrdən biri Tərtər rayonunun Suqovuşan və Talış kəndlərinə gedən avtomobil yollarının yenidən qurulması oldu. Hələ döyüşlərin davam etdiyi dövrdə bu yolların çəkilişinə başlandı. Bu yolun Tərtər şəhərindən Suqovuşan kəndinə qədər olan hissəsi 21 km, Suqovuşandan Talış kəndinə doğru uzanan hissəsi isə 7,5 km-dir. 2 geniş hərəkət zolağından ibarət olacaq yolun asfalt-beton örtüyünün eni 9 metr təşkil edir və artıq bu yollar 2-ci texniki dərəcəyə uyğun olaraq 1-ci mərhələ üzrə bərpa edilib. Növbəti mərhələdə isə Çaylı

kəndindən Talış kəndinə qədər uzunluğu 8 kilometr olan yolun, həmçinin Talış kəndindən Naftalan şəhərinə doğru 22 kilometr uzunluğa malik yeni yolun inşası da planlaşdırılır. Qeyd edilən avtomobil yollarının birləşdirilməsi nəticəsində Tərtər şəhəri ilə yanaşı, alternativ olaraq Naftalan şəhərindən də Talış və Suqovuşan istiqamətində hərəkət etmək mümkün olacaqdır.

*Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolu.* Digər böyük əhəmiyyətə malik olan avtomobil yolu isə Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yoludur. 2020-ci ilin noyabrın 17-də Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolunun layihələndirilməsi və tikintisi ilə bağlı tədbirlər haqqında sərəncam imzalanmışdır və sərəncama əsasən Prezidentin ehtiyat fondundan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinə ilkin olaraq 50 milyon manat ayrılmışdır. Yolun ümumi uzunluğu 101.5 km, eni isə 37.7 metr olacaqdır və ən gec 2022-ci ildə hazır olacağı gözlənilir. Bu yolu Füzulidə tikiləcək yeni hava limanı ilə əlaqələndirmək məqsədi ilə isə yolun 27-ci km-ində yol qovşağının və hava limanına giriş yolunun inşası da nəzərdə tutulur.

Bu yolun simvolik məna daşıyan hissəsi Füzuli-Şuşa avtomobil yoludur. Bu yol Topxana meşələrinin ətəyindən keçməklə Daşaltı kəndinə, oradan isə Şuşa şəhərinə çəkiləcəkdir. Bu yoldan İsa bulağına da yol çəkiləcəkdir və yolun dördzolaqlı, bəzi yerlərdə altızolaqlı olacağı gözlənilir. Füzuli-Şuşa yolu əsgərlərimizin Qarabağın mərkəzinə, xüsusilə də Şuşaya doğru irəlilədikləri yoldur. Ona görə də ölkə başçısı bu yolu "Qələbə Yolu" adlandırmışdır.

*Toğanalı - Kəlbəcər avtomobil yolu.* Şimal istiqamətində isə Toğanalı-Kəlbəcər avtomobil yolunun çəkilməsi nəzərdə tutulur. Bu yol Göygöl rayonunun Toğanalı kəndindən başlayaraq, Murov dağı silsiləsindən keçərək, Kəlbəcər, İstisu və Laçın istiqamətində davam edəcəkdir. Yolun ümumi uzunluğu təxminən 190 km-ə yaxındır. Toğanalı-Kəlbəcər istiqamətində olan hissəsi 74 km, Kəlbəcər-İstisu istiqamətində 28 km, Kəlbəcər-Laçın istiqamətinə isə 87 km təşkil edir. Yol iki, bəzi hissələrdə üç zolaqlı olacaqdır (Həşimova, 2018: 39).

Layihənin 16 kilometrliyindən Murov dağı silsiləsi başlanır və bundan sonra yolun keçəcəyi bəzi ərazilərdə yüksəklik 3500 metrə qədər çatır. Bu isə qış aylarında bu yoldan istifadəni çətinləşdirəcəkdir. Bu problemin qarşısını almaq üçün tunellərin tikintisi nəzərdə tutulur. Tikiləcək tunellərin ümumi uzunluğu təxminən 10-12 km olacaqdır. Tunellərdə hərəkət zolaqlarının sayının 4-ə qədər artırılması planlaşdırılır.

Qeyd edilən avtomobil yolları ilə yanaşı eyni zamanda Horadizdən Zəngilana, oradan Qubadlıya və Laçın rayonuna qədər avtomobil yolunun çəkilişi ilə bağlı da göstəriş verilib və bu istiqamətlərdə hazırlıq işləri başlayıb. Beləliklə qeyd edilən avtomobil yollarının çəkilişi nəticəsində həm şimaldan, həm də cənubdan Laçın və Kəlbəcər rayonlarına apanan müasir yol-nəqliyyat infrastrukturu yaradılacaqdır.

*Dəmiryolları.* Avtomobil yolları ilə yanaşı bərpa prosesində dəmiryollarının da çəkilməsi və yenidən qurulması nəzərdə tutulub. Belə dəmir yollarından biri *Bərdə-Ağdam dəmiryoludur* və şərq istiqamətindən Qarabağa hərəkət etməyə imkan yaradır. Bərdə-Ağdam dəmir yolu xətti işğaldan əvvəl istifadə edilmiş və 104 km uzunluğunda olan Yevlax-Xankəndi dəmir yolunun bir hissəsidir. Hazırda həmin yolun Bərdədən başlayaraq Ağdama qədər uzanan 45 kilometrlik hissəsi yenidən tikilir. Dəmir yolu xəttinin layihələndirmə və tikinti işlərinin iki mərhələdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. İlkin mərhələdə Bərdə-Təzəkənd istiqamətində 19 kilometr, ikinci mərhələdə isə Təzəkənd-Ağdam istiqamətində 26 km-lik dəmiryolu yolu bərpa ediləcəkdir. Bu yolun tikintisi üçün artıq dövlət tərəfindən ilkin olaraq 5 milyon manat ayrılıb.

Eyni zamanda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə *Horadiz-Füzuli və Füzuli-Şuşa dəmir yolu* xəttləri də inşa olunacaqdır. Şuşanın Qarabağda əsas turizm və mədəniyyət mərkəzlərindən birinə çevrilməsi nəzərdə tutulduğundan avtomobil yolu ilə yanaşı Şuşaya dəmiryolu xətti də çəkiləcəkdir. Digər nəzərdə tutulan dəmir yolu layihəsi isə *Horadiz-Ağbənd* dəmir yolunun yenidən tikilməsidir. Bu yol Ermənistan ərazisindən keçməklə Naxçıvana gedən Zəngəzur dəhlizinin əsas komponentlərindən biridir.

*Hava limanları.* İşğaldan azad edilmiş ərazilərin sürətli inkişafının təmin edilməsi və turizm potensialının tam olaraq reallaşdırılması üçün hava limanlarının da tikintisi nəzərdə tutulur. İlk hava limanı layihəsi *Beynəlxalq Füzuli Hava Limanının* layihəsidir. Yeni hava limanı beynəlxalq standartlara uyğun infrastrukturla təchiz edilib. Limanın uçuş-enmə zolağının uzunluğu 2800 metrdir. Yeni hava

limanının əsas məqsədi xarici qonaqların və turistlərin azad edilmiş ərazilərə, xüsusilə də Şuşaya gəlişini təmin etməkdir. Xarici qonaqlar Füzuli Beynəlxalq Hava Limanına gələrək, çox rahat və qısa müddət ərzində tikintisi həyata keçirilən Füzuli-Şuşa avtomobil yolu vasitəsilə Şuşa şəhərinə gedə biləcəklər. Eyni zamanda azad edilmiş ərazilərdə daha iki hava limanının tikintisi nəzərdə tutulmuşdur. Bu limanlar Zəngilan və Laçın rayonlarının ərazisində inşa ediləcəkdir. Hazırda limanlar üçün uyğun ərazinin seçilməsi həyata keçirilir.

Eyni zamanda azad edilmiş ərazilərdə mövcud olmuş Su Elektrik Stansiyalarının (SES) da bərpa və yenidən qurulması həyata keçirilir. Mühərribə dövründə Ermənilər azad olunan ərazilərdə mövcud olan kiçik su elektrik stansiyalarını darmadağın edərək yararlı avadanlıqlarını söküb aparıb, apara bilmədiklərini yandıraraq və ya partladılar. Nəticədə azad edilmiş ərazilərdə olan SES-lər yararsız vəziyyətə düşmüşdür. Ona görə də həmin stansiyaların bərpa və yenidən qurulması həyata keçirilir.

### Nəticə

Nəqliyyatın infrastrukturunun inkişafı büdcə vəsaitlərindən və digər vəsaitlərdən istifadə etməklə bərabər, şəxsi investorların cəlb edilməsini genişləndirməyi nəzərdə tutur.

Onun istismarına özəl investorları cəlb etməklə, infrastrukturun kommersiyalaşdırılması və idarəedilməsini gözdən qaçırmamaq zəruridir. Həmçinin dövlət siyasətinə müvafiq olaraq bir sıra nəqliyyat infrastrukturunun tədricən özəlləşdirilməsi də mühim xarakterdaşıyır.

Aparılan tədqiqat göstərir ki, ümumilikdə rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən əsas amillər qiymət, həcm və rentabellik səviyyəsidir. Eyni zamanda ölkədə nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyəti rəqabət qabiliyyətli müəssisələrin bu sektorda nə vaxtdan fəaliyyət göstərməsindən və xidmətlər bazarında rəqabətin intensivliyindən asılıdır. Rəqabət qabiliyyətliliyi isə rəqabət vasitələrini, müəssisənin xüsusiyyəti və bazarda rəqabət üstünlüyündən istifadə etmək imkanlarını əhatə edir.

MDB və Avropa ölkələrinin nəqliyyat xidmətləri ilə müqayisədə Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sahəsində xidmət göstərən müəssisələr elə də böyük rəqabət aparmaq imkanlarına malik deyildir. Bu, rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən amillərin kifayət qədər zəif inkişaf etməsi ilə əlaqədardır. Tədqiqatın nəticələrinə və beynəlxalq təcrübəyə əsaslanmaqla həm rəqabət qabiliyyətli nəqliyyat-tranzit sektorunun formalaşdırılması və həm də beynəlxalq xidmətlər bazarında rəqabət üstünlüyünün qorunması üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsini məqsədə uyğun hesab edirik:

- Nəqliyyat məsrəflərinin azaldılması və sektorun rəqabət qabiliyyətliliyini artırmaq üçün regional logistik mərkəzlərin yaradılması;
- Ölkə ərazisindən tranzit konteyner daşımalarını inkişaf etdirmək, bu məqsədlə dəmir yolu tariflərinin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması;
- Nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətliliyini artırmaq üçün innovasiyaların tətbiqini və klasterlərin yaranmasının stimullaşdırılması;
- Nəqliyyat növlərindən asılı olaraq yük daşıma qiymətlərinin (tranzit və yerli) Tarif Şurası tərəfindən tənzimlənməsi;
- Maliyyə institutlarının nəqliyyat kompleksinə kapital qoyuluşlarını artırmağa stimulların verilməsi;
- Nəqliyyat sektorunda kiçik və orta sahibkarlığın inkişafının dəstəklənməsi.
- Tranzit və əlavə nəqliyyat xidmətləri göstərən müəssisələrdə infrastrukturun yeniləşməsinə dəstək;
- Liman ərazisində azad iqtisadi zonaların yaradılması və bu ərazilərdə nəqliyyat xidmətlərinin inkişafına dövlət dəstəyinin artırılması.
- Nəqliyyat-tranzit fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi.

Dəyişən şərtlər nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün əsas istiqamətlərin müəyyən olunmasını və nəqliyyatın inkişafı sahəsində dövlət tərəfindən müəyyən olunan vəzifələrin müəyyənləşdirilməsini zəruridir.

Nəqliyyat sisteminə daxil olan müxtəlif nəqliyyat növləri bir-birindən fərqlənsələrdə, dövlət nəqliyyata makrosəviyyədə vahid idarəetmə obyektinə kimi baxır. Nəqliyyatdan müxtəlif növləri arasında rəqabət deyil, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərə tamamilə qəbul, qarşılıqlı, müxtəlif yönlü xidmətləri təmin edən vahid kompleksə çevirməyi tələb edir. Dövlət tənzimləmə işlərində əməkdaşlıq edərək müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişafına dəstək göstərir.

### Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında informasiya cəmiyyətinin inkişafına dair Milli Strategiyanın həyata keçirilməsi üzrə 2016-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı”
2. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000
3. Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər. AR Prezidentinin Sərəncamı// 12 fevral 2021
4. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı
5. Bağirov, F. (2009), “Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri” Bakı, 364 səh.
6. Əliyev, E.Ə. (2004), Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı,
7. Həşimova, A.Ç. (2018), Rabitə xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsi problemləri, Beynəlxalq elmi və praktiki konfrans, - Bakı: səh.60-63
8. Həşimova, A.Ç. (2018), Rabitə xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsi problemləri, Beynəlxalq elmi və praktiki konfrans, - Bakı: səh.60-63
9. <https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJtaWHaocTaeYUSK3yfc>
10. <https://president.az/articles/53319/print>
11. Qafarov, Z., Əliyev E. (2002) “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi” Bakı: Elm
12. Şəkərəliyev, A. (2016), “Azərbaycanın iqtisadiyyatı: reallıqlar və perspektivlər” / A.Şəkərəliyev, Q.Şəkərəliyev – Bakı, 365 səh.

**Rəyçi: i.ü.f.d. Samirə Abbasova**

Göndərilib: 04.04.2022

Qəbul edilib: 08. 05.2022