

DOI: <https://www.doi.org/10.36719/2663-4619/78/169-172>

Xəqani Məqsəd oğlu Salmanov
Azərbaycan Respublikası Turizm
və Menecment Universiteti
magistrant
xetai.salmanov@list.ru

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT SAHƏSİNİN İNKİŞAFI VƏ MALİYYƏLƏŞDİRİLMƏSİNİN DİNAMİKASI

Xülasə

İqtisadiyyatın inkişafı və ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində nəqliyyat sektoru vacib amillərdəndir. Belə ki, xarici investorlar hər hansı bir ölkəyə yatırım etdikdə təhlil edilən istiqamətlərdən biri də ölkənin nəqliyyatıdır. Bu səbəbdən ölkənin inkişafı etdirilməsi ilə nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsi arasında birbaşa əlaqə vardır.

Ölkəmizdə də nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsi Dövlət qarşısında duran priotet istiqamətlərdən biridir. Bununla bağlı olaraq hər il yeni layihələr həyata keçirilir və nəqliyyat sektorunu hərtərəfli, sistemli şəkildə inkişaf edir. Müstəqillik əldə etdikdən sonra həyata keçirilən bütün layihələr uğurla yekunlaşıb, həmçinin yol təsərrüfat sahələrinin yenidən qurulması, yeni yolların salınması, köhnə yolların isə tam şəkildə təmiri ilə bağlı layihələr uğurla davam etdirilmişdir. Bakıda və regionlarda xeyli sayda yol ötürücüləri, körpülər, tunellər, yerüstü və yeraltı piyada keçidləri inşa olunub. İllər üzrə müqayisə etdikdə 2014 – 2018-ci illərdə ölkə iqtisadiyyatı 1,65%, qeyri - neft sektoru 3,7%, nəqliyyat sektoru isə orta hesabla 7.2% artmışdır. Nəqliyyat sektorundan əldə edilən gəlir 2014-cü ildə 2.8 milyard manat olduğu halda 2018-ci ildə 1.5 dəfə artaraq 4.8 milyard manata bərabər olmuşdur. 2018-ci il üzrə nəqliyyat sektoru əlavə dəyərin 6.3% -ə işçi qüvvəsinin isə 8.1% -ni işlə təmin etmişdir. Yuxarıda qeyd edilən məlumatlar ümumi olaraq Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun inkişaf dinamikası qeyd edilmişdir. Rəqəmlərdən də tam olaraq aydın olur ki, Ölkə üzrə nəqliyyat sektoru daimi olaraq inkişafdadır.

Açar sözlər: ölkə iqtisadiyyatı, Azərbaycanda nəqliyyat, nəqliyyat sahəsi, layihə, nəqliyyat sektoru

Khagani Maksad Salmanov

Dynamics of transportation field development and financing in Azerbaijan

Abstract

The transport sector is one of the important factors in the development of the economy and the expansion of economic ties between the countries. Thus, one of the directions analyzed when foreign investors invest in any country is the country's transport. Therefore, there is a direct link between the development of the country and the development of the transport sector. The development of the transport sector in our country is one of the priorities facing the state. In this regard, new projects are implemented every year and the transport sector is developing comprehensively and systematically. All the projects implemented after gaining independence have been successfully completed, as well as projects related to the reconstruction of road facilities, construction of new roads and the complete repair of old roads.

Numerous overpasses, bridges, tunnels, overground and underground pedestrian crossings have been built in Baku and the regions. Compared to the years, in 2014-2018, the country's economy grew by 1.65%, the non-oil sector by 3.7%, and the transport sector by an average of 7.2%. Revenues from the transport sector increased 1.5 times in 2018 from 2.8 billion manat in 2014 to 4.8 billion manat. In 2018, the transport sector provided 6.3% of value added and 8.1% of the workforce.

The above-mentioned information generally noted the dynamics of development of the transport sector in Azerbaijan. It is clear from the figures that the transport sector in the country is constantly developing.

Key words: Country economy, transport in Azerbaijan, transport sector, project, transport sector

Giriş

Strateji baxımından Azərbaycan Yaxın Şərq, Avropa və Asiya arasında şimal-cənub, həmçinin şərq-qərb ticarət qovşaqlarının kəsişməsində yerləşir. Eyni zamanda dünyanın ən qədim neft istehsal edən ölkələrindən olmaqla yanaşı regionda vacib qaz və neft istehsalçısı, eləcə də ixracatçısıdır. Azərbaycanda nəqliyyat sektoru sürətlə inkişaf edir və ümumi daxili məhsula kifayət qədər töhvə verir. 2013-cü il statistikasına əsasən nəqliyyat sektoru ÜDM 4.7% təşkil etdiyi halda 2018-ci ildə isə 1.4 artaraq 6.7% -ə bərabər olmuşdur. 21-ci əsrin ilk on ilində Azərbaycanda iqtisadiyyatı qaz və neft ehtiyatlarından çox asılı idi. Lakin dövlət bu asılılıqdan sığortalanmaq üçün son bir neçə qeyri-neft sektorunun inkişafına üstünlük verir. Hətta 2030-cu il üçün qeydri-neft sektorunun neft sektoru üstələyəcəyi haqqında proqnozlar verilir. Nəqliyyat sahəsi bu məqsədlə əhəmiyyətli bir sektor olaraq təyin edildi. Nəticədə 2017-ci ildə Hökumət tərəfindən iqtisadiyyatın 11 sektoruna əsas istiqamət olan ‘Milli İqtisadiyyat üçün Strateji Yol Xəritəsini’ qəbul edildi və bu sahələrin hər biri üçün sahə inkişaf planlarını ayrı-ayrılıqda təqdim olundu. Əlavə olaraq ‘Logistika və ticarət üçün strateji yol xəritəsi’ nəqliyyat sektoru üzrə bir sıra hədəfləri işlənildi. 2019-cu ilin yanvar ayından etibarən Logistika və Ticarətin İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsindəki qəbul edilən fəaliyyətin 27%-i həyata keçirildi, 10%-i qismən həyata keçirildi və 63%-isə növbəti illərdə həyata keçiriləcəyi gözlənilir. Hal-hazırda Azərbaycan ‘Şərq-Qərb’ və ‘Şimal-Cənub’ beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üzrə infrastruktur layihələrini davam etdirməkdədir. Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi istiqamətində aşağıdakı mühüm layihələrin icrası üzrə işlər aparılır. Bu səbəbdən ilkin olaraq ölkə daxilində nəqliyyat qovşaqlarının əsaslı şəkildə inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutulub. Dünya İqtisadi Forumunun 2021-ci ildə üçün avtomobil yollarının vəziyyəti haqqında hesabatına əsasən, Azərbaycan MDB məkanında 1-ci yer olmuşdur. Siyahı üzrə Azərbaycan Asiya qitəsi üzrə 10-cu, ümumilikdə 141 ölkə arasında isə 24-cü yerdə olmuşdur.

Ölkə üzrə Nəqliyyat sektorunun bir sıra makroiqtisadi göstəricilər aşağıda qeyd edilib. (cədvəl 1.1)

1. Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər

	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	4.076	4.719	4.928	4.867	5 144 ^{*)}
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	3.281	3.860	3.959	3.789	3 993 ^{*)}
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	2.162	2.935	3.137	3.055	3 229 ^{*)}
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	123,8	126,1	126,8	130,8	140,7 ^{*)}
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	649	734	807	856	886 ^{*)}
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	11.582	12.404	15.175	15.696	15 839 ^{*)}
Əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	1.391	1.774	1.923	2.189	2.092

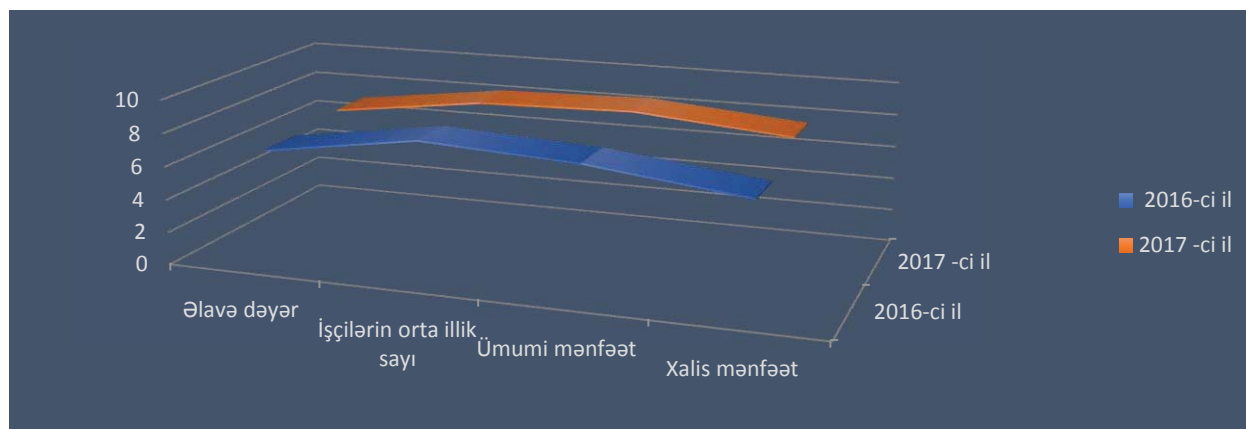
Cədvəl üzrə nəzərə alsaq son 4 ildə Əlavə dəyər məbləği 1.26, Ümumi mənfəət 1.21, Xalis mənfəət 1.49 dəfə artmışdır. Bu göstəricilər üzrə Respublikamız dünya ölkələri arasında bir çox dövləti qabaqlayır.

Aşağıdakı cədvəldə (cədvəl 1.2) isə Nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatında xüsusi çəkisi qeyd edilib.

1.1. Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə

	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyər	6,7	6,7	6,2	5,9	7,1 ^{*)}
Ümumi mənfəət	7,6	7,4	6,7	6,6	8,5 ^{*)}
Xalis mənfəət	6,5	6,5	5,8	5,8	7,7 ^{*)}
İşçilərin orta illik sayı	8,1	8,2	8,1	8,0	8,3 ^{*)}

Orta aylıq nominal əmək haqqı ^{**)}	129,9	138,9	148,2	134,8	125,2 ^{*)}
Əsas fondlar	8,1	6,8	7,6	6,9	6,8 ^{*)}
Əsas kapitala investisiyalar	8,8	10,2	11,2	11,8	12,1



Nəqliyyatda maliyyə planlaşdırılması, maliyyə sxemlərinin hazırlanması, təhlil edilməsi və icra olunması üzrə prosesləri özündə əks etdirir. Maliyyə planlaşdırılması nəqliyyat sahəsinin idarə olunması fəaliyyətinin funksional tərkib hissəsidir. Maliyyə planlaşdırılması zamanı nəqliyyat subyektləri, müvafiq nəqliyyat orqanları ilə mövcud maliyyə resurslarının tərkibində və strukturunda qiymətləndirmələr aparır, maliyyə vəsaitlərinin artırılması və səmərəli istifadə olunması ilə bağlı tövsiyələr hazırlayır. Düzgün maliyyə planlaşdırılması nəqliyyat sahəsində iqtisadi tarazlığa və sabit maliyyə mühitinin formalaşdırılmasına, mənfəət əldə edilməsinə, qarşıya qoyulmuş iqtisadi və sosial vəzifələrə nail olmağa zəmin yaradır. Belə ki , 2020 -ci ilin sonlarından etibarən ərzilərin işğaldan azad edilməsi yeni nəqliyyat qovşaqlarının yaranmasına imkan yaratdı. Belə ki , 2020-ci il il noyabr ayında “Zəfər yolu” təməli qoyulmuşdur. Bu yol Şuşa şəhərindən Hacıqabul-Mincivan-Zəngəzur dəhlizi magistralına qədər uzanır. Yolun ümumi uzunluğu 101 km təşkil edir. Digər layihə isə Zəngilan-Horadiz avtomobil yolunun tikintisidir. Bu yolun çəkilməsi ilə bağlı işlət davam etdirilməkdədir. Yolun ümumi uzunluğu 124 kilometr təşkil edir və 4-6 zolaqdan ibarətdir. Xocavənd rayonunun Hadrut qəsəbəsindən başlayan və Cəbrayıl rayonundan keçməklə Şükürbəyli kəndində Hacıqabul-Mincivan-Zəngəzur dəhlizi magistral avtomobil yoluna birləşən Hadrut-Cəbrayıl-Şükürbəyli avtomobil yolunun da tikintisinin icrasına başlanılmışdır. Layihələndirilən yolun uzunluğu 43 kilometr təşkil edir. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə icra olunan yol infrastrukturunu layihələrindən biri Bərdə-Ağdam avtomobil yoludur. Başlanğıcını Bərdə şəhərindən götürən Bərdə-Ağdam avtomobil yolunun uzunluğu 44,5 kilometr təşkil edir . Azad edilmiş ərazilərdə icra olunan yol infrastrukturunu layihələrindən biri Xudafərin-Qubadlı-Laçın və Xanlıq-Qubadlı avtomobil yollarıdır. Laçın – Qubadlı- Xudafərin avtomobil yolunun uzunluğu 66 km təşkil edəcək. Qeyd edilən yol Xanlıq məntəqəsindən başlayaraq Qubadlı şəhərinə qədər 17 km uzunluğunda yeni avtomobil yolunun da inşası nəzərdə tutulub. Layihələndirilən yolların ümumi uzunluğu 83 km təşkil edir. Əlavə olaraq uzunluğu 29 kilometr olan Tərtər-Çaylı-Suqovuşan-Talış avtomobil yolunun bərpası həyata keçirilib. Hal-hazırda əlverişli coğrafi məkanda yerləşən respublikamız bütün beynəlxalq və regional layihələrin reallaşması prosesində aktiv iştirak edir. Son illər dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin beynəlxalq standartlara uyğun təkmilləşdirilməsi, ölkənin dəmir yolları şəbəkəsinin genişləndirilməsi, müasirləşdirilməsi və yenilənməsi istiqamətində intensiv işlər aparılıb. Həmçinin beynəlxalq və regional nəqliyyat dəhlizlərinin, “Bakı-Tbilisi-Qars” və “Şimal-Cənub” layihələrinin reallaşması prosesində Azərbaycanın aktiv iştirakı təmin edilib. Hazırda işğaldan azad edilmiş ərazilərdə dəmir yolu şəbəkəsinin bərpası istiqamətində işlər aparılır. Uzunluğu 100 km olan Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin işğaldan azad olunmuş torpaqlara gediş-gəlişində mühüm rol oynayacaq və ən vacibi gələcəkdə Zəngəzur dəhlizi vasitəsi ilə Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan MR arasında birbaşa dəmir yolu əlaqəsinin yaranmasına imkan verəcək. Bundan əlavə, ümumi uzunluğu 45 kilometr olan Bərdə-Ağdam dəmir yolu xətti də yenidən qurulur.

Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, 2019-cu ildə 235 milyon ton mal nəql edilmişdir. Avtomobil nəqliyyatı yüklərin daşınması üzrə əsas növ (2018-ci ildə 65%) olsa da, boru kəmərləri də bu rəqəmin mühüm hissəsini (ümumünün təxminən 25%-ni) təmsil edir ki, bu da Azərbaycanın neft və qaz istehsalçısı və ixracatçısı kimi profilinə uyğun gəlir. Boru kəmərləri istisna olmaqla daşınan malların 88%-i avtomobil nəqliyyatı, sonra müvafiq olaraq dəmir yolu (8,4%), dənizlə (3,4%) və hava yolu (0.1%) nəqliyyatının payına düşür. 2014-2019-cu illər ərzində ümumi yük daşımalarının həcmi 5,6% artmışdır. Bu, əsasən avtomobil yolu vasitəsilə yük nəqliyyatında 17% artımdan meydana gəldi, eyni zamanda dəmir yolları və dəniz vasitəsilə daşımalar azaldı. Avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımalaradakı artım tendensiyası Azərbaycanın MDM hədəflərinə çatması üçün, şübhəsiz ki, çağırışa çevriləcək. Nəqliyyat sektorunda mal dövriyyəsi 2014-cü ildəki 93.531 milyon ton-km-dən 2019-cu ildə 89.749 milyon ton-km-ə qədər azalıb.

Nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsinin əsas məqsədləri aşağıdakılardır.

1. nəqliyyat xidmətləri ilə respublika əhalisinin çevikliyinə artan tələblərini qarşılamaqla həyat tərzinə olan müsbət təsirin maksimum səviyyəyə çatdırılması
2. iqtisadi artıma xidmət etmək üçün etibarlı, sağlam, əlverişli nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi. Nəqliyyat sisteminin inkişafının məqsədləri, sürətli iqtisadi artım mərhələsinə keçidlə üst-üstə düşən birbaşa ictimai və iqtisadi prioritetlərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədardır.
3. Vahid iqtisadi məkanın inkişafı, mal dövriyyəsinin sürətləndirilməsi və iqtisadiyyatda nəqliyyat xərclərinin azaldılması - mal dövriyyəsi sistemində inzibati əngəllərin və ayrı-ayrı regionların nəqliyyat sisteminin inkişafında qeyri-bərabərliyin ləğv olunması ilə yanaşı, ölkədə vahid dayanıqlı nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılmasını tələb edir.

Nəticə

Azərbaycan Respublikası qarşısında duran əsas prioritet istiqamətlərdən biri də nəqliyyat sektorunu çoxsaxəli istiqamətdə inkişaf etdirməkdir. Tam əminlikdə demək olar ki bu vəzifə yüksək səviyyədə icra edilir. Bu gün Azərbaycan Respublikası öz regionunun ən inkişaf etmiş ölkəsidir. Yuxarıda məqalədə qeyd edilən nəticələri analiz etdikdə bu inkişafın davamlı olacağını demək olar. Ərazilərin işğaldan azad edilməsi isə bu inkişafa xüsusi olaraq rəng qatacaq.

Ədəbiyyat

1. Əliyev E.Ə. (2009) Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı: Elm.
2. Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizi: inkişaf meyilləri və perspektivlər. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilmiş büdcə təyinatlı elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti.
3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2010 –2020 - ci illər) Dövlət Proqramı
4. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı
5. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı|| (2009-2020-ci illər)
6. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı: № 3.
7. Məmmədov.Z.S. XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı: Elm, 386 səh.
8. mot.gov.az-(Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi)
9. www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/
10. www.xalqqazeti.com/az/news/economy/66959
11. iqtisadiyyat.com/az/pages/8/information/489
12. Economy.gov.az

Rəyçi : i.ü.f.d. Camal Hacıyev

Göndərib: 01.04.2022

Qəbul edilib: 06. 05.2022