

**Əmirxan Zahid oğlu PAŞAYEV**

Qərbi Kaspi Universitetinin “Turizm və sahələr iqtisadiyyatı” kafedrasının müəllimi

E-mail: emirxan.pashayev@wcu.edu.az

## NƏQLİYYAT SEKTORUNUN İQTİSADİ TƏHLİLİ

### Xülasə

Son illər Azərbaycan iqtisadiyyatının həcmində qeyri-neft sektorunun payı sürətlə artmaqdadır. İqtisadiyyatın davamlı və dayanıqlı inkişafını təmin edən sahələrdən biri nəqliyyat sektorudur. Yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə, nəqliyyat sektorunda dövlət səviyyəsində ciddi islahatlar həyata keçirilir. Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı ilə bağlı Strateji Yol Xəritəsində dövlət və özəl qurumlar qarşısında qoyulan əsas vəzifələrdən biri nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsidir. Qlobal yük və sərnişin axınlarının sürətləndiyi şəraitdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları milli iqtisadiyyatın inkişafının mühüm istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir.

**Açar sözlər:** *yük daşımaları, sərnişin daşımaları, investisiya, nəqliyyat, səmərəlilik.*

**UOT 338.47**

**JEL:** L 90

**DOI:** <https://doi.org/10/54414/IJBD4986>

### Giriş

Nəqliyyat sektorundan daha çox gəlir əldə etmək uğrunda kəskinləşən rəqabətin bariz nümunəsindən biri də Çin şirkətlərinin, Avropa şirkətlərini qlobal bazarlarda sıxışdırmasıdır. Buna adekvat olaraq hal-hazırkı Alman hökuməti 2030-cu ilə qədər nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən böyük şirkətlərin investisiya qoyuluşlarında qarşılaşa biləcəkləri maliyyə çatışmazlığı risklərini aradan qaldırmaqla bağlı öhdəlik götürmüşdür [11]. Makroiqtisadi amil olan investisiyaların artımı Azərbaycan iqtisadiyyatında inkişafını şərtləndirən əsas indikatorlardan biridir. Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların (dövlət və özəl şirkətlərin) səmərəliliyini artırmaq həm də ona görə aktualdır ki, milli nəqliyyat şirkətlərimizin rəqabət qabiliyyəti artsın. Ona görə də Azərbaycanda dövlət, şirkətlərin nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarında üzləşə biləcəyi maliyyə çatışmazlığı risklərini operativ aradan qaldırma mexanizminə malik olmalıdır.

Nəqliyyat vasitələrinin istehsalına investisiyaların yönəlməsində şirkətlərin sərbəst iqtisadiyyat şəraitində qarşılaşdığı obyektiv problemlərdən biri də bu sektorda ciddi rəqabətin olmasıdır. Belə ki, Boeing keçmiş bir neçə ildə Avropa Airbus konsorsiyumu ilə birlikdə mülki təyyarə sənayesində hakimiyyəti ələ keçirmək üçün böyük

rəqabətə girmişdir [1, s.122]. Bir neçə il əvvəl Airbus 16 milyard dollar xərcləyərək indiyə qədər istehsal edilmiş ən böyük təyyarə olan A380-ni təkmilləşdirəcəyi ilə bağlı öhdəlik götürmüşdür. Boeing isə 787 Dreamliner təyyarə markasına 6 milyard dollar investisiya qoyulacağını bildirərək rəqibinə cavab vermişdir. Sonra isə 787-nin rəqibi olan A350-yə 6 milyard dollar əlavə xərcləməyi planlaşdırdığı məlumatını yaymışdır. Bu milyardlarla dollar investisiya qərarları ilə əlaqədar olaraq çox hesablamalar aparılmışdır. Təkmilləşdirmənin və hər bir təyyarənin maliyyə tutumu təxmini hesablanmış, bir təyyarənin satış qiyməti müəyyənləşdirilmiş, 2025-ci ilə qədər satılması nəzərdə tutulan təyyarələrin sayı təxmini hesablanmışdır. İki firmada 5 ya da 6 il ərzində neqativ nəgd maliyyə hesablaşmalarını və gələcək 20-illik üçün də pozitiv nəgd maliyyə hesablaşmalarını planlaşdırmışdır [1, s.123]. Təxmini hesablanmış nəgd maliyyə hesablaşmalarının məlum olmasına baxmayaraq hər iki firmanın idarə edilməsinə görə məsul şəxslər layihələri icra etmənin firmanın daxili dəyərini artıracağı qənaətinə gəliblər. Lakin idarəetmədəki daxili risk məlum olsa da, təyyarələrin bir-biri ilə rəqabət edəcəyi reallığı ilə, Boeing və Airbusun maliyyə

analitikləri hesablamalarının əhəmiyyətli dərəcədə səhvlərinin olduğunu başa düşdülər [8, s.367].

#### Əsas mətn

Cari ildən etibarən hər iki təyyarə büdcəsindən daha çox və maliyyə hesablamaları nəzərdə tutulandan fərqli olmuşdur. Eyni zamanda, Boeing və Airbus, gedərək tələbin artdığı kiçik və qırıq təyyarələr istehsal edən Bomardier of Canada və Emraer of Brazil kimi digər firmalarla yeni bir rəqabətlə qarşılaşmışdır. Bu rəqabət mühitindəki dəyişmə, Boeing və Airbusun gələcək on ildə investisiya etmək istədikləri layihələrə yenidən baxmağa məcbur etmişdir [1, s.123].

A350, A380 və 787 kimi layihələrə investisiya yönəltmək kifayət qədər əhəmiyyətli olmuşdur. Boeing, Airbus və digər firmalar hər il yeni yük maşınları və yaxud avadanlıqların alınmasından kompüter və dəftərxana ləvazimatları almağa qədər inventarın idarə edilməsini optimallaşdırmaq üçün təkrarlanan investisiya qərarları verməkdədirlər [8, s.368]. Hər layihənin özünə məxsus xüsusiyyətlərinin olmağına baxmayaraq burada qeyd etdiyimiz texniki yanaşmalar

nəqliyyat sektoruna aid bütün növ və böyüklükdəki layihələri aydınlaşdırmaq məqsədi ilə istifadə edilmişdir [1, s.123].

Azərbaycan Dövlət Statistika komitəsinin məlumatları əsasında hazırladığımız cədvəl-1-dən məlum olduğu kimi, 2012-ci illə müqayisədə 2013, 2014, 2015, 2016 və 2019-cu illərdə Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasında artım dinamikası müşahidə olunmuşdur[45].

Müqayisə üçün qeyd etmək olar ki, Müstəqil Dövlətlər Birliyi ölkələrindən nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasında artım dinamikası Qazaxıstanda, Qırğızıstanda, Özbəkistanda, Tacikistanda müşahidə edilmişdir. 2012- ci illə müqayisədə 2013, 2014, 2015, 2016 və 2019-cu ildə Belarus, Ermənistan, Rusiya və Ukraynada nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasında azalma dinamikası qeydə alınmışdır. 2020 və 2021 – ci illərdə qlobal covid-19 pandemiyasının təsiri ilə iqtisadiyyatın digər sahələrində olduğu kimi sərnişin daşımalarında əvvəlki illərlə müqayisədə çox yüksək rəqəmlərlə azalma dinamikası müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 1.

#### MDB-nin Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, milyon sərnişin

Göstəricilər	2012	2015	2016	2019	2020	2021	Artım (2019-cu ildə 2012-ci ilə nisbətən)
Azərbaycan	1 617	1 892	1 930	2057	1178	1214	27.2%
Belarus	2 453	2 094	1 971	1969	1639	1592	-19.7%
Ermənistan	247	207	204	191	69	105	-22.7%
Qazaxıstan	18485	21839	22338	23836	874	1118	29%
Qırğızıstan	603	653	682	757	435	504	26%
Moldova	240	244	248	277	178	207	15%
Özbəkistan	6 705	7 589	7 875	6 025	5296	5758	-10%
Rusiya	21 370	19 122	18 690	17 823	12494	9317	-17%
Tacikistan	476	565	573	660	641	737	38%
Türkmənistan	...	...	...	...	...	...	...
Ukrayna	6813	5167	4854	4262	2570	2657	-37%

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12].

Müqayisə üçün hesablama aparılan dövrdə MDB-nin beş dövlətində artım, beş dövlətində isə azalma qeydə alınmışdır. Artım qeydə alınan

dövlətlərdən biri Azərbaycan olsa da ən çox artım Tacikistanın nəqliyyat sektorunun sərnişin daşınmasında 38% - artım qeydə alınmışdır. Ən çox

azalmanın qeydə alındığı dövlət Ukraynanın nəqliyyat sektorunun sərnişin daşınmasında 37% - azalma qeydə alınmışdır [1, s.123].

Region ölkələri ilə integrasiyanı dərinləşdirməyin təməlinə siyasi, hüquqi, mədəni, iqtisadi münasibətlər dayansa da onun davamlı

xarakter almasının təmin edilməsi nəqliyyatla mümkündür. Azərbaycanın yaxın tarixində əhəmiyyətli yeri olan Müstəqil Dövlətlər Birliyinə daxil olan ölkələrlə yük və sərnişin dövriyyəsinin artırılması zərurəti var.

Cədvəl 2.

**MDB-nin Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, milyon ton**

Ölkələr	2012	2014	2016	2019	2020	2021	(2019 ildən-2012 ci illə Müqayisədə)
Azərbaycan	210,9	222,0	222,5	235,3	188,6	193,9	12%
Belarusiya	484,4	467,5	430,4	427,8	398,7	384,9	-12%
Qazaxıstan	3 231,8	3 749,8	3 722,6	4222,7	829,0*	874,1*	30%
Qırğızıstan	26,9	28,9	31,2	34,2	24,6	28,6	27%
Moldova	27,9	30,3	13,7	33,1	20,4	23,6	19%
Özbəkistan	1329,3	1458,9	1603,6	1319,8	1366,7	1 511,9	-0,7%
Rusiya	4382,6	4203,8	4000,0	4077,7	3998,6	4034,4	-7%
Tacikistan	52,0	54,4	55,5	53,2	57,1	66,2	2,3%
Ukrayna	771,9	672,1	624,5	674,5	599,9	619,9	-13%

\*) Fərdi sahibkarlar tərəfindən daşınan kommersiya yükləri istisna olmaqla

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

MDB ölkələri üzrə nəqliyyat sektorunda yük daşınmasının əks olunduğu cədvəldən görüldüyü kimi Rusiya, Ukrayna və Belarusiyadan başqa Azərbaycanın daxil olduğu digər ölkələrdə 2012-2019 - cu illərdə yük daşınmasında artım dinamikası müşahidə edilmişdir [1, s.124]. Ona görə də bu ölkələrin nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının yaxın illər ərzində səmərəli olacağını proqnozlaşdırmaq olar. Bu müddətdə Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yük daşınması 12% artsada ən çox artım Qazaxıstanda 30% - artım, ən çox azalma isə Ukraynada 13% -azalma qeydə alınmışdır. 2020 və 2021 – ci illərdə qlobal covid-19 pandemiyasının təsiri ilə iqtisadiyyatın digər sahələrində olduğu kimi MDB-nin nəqliyyat sektorunda yük daşımalarında əvvəlki illərlə müqayisədə Özbəkistan və Tacikistan istisna olmaqla azalma dinamikası müşahidə edilmişdir.

Nəqliyyat sektorunda maliyyələşdirilən obyektin imkanlarının təhlil edilməsi zəruri xarakterlidir və mərhələlər üzrə təhlillə müqayisədə daha çox ümumi qəbul edilən qiymətlər əsasında tərtib edilir. Ona görə ki, məsrəflər bərsində informasiyalar mal-material ehtiyatları göndərənlərin məlumatlarına əsasən deyil, oxşar layihələrə görə qəbul edilə bilər. Investisiya layihəsinin imkanlarının təhlil edilməsi üçün lazımı məlumatların

toplanması, maliyyələşdirilən obyektin qəti olaraq icra edilmə imkanlarının aydınlaşdırılmasına görə nəzərdə tutulduğu halda iri xərclər haqqında məlumatlar təhlilə cəlb edilməlidir. Ona görə belə təhlil aparılır ki, layihələrin imkanları və lazım olmayan xərclər tez aşkar edilsin və qiymətləndirilsin [4].

İqtisadi səmərəliliyə vaxt amilinin təsirinin hesablanmasında müqayisəli hesablamaların əsas prinsipi Azərbaycan Respublikasının 11 iyul 2000-ci il tarixli 905 IQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilən Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsində xülasə edilmişdir və müqayisə edilən variantların icra edilməsinə investisiya qoyuluşları müxtəlif vaxtlarada həyata keçirilsədə cari xərclər zamanla dəyişir, dəyərcə müxtəlif olan ayrı-ayrı vaxtlardakı xərcləri nəzərə alan əmsal tətbiq etməklə müqayisə edilən variantların uzun müddət xərc elementlərini tədqiq etdikdən sonra cari istehsalda tətbiq etmək olar [14]. İqtisadiyyatın dinamik və səmərəli inkişaf etməsi ona müxtəlif mənbələrdən (dövlət büdcəsindən, yerli büdcədən, yerli özəl və xarici şirkətlərdən, fiziki şəxslərdən) edilən investisiya qoyuluşlarının həcmindən çox asılıdır. Investisiya qoyuluşları müxtəlif istiqamətlərə, o cümlədən istehsal güclərinin genişləndirilməsinə, mövcud istehsal bazasının müasir

tələblərə uyğun olaraq yenidən qurulmasına və ya yeni istehsal sahələrinin yaradılmasına yönəldilə bilər ki, bu da ilk növbədə investisiyaların qorunması və stimullaşdırılması ilə bağlı dövlətin həyata keçirdiyi iqtisadi siyasətə uyğun baş verir. Ona görə də nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyini artırmaq məqsədi ilə dövlət və özəl qurumların maliyyə resurslarına çıxışını asanlaşdırmaq sektor baxımından ciddi əhəmiyyət kəsb edir.

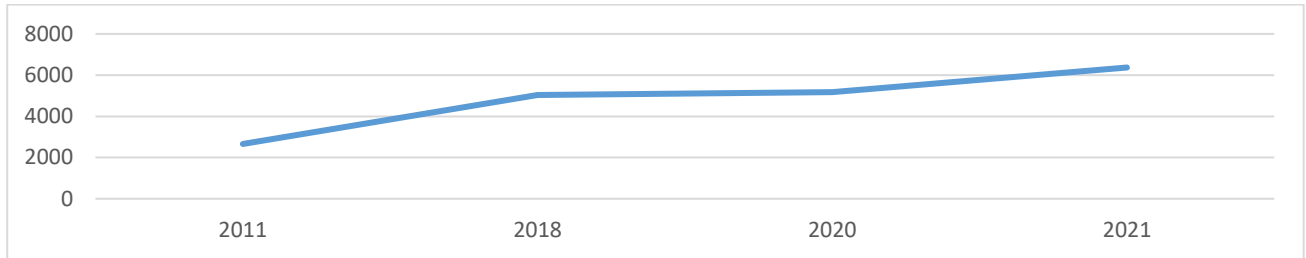
Ayrı-ayrı vaxtlarda investisiya qoyuluşlarının dəyərinin müxtəlif olmasının əsas səbəblərindən biri ondan ibarətdir ki, nəqliyyat sektorunda investisiya qoyuluşları fondunun imkanları layihələr icra edildikcə məhdudlaşdığına görə nəzərdə tutulan bütün tədbirlərin həyata keçirilməsinə tələbi qarşılaya bilmir. Ona görə də nəqliyyat sektorunda icra edilən layihələrdən hər hansı birinə yönələn investisiyalardan bir hissəsinin (ümumi işə zərəri olmayan) təxir edilərək gecikdirilməsi hər zaman məqsədmüvafiq hesab edilməkdədir. Ciddi səbəb olmadan investisiya qoyuluşlarının bəzi çətinliklər ucbatından (layihə

təşkilatları, şöbələri tərəfindən qəbul edilən tikinti–quraşdırma, texnoloji prosesin və s. həyata keçirilməsi zamanı investisiyaların illər üzrə bölüşdürülməsi) əsassız təxir edilməsi yolverilməzdir [9, c.215]. Araşdırmalarımız onu göstərir ki, milli nəqliyyat sistemindən daxil olan gəlirlərin ayrıca bir fondda yığılması ilə iri və əhəmiyyətli layihələrin daha operativ maliyyələşdirilməsi mümkündür.

Nəticə etibarilə sərbəst iqtisadiyyat şəraitində tələb və təklif qanunlarının işləmə mexanizminə uyğun olaraq təxir edilən investisiya layihələrinin yerini uzun müddətli qazanç gətirmə baxımından daha səmərəli olanları tutur. Gəlir artımı isə imkan verir ki, nəqliyyat sektorunda nəzərdə tutulan layihələrin icrasına investisiya qoyuluşları imkanları genişlənsin, istənilən layihənin həyata keçirilməsi üçün investisiya fondunda vəsaitlər toplansın. Nəqliyyat sektoruna yönələn vəsaitlərin xalis gəlir gətirməsi uzun zaman intervalında baş verir.

Şəkil 1.

### Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin dinamikası (cari qiymətlər), milyon manat



Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

Nəqliyyat iqtisadiyyatın bütün sahələrinə nüfuz etdiyinə görə iqtisadi artımı şərtləndirən əsas amillərdən biri kimi çıxış edir. Müntəzəm olaraq istifadə edilən nəqliyyat infrastrukturunun yenilənməsi üçün hər il külli miqdarda maliyyə resursları tələb olunur. ARDSK-nın məlumatlarına əsasən hazırladığımız cədvəl-3-dən məlum olduğu kimi nəqliyyat üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərdən olan nəqliyyatda əlavə dəyər (cari qiymətlərlə) 2011-2018-ci illər üzrə, 2015-ci ildə

3242 milyon manat olmaqla 2011-ci illə müqayisədə 583 milyon manat, 2016 – cı ildə 4102 milyon manat olmaqla 2011-ci illə müqayisədə 1443 milyon manat çox olmuşdur, 2017 – 2018 – ci illər üzrə əlavə dəyər əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Aşağıda ARDSK – nin məlumatları əsasında hazırladığımız qrafikdən əyani olaraq 2021 – ci ildə əlavə dəyər üzrə əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikasını müşahidə etmək mümkündür.

Cədvəl 3

### Azərbaycanda nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər

Göstəricilər	2011	2015	2016	2017	2018	2020	2021
Əlavə dəyər (cari qiymətlər) , milyon manat	2659	3 242	4 076	4 719	5 033	5 175	6 397
Ümumi mənfəət (cari qiymətlər) , milyon manat	2 238	2 523	3 281	3 860	4 078	3 814	4 954
Xalis mənfəət (cari qiymətlər), milyon manat	1 813	1 860	2 162	2 935	3 071	2 534	3 444
Muzdlu işçilərin orta illik sayı,min nəfər	113,4	127,3	123,8	126,1	126,8	141,1	144,1
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	447	576	649	734	807	886	954
əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	6 581	10301	11 582	12404	12944	15 705	16 146
əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	2509	2195	1391	1774	1923	2092	2857

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

Dünya bazarlarında neftin qiymətinin kəskin düşməyindən sonra qeyri neft sektorunun inkişafı Azərbaycan dövləti üçün ən aktual məqsədə çevrildi. Ona görə 2017-18-ci illərdə nəqliyyat sektoruna yönələn dövlət investisiyalarında və digər bütün nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilərdə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Cədvəldən göründüyü kimi, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda 2011-2016-cı illər ərzində ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə) 11 658 (on bir milyard altı yüz əlli səkkiz milyon) manat olmuşdur. 2017-2018-ci illərdə nəqliyyat sektorunda ümumi mənfəətdə əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. 2015-ci ildə 2011-ci illə müqayisədə ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə) 285 milyon manat, 2012-ci illə müqayisədə 620 milyon manat çox olmuşdur. 2016-cı ildə 2011-2012-ci illərlə müqayisədə nəqliyyat sektorunda ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə) 793 milyon manat və 1128 milyon manat çox olmuşdur. Nəqliyyat sektorunda çalışan muzdlu işçilərin orta illik sayında 2011-2016-cı illər ərzində artım dinamikası 2015- 2016-cı illərdə müşahidə edilmişdir. Belə ki, 2011-ci illə müqayisədə nəqliyyat sektorunda 2015-ci ildə 13900 nəfər çox işçi, 2016-cı ildə 2011-ci illə müqayisədə 10400 nəfər çox işçi çalışmışdır. Nəqliyyat sektorunda orta aylıq nominal əmək haqqı eyni dövr ərzində 2011-ci ildəki 447 manat səviyyəsi ilə müqayisədə 2015-ci ildə 576 manat olmaqla 129 manat, 2016-cı ildə

649 manat olmaqla 2011-ci illə müqayisədə 202 manat artmışdır. 2011-2016-cı illər ərzində nəqliyyat sektorunda əsas fondların dəyərində (ilin sonuna) artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Bazaili kimi götürdüyümüz 2011-ci ildə nəqliyyat sektorunda əsas fondların ilin sonuna dəyəri 6581milyon manat, 2015-ci ildə isə 10301milyon manat 2011-ci illə müqayisədə 3720 milyon manat, 2016-cı ildə isə 10 597 milyon manat 2011-ci illə müqayisədə 4016 milyon manat çox olmuşdur. Yuxarıda qeyd etdiyimiz göstəricilər üzrə artım dinamikasını şərtləndirən əsas meyar kimi nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiyalar çıxış edir. 2011-2016-cı illər ərzində nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiyalar 12 087 (on iki milyard səksən yeddi) milyon manat olmuşdur. Azərbaycanın nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilərində 2020 – ci ildə əvvəlki illərlə müqayisədə xalis mənfəət və əsas kapitalla investisiyalar istisina olmaqla artım dinamikası müşahidə edilmişdir. 2021 – ci ildə isə Azərbaycanda nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilərdə əvvəlki illərlə müqayisədə bütün parametrlər üzrə artım dinamikası qeydə alınmışdır.

Tərtib etdiyimiz Cədvəl 2.2.4 – dən göründüyü 2012-2018-ci illər ərzində sərnişin daşımaları üzrə hava nəqliyyatında davamlı artım dinamikası müşahidə edilsədə 2020 və 2021 – ci illərdə qlobal covid-19 pandemiyasının təsiri ilə sərnişin daşımalarında əvvəlki illərlə müqayisədə çox

yüksək rəqəmlərlə azalma dinamikası müşahidə edilmişdir. Sərnişinlərin uzaq məsafələri tez və rahat qət edə bilmələri üçün hava nəqliyyatının daha əlverişli olmasına baxmayaraq karantin

rejiminin tətbiq edilməsi nəticəsində nəqliyyatın bu növündən istifadə edənlərin sayı azalmışdır [38, s.63].

Cədvəl 4.

## Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 sərnişin

Göstəricilər	2017	2018	2019	2020	2021
Cəmi	1 973440	2 002 836	2056516	1177632	1214153
Dəmir yolu	2 490	2 841	3850	2 124	2 826
Dəniz	17	16	22	20	18
Hava	2 359	2 399	2704	578	1133
Metro	228 848	231 016	236682	74709	90232
Avtomobil	17397261	1 766 564	1813 258	1100201	1119944
Avtobus	1 672154	1 697 236	1741365	1055268	1033000
Taksi	67572	69 328	71893	44933	86944

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

Araşdırmalarımız göstərir ki, yaxın gələcəkdə hava nəqliyyatına yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması aktual olacaqdır. Cədvəl-2.2.4-dən görüldüyü kimi sərnişinlərin daşınmasında 2017 – 2019 – cu illər ərzində avtomobil nəqliyyatı üzrə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Bunun əsas səbəbi yüklərin və sərnişinlərin təyinatı məntəqəyə qapıdan-qapıya rejimi ilə çatdırılmasında avtomobil nəqliyyatının daha əlverişli olmasıdır. Bu nəqliyyat növündən

istifadənin səmərəliliyini artırmaq, investisiyaların təhlilindən planlaşdırılmasından və məqsədə müvafiq icra edilməsindən birbaşa asılıdır [2]. 2020 və 2021 – ci illərdə qlobal covid-19 pandemiyasının təsiri ilə iqtisadiyyatın digər sahələrində olduğu kimi sərnişin daşımalarında əvvəlki illərlə müqayisədə çox yüksək rəqəmlərlə nəqliyyatın metro və taksi növü istisina olmaqla azalma dinamikası müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 5.

## Yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə

Göstəricilər	2013	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Cəmi	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Dəmir yolu	10,6	6,9	6,4	6,0	6,5	7,8	7,8
Dəniz	5,3	2,6	3,7	3,6	2,5	3,2	2,8
Hava	0,06	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Boru kəməri	26,6	26,8	25,8	25,4	24,9	29,7	31,1
Neft kəməri	20,0	19,8	18,8	18,0	16,5	18,4	18,1
Qaz kəməri	6,6	7,0	7,0	7,3	8,4	11,3	13,0
Avtomobil	57,5	63,6	64,0	64,9	66,0	59,1	58,0

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

Cədvəl 5-dən görüldüyü kimi yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə yekuna nisbətən faizlə strukturunda, dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınan yüklər 2013-cü ildən etibarən azalmışdır. Hava, qaz kəməri, avtomobil nəqliyyatında 2013-cü illə müqayisədə 2021-ci ildə artım dinamikası qeydə alınmışdır [1, s.126]. Dəniz nəqliyyatı ilə yük daşımalarında 2013-cü ildən 2016-cı ilə qədər

azalma qeydə alındı, 2017-2018-ci illərdə artım müşahidə edilmişdir. Azərbaycanda yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə yekuna nisbətən faizlə strukturunda nəqliyyatın digər növləri ilə müqayisədə yalnız avtomobil nəqliyyatında 2013-2018-ci illər ərzində artım dinamikası müşahidə edilsə də 2019 – 2021 ci illərdə isə azalma qeydə

alınmışdır. Nəqliyyat sektorunun kompleks inkişafı baxımından yük daşımaların bir nəqliyyat növündə cəmləşməsinə müsbət hal kimi qiymətləndirmək olmaz. 2019 – cu ildə Azərbaycanın Avtomobil yollarının uzunluğu 19176 km, qeydiyyatda alınan nəqliyyat vasitələrinin sayı: minik avtomobilləri – 44644 ədəd, yük avtomobilləri – 3719 ədəd, avtobuslar – 563 ədəd, motosikletlər – 409 ədəd, qoşqu və yarımqoşquqlar – 1411 ədəd, digərləri – 257 ədəd və cəmi 51003 ədəd olmuşdur. Azərbaycanda ümumi olaraq istismarda olan avtomobillərin sayı 2019 – cu ilin dekabrında minik avtomobilləri – 1 214 093 ədəd, şəxsi minik avtomobilləri – 1 158 448 ədəd, yük avtomobilləri – 150 547 ədəd, avtobuslar – 30 783

ədəd, motosikletlər – 4 069 ədəd, qoşqu və yarımqoşquqlar – 16 840 ədəd, digərləri – 11 057 ədəd və cəmi nəqliyyat vasitələrinin sayı 1 418 404 ədəd olub. 2019 – cu ildə hər 1000 nəfərə düşən avtomobillər – 140 ədəd, hər 1000 nəfərə düşən minik avtomobilləri – 119 ədəd, hər 1 km şosse yollarına düşən avtomobillər – 71, hər 100 ailəyə düşən şəxsi minik avtomobilləri – 53 ədəd olmuşdur. 2019 – cu ildə nəqliyyat vasitələrinin yaş strukturuna görə: minik avtomobillərinin – 77,3 faizinin yaşı 10 il və yuxarı, avtobusların – 82,7 faizinin yaşı 10 il və yuxarı, yük avtomobillərinin – 86,9 faizinin yaşı 10 il və yuxarı olmuşdur [12].

**Cədvəl 6.**

**Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi faizlə**

	2010	2011	2012	2013	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Əlavə dəyər	5,6	5,1	4,9	4,8	6,7	6,7	6,2	5,9	7,1	6,9
Ümumi mənfəət	6,0	5,5	5,3	5,1	6,7	7,4	6,7	6,6	8,6	7,9
Xalis mənfəət	5,2	4,7	4,5	4,3	6,5	6,5	5,8	6,0	6,6	6,3
İşçilərin orta illik sayı	8,1	8,2	7,9	8,1	8,1	8,2	8,1	8,0	8,3	8,5
Orta aylıq nominal əmək haqqı	119,2	122,7	128,4	126,2	129,9	138,9	148,2	134,8	125,2	130,3
Əsas fondlar	8,6	8,9	9,7	9,7	8,1	6,8	7,6	7,4	6,5	6,5
Əsas kapitalla investisiyalar	24,6	19,6	16,9	19,9	8,8	10,2	11,2	11,8	12,1	17,0

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır [12]

Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinin faizlə ifadə edildiyi cədvəl 6-da əks olunan göstəricilər üzrə rəqəmlərin müqayisəli təhlili bizə bildirməyə əsas verir ki, əlavə dəyərin dinamikası 2010–14-cü illərdə azalan xətt üzrə davam etmişdir beləki, ölkə iqtisadiyyatında əlavə dəyərin nəqliyyat üzrə xüsusi çəkisi 2010 – cu ildə 5,6 faiz, 2011 – ci ildə 0,5 faiz az yəni 5,1 faiz olmuşdur. 2012 – ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 0,2 faiz az yəni 4,9 faiz olmuşdur. 2013 – cü ildə 0,1 faiz az yəni 4,8 faiz, 2014 – cü ildə 4,5 faiz olmuşdurki, bu 2010 – cu illə müqayisədə 1,1 faiz azdır. 2020 – 2021 ci illərdə əlavə dəyərin dinamikasında əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Ölkə iqtisadiyyatında ümumi mənfəətin nəqliyyat üzrə xüsusi çəkisi 2010 – cu ildə 6,0 faiz, 2011 – ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 0,5 faiz az 5,5 faiz, 2012 – ci ildə 2011 – ci illə müqayisədə 0,2 faiz az 5,3 faiz, 2013 – cü ildə 2012 – ci illə müqayisədə 0,2 faiz az 5,1 faiz olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatında xalis

mənfəətin nəqliyyat üzrə xüsusi çəkisinin dinamikası 2010 – cu ildə 5,2 faiz, 2013-cü ilə qədər ildə 0,2 faiz azalan xətt üzrə davam edərək 4,3 faizə qədər azalmışdır. 2020 – 2021 ci illərdə xalis mənfəətin dinamikasında əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Bütün ölkə üzrə işçilərin orta illik sayının 2010-cu ildə 8,1 faizi nəqliyyat sektorunun hesabına təmin edilmişdir. 2011 – ci ildə 8,2 faizi, 2012-ci ildə 7,9 faizi, 2013 – cü ildə 2010 – cu ilin səviyyəsində yəni 8,1 faiz olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatında orta aylıq nominal əmək haqqının nəqliyyat üzrə xüsusi çəkisi 2010 – cu ildə orta aylıq əmək haqqından 19,2 faiz çox, 2011 – ci ildə 22,7 faiz çox, 2012 – ci ildə 28,4 faiz çox, 2013 – cü ildə 26,2 faiz çox olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatında əsas fondların nəqliyyat üzrə xüsusi çəkisi 2011 – ci ildə 2010 – cu illə müqayisədə 0,3 faiz artaraq 8,9 faizə çatmışdır. 2012 – 13 cü illərdə isə 0,8 faiz artaraq 9,7 faiz olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatı üzrə əsas kapitalla investisiyaların

nəqliyyatda xüsusi çəkisi 2010 – cu ildə 24,6 faiz, 2011 – ci ildə 5,0 faiz azalaraq 19,6 faiz, 2012 – ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 2,7 faiz azalaraq 16,9 faiz, 2013-cü ildə 3,0 faiz artaraq 19,9 faiz olmuşdur. 2017 – 2021 ci illərdə əsas kapitalla investisiyaların dinamikasında əvvəlki illərlə müqayisədə artım dinamikası müşahidə edilmişdir. Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinin faizlə ifadə edildiyi cədvəl də əks olunan göstəricilərin dinamikasında baş verən azalma tendensiyasına həm daxili, həm də xarici səbəblər var. Son dövrlər dövlət proqramında sərbəst iqtisadi sistemə keçid dövrü bitmişdir ifadəsi yer alsada, iqtisadiyyatın bütün sahələrində transformasiya ilə bağlı problemlər qalmaqdadır. İstər maliyyə resurslarının daxili məzənnəsinin dünya bazarındakı qiymətlərdən qat-qat yüksək olması, istərdə inhisarcılığa qarşı mütərəqqi qanunların qəbul edilməsinə baxmayaraq onların icra olunmasında baş verən və sair buna bənzər problemləri daxili səbəb kimi göstərmək olar. Xarici faktorlara isə dünyada baş verən maliyyə böhranı ilə yanaşı, mədəniyyətlər, milli maraqlar, şəxsi maraqların təmin edilməsi naminə baş verən münaqişələri və sair problemləri göstərmək olar. Nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiyaların səmərəli təhlili və planlaşdırılması digər göstəricilərin dinamik inkişafı ilə vəhdət təşkil edir [4].

Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisinin əks olunduğu cədvəl 6-dan məlum olduğu kimi, 2017-ci ildə ölkə üzrə ümumi mənfəətdə nəqliyyatın payı 7,4 faizə bərabər olsada əsas kapitalla investisiyalar 10,2 faiz olmuşdur. Bu isə sektorun investisiya tutumlu olması və nəqliyyat infrastrukturunun dolaylı yolla iqtisadiyyatda formalaşan mənfəətlərdə iştirak etməsi ilə əlaqədardır. Cədvəldən görüldüyü kimi nəqliyyat sektorunda ölkə üzrə işçilərin orta illik sayında 2016-cı illə müqayisədə 2017-ci ildə 0,1 faiz artım qeydə alınmışdır. Azərbaycanda bütün işçilərin 8,2 faizi nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərir. Nəqliyyat sektorda investisiyaların səmərəliliyinin aktualığı yalnız nəqliyyatda gəlirlərin artması ilə deyil eləcə də makroiqtisadi problemlərdən biri olan işsizliyin həlli baxımından əhəmiyyətlidir. 2018-ci ildə nəqliyyat sektorunun xalis mənfəəti 5,8 faiz, 2016-2017-ci illərlə müqayisədə təqribən 1 faiz az olmağına baxmayaraq orta aylıq nominal əmək haqqında

ciddi artım qeydə alınmışdır 148,2 faiz. 2013-2018-ci illər ərzində nəqliyyat sektorunda orta aylıq nominal əmək haqqında hər il 6-9-faiz artım qeydə alınmışdır. Qlobal əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin istifadəyə verilməsi nəticəsində artacağı proqnozlaşdırılan yük və sərnişin daşımalarından əldə edilən gəlirlər işçi heyətinin gəlirlərinə müsbət təsir etməklə yanaşı ÜDM–in dinamik artımına təkan verəcəkdir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun 2019-cu ildə ölkə iqtisadiyyatında əldə edilən ümumi mənfəətdə payı 7 faiz, işçilərin orta illik sayında isə 8 faiz olmuşdur. 2019 – cu ildə yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturunun, yekuna nisbətən faizlə ifadəsində dəmir yolu – 6,5 faiz, dəniz nəqliyyatı – 2,5 faiz, hava nəqliyyatı – 0,1 faiz, neft kəməri – 16,5 faiz, qaz kəməri – 8,4 faiz, avtomobil nəqliyyatı – 66,0 faiz olmuşdur. Həmçinin 2019 – cu ildə nəqliyyat sektorunda daşıma–lardan əldə olunan gəlirin faizlə strukturunda dəmir yolunun payı – 4,23 faiz, dəniz nəqliyyatının – 2,55 faiz, hava nəqliyyatının – 33,83 faiz, boru kəmərinin payı – 32,36 faiz, avtomobil nəqliyyatının – 26,04 faiz, metronun payı – 0,97 faiz olmuşdur [12].

Ölkə iqtisadiyyatına 2014-cü ildə 27 milyard ABŞ – ı dollar investisiya qoyulmuşdur. Onlardan 16 milyardı daxili sərmayədir. Investisiyaların həcmində son illər ərzində daxili sərmayə qoyuluşları üstünlük təşkil etmişdir. Xarici investorların Milli iqtisadiyyata yönəltdiyi sərmayələr 11 milyard dollar olmuşdur. Azərbaycan iqtisadiyyatının dinamik inkişafına müsbət təsir edən hallardan biri də valyuta ehtiyatlarıdır. 2014-cü ildə həyata keçirilən layihələrə həm infrastruktur, həm neft strategiyası, həm də “Cənub” qaz dəhlizinin inşası ilə bağlı böyük xərclərin tələb olunmasına baxmayaraq valyuta ehtiyatları artmışdır. Azərbaycanın valyuta ehtiyatları 2014 – cü ildə 50 milyard ABŞ – ı dollarından çox idi. Nəqliyyat vasitələrinin istehsalına investisiyaların yönəldilməsi, istehsal edilmiş nəqliyyat vasitələrinin satışı, onlardan beynəlxalq sərnişin və yükdaşımalarda istifadə edilməsindən əldə edilən valyuta ehtiyatları milli iqtisadiyyatın sabit inkişaf dinamikasına töhvə verə bilər. Nəqliyyat sektorunun inkişafında individual və institusional investorlar çıxış edə bilər. Individual investorlar ölkə hüdudları çərçivəsində, institusional investorlar isə həm ölkə hüdudları daxilində



həm də ölkə hüduqlarından kənarında fəaliyyət göstərə bilər [10].

#### **Nəticə**

Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların əsas məqsədi bu sahənin gəlirlərini maksimum artırmaqla yanaşı, dövlətdə olan yük və sərnişin daşımalarına olan tələbin yüksək keyfiyyətlə ödənilməsi, ekologiyaya zərər vurulmaması, bu sahədə işə götürülənlərin hüquqi və peşəkarlıq səviyyəsinə fikir verilməsi, inhisarlaşmanın qarşısının alınması olmalıdır. Nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən, dövlət və özəl mülkiyyətdə olan qurumlar qüvvədə olan qanunvericiliyə riayət etməklə kifayətlənməməli, cəmiyyət qarşısında etik öhdəliklərinin də olduğunu bilməlidirlər [13].

Hər il 230 milyon tondan çox tranzit yük ölkəmizin ərazisindən keçir 1 ton tranzit yüklərə görə keçid haqqı 8-18 ABŞ-1 dolları civarında dəyişir. Ölkə büdcəsinə tranzit yüklərin keçidindən əldə edilən gəlir 3 milyard ABŞ-1 dollarına yaxındır [13]. Hər bir dövlətin siyasi və hərbi gücünün arxasında güclü iqtisadiyyat, iqtisadi gücün arxasında isə səmərəli investisiya qoyuluşları dayanır [6]. Yuxarıda qeyd edilənlər nəzərə alındıqda məlum olur ki, müvafiq qurumlar tərəfindən nəqliyyat sektorunda investisiya qoyuluşunun səmərəliliyini artırmaq üçün, regional və global səviyyədə nəqliyyat sektorunda baş verən meyillərin bu istiqamətdə investisiya qoyuluşlarına təsir edən mühüm amillərin monitorinqi, dəyişmə proqnozları üzrə tədqiqat aparən xüsusi institutun (qurumun) təşkili zəruri xarakter almışdır.

Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin artırılması istiqamətində tədqiqatlar iqtisadi amillərlə yanaşı bu bölgənin mədəni, tarixi, coğrafi, siyasi və müasir iqtisadi vəziyyətinə uyğun aparılmalıdır. Xüsusilə qeyd edilməli məqam ondan ibarətdir ki, ölkəmizin üzərindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri olan Şərqi – Qərbi (İpək yolu), Şimal – Cənub istiqamətində layihələrin həyata keçməsinə və xalqımızın uzun müddət rifahına xidmət etməsinə nəqliyyata yönələn investisiyaların nəzəri və əməli cəhətdən araşdırılması əhəmiyyətli rol oynayacaqdır. Ölkəmizdə mövcud olan xammal ehtiyatları, insan resursları və yeni texnologiyalardan istifadənin elə kombinasiyası

qurulmalıdır ki, nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalardan yüksək səmərə əldə edilsin.

#### **ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:**

1. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin Elmi Xəbərləri; // ii: 6, Cild 6, Aprel – İyun 2018 – ci il
2. Əsədov A.M. Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri // “Avropa” nəşriyyatı Bakı -2014, s.338.
3. Paşayev Ə.Z., “İstehsal fəaliyyətinin təşkilində islam əsaslı investisiyalar” // Azərbaycan Dövlət İqtisad Unversiteti, Beynəlxalq simpozium Bakı- 2015.
4. Paşayev Ə.Z. “Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalar” // Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası Elmi Əsərləri № 1 Bakı – 2016; s.169.
5. Rudiqer D., Stenli F., Riçard S. Makroiqtisadiyyat . // On birinci nəşr. – Bakı., “Şərqi-Qərbi”, 2015. -637 s.
6. S.H. Pürhani, Ə.Z. Paşayev “Milli iqtisadiyyatın inkişafında investisiyaların rolu” // “Azərbaycan Hava Yolları” (QSC), Milli Aviasiya Akademiyası: Elmi Məcmuələr Jurnalı. Bakı, Cild 13 №3, 2011.
7. Ümummilli lider H.Əliyevin anadan olmasının 95 illiyinə həsr olunmuş “Su nəqliyyatının problemləri” mövzusunda // XIII Beynəlxalq Elmi-texniki konfrans. Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası Bakı, 2018-ci il.
8. Eugene F.Brigham ve Joel F.Houston. Finansal yönetimin temelleri // 7.Basımdan çeviri. 2014.s.644.
9. Покровский А.“Исследование систем управления (транспортная отрасль)” // учебное пособие Издательство: Кнорус, 2016, 357 с.
10. Серогодский В.Э., Экономическая оценка инвестиций: практикум //, М-во с.-х. РФ, ФГБОУ ВО Пермская ГСХА. – Пермь: Изд-во ФГБОУ ВО Пермская ГСХА, 2015. – 53 с. – 50 экз.
11. <https://www.oecd.org/germany/Better-policies-germany.pdf>
12. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>
13. [<http://transit.az/az/abouthttp:///>]
14. [<http://vergiler.az/art-view/1378/>]

15. ITS America. (2011) // Sizing the U.S. and North American Intelligent Transportations Systems Market: Market Data Analysis of ITS

Revenues and Employment. Washington: ITS America.

**Амирхан Захид оглы ПАШАЕВ**

преподаватель кафедры

«Туризм и отраслевое хозяйство» Западно-Каспийского Университета

E-mail: emirxan.pashayev@wcu.edu.az

## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

### Резюме

В последние годы доля не нефтяного сектора в экономике Азербайджана стремительно растет. Одним из направлений, обеспечивающих прочное и устойчивое развитие экономики, является транспортный сектор. На государственном уровне в транспортном секторе проводятся серьезные реформы с целью увеличения внутренних и международных перевозок, повышения конкурентоспособности и транзитного потенциала страны. Одной из основных задач, поставленных перед государственными и частными учреждениями в Стратегической дорожной карте развития экономики Азербайджана, является повышение эффективности инвестиций в транспортный сектор. В условиях ускорения мировых грузовых и пассажирских потоков инвестиции в транспортный сектор стали одним из важных направлений развития национальной экономики.

**Ключевые слова:** *грузовые перевозки, пассажирские перевозки, инвестиции, транспорт, эффективность.*

**Amirkhan Zahid PASHAYEV**

teacher of the

"Tourism and Field Economy" department of

Western Caspian University

E-mail: emirxan.pashayev@wcu.edu.az

## ECONOMIC ANALYSIS OF THE TRANSPORTATION SECTOR

### Summary

In recent years, the share of the non-oil sector in an economy volume of Azerbaijan is growing rapidly. One of the areas that ensure the durable and sustainable development of the economy is a transport sector. Serious reforms are being carried out at the state level in the transport sector in order to increase local and international traffic, strengthen the country's competitiveness and transit potential. One of the main tasks set for public and private institutions in the Strategic Road map for the development of the Azerbaijani economy is to increase an efficiency of investments in the transport sector. In the context of accelerating global freight and passenger flows, investments in the transport sector have become one of the important directions in the national economy development. .

**Keywords:** freight transportation, passenger transportation, investment, transport, efficiency.

**Daxil olub:** 12.03.2023