

Əsgər Elşən oğlu ZEYNALOV

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin (UNEC) doktorantı

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN CARİ VƏZİYYƏTİNİN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Xülasə

Məqalədə vurğulanır ki, 1998–2023-cü illərdə Azərbaycanın nəqliyyat sektoru ölkə iqtisadiyyatında mövqeyini xeyli gücləndirmişdir: əlavə dəyər 23 dəfədən çox artmış, ÜDM-də payı isə əsasən 6–7% intervalında stabilləşmişdir. İqtisadi təhlillər (ARDL modeli) göstərmişdir ki, sektorun inkişafına ən güclü təsir edən amillər yük dövriyyəsi və əsas fondlardır (gecikmə ilə), halbuki investisiyaların birbaşa təsiri statistik baxımdan əhəmiyyətli deyil. Bununla yanaşı, uzunmüddətli ko-integrasiya mövcud olub, əlavə dəyərin formalaşmasında əsas fondlar, yük axınları və infrastruktur amilləri mühüm rol oynayır. Nəticələr göstərir ki, gələcək inkişaf üçün əsas istiqamət fondların səmərəli istifadəsi, tranzit dəhlizlərinin gücləndirilməsi və logistika göstəricilərinin yaxşılaşdırılmasıdır.

Açar sözlər: tranzit potensialı; yük dövriyyəsi; əsas fondlar; ARDL modeli.

UOT: 339.

JEL: F02.

DOI: <https://doi.org/10.54414/GIOB3789>

Giriş

Azərbaycanın nəqliyyat sektoru son illərdə ölkə iqtisadiyyatında artan rol oynamışdır. 2013-cü ildə ÜDM-də nəqliyyat sektorunun payı cəmi 4,7% olduğu halda, 2018-ci ildə bu göstərici 6,7%-ə, 2024-cü ildə isə təxminən 6,5%-ə yüksəlmiş, iqtisadiyyatın diversifikasiyasında mühüm pay sahibi olmuşdur. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı həm daxili iqtisadi aktivliyin artmasına, həm də Azərbaycanın tranzit potensialının reallaşmasına töhfə verir. Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat infrastrukturuna yatırılan investisiyalar uzunmüddətli dövrdə iqtisadi artıma əhəmiyyətli müsbət təsir göstərir. Bu paraqrafda rəsmi statistik göstəricilərə əsaslanaraq Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun cari vəziyyəti iqtisadi baxımdan hərtərəfli qiymətləndirilərək, inkişaf meyillərini və problemlərini təhlil etməyə çalışacağıq. Alınan nəticələrdən Azərbaycanın mövqeyinin qlobal kontekstdə qiymətləndirilməsi və beynəlxalq müstəvidə müqayisəli şəkildə dəyərləndirilməsi üçün istifadə ediləcək.

Əsas mətn

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun cari vəziyyətinin qiymətləndirilməsi üçün zəruri məlumatlar Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika

Komitəsinin rəsmi internet saytından əldə edilib. Təhlil üçün son illərə aid rəsmi məlumatlardan istifadə ediləcəkdir. Xüsusilə, aşağıdakı indikatorlar üzrə məlumatlar toplanmış və təhlil ediləcəkdir: a)Yük daşınması və yük dövriyyəsi. Bu göstərici nəqliyyat sektorunda daşınan yüklərin həcmi (milyon tonla) və yük dövriyyəsinə (ton-km ilə) ifadə edir; b)Sərnişin daşınması və sərnişin dövriyyəsi. Bu göstərici nəqliyyat sektorunda daşınan sərnişinlərin sayını (milyon sərnişinlə) və sərnişin dövriyyəsinə (sərnişin-km ilə) ifadə edir; c)Daşınmalardan əldə olunan gəlir və xərclər. Bu göstərici nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşımalarından əldə edilən ümumi gəlirləri və həmin daşımaların həyata keçirilməsi üçün çəkilən xərcləri (manatla) ifadə edir; d)Əlaqə yollarının uzunluğu və nəqliyyat vasitələrinin ilkin qeydiyyatı. Bu göstərici ölkədə mövcud avtomobil yollarının və digər əlaqə yollarının (dəmir yolu xətti və s.) ümumi uzunluğunu, habelə hər il qeydə alınan yeni nəqliyyat vasitələrinin sayını ifadə edir; e)Nəqliyyat müəssisələrində işçilərin orta illik sayı və orta aylıq əməkhaqqı. Bu göstərici nəqliyyat sektorunda məşğul olan işçilərin orta illik say göstəricisini və onların orta aylıq nominal

əməkhaqqını (manatla) ifadə edir; f) Nəqliyyat sektorunda əsas fondların istifadəyə verilməsi. Bu göstərici nəqliyyat sahəsində istismara verilmiş yeni infrastruktur obyektlərinin və əsas vəsaitlərin illik dəyərini (manatla) ifadə edir; g) Nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyalar. Bu göstərici həm dövlət büdcəsi, həm də özəl sektor tərəfindən nəqliyyat infrastrukturuna yönələn illik investisiyaların həcmi (manatla) ifadə edir; h) Nəqliyyat vasitələrinin idxalı. Bu göstərici xaricdən idxal olunan nəqliyyat vasitələrinin (avtomobil, yük maşını, avtobus və s.) illik sayını və dəyərini ifadə edir; j) Nəqliyyat xidmətləri qiymətlərinin dinamikası. Bu göstərici nəqliyyat sektorunda tarifi və xidmət haqlarının illik dəyişmə indeksini (istehlakçı qiymət indeksi əsasında) ifadə edir; j) Nəqliyyat dəhlizlərində yük daşımaları. Bu göstərici ölkə ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri (Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və s.) üzrə yük tranziti həcmələrini və dövriyyəsini ifadə edir. Qeyd edək ki, nəqliyyat sektorunun cari vəziyyətini və rəqabət qabiliyyətini xarakterizə edən bu göstəricilərin siyahısı bununla yekunlaşmışdır. Lakin biz öz tədqiqatımızda bu göstəricilərdən və aşağıda sadalanan 10 göstəricidən istifadə edəcəyik. Aşağıdakı göstəricilər daha çox Nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətlilik səviyyəsinin qiymətləndirilməsi üçün istifadə edilir.

1) Nəqliyyat sektorunun ÜDM-də payı. Bu göstərici nəqliyyat sektorunun iqtisadiyyatdakı çəkisini göstərir. Ümumi Daxili Məhsulda (ÜDM) nəqliyyat və anbar sektorunun payı faizlə ölçülür və milli hesablar əsasında hesablanı bilər.

2) Nəqliyyat sektorunda məşğulluğun payı. Sektorun işçi qüvvəsi bazarındakı rolunu əks etdirir. Nəqliyyat sektorunda çalışanların sayı ölkə üzrə ümumi məşğulların neçə faizini təşkil etməsi ilə ölçülür (faizlə). Məlumat mənbələri ARDSK-də mövcuddur.

3) Yük dövriyyəsi (ton-kilometr). Nəqliyyat sektorunun yükdaşıma fəaliyyətini ölçən əsas göstəricidir. Yük dövriyyəsi müəyyən dövr ərzində daşınan yüklərin tonajının daşınma məsafəsinə hasilinə bərabərdir və milyon ton-km və ya milyard ton-km ilə ifadə olunur. Bu göstərici milli statistika (məsələn, AzStat) və Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu (ITF) kimi mənbələrdən götürülə bilər. Beynəlxalq müqayisə üçün uyğundur, çünki ölkələrin iqtisadi aktivliyi və tranzit potensialını müqayisə etməyə imkan verir.

4) Sərnişin dövriyyəsi (sərnişin-kilometr). Ölkə daxilində və xaricə sərnişindəşimə fəaliyyətinin həcmi göstərir. Sərnişin dövriyyəsi müəyyən dövrdə daşınan sərnişinlərin sayının qət etdikləri məsafəyə hasilidir və milyon sərnişin-km ilə ölçülür. Bu göstərici də Dövlət Statistika Komitəsi tərəfindən hesablanır və müxtəlif ölkələr üzrə (xüsusilə urbanizasiya səviyyəsi və nəqliyyat sistemi fərqli olan ölkələr) müqayisə imkanı yaradır.

5) Nəqliyyat sektorunda əsas fondların istifadəyə verilməsi. Əsas fondlara aşağıdakılar daxildir: a) Nəqliyyat infrastrukturunu obyektləri, o cümlədən avtomobil yolları, körpülər və tunellər, dəmir yolları və stansiyalar, limanlar və terminallar, hava limanları və uçuş zolaqları; b) texniki nəqliyyat vasitələri və qurğular, o cümlədən lokomotivlər, vaqonlar, yük və sərnişin avtomobilləri, gəmi və bərələr, yükqaldırıcı kranlar, konteyner terminal avadanlıqları, yol hərəkətinə nəzarət sistemləri və rabitə vasitələri; b) stasionar tikililər və avadanlıqlar, o cümlədən anbarlar və logistik mərkəzlər, avtoservis və texniki baxış məntəqələri, idarəetmə və informasiya texnologiyaları infrastrukturunu.

6) Nəqliyyat infrastrukturuna əsaslı investisiyalar. Bu göstərici dövlət və özəl sektorun nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına yönəldilən sərmayələrinin miqyasını göstərir. Adətən milyon manatla və ya ÜDM-in və ya ümumi əsas kapitala investisiyaların faizi kimi ölçülür. Məlumat mənbələri olaraq Dövlət Statistika Komitəsinin investisiya statistikasına və ya Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu məlumatları istifadə oluna bilər. İnfrastruktur investisiyalarının ÜDM-ə nisbəti ölkələrarası müqayisə üçün uyğundur.

6) Avtomobil yollarının şəbəkəsi və keyfiyyəti. Yol infrastrukturunun həm kəmiyyəti, həm də keyfiyyəti rəqabət qabiliyyətinin başlıca amilidir. Yol şəbəkəsinin uzunluğu kilometrərlə ölçülür;

7) Dəmir yolu şəbəkəsinin uzunluğu və modernlik göstəriciləri. Dəmir yolları beynəlxalq yük daşımalarında və daxili daşımaların effektivliyində mühüm rol oynayır. Şəbəkənin ümumi uzunluğu kilometrərlə ölçülür və beynəlxalq müqayisə üçün adətən ölkə ərazisinin 100 km²-nə düşən km şəklində təqdim edilir.

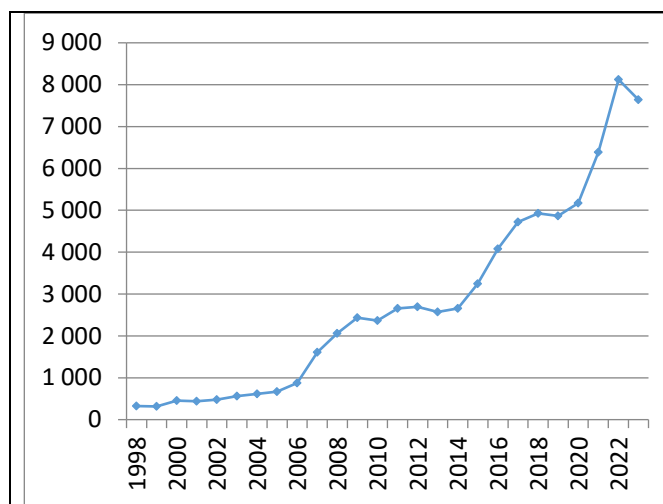
8) Logistika Performansı İndeksi (LPI). Dünya Bankının tərtib etdiyi bu indeks ölkələrin ticarət-logistika infrastrukturunun və xidmətlərinin effek-

tivliyini kompleks şəkildə ölçür. LPI altı əsas ölçüyə (gömrük rəsmiləşdirilməsi səmərəliliyi, infrastrukturun keyfiyyəti, göndərişlərin əlçatanlığı, lojistik xidmətlərin səriştəsi, yüklərin izlənilməsi və çatdırılmada vaxtındalığı) əsaslanır və 1-dən 5-ə qədər balla qiymətləndirilir. Beynəlxalq müqayisə üçün birbaşa vasitədir və indeks reytingində üst sıralarda olan ölkələr logistika sahəsində daha rəqabətli sayılır.

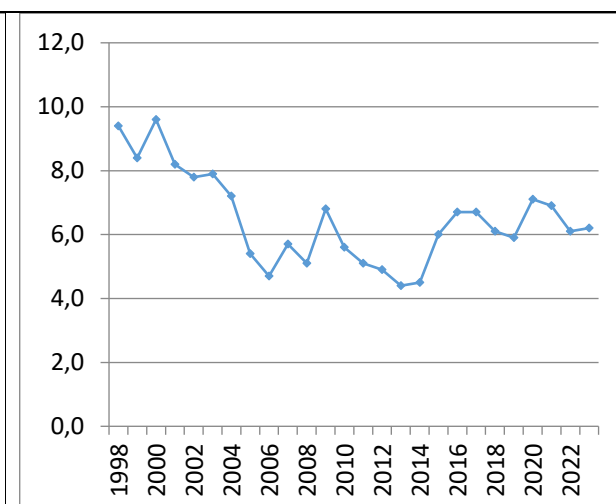
9) Sərhəddə ticarətin asanlıığı (ixrac/idxal vaxtı və xərcləri). Bu göstərici beynəlxalq ticarətdə yüklərin ölkəyə daxil olması və çıxması prosesinin səmərəliliyini xarakterizə edir. Ümumdünya Ban-

kının “Doing Business” tədqiqatında “Sərhəddə ticarət” indikatoru çərçivəsində ölçülən parametrlərə ixrac və idxal zamanı sərhəd və sənəd prosedurlarının icra müddəti (saatla) və dəyəri (ABŞ dolları ilə) daxildir. Bu məlumatlar ölkələr üzrə müqayisəli şəkildə təqdim olunur.

10) Beynəlxalq reytinglərdə infrastruktur və logistika mövqeyi. Bu indeks müxtəlif beynəlxalq indekslər üzrə ümumi qiyməti ifadə edir. Bu, birbaşa hesablanan göstərici deyil, lakin Dünya İqtisadi Forumunun Qlobal Rəqabətlik İndeksi kimi reytinglərdə ölkələrin nəqliyyat və logistika ilə bağlı göstəricilərinin ümumiləşdirilməsini ifadə edir.



Qrafik 1. Nəqliyyat sektorunda əlavə dəyər (mln. manat)



Qrafik 2. Nəqliyyat sektorunun ÜDM-də payı (%)

Azərbaycanın nəqliyyat sistemində yaradılan əlavə dəyərin nominal qiymətlərlə (mln manatla) 1998–2023-cü illər üzrə dinamikası 1-ci qrafikdə verilmişdir. Bu qrafik nəqliyyat sektorunda iqtisadi aktivliyin və struktur dəyişikliklərin uzunmüddətli trayektoriyasını əks etdirir. Qeyd edək ki, 1998-ci ildə cəmi 324 mln manat olan əlavə dəyər, 2023-cü ildə 7.6 milyarddan çox olub. Artım nominal ifadədə təqribən 23.6 dəfədir. Bu artım real qiymətlərlə də yüksəkdir. Belə ki, real qiymətlərlə (baza ili 1995) artım 5 dəfədən çox olub. Bu artım əsasən struktur islahatları, dövlət investisiyaları, tranzit layihələri (TRACECA, Şimal–Cənub dəhlizi) və infrastrukturun genişləndirilməsi ilə izah olunur.

1998–2003-cü illərarası dövrdə (İlkin sabitləşmə və yavaş artım dövrü) illik əlavə dəyər artımı orta hesabla +8.6% olub. Bu dövrdə sektor

hələ inkişafın başlanğıc mərhələsində idi. Regiondakı qeyri-sabitlik və resessiv təsirlər hiss olunurdu. Əsas artım struktur sabitliyi və özəlləşdirmə mərhələsi ilə bağlı idi.

2004–2008-cü illərarası dövrdə (Kəskin artım dövrü) 3.35 dəfə artım baş verib. Bu dövr Azərbaycanın nəqliyyat və enerji ixrac infrastrukturalarının genişlənməsi dövrüdür (Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Qars). Həmin dövrdə dövlət və özəl investisiyalar sürətlə artıb. Neft gəlirlərindən istifadə edilərək infrastruktur xərcləri yüksəlib.

2009–2015-ci illərarası dövrdə (nisbi sabitlik dövrü) qlobal maliyyə böhranının təsiri (2009) nəticəsində post-böhran dövründə artım bir qədər yavaşlayıb. Dəyər nominal ifadədə stabil olsa da lakin real artım zəif olub. 2016–2019-cu illəri əhatə edən dövrdə, yəni yeni artım mərhələsi həm

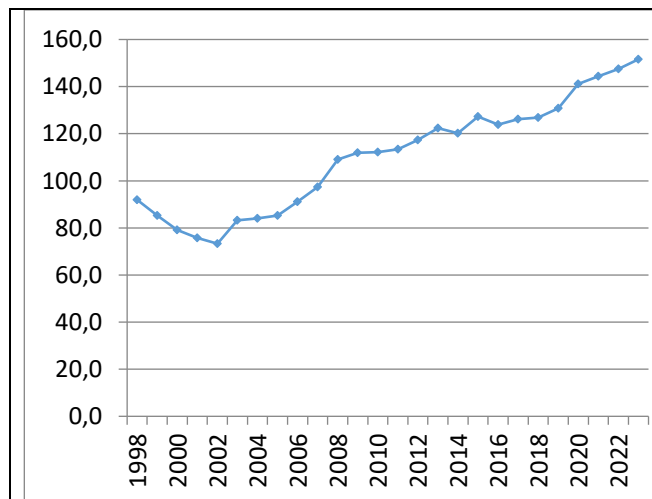
də devalvasiya sonrası dövrdür. Bu dövrdə iqtisadiyyatın yenidən strukturlaşması baş verib. Bu dövrdə Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanı, Ələt azad iqtisadi zonası və Şərq-Qərb dəhlizlərinin gücləndirilməsi kimi strateji layihələr reallaşmağa başlayıb.

2020–2023-cü illəri əhatə edən dövrdə (Pandemiya və bərpa dövrü) nəqliyyat sisteminin yaratdığı əlavə dəyər 5.2 mlrd. manatdan 7.6 mlrd. Manata qədər artıb. Pandemiyadan sonrakı dövrdə, yəni 2021–2022-ci illərdə logistika, tranzit və idxal-ixrac xidmətlərində canlanma müşahidə olunub. Lakin 2023-cü ildə isə cüzi azalma baş verib. Bu, böyük ehtimalla iqtisadi stabilləşmə və bazarların tənzimlənməsi ilə bağlı ola bilər.

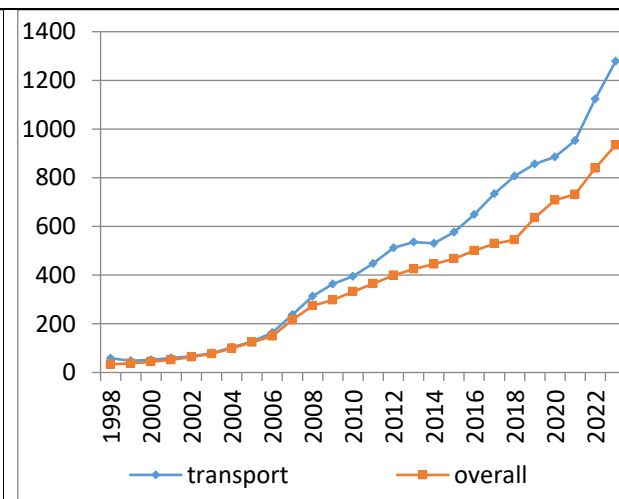
1-ci qrafikdəki məlumatlara əsasən iddia etmək olar ki, ümumilikdə, nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin nominal artımı müsbət və dayanıqlıdır. Bu göstərir üzrə real artım da əhəmiyyətli səviyyədədir. İnvestisiya dinamikası, dövlət siyasəti və regional nəqliyyat dəhlizlərinin artımı bu göstəricidə həlledici rol oynayır. 2023-cü ildəki yüngül azalma gələcək üçün struktur təhlil və risk qiymətləndirməsi zərurətini göstərir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yaradılan əlavə dəyərin ölkənin ümumi daxili məhsulunda

(ÜDM) payının 1998–2023-cü illər üzrə dinamikası (qrafik 2), bu sahənin ölkə iqtisadiyyatı üçün nisbi əhəmiyyətinin zamanla necə dəyişdiyini göstərir. Qeyd edək ki, yüksək pay və iqtisadi stabillik dövründə (1998–2003) nəqliyyat sektoru ÜDM-in 8–9%-dən çoxunu təşkil edirdi. Neft gəlirləri hələ yüksək deyildi, nəqliyyat daha çox iqtisadi yük daşıyırdı. İdxal-ixrac, daxili yük daşımaları yüksək idi. Neft sektorunun sürətli artımı dövründə (2004–2012) bu payın nisbi azalması müşahidə edilib. Neft sektorunun ÜDM-də payı artdığı üçün, nəqliyyatın payı nisbi olaraq azalıb. Bu dövrdə nəqliyyat sektoru inkişaf etsə də, digər sektorlarla müqayisədə zəif artım nümayiş etdirib. 2013–2014 illərdə nəqliyyat sektorunun ÜDM-də payı son 20 ildə ən az, yəni 4.4–4.5% olub. pay: sektorun struktur çəkisi azalır. 2013–2015-ci illərdə Ələt limanı, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kimi layihələr səmərə verməyə başlayır. 2016–2017-ci illərdə sektorun payı 6.7% ilə stabilləşir. Pandemiya və bərpa dövründə (2020–2023) 10 ilin maksimum göstəricisi, yəni 7.1% əldə edilib. Pandemiya dövründə nəqliyyatın strateji rolu (ərzaq-logistika zənciri) ön plana çıxıb. 2021–2023-cü illərdə isə pay 6.1–6.2% aralığında sabitləşib.



Qrafik 3. Muzdlu işçilərin orta illik sayı (min nəfər)



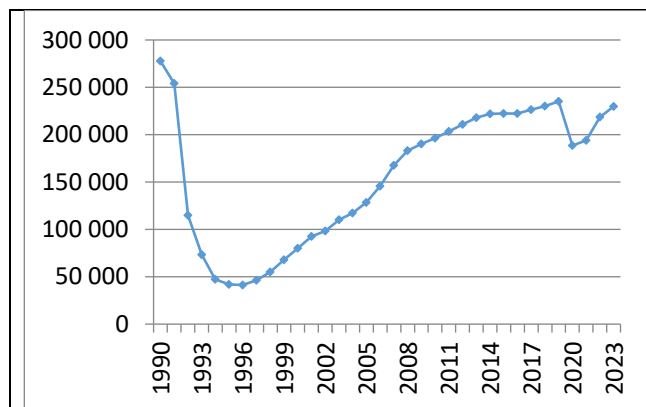
Qrafik 4. Muzdlu işçilərin orta aylıq əmək haqqı (manat)

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda muzdlu işçilərin sayının 1998–2023-cü illər üzrə dinamikası (qrafik 3) bu sahədə əmək bazarının inkişaf trayektoriyasını göstərir və sektorun iqtisadi fəallığının, investisiya axınının və struktur dəyişikliklərinin göstəricisi kimi qiymətləndirilə bilər. Nəqliyyat

sektorunda əmək bazarındakı artım, nəqliyyat sektorunun ölkə iqtisadiyyatında strateji rolunu əks etdirir. 2000-ci illərin ortalarından sonra işçi sayı artım trayektoriyasına daxil olmuş və bu tendensiya davam edir. 2020–2023-cü illər dövründə muzdlu işçi sayının 141.1 min nəfərdən 151.6 min nəfərə

yüksəlməsi, pandemiya sonrası bərpa və modernizasiya siyasətinin effektini göstərir. Bu artım yalnız dövlət sektoru deyil, həm də özəl logistika və texnoloji xidmət sahələrinin genişlənməsi ilə bağlıdır.

Azərbaycan Respublikasında 1998–2023-cü illər ərzində nəqliyyat sektorunda orta aylıq əmək haqqı ilə ölkə üzrə orta aylıq əmək haqqının (qra-

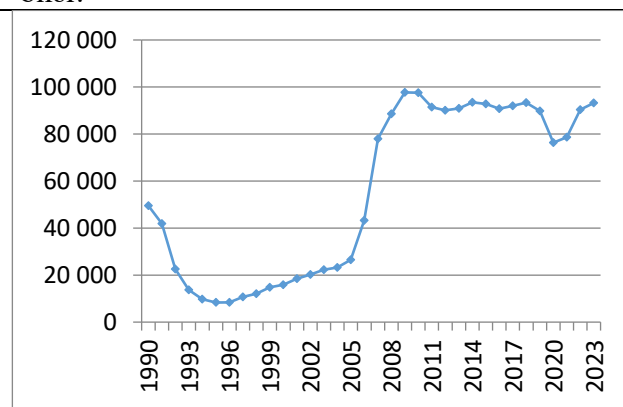


Qrafik 5. Yüklə daşınması (1000 t.)

Azərbaycanın nəqliyyat sistemində yüklə daşımının (1000 tonla) 1990–2023-cü illər üzrə dinamikası (qrafik 5) ölkənin iqtisadi keçid dövründən başlayaraq sabit artım mərhələsinə keçidini əks etdirir. 1990–1996-cı illərarası dövr Azərbaycan nəqliyyat sisteminin kəskin geriləmə dövrüdür. Bu dövrdə Sovet İttifaqının dağılması və istehsal-tədarük zəncirinin dağılması, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin genişlənməsi, infrastrukturun sıradan çıxması və iqtisadi iflic baş verib.

1997–2005-cı illərarası dövr bərpa və mülayim artım mərhələsidir. Bu mərhələdə infrastruktur layihələrinin başlanması və neft sektorunun canlanması ilə paralel olaraq logistika və daşıma tələbatının artması baş verib. 2006–2014-cü illərarası dövrdə isə sürətli və sabit artım dövrüdür. Bu dövrdə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri və BTQ dəmir yolunun layihələndirilməsi və həyata keçirilməsi, transxəzər nəqliyyat dəhlizləri, avtomobil yollarının yenilənməsi, həmçinin ixrac yönümlü iqtisadiyyat və tranzit potensialının güclənməsi baş verib.

fik 4) müqayisəli inkişaf dinamikası nəqliyyat sektorunda əməkhaqqı səviyyəsinin Azərbaycanda orta aylıq əmək haqqı səviyyəsindən yüksək olduğunu göstərir. Sektorun dövlət prioriteti olması və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə inteqrasiya əmək bazarında üstünlüyünü qoruyur. Bu dinamika əlaqəli sahələrdə işçilərin miqrasiyasına, kadr axınına və məhsuldarlığa da müsbət təsir edə bilər.

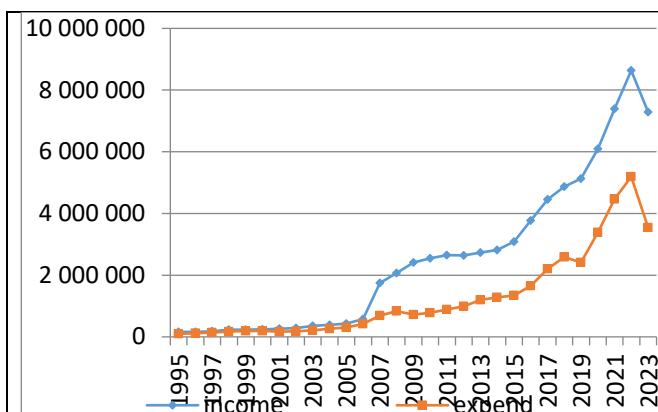


Qrafik 6. Yüklə dövriyyəsi (mln. ton-km)

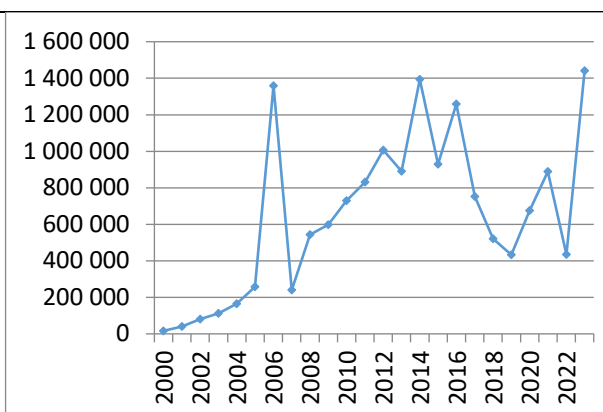
2015–2019-cü illərarası dövrdə pik nöqtəyə yaxın sabitlik dövrüdür. Bu dövrdə həcmələr təxminən 222–235 milyon ton arasında sabitləşib. Tranzit axınlarının şaxələndirilməsi və rəqəmsal logistik sistemlərin tətbiqi ilə məhsuldarlıq artmışdır. Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı bu dövrdə istifadəyə verilmişdir (2018).

Pandemiya şoku zamanı (2020-ci il) sərhədlərin bağlanması, tədarük zəncirinin pozulması, həmçinin istehsalın və tələbatın azalması nəticəsində yüklə daşımalarının həcmi də azalmışdır. 2021–2023-cü illəri bərpa və yüksəliş dövrü hesab etmək olar. Bu dövrdə Orta Dəhliz (Middle Corridor) üzrə aktivləşmə, Çin–Avropa yüklə daşımalarının artması, azad olunmuş ərazilərdə infrastrukturun qurulması və xammal və avadanlıq daşımalarının artması müşahidə edilir.

Yüklə daşıma dövriyyəsinin artımı (qrafik 6.) yalnız daşınan yükün həcmində deyil, daşıma məsafəsinin də artdığını göstərir. Bu isə tranzit və beynəlxalq daşımaların Azərbaycanın nəqliyyat sistemində getdikcə daha önəmli rol oynadığını göstərir.



Qrafik 7. Yük daşınmasından əldə olunan gəlir və xərc (min.manat)



Qrafik 8. Nəqliyyat sektorunda əsas fondların istifadəyə verilməsi (min manat)

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlir və çəkilən xərclərin 1995–2023-cü illər üzrə dinamikası (qrafik 7) göstərir ki, nəqliyyat sektorunda yükdaşımalarından əldə olunan gəlirlərdə ümumilikdə dinamik artım meylı var. Son illərdə həm kapital xərcləri, həm də əməliyyat xərcləri artsa da, dövlətin investisiya və nəqliyyat siyasətləri sektorda maliyyə dayanıqlığını qoruyub saxlamışdır. 2023-cü ildə gəlirin azalması qısamüddətli iqtisadi və logistik faktorlarla izah edilə bilər (beynəlxalq böhranlar, regional təhdidlər və s.). 2023-cü ildə gəlir azalsa da, mənfəət marjası artıb. Sektorun xərclərə nəzarəti güclənib.

Yuxarıda qeyd edilən göstəricilər üzrə məlumatlar təsviri statistik təhlil metodları ilə işlənəcək, trendlər müəyyən ediləcək və müvafiq olaraq müqayisəli təhlil aparılacaqdır. Zaman seriyaları üzrə artım templəri, pay göstəriciləri və struktur dəyişiklikləri hesablanaraq şərh ediləcək. Məsələn, gəlir və xərc göstəriciləri əsasında nəqliyyat sektorunun maliyyə səmərəliliyi (mənfəətlik) qiymətləndiriləcək, əmək məhsuldarlığı dinamikası araşdırılacaq. Əsas məlumat mənbəyi olan “Azərbaycanın nəqliyyatı” statistik illik məcmuəsi bütün bu indikatorları və onların metodoloji izahını ehtiva edir. Bununla yanaşı, təhlildə beynəlxalq müqayisə aparmaq üçün zəruri hallarda Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu, Dünya Bankı kimi mənbələrin müvafiq göstəricilərindən də istifadə ediləcək. Statistik göstəricilər beynəlxalq standartlara uyğun olduğundan, Azərbaycanın nəticələri digər ölkələrin göstəriciləri ilə müqayisə edilərək mövcud vəziyyətin qlobal kontekstdəki yeri müəyyən ediləcək.

Təsviri statistikanın nəticələrinə əsasən 1998–2023-cü illərarası dövrdə nəqliyyat sektorunda yaradılan əlavə dəyərin (transgdp) orta qiyməti 2804 mln manat, bu göstərici üçün median: 2500 mln manat olub (qrafik 8). Həmin illərarası dövrdə “transgdp” minimum 312 mln.manatdan maksimum 8,1 mlrd manata qədər dəyişib. Bu göstərici üçün standart sapma da yüksəkdir. JB Testi: $p=0.24 > 0.05$ -dir. “transgdp” göstəricisi normal paylanmış hesab edilir. Nəqliyyat sektorunda yaradılan dəyərin ölkə iqtisadiyyatında yaradılan cəmi ÜDM həcmində payı (sharegdp) 1998–2023-cü illərarası dövrdə bir qədər azalma tendensiyasına malikdir (qrafik 2). Həmin dövrdə orta qiymət 6.47%, Minimum və maksimum qiymətlər isə, uyğun olaraq, 4.4% və 9.6% olub. Bu göstərici üçün JB Testi: $p=0.47 > 0.05$ -dir və normal paylanmış hesab edilə bilər.

Nəticə

Aparılan təhlillər göstərir ki, Azərbaycanın nəqliyyat sektoru son illərdə ölkə iqtisadiyyatında strateji sahələrdən birinə çevrilmişdir. 1998–2023-cü illər ərzində əlavə dəyərin dinamik artımı, məşğulluğun yüksəlməsi və əməkhaqlarının orta göstəricilərdən yüksək olması sektorun sosial-iqtisadi əhəmiyyətini təsdiqləyir. Yük daşımalarının və yük dövriyyəsinin sabit artımı, tranzit dəhlizlərinin genişlənməsi və beynəlxalq layihələrin (TRACECA, Bakı–Tbilisi–Qars, Ələt limanı və s.) həyata keçirilməsi Azərbaycanın regional logistik mərkəzə çevrilməsi prosesini gücləndirmişdir.

ARDL modeli əsasında aparılan iqtisadi təhlillər nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, əlavə dəyərin formalaşmasına ən güclü təsir edən amillər yük dövriyyəsi və əsas fondların həcmi olmuşdur.

Qısamüddətli dövrdə investisiyaların təsiri statistik baxımdan əhəmiyyətli olmasa da, uzunmüddətli dövrdə nəqliyyat sistemində ko-integrasiya mövcuddur və sektor dayanıqlı inkişaf potensialına malikdir.

Ümumilikdə, əldə edilən nəticələr göstərir ki, nəqliyyat infrastrukturunun səmərəli idarə olunması, tranzit dəhlizlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması və fond kapitalının düzgün istifadəsi Azərbaycanın iqtisadiyyatında şaxələndirmənin gücləndirilməsi və beynəlxalq rəqabət mövqelərinin möhkəmləndirilməsi üçün əsas istiqamətlərdən biri olaraq qalır.

ƏDƏBİYYAT SİYHISI:

1. Abdullayev, K. “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər” / K.Abdullayev və b. Bakı: “Avropa” nəşr., 2011, 238 səh
2. Cavadov, Ə.Ə. “Daşımalar və vahid nəqliyyat sistemi” / Ə.Ə.Cavadov. Bakı: “Təhsil” NPM, –2014, 360 səh

3. Cümşüdoğ, S.Q. “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı timsalında)” / S.Q.Cümşüdoğ, A.M.Əsədov. “TI-MEDIA” NPM, Bakı: – 2008, –152 s. ;

4. Əliyev, E.Ə. “Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər” / E.Ə.Əliyev. Bakı: “Zərdabı LTD” MMC, – 2006, –360s.

5. Əsədov, A.M. “Davamlı inkişaf şəraitində nəqliyyat sisteminin başlıca vəzifələri” // A.M.Əsədov/ AMEA, “Gənc Tədqiqatçı” Elmi-prak. jurn., I cild, –2015, №1, –səh.92-98;

6. Xasıyev, Bəhruz Qabil oğlu. Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və qeyri-neft sektorunun inkişafında onun rolu: iqtisad üzrə fəlsəfə dok. ... dis. avtoreferatı: 5312.01 / B. Q. Xasıyev; elmi rəh. A. M. Məhərrəmov; Bakı Dövlət Universiteti.- Bakı, 2018.- 26 s.

Аскер Эльшан оглы ЗЕЙНАЛОВ

Докторант Азербайджанского Государственного
Экономического Университета (UNEC)

ОЦЕНКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗЕРБАЙДЖАНА

В статье отмечается, что транспортный сектор Азербайджана за 1998–2023 гг. значительно укрепил позиции в экономике страны: добавленная стоимость выросла более чем в 23 раза, доля в ВВП стабилизировалась в пределах 6–7%. Эконометрический анализ (ARDL) показал, что ключевое влияние оказывают грузооборот и фондовый капитал (с лагом), тогда как прямое воздействие инвестиций статистически незначимо. В то же время выявлена долгосрочная коинтеграция между транспортной добавленной стоимостью и основными фондами, грузопотоками и инфраструктурными факторами. Полученные результаты подчеркивают необходимость акцента на повышении эффективности использования фондов, развитии транзитных коридоров и улучшении логистических показателей для устойчивого роста.

Ключевые слова: транзитный потенциал; грузооборот; основные фонды; ARDL-модель.

Asgər Elshan oğlu ZEYNALOV

Doctoral Student at Azerbaijan State University of Economics (UNEC)

ASSESSMENT OF THE CURRENT STATE OF AZERBAIJAN'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The article highlights that between 1998 and 2023, Azerbaijan's transport sector significantly strengthened its role in the national economy: value added increased more than 23 times, while its share in GDP stabilized at around 6–7%. Econometric analysis (ARDL model) revealed that the main drivers of growth are freight turnover and fixed assets (with a lag effect), whereas direct investment impact appears statistically insignificant. At the same time, a long-term cointegration relationship exists, indicating that fixed assets, freight flows, and infrastructure factors are crucial for value creation. The findings emphasize that effective use of assets, development of transit corridors, and improvement of logistics performance should remain priorities for sustainable growth.

Keywords: transit potential; freight turnover; fixed assets; ARDL model.