

Ziya Bəbir oğlu AĞAYEV
Bakı Avrasiya Universiteti, doktorant
Email: ziya.aghayev@gmail.com

NƏQLİYYATDA İNVESTİSİYALARIN MÜASİR MEYLLƏRİ VƏ DÖVLƏT-ÖZƏL TƏRƏFDAQŞLIĞI

Xülasə

Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına böyük sərmayə qoyaraq iqtisadi artımı və global integrasiyanı sürətləndirir. Bu məqalə nəqliyyat sektorunun iqtisadiyyatdakı rolunu, dövlət-özəl tərəfdaşlığının tətbiqini və innovativ texnologiyaların integrasiyasını təhlil edir. “Şimal-Cənub” və “Şərq-Qərb” dəhlizləri kimi layihələr ölkəni regional nəqliyyat qovşağına çevirir. Azad olunmuş ərazilərdə yol və dəmiryol tikintisi iqtisadi canlanmanı dəstəkləyir. Logistika və tədarük zəncirlərinin optimallaşdırılması üçün müasir IT həlləri tətbiq edilir. Məqalə nəqliyyat investisiyalarının sosial-iqtisadi faydalarını və gələcək perspektivləri qiymətləndirir, dayanıqlı inkişaf üçün kompleks yanaşmanın vacibliyini vurğulayır.

Açar sözlər: nəqliyyat infrastruktur, iqtisadi artım, logistika, tədarük zəncirləri, İKT, investisiyalar.

UOT: 338. 47

JEL: : L26; M21

DOI: <https://doi.org/10.54414/GSQI6871>

Giriş

Azərbaycan dayanıqlı inkişafa və global mövqelərinin gücləndirilməsinə fokuslanaraq nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına böyük diqqət ayırır. Nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın əsas dayaqlarından biri kimi energetika, sənaye və kənd təsərrüfatı ilə birlikdə dövlətin sosial-iqtisadi və geosiyasi məqsədlərini dəstəkləyir. Sürətli qloballaşma şəraitində müasir nəqliyyat sistemi iqtisadi artımın katalizatoruna çevrilir. Son illərdə ölkə “Şimal-Cənub” və “Şərq-Qərb” kimi beynəlxalq dəhlizlərlə regional nəqliyyat qovşağı statusunu möhkəmləndirir, azad olunmuş ərazilərdə isə infrastruktur layihələri ilə iqtisadi canlanmanı sürətləndirir. İlk növbədə, nəqliyyat sahəsinə investisiyalarla bağlı mövcud ədəbiyyatın təhlili aparılmışdır. Bu metod investisiya strategiyalarının inkişafını və beynəlxalq təcrübələri öyrənmək üçün elmi araşdırmaları və nəzəri çərçivələri araşdırmağa imkan verir. Nəqliyyat sektorunda investisiya idarəetməsi, maliyyələşdirmə modelləri, risklərin idarə edilməsi, dövlət-özəl tərəfdaşlıq (DÖT) prinsipləri və sistemli yanaşmalar kimi müxtəlif

nəzəriyyələr öyrənilmişdir. Həmçinin, investisiya qərarlarının qəbulu prosesləri, strateji planlaşdırma və nəqliyyat infrastrukturunun səmərəliliyinin artırılması yolları barədə məlumatlar toplanmışdır.

Komparativ analiz metodu vasitəsilə müxtəlif investisiya yanaşmaları müqayisə edilmiş, hər bir modelin üstünlükləri və mənfi cəhətləri dəyərləndirilmişdir. Dünyada tətbiq olunan investisiya strategiyaları, onların müqayisəsi və fərqli ölkələrin nəqliyyat sektoruna investisiya təcrübələri araşdırılmışdır. İnkişaf etmiş ölkələrdə qabaqcıl investisiya texnologiyaları ilə inkişaf etməkdə olan ölkələrin təcrübələri müqayisə edilərək, bu yanaşmaların uğurları və çatışmazlıqları təhlil edilmişdir. Qlobal səviyyədə investisiya trendləri, nəqliyyat sektorunda tətbiq edilən yeni maliyyələşdirmə modelləri və bu modellərin uğurla reallaşdırılması haqqında məlumatlar əldə edilmişdir.

Statistik təhlil metodundan istifadə edərək investisiya strategiyalarının iqtisadi təsirləri ölçülmüş, bu strategiyaların nəqliyyat infrastrukturunun səmərəliliyinə, iqtisadi artıma və regionların inkişafına təsiri qiymətləndirilmişdir.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturuna investisiya layihələrində DÖT-in tətbiqi

Dayanıqlı inkişafa və dünya arenasında mövqelərinin möhkəmləndirilməsinə doğru qətiyyətlə irəliləyən Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına çox böyük əhəmiyyət verir. Bu sahə, energetika, metallurgiya, kənd təsərrüfatı və səhiyyə ilə yanaşı milli iqtisadiyyatın fundamental dayacağı olaraq, dövlətin ambisiyalı ictimai, iqtisadi və geosiyasi məqsədlərinin həyata keçirilməsini təmin edir və dinamik inkişaf edən cəmiyyətin baza ehtiyaclarını ödəyir. Son illər ölkənin sürətli iqtisadi inkişafı onun geosiyasi təsirini əhəmiyyətli dərəcədə gücləndirərək, dövlət qarşısında qlobal sosial-iqtisadi proseslərdə fəal və effektiv iştirak, beynəlxalq bazarlara maneəsiz girişin təmin edilməsi və yüksək rəqabət qabiliyyətinə malik milli sənayenin formalaşdırılması vəzifəsini qoyur. Sürətli qloballaşma və integrasiya şəraitində müasir və effektiv nəqliyyat sisteminin inkişafı kritik böyük aktuallıq əldə edərək, gələcək tərəqqinin katalizatoruna çevrilir.

Nəqliyyat sektoru Azərbaycan iqtisadiyyatın sadəcə mühüm deyil, çox mühüm rol oynayaraq, xammaldan materiallarından tutmuş hazır məhsuladək milli iqtisadiyyatın ictimai istehsalatının bütün mərhələlərini əhatə edir. O bütün iqtisadi fəaliyyətin ayrılmaz elementi olaraq, məhsuldarlığın yüksəlməsinə, xərclərin azalması və istər ölkə daxilində, istərsə də beynəlxalq səviyyədə iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsinə yardım edir. Nəqliyyat xidmətlərinin sosial-iqtisadi əhəmiyyətinin dərindən təhlili onun miqyaslı təkrar istehsalda və milli iqtisadiyyatın dayanıqlı inkişafında başlıca rolunu təsdiq edir. Aparılan genişmiqyaslı iqtisadi islahatlar şəraitində sahənin spesifikasiyasını və onun iqtisadi və sosial proseslərə təsirini nəzərə alan effektiv və uzunmüddətli nəqliyyat siyasətlərinin işlənilməsi və həyata keçirilməsi başlıca çox mühüm əhəmiyyətə malik vəzifədir. Qoyulmuş məqsədlərə nail olmaq üçün müasir və yüksək texnoloji nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi və modernləşdirilməsinə böyük və stabil kapital qoyuluşlarının təmin edilməsi zəruridir.

Hazırda Azərbaycan innovativ yanaşmalar və müasir texnologiyalar tətbiq etməklə, yol infrastrukturunun planauyğun və hərtərəfli inkişafına

fəal əhəmiyyətli resurslar yönəldir. Yol sahəsinin modernləşdirilməsi bütün ölkə ərazisində aparılır, bu zaman dövlətçiliyin möhkəmləndirilməsinə, əhəlinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə və gələcək iqtisadi artım üçün şəraitin yaradılmasına yönəldilmiş miqyaslı və uzunmüddətli inşaat proqramları uğurla həyata keçirilir. İnfrastruktur layihələrinin və sosial proqramların həyata keçirilməsi ekoloji tələblər və təhlükəsizlik normaları nəzərə alınmaqla, istər paytaxtda, istərsə də regionlarda mövcud yollar, körpülər, tunellər və estakadaların yenidənqurması və yenilərinin tikintisi də daxil olmaqla, sürətli templərlə baş verir.

Xüsusi diqqət “Şimal-Cənub” və “Şərq-Qərb” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması və Azərbaycanın Avrasiyanın başlıca nəqliyyat qovşağına çevrilməsinə yönəldilir. Bu layihələr çərçivəsində yüklər və sərnəşinlərin fasiləsiz daşınmasını təmin etməyə qadir olan müasir və yüksək effektiv nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması işləri aparılır. Paralel olaraq azad olunmuş ərazilərdə yolların fəal və məqsədyönlü yenidənqurması aparılır ki, bu da onların sürətli iqtisadi və sosial inkişafına yardım edir. İri layihələr arasında “Zəfər yolu” (Hacıqabul-Mincivan-Zəngəzur-Şuşa, 101 km) yolunun, Zəngilan-Horadiz avtomagistralının (124 km), Hadrut-Cəbrayıl-Şükürbəyli (43 km), Bərdə-Ağdam (44,5 km) yolunun, eləcə də Xudafərin-Qubadlı-Laçın və Xanlıq-Qubadlı avtomagistralının tikintisi qeyd edilməlidir. Bu miqyaslı layihələr təkcə iqtisadi inkişafa deyil, həm də ölkənin milli təhlükəsizliyinin möhkəmlənməsinə yardım edərək, investisiyalar və əməkdaşlıq üçün yeni imkanlar yaradır. Azərbaycan Hökuməti nəqliyyat sisteminin gələcək təkmilləşdirilməsinə investisiya qoymağa davam edərək, yüksək beynəlxalq standartlara nail olmağa və vətəndaşların həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına can atır.

Azərbaycan Respublikası öz nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında mühüm səylər nümayiş etdirir ki, bu da iqtisadi artımın və qlobal nəqliyyat axınlarına integrasiyanın başlıca amilidir. Ölkənin dünya xəritəsində, mühüm nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yer alan strateji mövqeyi onun regional hab kimi yolunu müəyyən edir. Bu baxımdan, miqyaslı infrast-



ruktur layihələri bütün nəqliyyat növlərinin – avtomobil, dəmiryol, dəniz və hava nəqliyyatının modernləşdirilməsinə yönəldilib.

Avtomobil sektorunda yol şəbəkəsinin, xüsusilə də yeni azad olunmuş regionlarda aktiv tikintisi və yenidənqurması müşahidə olunur. Xudafərin-Qubadlı-Laçın yeni avtomobil yolunun 66 kilometr təşkil edən uzunluğu regional nəqliyyat infrastrukturunun miqyaslı inkişaf proqramının yalnız bir hissəsidir. Xanlıq qəsəbəsindən Qubadlıyaqə yeni trasın əlavə 17 kilometri bu ərazilərin nəqliyyat əlçatanlığını və əlaqəliliyini əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdıracaq. Ümumilikdə bu layihələr 83 kilometr yeni və yenidən qurulmuş yolları əhatə edərək, iqtisadi inkişafa və əhalinin həyat keyfiyyətinin yaxşılaşmasına yardım edəcək. Bundan başqa, Tərtər-Çaylı-Suqovuşan-Talış yolunun 29 kilometrlik hissəsinin bərpası dövlətin ölkənin bütün regionlarında nəqliyyat əlçatanlığının təmin edilməsinin tərəfdar olmasını nümayiş etdirir. Bu layihələr təkcə nəqliyyat əlaqəsini yaxşılaşdırmayıb, həm də yeni iş yerləri yaradaraq, regionlarda iqtisadi aktivliyi stimullaşdırır. Yol infrastrukturuna investisiyalar hərəkətin təhlükəsizliyi və effektivliyini təmin edir ki, bu da turizm və ticarətin inkişafına yardım edir.

Dəmiryol sisteminin inkişafı Azərbaycanın nəqliyyat strategiyasının eyni dərəcədə mühüm aspektidir. Ölkə Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub kimi müxtəlif nəqliyyat layihələrində iştirak edir ki, bu da onun global nəqliyyat sistemə inteqrasiyaya can atmasını vurğulayır. Müasir texnologiyalara keçid və dəmiryol şəbəkəsinin genişləndirilməsi beynəlxalq standartların tətbiqinə yardım edərək, daşımaların effektivliyi və təhlükəsizliyini artırır. Xüsusi diqqət azad olunmuş ərazilərdə dəmiryol infrastrukturunun bərpasına yönəldilir. 100 kilometr uzunluğa malik Horadiz-Ağbənd dəmiryol xəttinin tikintisi strateji əhəmiyyətə malik olmaqla, bu regionlara çıxışı təmin edir və materik Azərbaycanı və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə birbaşa dəmiryol əlaqəsi üçün zəmin yaradır. Bu layihə ölkənin iqtisadi inkişafı üçün əlavə ehtiyatlar açacaq və respublikanın iki hissəsi arasında qarşılıqlı nəqliyyat əlaqəsini gücləndirəcək. Paralel olaraq 45 kilometrlik Bərdə-Ağdam dəmiryol xəttinin yenidənqurması aparılır ki, bu da Azərbaycanın

mərkəzi regionunda nəqliyyat sisteminin inkişafına yardım edir.

Dəniz nəqliyyatı Azərbaycan iqtisadiyyatında qabaqcıl xarakterə malik olmaqla, beynəlxalq bazarlara girişi təmin edir və iqtisadi baxımdan ən effektiv nəqliyyat növlərindən biridir. 2018-ci ildə Bakı beynəlxalq dəniz ticarət limanının işə salınması daxil olmaqla, dəniz infrastrukturunun inkişafına böyük investisiyalar ölkənin dəniz ticarətinin inkişafına marağını təsdiq edir. Gəmilər və liman infrastrukturunun modernləşdirilməsi, eləcə də, ixtisaslaşdırılmış donanmanın inkişaf etdirilməsi Azərbaycana nəqliyyat xidmətlərinin beynəlxalq bazarında uğurla rəqabət aparmağa imkan verir. “Azərbaycan Xəzər Gəmiçiliyi” QSC müxtəlif təyinatlı 51 gəmini, eləcə də 204 ixtisaslaşdırılmış gəmini ehtiva edən böyük donanmaya malikdir ki, bu da ölkənin dəniz daşımaları sahəsində güclü mövqeyini təsdiq edir.

Hava nəqliyyatında da Azərbaycan dinamik inkişaf nümayiş etdirir. Cari dövr ərzində 7, o cümlədən, altı beynəlxalq (Bakı, Naxçıvan, Gəncə, Lənkəran, Qəbələ, Zaqatala) və bir respublika təyinatlı (Yevlax) hava limanı tikilib və ya bərpa edilib. Bir beynəlxalq hava limanı da daxil olmaqla, azad olunmuş ərazilərdə (Füzuli, Zəngilan və Laçın) üç yeni hava limanının istismara verilməsi planlaşdırılır ki, bu da turizmin inkişafı üçün imkanları əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirəcək və bu regionların nəqliyyat əlçatanlığını yaxşılaşdıracaq.

Əldə olunmuş nəticələrin gücləndirilməsi və nəqliyyat sektorunun gələcək inkişafının təmin edilməsi üçün infraqurkura investisiyaları davam etdirmək və idarəetməyə müasir yanaşmalar tətbiq etmək lazımdır. Dövlət-özəl tərəfdaşlığının (DÖT) tətbiqi xüsusi investisiyaları cəlb etməyə və resursların bölünməsinə optimallaşdırmağa imkan verən perspektiv istiqamətdir. Kooperasiya, lizinq, konsessiya və s. kimi müxtəlif DÖT modelləri konkret layihə şərtlərindən asılı olaraq tətbiq edilə bilər. Lakin, DÖT-ün effektiv fəaliyyəti üçün əməkdaşlığın institusional çərçivələrini dəqiq müəyyən edərək, şəffaflığı və risklər və məsuliyyətin dövlət və xüsusi tərəfdaşlar arasında ədalətli bölünməsinə təmin etmək lazımdır. Beynəlxalq DÖT praktikalarının təcrübəsi Azərbaycanın

nəqliyyat infrastrukturunun effektiv inkişaf strategiyasının işlənilib hazırlanması üçün əsas kimi xidmət edə bilər.

Nəqliyyat infrastrukturunu sahəsində dövlət-özəl tərəfdaşlığı (DÖT) layihələrində iştirakçılar, yerinə yetirilən funksiyalardan asılı olaraq, idarəetmə subyektlərinin ixtisaslaşdırılmış qruplarına strukturlaşdırılırlar (bax: cədvəl 1).

Cədvəl 1.

Nəqliyyat-logistika infrastruktur layihəsinin həyata keçirilməsi zamanı idarəetmə subyektləri – investorlar və DÖT iştirakçıları

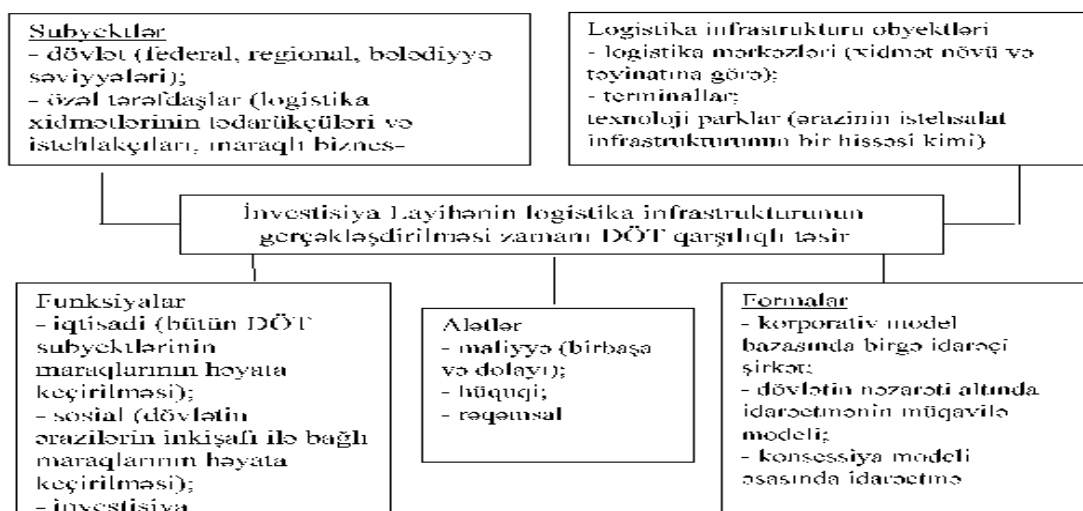
İnvestorlar və investisiyaların cəlb edilməsi ilə DÖT iştirakçıları	İnvestisiyalar cəlb edilmədən DÖT iştirakçıları
Layihələrdə dövlət və bələdiyyə orqanlarının rolu lisenziyalaşdırmanı, dövlət zamanətlərinin və torpaq sahələrinin təqdim edilməsini, obyektiv məqsəd təyinatının və inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsini, eləcə də, mümkün yanaşı maliyyələşdirmə və idarəetmədə iştirakı ehtiva edir.	Dəmiryol, avtomobil və digər nəqliyyat növləri də daxil olmaqla nəqliyyat şirkətləri logistika xidmətləri operatorları və yanaşı infrastruktur sahibləri (terminallar, meydançalar, IT-platfomalar və servis xidmətləri) ilə birlikdə, eləcə də, gömrük brokerləri əsas nəqliyyat arteriyaları ilə integrasiyanı təmin edirlər.
Layihədə xüsusi tərəfdaşlar və birgə investorlar kimi tikinti və inkişafdan istismar, marketinq və idarəetməyə qədər layihənin həyata keçirilməsinin bütün mərhələlərinə görə cavabdeh olan idarəçi şirkəti əmələ gətirən aparıcı logistika, sənaye, ticarət və developer şirkətləri iştirak edirlər.	Logistika layihələrinin potensial icarədarları kimi ekspeditor şirkətləri, nəqliyyat operatorları, anbar şirkətləri, istehsalat müəssisələrinin logistika bölmələri, eləcə də, regional mərkəz səviyyəsindən aşağı olmayan xidmətlər təqdim edən logistika provayderləri və anbar təsərrüfatı proseslərinin avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsində ixtisaslaşan texnoloji firmalar çıxış edirlər.

Mənbə: cədvəl müəllif tərəfindən tərtib olunub.

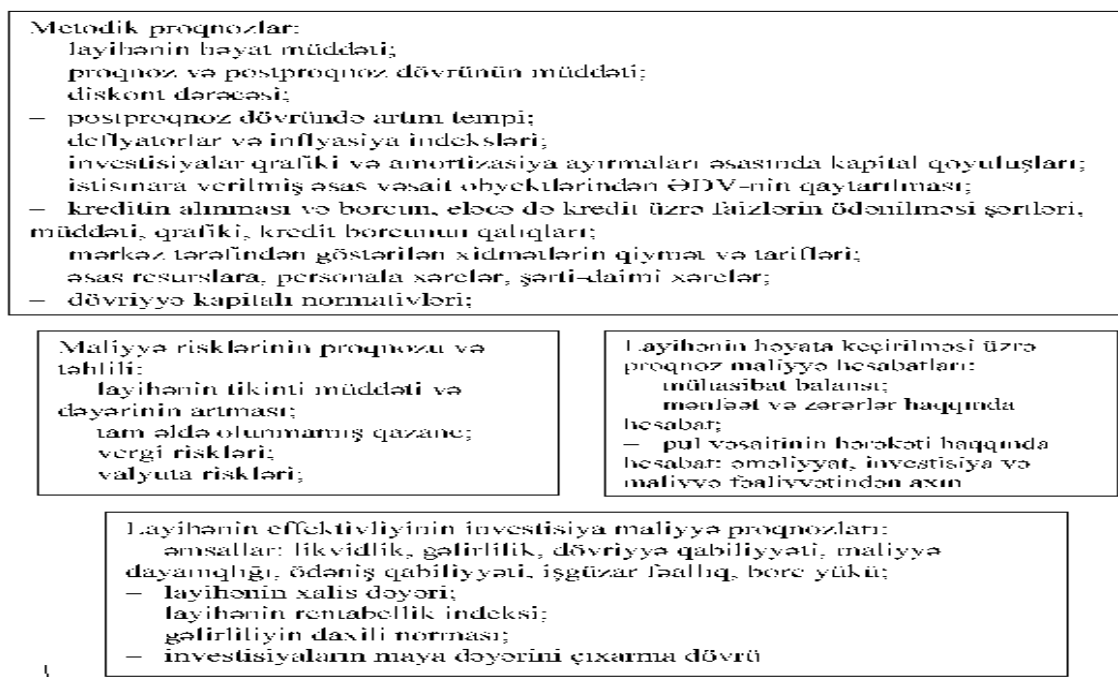
Logistika infrastrukturunun yaradılması zamanı dövlət-özəl tərəfdaşlığı (DÖT) iştirakçılarının qarşılıqlı fəaliyyəti istər tərəfdaşlar arasında daxili əlaqələndirmə üçün, istərsə də xarici subyektlər və idarəetmə obyektləri ilə qarşılıqlı əlaqə üçün mexanizmləri, alətləri və təşkilati strukturları əhatə edir (bax: şəkl. 1).

DÖT çərçivəsində infrastruktur layihəsinin yaradılması bir neçə mərhələdən keçir: ilkin mərhələ biznes-planın işlənilib hazırlanmasını və ilkin danışıqları ehtiva edir; daha sonra layihənin qiymətləndirilməsi və onun həyata keçirilməsi

bilməsinin təhlili aparılır; bundan sonra maliyyələşdirmə haqqında çoxtərəfli danışıqlar və ən nəhayət, həyata keçirilmə haqqında qərarın qəbul edilməsi gəlir. Şəkil 1 bu cür layihələrin proqnoz maliyyələşdirilmə modellərindən birini təsvir edir. Müasir BIM (Building Information Modeling) texnologiyalarının tətbiqi bütün iştirakçıların – investorlar, dövlət orqanları və podratçıların vahid 3D-modeldə birgə işini təmin edərək, büdcəni optimallaşdırır və konsepsiya-dan tutmuş sökülməyə qədər obyektin həyat dövrəsinin hər bir mərhələsində xərcləri azaldır.



Şəkil 1. İnvestisiya layihənin həyata keçirilməsi zamanı DÖT qarşılıqlı əlaqə mexanizmi
Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib olunub.



Şəkil 2. DÖT əsasında nəqliyyat-logistika infrastrukturuna obyektinin tikinti və istismarı layihəsinin proqnoz maliyyə modeli

Mənbə:

Tədarük zəncirlərinin optimallaşdırılması üçün IT-yə böyük investisiyalar logistika və tədarük zəncirlərinin idarə olunmasında tətbiq edilən informasiya sistemlərinə yatırımların qlobal artım trendini əks etdirir. Bu tendensiya istər qlobal, istərsə də milli mal və xidmət axınlarının daima artan mürəkkəbliyi və dinamikliyi ilə birbaşa bağlıdır. Proseslərə tam nəzarətin və onların şəffaflığının, eləcə də risklərin effektiv idarə

olunmasının təmin edilməsi üçün xüsusi olaraq nəqliyyat-logistika sahəsi üçün işlənib hazırlanmış, müxtəlif nəqliyyat növlərinin spesifikasiyasını və mallarla işin xüsusiyyətlərini nəzərə alan etibarlı və müasir IT-həllər tələb olunur. Bazar iştirakçıları tədarük zəncirinin bütün mərhələlərində əməliyyatların tam şəffaflığı və izlənilə bilməsinə can atırlar ki, bu da, öz növbəsinə

bəsində, populyar bulud həlləri və böyük verilənlərin təhlil sistemləri də daxil olmaqla innovasiya texnologiyalarının fəal tətbiqi və inkişafını stimullaşdırır [4, s.129]. Müasir bulud servisləri tədarük zəncirinin bütün mərhələlərində verilənlərin ani mübadiləsini təmin edərək, nəqliyyat şirkətlərinin rəqabət qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə yüksəldir və yük-göndərənlərə real vaxt rejimində yüklərin çatdırılmasına tam nəzarət təqdim edirlər. Buna logistika proseslərini optimallaşdıran, personalın xərclərini azaldan, yeni tərəfdaşlar və müştərilərin axtarışı və cəlb edilməsini asanlaşdıran, elektrik hərəaclarda effektiv iştirakı təmin edən və yüklərin fasiləsiz onlayn-monitorinqini həyata keçirməyə imkan verən qabaqcıl bulud texnologiyalarına əsaslanan avtomatlaşdırma hesabına nail olunur. Logistika sahəsinin IT-infrastrukturuna investisiyaların artması ilə bağlı dayanıqlı trend müşahidə olunur ki, bu da onun strateji vacibliyinin başa düşülməsindən xəbər verir. Qabaqcıl texnologiyaların əlçatanlığı tədarük zəncirlərinin qloballaşmasına və logistika biznesinin mobilliyinin yüksəlməsinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərərək, onun inkişafını və müasir çağırışlara adaptasiyasını stimullaşdırır. İnsan kapitalına investisiyaların prioritetliyinə baxmayaraq, ümumi maliyyələşdirmə həcmində onların payı nisbətən aşağı olaraq qalır ki, bu da strateji prioritetlərin korreksiyasını tələb edir.

Tədarük zəncirlərinin optimallaşdırılmasında institusional maneələr və onların qiymətləndirməsi

Tədarük zəncirlərinin inkişafının başlıca problemi dövlət orqanlarının nəqliyyat-logistika sahəsinin real potensialı və onun inkişafı üçün mövcud maneələr haqqında kifayət qədər məlumatlı olmamasından ibarətdir. Multimodal yük daşımalarının infrastrukturun inkişaf xüsusiyyətləri ilə şərtlənən spesifikasiyasına çox zaman əsasən sərnəşin nəqliyyatına səmtlənən dövlət tənzimlənməsi tərəfindən əhəmiyyət verilmir ki, bu da yük daşımaları sahəsində disbalans yaradır və tərəqqini tormozlayır. Bu multimodal daşımaların spesifikasiyasını nəzərə alan və dövlət orqanları və bazar iştirakçıları arasında qarşılıqlı əlaqənin effektivliyini yüksəldən məqsədli proqramların işlənilməsi və hazırlanması və tətbiqini tələb edir [3, s.30].

Logistikada infrastrukturla bağlı layihələrin effektivliyinin qiymətləndirilməsi mürəkkəb çoxtərəfli vəzifədir. O sadəcə tikinti şirkətlərinin və dövlət orqanlarının maraqları çərçivəsindən kənara çıxaraq, maraqları sosial effekt prizmasından qiymətləndirilən əhalidən tutmuş müxtəlif səviyyəli logistika şirkətləri və logistika vasitəçilərinədək maraqlı tərəflərin geniş spektrini ehtiva edir. Logistika xərclərinin və faydalarının müxtəlifliyi, eləcə də proses iştirakçılarının maraqlarının müxtəlif istiqamətliyi obyektiv qiymətləndirməni əhəmiyyətli dərəcədə çətinləşdirir. Çətinlik bu cür layihələrin təhlili zamanı müxtəlif perspektivlər və yanaşmaları nəzərə almaq zərurəti ilə mürəkkəbləşir ki, bu da kompleks və çoxtərəfli təhlil tələb edir [5, s.380]:

Tədarüklər zəncirində investisiya layihələrinin effektivliyinin təhlili çox zaman amillərin tam əhatə olunmaması səbəbindən zərər çəkir. Ənənəvi olaraq ekoloji nəticələrin, təhlükəsizlik məsələlərinin, dövlət xərclərinin və daşıyıcılar və yük-göndərənlərin birbaşa faydasının nəzərə alınmasına baxmayaraq, bir çox digər, kritik baxımdan mühüm aspektlər diqqətdən kənar qalır. Xüsusi olaraq, yeni iş yerlərinin yaradılmasının stimullaşdırılması, əlaqəli sahələrin inkişafı və bütün logistika bazarının artım dinamikası daxil olmaqla, ümumi iqtisadi effektə kifayət qədər diqqət yetirilmir. Bütün tədarük zəncirinin effektivliyinin və beynəlxalq ticarət üçün faydanın artmasına çox zaman əhəmiyyət verilmir ki, bu da layihələrin real potensialının qiymətinin azalmasına gətirib çıxarır. Tədarük zəncirlərinin inkişaf üstünlüklərinin qiymətləndirilməsi çox zaman nəqliyyat xərclərinin azalmasının sadələşdirilmiş təhlili ilə məhdudlaşaraq, xərclər, faydalar və iqtisadiyyatın müxtəlif sahələri arasında mürəkkəb qarşılıqlı əlaqələri nəzərdən qaçırır. Nəticədə, layihələrin potensialını tam dəyərləndirilmir ki, bu da resursların səmərəsiz bölünməsinə və potensial faydaların itirilməsinə gətirib çıxara bilər.

Daha kompleks yanaşma hərtərəfli qiymətləndirmə: potensial risklərin təhlili və onların minimallaşdırılması tədbirlərinin işlənilməsi və hazırlanması da daxil olmaqla, ətraf mühitə təsirin; müasir texnologiyalar və təhlükəsizlik tədbirlərinin tətbiqi nəzərə alınmaqla bütün



mərhələlərdə təhlükəsizlik səviyyəsinin; uzunmüddətli perspektivlər və gələcəkdə vəsaitin potensial qənaəti nəzərə alınmaqla dövlət xərclərinin; kateqoriyalar üzrə diferensiasiya və rəqabət qabiliyyətinə təsir nəzərə alınmaqla istehlakçılar və daşıyıcıların birbaşa faydalarının; innovasiya potensialı və inkişaf perspektivləri nəzərə alınmaqla terminallara və yeni texnologiyaların istifadəsinə çıxışın; effektin kəmiyyət qiymətləndirilməsi və onların rəqabət mövqeyinin təsiri nəzərə alınmaqla yükləndirənlərin vaxtı və vəsaitinə qənaətin; məşğulluğa təsirin təhlili, əhalinin həyat səviyyəsinin və regionların inkişafının təhlili daxil olmaqla, sosial-iqtisadi effektin; və xüsusilə vacib məqam, tədarüklər zəncirinin etibarlılığı və gözlənilənliyinin yüksəldilməsi nəzərə alınmaqla, çatdırılma sürətinin artması və dövriyyə vəsaitinə xərclərin azalmasının; eləcə də, yeni biznes modellərinin meydana çıxması və tədarüklər zəncirinin etibarlılığı və effektivliyinin yüksəlməsi nəticəsində stimullaşan işgüzar əlaqələrin möhkəmlənməsinin qiymətləndirilməsini ehtiva etməlidir. İnfrastruktur investisiyalarının real faydalarını daha tam qiymətləndirməyə və onların həyata keçirilməsi üçün əsaslandırılmış qərarlar qəbul etməyə yalnız bu cür kompleks və çoxamillli yanaşma imkan verəcək [6,s.45, 7].

İnnovasiya logistika texnologiyalarına investisiyalar haqqında qərar qəbul etməzdən öncə şirkət şirkətlər təkcə investisiyaların miqyasını və yanaşı riski deyil, həm də bazar dinamikasını, tənzimləmə mühitinin potensial dəyişikliklərini və rəqabət landşaftını nəzərə almaqla layihəni diqqətlə qiymətləndirməlidirlər. Zəruri resurslar və potensial əməkdaşlıq istiqamətlərindən başqa, yeni texnologiyaların tətbiqi və onların mövcud proseslərə integrasiyası ilə bağlı riskləri təhlil etmək vacibdir. Bu təhlil texnoloji risklərin, bazar tələbinin dəyişməsi ilə bağlı risklərin və gözlənilməz xərclərlə bağlı risklərin qiymətləndirilməsini ehtiva etməlidir. Kritik amil investisiyaların maya dəyərini çıxarmasının – təkcə yatırımların qaytarılma müddətinin (qısamüddətli və ya uzunmüddətli perspektiv) deyil, həm də pessimistik, optimistik və baza ssenariləri də daxil olmaqla, müxtəlif inkişaf ssenariləri zamanı layihənin gəlirlilik səviyyəsinin qiymətləndirilməsidir. Bu cür layihələrin dövlət səviyyəsində vahid, şəffaf və hərtərəfli

qiymətləndirmə metodologiyasının olmaması investisiyaların cəlb edilməsi və sahənin effektiv inkişafı üçün ciddi maneədir. Lokal, milli və beynəlxalq səviyyələrdə tədarük zəncirlərinin inkişafının müsbət cəhətləri nəzərə alınmaqla, qlobal iqtisadi proseslər və geosiyasi şərait kimi xarici amillər nəzərə alınmaqla qiymətləndirmə metodikalarının təkmilləşdirilməsini ehtiva edən kompleks yanaşma zəruridir. Bu daha əsaslandırılmış qərarlar qəbul etməyə və potensial itkiləri minimuma endirməyə imkan verəcək. İqtisadi fayda və xərclərin tədarük zəncirləri iştirakçıları arasında bölünməsi risklər və gəlirlərin ədalətli bölüşdürülməsini təmin edən şəffaf və obyektiv mexanizmlərin işlənilib hazırlanmasını tələb edir ki, bu da investisiya aktivliyini stimullaşdırır və sahənin dayanıqlı inkişafına yardım edir.

Nəticə

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ölkənin iqtisadi artımını, geosiyasi mövqeyini və sosial rifahını təmin etməkdə strateji rol oynayır. “Şimal-Cənub” və “Şərq-Qərb” dəhlizləri kimi beynəlxalq layihələr, azad olunmuş ərazilərdə yol və dəmiryol tikintisi ilə yanaşı, regional və qlobal integrasiyanı gücləndirir. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı (DÖT) və informasiya texnologiyalarına yatırımlar səmərəliliyi artırır, lakin institusional maneələr və qiymətləndirmədəki çatışmazlıqlar inkişafı məhdudlaşdırır. Gələcəkdə multimodal daşıma-
ların xüsusiyyətlərini nəzərə alan, ekoloji və sosial təsirləri hərtərəfli təhlil edən vahid metodologiyanın tətbiqi tədarük zəncirlərinin optimallaşdırılmasını və dayanıqlı inkişafı təmin edəcək. Bu, resursların səmərəli istifadəsinə, investisiya cəlbəediciliyinin artmasına və Azərbaycanın qlobal nəqliyyat qovşağı kimi mövqeyinin möhkəmlənməsinə töhfə verəcəkdir.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. İmanov T.İ. Logistikanın əsasları. Dərslik, Bakı, Təhsil, 2005. -474 s.
2. Abdullayev, K.N. Yeni regional tranzit xətin yaranmasında Zəngəzur dəhlizinin rolunun qiymətləndirilməsi // “Davamlı inkişaf strategiyası: qlobal trendlər, milli təcrübələr və yeni hədəflər” (I Beynəlxalq elmi konfrans), - Mingəçevir: - 2021, - s.132-134.
3. Бляхман Л.С., Зябриков В.В. (2015) Стратегия горизонтальной интеграции фирм:

мировые и российские тенденции // ПСЭ. №2 (54). с. 27–37

4. Валеева А.Н., Семичева О.С., Валеева Д.Н. (2017) Оптимизация транспортных потоков в управлении цепью поставок продуктовой компании // Вестник Казанского гос. аграрного университета. Т. 12, №2 (44). С. 126–132.

5. Дмитриев А.В. (2017) Стратегии развития глобальных транспортно-логистических систем // Вестник факультета управления СПбГЭУ. №1–1. С. 376–384

6. Кочерягина Н.В., Рыжова О.А. (2015) Теоретические аспекты развития интегрированных цепей поставок в сфере торговли // Изв. Саратов. ун-та нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. №1. С. 42–49.

7. Смирнова Е. С. Проблемы логистики и пути их решения // Научный журнал молодых ученых. 2017. №2 (9). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-logistiki-i-puti-ih-resheniya> (дата обращения: 15.04.2025).

Ziya Babir AGAYEV

Doctoral student at Baku Eurasian University

Email: ziya.aghayev@gmail.com

MODERN TRENDS IN TRANSPORT INVESTMENT AND PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Summary

Azerbaijan significantly invests in transport infrastructure to boost economic growth and global integration. This article examines the transport sector's role in the economy, the implementation of public-private partnerships, and the integration of innovative technologies. Projects like the “North-South” and “East-West” corridors position the country as a regional transport hub. Road and railway reconstruction in liberated territories supports economic revival. Modern IT solutions optimize logistics and supply chains. The article evaluates the socio-economic benefits of transport investments and future prospects, emphasizing the importance of a comprehensive approach for sustainable development.

Keywords: transport infrastructure, economic growth, geopolitical influence, supply chains, ICT, public-private partnership.

Зия Бабир оглы АГАЕВ

Докторант Бакинского Евразийского Университета

Email: ziya.aghayev@gmail.com

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Резюме

Азербайджан активно инвестирует в развитие транспортной инфраструктуры, способствуя экономическому росту и глобальной интеграции. Статья анализирует роль транспортного сектора в экономике, внедрение государственно-частного партнерства и интеграцию инновационных технологий. Проекты, такие как коридоры «Север-Юг» и «Восток-Запад», превращают страну в региональный транспортный узел. Восстановление дорог и железных дорог на освобожденных территориях поддерживает экономическое возрождение. Современные ИТ-решения оптимизируют логистику и цепочки поставок. Статья оценивает социально-экономические выгоды транспортных инвестиций и перспективы, подчеркивая важность комплексного подхода для устойчивого развития.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, экономический рост, геополитическое влияние, цепочки поставок, ИКТ, государственно-частное партнерство.