

AZƏRBAYCANDA HAVA NƏQLİYYATININ MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Musa Hacıyev

Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, Azərbaycan
e-mail: info00994@gmail.com

Xülasə. Məqalədə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun, o cümlədən hava nəqliyyatının mövcud durumu dinamikada statistik məlumatlar əsasında təhlil edilmiş və qiymətləndirilmişdir. Bu əsasda hava nəqliyyatının keyfiyyətinin və gəlirliliyinin artırılması istiqamətində təklif və tövsiyələr verilmişdir.

Açar sözlər: nəqliyyat sektoru, yük daşınması, yük dövriyyəsi, gəlirlər, xərclər.

ASSESSMENT OF THE CURRENT STATE OF AIR TRANSPORT IN AZERBAIJAN

Musa Hacıyev

National Aviation Academy, Baku, Azerbaijan

Abstract. The paper analyzes and evaluates the current state of the transport industry of the Republic of Azerbaijan, including air transport, based on statistical data. Proposals and recommendations were prepared in the direction of improving the quality and profitability of transportation.

Keywords: transport industry, cargo transportation, cargo turnover, income, expenses.

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Муса Гаджиев

Национальная Авиационная Академия, Баку, Азербайджан

Резюме. В статье анализируется и оценивается современное состояние транспортной отрасли Азербайджанской Республики, в том числе воздушного транспорта, на основе статистических данных. Подготовлены предложения и рекомендации в направлении повышения качества и рентабельности перевозок.

Ключевые слова: транспортная отрасль, грузооборот, доходы, расходы.

1. Giriş

Elmi-texniki tərəqqinin təsiri altında nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və daşınma ilə bağlı xərclərin azaldılması coğrafi cəhətdən ucqar regionlar arasında iqtisadi və ticarət əməkdaşlığının intensivləşməsinə gətirib çıxarır ki, bu da nəticədə dünya iqtisadi əlaqələrinin təşkili xərclərinin azaldılmasına kömək edir. Məhz buna görə də nəqliyyat sahəsi bütövlükdə ölkəmizin iqtisadiyyatının və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün müstəsna əhəmiyyət kəsb edir və bundan sonra da olacaqdır. Bir tərəfdən nəqliyyat kompleksi xarici əlaqələrdə əmtəə ticarəti infrastrukturunun ən mühüm tərkib hissəsidir, digər tərəfdən isə xidmətlər ticarətinin əhəmiyyətli və dinamik obyektidir ki, bu da ölkənin xidmət sektorunda ümumi xarici ticarətin təxminən dördü birini təşkil edir. Bu maddənin göstəriciləri möhkəm müsbət saldo nümayiş etdirir, ixrac dəyər baxımından idxaldan təxminən bir yarım dəfə yüksəkdir ki, bu da nəqliyyat xidmətləri sektorunu digər növlərdən müsbət fərqləndirir.

Beləliklə, nəqliyyat sektoru ictimai istehsalın qabaqcıl formalarından biri, böyük əhəmiyyət kəsb edən sosial amildir.

2. Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın tutduğu yer

Respublikanın sənaye, müdafiə, kənd təsərrüfatının vəziyyəti və perspektivləri, əhəlinin rahatlığı və rifahı nəqliyyat sisteminin keyfiyyəti ilə bağlıdır. Aparılmış tədqiqatlar müəyyən etmişdir ki, bu gün nəqliyyat kompleksinin bir çox xidmət növləri hələ də bazar iqtisadiyyatının reallıqlarına adekvat cavab verə bilmir. Fikrimizcə, bu, ilk növbədə, qanunvericilik bazasının, tarif və vergi siyasətinin çatışmazlıqlarına, yəni nəqliyyatın siyasi və iqtisadi əsasını müəyyən edən məsələlərin bütün sırasına aiddir. Ən mühüm amil sistemdə bütün nəqliyyat növlərinin texniki təchizat səviyyəsi, onların infrastrukturunu və təşkilidir. Əsas vəsaitlərin, əsasən nəqliyyat avadanlıqlarının reanimasiyaya ehtiyacı, infrastrukturun inkişafı, ilk növbədə dəniz limanı, terminal məntəqələri, dəmir yolları və avtomobil yolları bütün nəqliyyat növlərini xarakterizə edən xüsusiyyətdir. İqtisadiyyatda baş verən transformasiya proseslərinin təsiri altında ölkə iqtisadiyyatında əhəmiyyətli dəyişikliklər baş verdi ki, bu da təbii ki, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətində dəyişikliklərə təsir etdi. Eyni zamanda, ötən əsrin son onilliyinin əvvəllərində baş verən böhran respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətini əhəmiyyətli dərəcədə ləngitsə də, bu gün nəqliyyat infrastrukturunun həm nəqliyyat vahidlərinin yenilənməsi, yol tikintisi sahəsində, həm də yük dövriyyəsinin strukturunda və onun həcmələrində dəyişikliklər sahəsində fəal inkişafını müşahidə etmək olar.

Uzun müddətdir ki, dünyada inteqrasiya prosesləri gedir və Azərbaycan da bu proseslərdə fəal iştirak etmək niyyətindədir. Əslində müxtəlif ölkələri əhatə edən bu cür proseslər qloballaşma ilə bağlıdır. Məsələn, çoxtərəfli nəqliyyat sazişləri qlobal inteqrasiya nümunəsidir. Bunun bariz nümunəsi kimi dünyanın 77 ölkəsində qəbul edilmiş TIR Konvensiyasını göstərmək olar. TIR dünyada yeganə beynəlxalq gömrük tranzit sistemidir. Belə bir şəraitdə ölkələrin təkcə sırf kommertiya maraqlarını əhatə edən deyil, həm də geoiqtisadi öncədən müəyyənəlmə məsələlərinə toxunan geniş spektrli məsələlər nəzərdən keçirilir. Postsovet məkanının bir çox ölkələri, xüsusən də Azərbaycan üçün aktual problemlərdən biri ÜTT-yə üzv olmaqdır. Xarici iqtisadi fəaliyyətin tənzimlənməsi sahəsində bütün hüquqi tədbirlər kompleksi, o cümlədən nəqliyyat aspekti qanunvericilik bazasının bu qlobal təşkilatın prinsiplərinə, normalarına və qaydalarına uyğunluğunu təmin etməklə yanaşı, dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyi baxımından müvafiq tələblərə kifayət qədər uyğun olmalıdır [4]. Bundan əlavə, nəzərə almaq vacibdir ki, Azərbaycanın ÜTT-yə daxil olması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və genişləndirilməsi üçün ilkin şərtlərin yaradılması, xarici bazarlara çıxışın asanlaşdırılması, ayrı-seçkilikdən qorunması ilə yanaşı, eyni zamanda, dövlətdən və daşıyıcılardan xüsusi səylər tələb edəcəkdir ki, bu da milli nəqliyyat bazarının əsas segmentlərinin liberallaşdırılması baxımından sahənin beynəlxalq rəqabət qabiliyyətinin lazımi səviyyəyə çatdırılmasını tələb edir. Bu baxımdan, Avrasiya və qlobal nəqliyyat bazarının tənzimlənməsinə xüsusi önəm verilməklə, onun hərtərəfli

öyrənilməsinə ehtiyac var, çünki belə bir təhlil Azərbaycanın beynəlxalq aləmdə nəqliyyat siyasətinin təkmilləşdirilməsi istiqamətlərini və yollarını aydınlaşdırmağa imkan verəcəkdir. Xarici iqtisadi fəaliyyət sahəsində iqtisadi inteqrasiya proseslərindən danışarkən, əksər hallarda nəqliyyat sahəsində ən mühüm problemlərdən biri gömrük tariflərinin unifikasiyasıdır [7]. Eyni zamanda, gömrük tarifləri xərclərin cəmi 4%-ni təşkil edir, məsələn, avtomobil nəqliyyatı xərcləri - 7%, lakin nəqliyyat xərclərinin strukturuna nəzər salsanız, 30% daşımaların payına düşür, 70% isə zəif logistikanın nəticəsidir. Bu halda, görünən odur ki, tariflərin unifikasiyası və inteqrasiya edən ölkələr arasında makroiqtisadi siyasətin uyğunlaşdırılması kifayət deyil [6].

Ölkənin son illərdəki inkişafının iqtisadi və sosial göstəriciləri iqtisadi artım tendensiyasını göstərir. Qeyd edək ki, ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi son 5 il ərzində 6.7%-dən 7.1%-ə qədər artmışdır. Əsas fondların xüsusi çəkisinin dəyişməz olmasına baxmayaraq əsas kapitalla investisiyaların xüsusi çəkisi 8.8%-dən 12.1%-ə qədər artmışdır.

Cədvəl 1. Nəqliyyat sektorunda yük daşınması (1000 t) [1]

Göstəricilər	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	222461	226419	230144	235288	188629
Dəmir yolu	15479	14558	13954	15222	14631
Dəniz	5807	8344	8236	5969	5982
Hava	160	173	208	183	458
Boru kəməri	59556	58490	58402	58596	56040
Neft kəməri	44129	42559	41491	38787	34720
Qaz kəməri	15427	15931	16911	19809	21320
Avtomobil	141459	144854	149344	155318	111518

Cədvəldən göründüyü kimi nəqliyyat növləri üzrə yük daşınmasında 2016-2020-ci illərdə 15% azalma müşahidə edilmişdir. Belə meyllər dəmir yolu nəqliyyatında 5.4%, boru kəmərinə - 5.9% azalma baş vermişdir. Müvafiq dövrdə hava nəqliyyatında yük daşımaları 2.8 dəfə, dəniz nəqliyyatı ilə yük daşımaları isə 3% artmışdır. Nəqliyyat növləri üzrə yük daşımalarının xüsusi çəkisinə nəzər yetirsək görərik ki, dəmir yolu nəqliyyatı ilə 2016-2020-ci illərdə yük daşımalarının xüsusi çəkisi 90.6%-dən 96.1%-ə qədər, dəniz nəqliyyatı ilə müvafiq olaraq - 87.6%-dən 100.2%, hava nəqliyyatı ilə -124%-dən 250.3%-ə qədər artmışdır. Bu dövrdə avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımaları 102.8%-dən 71.8%-ə qədər azalmışdır.

Qeyd edək ki, müşahidə aparılan dövrdə ölkə üzrə yük daşımalarında 2017-ci ildə ən yüksək xüsusi çəki dəniz nəqliyyatında (143.7%) baş vermişdirsə, 2018-ci ildə bu göstərici hava nəqliyyatında (120.2%) yüksək olmuş, 2019-cu ildə qaz kəməri ilə daşımaların xüsusi çəkisi yüksək olmuş (117.1%), 2020-ci ildə isə ən yüksək göstərici hava nəqliyyatında (250.3%) müşahidə edilir.

Cədvəl 2. Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsinin nəqliyyat növlərinə görə strukturu, %-lə [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	100	100	100	100	100
Dəmir yolu	5.7	5.0	4.8	5.7	6.4
Dəniz	3.3	4.8	4.9	3.7	4.3
Hava	0.8	0.8	1.0	1.1	3.0
Boru kəməri	72.6	71.6	71.2	69.9	74.8
Neft kəməri	67.1	65.9	65	62.2	64.6
Qaz kəməri	5.5	5.7	6.2	7.7	10.2
Avtomobil	17.6	17.8	18.1	19.6	11.5

Nəqliyyat sektorunda 2016-2020-ci illərdə yük dövriyyəsinin həcmi 14440 mln. Ton-km azalmışdır, o cümlədən dəmir yolunda müvafiq olaraq -331mln. T-km, boru kəmərinə - 8859 mln t-km, avtomobildə-7166 mln t-km. Bu dövr ərzində yük dövriyyəsinin həcmi 3.3 dəfə hava nəqliyyatında artmışdır. Bunun da əsas səbəbi 2019-cu ildən cərəyan edən covid-19 pandemiyasıdır. Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsinin nəqliyyat növləri üzrə xüsusi çəkisinə nəzər yetirdikdə görürük ki, hava nəqliyyatında yük dövriyyəsinin xüsusi çəkisi 2016-cı ildə 117.4%-dən 2020-ci ildə 243.1%-ə qədər artmışdır.

Nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsinin nəqliyyat növlərinə görə strukturuna nəzər saldıqda görürük ki, ən aşağı xüsusi çəki hava nəqliyyatında, ən yüksək xüsusi çəki isə boru kəmərinə müşahidə edilmişdir.

Yaranmış nəqliyyat bazarı bazar konyukturasının dəyişməsinə adekvat reaksiya verərək, lazımı sərnişin və yük daşımalarını tam həcmdə təmin etmişdir. Belə ki, son məlumatlara əsasən, 2018-ci ildə 2017-ci illə müqayisədə 1.6 faiz, 2019-cu ildə 2018-ci illə müqayisədə 2.2% çox yük daşınmışdır. Hər bir ölkənin iqtisadiyyatının artan temp ilə inkişafının şərtlərindən biri də nəqliyyat kompleksinin inkişafını, iqtisadiyyatın artım tempini qabaqlamaqdır. Logistika nəzəriyyəsinə görə, daşımaların həcmində artması sənaye istehsalının artımından maksimum bir yarım dəfə çox olmalıdır. 2016-2020-ci illərdə Azərbaycan üzrə hesablamalar əsasında məlum olub ki, sənaye istehsalının 15.3 faiz artması ilə daşımalarda artım təqribən 5,2 faiz təşkil edir.

Nəqliyyat kompleksində bu cür tariflərin saxlanması qısa müddətdə elə vəziyyətə gətirib çıxara bilər ki, obyektiv səbəblərdən nəqliyyat sosial və iqtisadi artıma mane olacaq və Azərbaycanın beynəlxalq bazarlarda rəqabətli mövqeyini ciddi şəkildə azalda bilər. Bu problem Avrasiyanın nəqliyyat arteriyasında işgüzar fəallığın gücləndirilməsi üzrə prioritet vəzifələrin həllini tələb edir ki, bu da milli nəqliyyat sektorunun tranzit yüklərin və sərnişinlərin daşınmasından əldə etdiyi gəliri əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq və faktiki olaraq valyuta gəlirlərinin artmasının mənbəyini təşkil edəcək.

Gələcəkdə nəqliyyat işlərinin həcmində artması nəticəsində ÜDM-in artması iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafına da multiplikativ təsir göstərəcəkdir. 2003-2007-ci illərdə ölkənin nəqliyyat sektorunun inkişafının təhlili aşağıdakı nəticələrə gəlməyə imkan verir: avtomobil nəqliyyatı ilə 2019-cu ildə daşımaların tonla artımı 2016-cı ilə nisbətən

9.7%, dəniz nəqliyyatında – 2.7%, hava nəqliyyatında -14.3%; ton-km-lə artımı avtomobil nəqliyyatı ilə 9.7%, dəniz nəqliyyatında – 11.6%, hava nəqliyyatında - 38.6% təşkil etmişdir. Dəmir yolu nəqliyyatında tonal və ton-km-lə yük daşımalarında əksinə 1.4%, boru kəmərinə isə müvafiq olaraq 3.2% azalma müşahidə edilmişdir. Nəticədə dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi çəkisi nəqliyyat növləri üzrə 6.4% , avtomobil nəqliyyatı isə 11,5%, hava nəqliyyatı 3%, neft kəmərinin tədqiqat aparılan dövrdə ən yüksək olaraq 64.6% təşkil etmişdir. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, neft kəmərinin dinamikasında azalma baş vermişdir. Bu isə hava nəqliyyatının dinamikasının artımı ilə müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 3. Nəqliyyatda 1 ton yükün orta daşınma məsafəsi, km [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	408.0	406.3	405.3	381.4	404.6
Dəmir yolu	335.4	318.2	321.9	338.5	332.2
Dəniz	516.9	529.4	555.6	561.4	551.4
Hava	4268.8	4265.9	4418.3	5174.9	5026.2
Boru kəməri	1106.9	1126.3	1137.8	1071.2	1018.3
Neft kəməri	1380.2	1424.3	1462.0	1438.6	1419.1
Qaz kəməri	325.2	330.4	342.6	351.9	365.6
Avtomobil	112.9	112.8	112.9	112.9	78.9

Tədqiqat aparılan dövrdə nəqliyyat sektorunda 1 ton yükün orta daşınma məsafəsi 2016-2020-ci illərdə 1% enmə müşahidə edilmişdir. Nəqliyyat növləri üzrə dəniz nəqliyyatı ilə 1 ton yükün daşınma məsafəsi 2020-ci ildə 2016-cı ilə nisbətən 6.6%, hava nəqliyyatı ilə - 17.7% artmışdır. Bu dövr ərzində avtomobil nəqliyyatında 1 ton yükün daşınma məsafəsi 30%, boru kəməri ilə yük daşınma məsafəsi – 8% azalmışdır.

Beləliklə, dünya miqyasında hava nəqliyyatının payının azalması müşahidə olunur, çünki bu nəqliyyat növü ən bahalıdır və istehlakçı ölkələrdə gəlirlərin azalması malların alıcılıq qabiliyyətini aşağı salmışdır, onların qiymətləri əsasən nəqliyyat xidmətlərinin qiymətləri ilə müəyyən edilmişdir.

Cədvəl 4. Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, 1000 nəfər [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	1929685	1973440	2002836	2056516	1177632
Dəmir yolu	1978	2490	2841	3850	2124
Dəniz	20	17	16	22	20
Hava	1980	2359	2399	2704	578
Metro	217516	228848	231016	236682	74709
Avtomobil	1708191	1739726	1766564	1813258	1100201
Avtobus	1642587	1672154	1697236	1741365	1055268
Taksi	65604	67572	69328	71893	44933

Təhlil göstərir ki, son 5 ildə nəqliyyat sektorunda şərnin daşınması 39% azalmışdır. Hava nəqliyyatında şərnin daşınması müvafiq dövrdə 70%, 2016-2019-cu illərdə isə 36% artım müşahidə edilmişdir. Dəmir yolunda şərnin daşınması təhlil aparılan dövrdə 7% artmışdır. Digər nəqliyyat növlərində şərnin daşınması azalmışdır.

Nəqliyyat sektorunda şərnin daşınması əvvəlki ilə nisbətə dəmir yolunda 2019-cu ildə 37.5% artım müşahidə edilmişdir. 2020-ci ildə əvvəlki ilə nisbətə 21.4% olmuşdur ki, bu göstərici həmin dövrdə nəqliyyat sektorunda müşahidə edilən ən aşağı göstəricidir. Ən yüksək göstərici 2020 -ci ildə dəniz nəqliyyatında olmuş və 90.9% təşkil etmişdir.

Əlaqə növləri üzrə şərnin daşınmanın dinamikasında 2019-cu ildə 2016-cı ilə nisbətən 6.5% artım müşahidə edilmişdir. Lakin koronavirus pandemiyasının təsiri nəticəsində qapanmalar nəticəsində 2020-ci ildə şərnin daşınmasında azalma olmuşdur. Bu da 2019-cu ilin göstəricisi ilə müqayisədə 42.7% azalmışdır. Qeyd edək ki, şəhərlərarası əlaqə növləri üzrə hava nəqliyyatı ilə şərnin daşınması 2016-2019-cu illərdə 36.5%, avtobusla müvafiq olaraq- 5.6%, dəmir yolu ilə - 7.8%, dənizlə- 1% artmışdır. Göründüyü kimi təhlil aparılan dövrdə şərnin daşınması üzrə ən yüksək xüsusi çəki hava nəqliyyatına məxsusdur. Lakin buna baxmayaraq, 2016-cı ildə şərnin daşımada hava nəqliyyatının xüsusi çəkisi 3%, 2019-cu ildə - 4%, 2020-ci ildə isə 1% olmuşdur. Şəhəratrafi şərnin daşınmasında 2016-2019-cu illərdə 6.2%, şəhərdaxili daşınmada – 6.6% artım müşahidə edilməsinə baxmayaraq, avtobusla şərnin daşınmasında 40% azalma müşahidə edilmişdir. Əlaqə növləri üzrə şərnin daşınması hava nəqliyyatı ilə nisbi ifadədə 2016-cı ildə 108.9%, 2017-ci ildə-119.1%, 2018-ci ildə-101.7%, 2019-cu ildə -112.7% təşkil etdiyi halda, 2020-ci ildə ən aşağı göstərici nümayiş etdirərək, 21.4% olmuşdur.

Cədvəl 5. Nəqliyyatda şərnin dövriyyəsi, mln şərnin-km [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	30835	33487	33497	33866	18963
Dəmir yolu	448	467	466	544	172
Dəniz	9	8	7	10	9
Hava	3549	5601	5199	4750	984
Metro	2400	2525	2549	2612	824
Avtomobil	24429	24886	25276	25950	16974
Avtobus	23016	23431	23782	24400	16007
Taksi	1413	1455	1494	1550	967

Nəqliyyat sektorunda şərnin dövriyyəsi (mln şərnin-km) 2016-2019-cu illərdə 9.8% artmış, 2016-2020-ci illərdə isə bu dinamika 38.5% azalmışdır. Hava nəqliyyatında bu göstərici 2020-ci ildə 2016-cı ilə nisbətən 72.2% azalmışdır.

Əvvəlki illə müqayisədə şərnin dövriyyəsi 2016-cı ildə 2.4%, 2017-ci ildə ən yüksək göstərici nümayiş etdirərək 8.6%, 2020-ci ildə isə pandemiya şəraitini nəzərə alaraq 56% olaraq ən aşağı göstərici nümayiş etdirmişdir. Hava nəqliyyatında bu göstərici müvafiq olaraq

2016-da 6.3%, 2017-də 57.8% artım olduğu halda, 2018 və 2019 –cu illərdə müvafiq olaraq -7.2 və 8.6% azalma, və nəhayət 2020-ci ildə isə -79.3% enmə müşahidə edilmişdir. Nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmasının ən aşağı göstəricisi son dövrlərdə məhz hava nəqliyyatının payına düşmüşdür.

3. Nəqliyyat sektorunda gəlir və xərclər

Cədvəlin göstəriciləri əsasında nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəliri təhlil etmək olar.

Cədvəl 6. Nəqliyyat növləri üzrə daşınmalardan əldə olunan gəlir, min man [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	4780684	5628015	6231943	7081741	7006367
Dəmir yolu	262435	279202	270841	299772	274827
Dəniz	160096	179725	170567	180484	168987
Hava	1053949	1647341	2066918	2396355	3035229
Boru kəməri	2047004	2203546	2272532	2292011	2323741
Neft kəməri	1515830	1599097	1539697	1313258	1127013
Qaz kəməri	531174	604449	732835	978753	1196728
Avtomobil	1214938	1273879	1396899	1844202	1181960
Metro	42262	44322	54186	68917	21623

Göründüyü kimi 2016-2020-ci illərdə daşınmalardan əldə edilən gəlir 46% artmışdır. Nəqliyyat növlərinə görə yük və sərnişin daşınmalarında ən yüksək xüsusi çəki hava nəqliyyatına və boru kəmərinə məxsusdur. Nəqliyyat növlərindən ən aşağı gəlir dəniz nəqliyyatında müşahidə edilir. Müşahidə aparılan dövrdə ən aşağı gəlir səviyyəsi 2020-ci ildə -98.9% təşkil etmişdir. Ən yüksək gəlir səviyyəsi isə 2016-cı ildə müşahidə edilmişdir. Hava nəqliyyatında daşınmalardan əldə edilən gəlir 2017-ci ildə ən yüksək xüsusi çəkiyə malik olmuşdur (56.3%), ən aşağı gəlir səviyyəsi avtomobil nəqliyyatında -64.1%, neft kəmərinə -85.8% təşkil etmişdir.

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlir son 5 il ərzində 61.4% artmışdır.

Cədvəl 7. Nəqliyyat növləri üzrə yük daşınmasından əldə edilən gəlir, min man [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	3775392	4452895	4871247	5125582	6093602
Dəmir yolu	249277	264962	256167	283172	270579
Dəniz	159398	178793	168952	178200	167859
Hava	717528	1185343	1538459	1378157	2691846
Boru kəməri	2047004	2203546	2272532	2292011	2323741
Neft kəməri	1515830	1599097	1539697	1313258	1127013
Qaz kəməri	531174	604449	732835	978753	1196728
Avtomobil	602185	620251	635137	994042	639577

Əgər 2016-cı ildə yük daşınmasından əldə edilən gəlirin yüksək xüsusi çəkisi boru kəmərinin, xüsusilə neft kəmərinin payına düşürdüsə, 2020-ci ildə isə bu göstərici hava nəqliyyatında yüksək xüsusi çəkiyə malik olmuşdur. Ümumilikdə boru kəməri ilə yük daşınmasından əldə edilən gəlirin təhlil aparılan dövrdə 13.5% artmasına baxmayaraq 2020-ci ildə bu gəlirin əsas hissəsi (51.5%) qaz kəməri hesabına əldə edilmişdir. Təhlil aparılan dövrdə yük daşınmasından əldə edilən gəlirdə hava nəqliyyatının rolu böyük olmuşdur. Belə ki, 2020-ci ildə 2016-cı ilə nisbətən -3.7 dəfə artım müşahidə edilmişdir. 2019-cu ildən koronavirus pandemiyası nəticəsində yük daşınmasından gəlir bütün nəqliyyat növləri üzrə əvvəlki dövrlə müqayisədə 5.2% artmışdırsa, 2020-ci ildə bu göstərici 2017-ci ilin səviyyəsinə yaxınlaşaraq 18.9% təşkil etmişdir. Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə statistik məlumatlar göstərir ki, hava nəqliyyatı ilə yük daşınmasından əldə edilən gəlir 2020-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 95.3%, boru kəmərinə-1.4% artım olmuşdursa, dəmir yolunda müvafiq olaraq 4.4%, dəniz nəqliyyatında -5.8%, avtomobil nəqliyyatında isə- 35.7% azalma olmuşdur.

Cədvəl 8. Nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlir, min manat [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	1005292	1175120	1360696	1956159	912765
Dəmir yolu	13158	14240	14674	16600	4248
Dəniz	698	932	1615	2284	1128
Hava	336421	461998	528459	1018198	343383
Avtomobil	612753	653628	761762	850160	542383
Avtobus	458130	487691	578402	643571	408815
Taksi	154623	165937	183360	206589	133568
Metro	42262	44322	54186	68917	21623

Cədvəldən görüldüyü kimi, sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir 2016-2020-ci illərdə 10% azalmışdır. Nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlirin dinamikasına nəzər yetirsək görərik ki, hava və dəniz nəqliyyatında əldə edilən gəlirin həcmi artmışdır. Digər nəqliyyat növlərində sərnişin daşınmasından gəlir azalmışdır. 2020-ci ildə sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlirin ən yüksək xüsusi çəkisi avtomobil nəqliyyatının payına düşmüşdür (59.4%), hava nəqliyyatından əldə edilən gəlir – 37.6%, avtobus – 44.7% təşkil etmişdir. 2018-ci ilə nisbətən 2019 –cu ildə hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir 92.7% çox olmuşdursa, 2020-ci ildə 2019-a nisbətən -66.3% azalma müşahidə olunmuşdur. Bütün nəqliyyat növləri üzrə 2020-ci ilin göstəriciləri 2019-a nisbətən azalmışdır. Ümumilikdə 2020-ci ildə 2019-cu ilə nisbətən sərnişin daşınmasından əldə edilən gəlirin həcmi -46.7%, bu da son 5 ildə ən aşağı göstərici nümayiş etdirmişdir. Ən yüksək göstərici təhlil aparılan dövrdə 2019-cu ildə -143.8% olmuşdur.

Təqdim edilən cədvəl əsasında nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclərin dinamikasına nəzər yetirsək görərik ki, 2016-2020-ci illərdə 70.9% artmışdır. Xərclərin nəqliyyat növləri üzrə strukturuna baxsaq, görərik ki, hava nəqliyyatında cəmi daşınmalara çəkilən xərclər 65.7% təşkil etmişdir. Belə ki, 2016-cı ildə bu göstərici - 37.7%, 2017-ci ildə-47.7%, 2018-ci ildə - 56%, 2019-cu ildə isə - 56.6% olmuşdur. Dəmir

yolu nəqliyyatında bütün daşınmalara şəkilməmiş xərclər-70.3% olduğu halda, 2019-cu ildə-5.3% artım, 2020-ci ildə isə- 17.1% artmışdır. Dəniz nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmalarına xərclər 2016-cı ildə 12.4%, 2018-ci ildə-7.6% artdığı halda, 2017-ci ildə -6.6%, 2019-cu ildə-2.9%, 2020-ci ildə isə-0.5% azalmışdır.

Cədvəl 9. Nəqliyyat növləri üzrə yük və sərnişin daşınmasına çəkilən xərclər, min man [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	2583043	3407283	3902532	4009754	4415431
Dəmir yolu	327401	460350	323427	340696	399041
Dəniz	173960	162394	174677	169633	168796
Hava	975035	1626498	2187832	2272215	2902861
Boru kəməri	390673	418547	393426	436830	411830
Avtomobil	557946	634494	714170	674780	426435
Metro	158028	105000	109000	115600	106468

Cədvəl 10. Nəqliyyatda yük daşınmasına çəkilən xərclər, min manat [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	1655605	2201238	2592522	2416430	3382887
Dəmir yolu	245551	345263	248608	260646	273927
Dəniz	170703	159354	171414	166465	165743
Hava	601140	992168	1451140	1273033	2354497
Boru kəməri	390673	418547	393426	436830	411830
Neft kəməri	219822	263263	232316	267603	243661
Qaz kəməri	170851	155284	161110	169227	168169
Avtomobil	247538	285906	327934	279456	176890

Göründüyü kimi yük daşınmasına çəkilən xərclər təhlil aparılan dövrdə 2 dəfə artmışdır. Nəqliyyat növləri üzrə xərclərin xüsusi çəkisinə nəzər yetirsək görərik ki, hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalarına çəkilən xərclərin xüsusi çəkisi 2016-cı ildəki 36%-dən 2020-ci ildə 69%-ə qalxmışdır. Bu dövr ərzində hava nəqliyyatı ilə yük daşınmalarına çəkilən xərclərin həcmi 3.9 dəfə artmışdır. Təhlil aparılan dövrdə avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmalarına çəkilən xərclər 28.5%, dəniz nəqliyyatı ilə isə-2.9% azalmışdır. Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşınmalarına çəkilən xərclərin həcmi isə 11.5% artmışdır. 2020-ci ilin göstəricilərini əvvəlki dövrün göstəriciləri ilə müqayisə etdikdə görürük ki, yük daşınmasına cəmi çəkilən xərclər 40%, o cümlədən dəmir yoluna – 5.1%, hava nəqliyyatına -85% artmışdırsa, boru kəməri, avtomobil nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatında bu xərclər müvafiq olaraq - 5.7%; 36.7%; 0.4% azalma müşahidə edilmişdir.

Nəqliyyatda sərnişin daşınmasına çəkilən xərclərin dinamikasına nəzər yetirsək görərik ki, 2016-2020-ci illərdə 11.3% artım müşahidə edilmişdir.

Cədvəl 11. Nəqliyyatda sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər, min man [1]

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	927438	1206045	1310010	1593324	1032544
Dəmir yolu	81850	115087	74819	80050	125114
Dəniz	3257	3040	3263	3168	3053
Hava	373895	634330	736692	999182	548364
Avtomobil	310408	348588	386236	395324	249545
Avtobus	257295	287942	318252	326221	195585
Taksi	53113	60646	67984	69103	53960
Metro	158028	105000	109000	115600	106468

Əvvəlki dövrlə müqayisədə 2016-cı ildə sərnişin daşınmasına çəkilən xərclər 62.1% artmışdısa, sonrakı dövrlərdə bu xərclər azalmağa meyl edərək 2020-ci ildə 56.3% təşkil etmişdir. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasına çəkilən xərclər təhlil aparılan dövrdə xərclər 2020-ci ilə qədər artdığı halda, həmin ildə 46% azalma müşahidə edilmişdir. Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasına çəkilən xərclər 2016-2019-cu illərdə əvvəlki dövrlə müqayisədə artmışdısa, 2020-ci ildə əvvəlki dövrlə müqayisədə 37% azalmışdır. Ümumilikdə, 2020-ci ildə dəmir yolu nəqliyyatından başqa digər nəqliyyat növləri ilə sərnişin daşınmasında xərclər azalmışdır ki, bu da pandemiya dövründə qapanmalar, məhdudiyətlərlə bağlı olmuşdur. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının dinamikasına nəzər yetirsək görərik ki, bu xərclər müşahidə aparılan dövrdə 46.6% artmışdır. Nəqliyyat növləri üzrə sərnişin daşınmasına çəkilən xərclərin quruluşuna nəzər salsaq, görərik ki, 2020-ci ildə hava nəqliyyatı ilə çəkilən xərclərin xüsusi çəkisi 53% təşkil etdiyi halda, 2016-cı ildə bu göstərici müvafiq olaraq 40%, 2017-də 52%, 2018-də 56%, 2019-da 62.7% təşkil etmişdir.

Bu vəziyyətdə ən məqbul həll yolu nəqliyyat kompleksinin sektorlarının, habelə nəqliyyat şəbəkələrinin texnoloji və texniki təchizat səviyyəsini artırmaq, nəqliyyat infrastrukturunun resurs intensivliyinin spesifik təşkilati və texnoloji optimallaşdırma, nəqliyyat xidmətləri sistemlərinin rəşional əməkdaşlığı və inteqrasiyası yolu ilə azaldılmasına nail olmaqdır. Beynəlxalq münasibətlərin nəqliyyat sektoru uzunmüddətli və yüksək kapital tutumluluq xarakteri daşıyan investisiya spesifikliyinə malikdir. İnkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatının xidmət sektoru bu gün ümumi sərmayənin 50-70%-ni alır ki, bunun da təxminən yarısı nəqliyyat sektoruna düşür. Eyni zamanda, OECD ekspertlərinin 2005-ci ildə dərc etdiyi analitik hesabatda əsasən, xidmət sektorunda elmi-tədqiqat və təkmilləşdirmə xərclərinin sənayedəkindən daha aşağı olduğu və elmi-tədqiqat və inkişafa ümumi investisiyanın yalnız 20-30%-ni təşkil etdiyi göstərilir. Yüksək sərmayə tutumuna görə pərakəndə və topdansatış ticarətlə yanaşı, elmi-tədqiqat işlərinə ən aşağı sərmayənin nəqliyyat sektorunda olduğu qeydə alınır. Bununla belə, nəqliyyat xidmətləri sahəsində elmi-tədqiqat işlərinə nisbətən az investisiya qoyuluşu hələ də elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərini əsas sahələrdə uğurla həyata keçirməyə və bununla da sənayenin rəqabət qabiliyyətini qorumağa, nəqliyyat xidmətlərini və onların təqdim edilməsi formalarını müasirləşdirməyə imkan verir.

Buna görə də informasiya və digər xidmətlərin aktiv artımı şəraitində belə, nəqliyyatın ÜDM-də payı ləng templə azalır [2].

Nəqliyyat kompleksinin inkişafı nəqliyyat xidmətləri seqmentində ümumi vəziyyətin ümumi istiqamətlərinə əsaslanır. Nəqliyyat sektorunda investisiya prosesinin özünün təşkili də əhəmiyyətli dəyişikliklərə məruz qalmışdır. Kapital qoyuluşunun maliyyələşdirilməsinin təşkili üzrə planlaşdırma və bölgü sistemi bazar yönümlü sistemlə əvəz olundu. Maliyyə resurslarının cəlb edilməsi və inkişafı üçün yeni kanallar aşkar edilib. Normativ baza müasir şəraitə uyğunlaşmağa başladı. Araşdırma nəticəsində məlum olub ki, investisiyaların maliyyələşdirilməsi üçün ən çox ehtimal olunan mənbələr, məsələn, avtomobil nəqliyyatı sahəsindədir. Bunlar aşağıdakılar ola bilər: lizinq sxemləri, dövlət maliyyələşdirməsi və bank kreditləşməsinə dövlət zəmanətləri, vergi güzəştləri və vergi kreditləri şəklində kapital qoyuluşlarına dövlət dəstəyi.

Təqdim olunan məlumatlara əsasən, 2020-ci ildə istifadəyə verilmiş əsas vəsaitlərin dəyəri 2016-cı illə müqayisədə 47% azalaraq, 2018-ci ildə 520.99 mln man, 2019-cu ildə 432.552 mln man təşkil etmişdir. Hava nəqliyyatında istifadəyə verilmiş əsas fondların xüsusi çəkisi 2020-ci ildə 16.2% olduğu halda, 2016-cı ildə bu göstərici 0.8%, 2017-ci ildə müvafiq olaraq – 52.8%, 2018-ci ildə - 7.5%, 2019-cu ildə isə - 7.7% təşkil etmişdir.

İnvestisiyaların dinamikası və istifadəsinin ümumi vəziyyətinin təhlili göstərir ki, iqtisadiyyata qoyulan investisiyaların həcmnin ümumi artımı ilə nəqliyyat sektorunun xüsusi çəkisinin də 4,5%-dən 24%-ə yüksəlməsi müşahidə olunur. Belə ki, əgər 2005-ci ildə nəqliyyat sektoruna 515,5 milyon manata yaxın investisiya qoyulmuşdusa, 2010-cu ildə bu göstərici 4,7 dəfə artaraq manat təşkil etmişdir. Buna baxmayaraq, investisiya fəaliyyətinin vəziyyətinin təhlili onun yüksək effektiv olmadığı qənaətinə gəlməyə imkan verir. Belə ki, 2005-ci ildən başlayaraq ümumi gəlirin illik artımı və əsas kapitalın çıxarılması ilə 1 manat investisiya qoyuluşuna ümumi gəlirdə azalma müşahidə olunur [3].

Cədvəl 12. Nəqliyyat sektorunda investisiyaların dinamikası, mln.man

Göstəricilər	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	1391	1774.3	1922.8	2189.2	2091.6
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	345.8	127.1	305.2	377.5	389.8
Dəmir yolu nəqliyyatı	1.9	2.1	7.1	1.2	1.2
Digər quruyol nəqliyyatı	194.1	38.5	129.8	235.8	266.8
Boru kəməri	149.8	86.5	168.3	140.5	121.8
Su nəqliyyatı	53.1	112.2	115.4	98.4	53.3
Hava nəqliyyatı	10.2	402.2	39.4	33.7	109.7
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	981.9	1132.8	1462.8	1679.6	1538.8

Nəqliyyat sektoruna yönəldilən investisiyaların həcmi 2016-2020-ci illərdə 1.5 dəfə artmışdır. İnvestisiyaların əhəmiyyətli dərəcədə artımı hava nəqliyyatında 10.7 dəfə, anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətində müvafiq olaraq -1.5 dəfə artmışdır.

İnvestisiyaların strukturunda anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyətinin xüsusi çəkisi yüksək olaraq qalır və 2020-ci ildə 73.5% təşkil etmişdir. Hava nəqliyyatının müvafiq dövrdə xüsusi çəkisi- 5.2% təşkil etmişdir.

Nəticə. Nəticə etibarilə, nəqliyyat sektorunun maliyyələşdirilməsinin müsbət dinamikası investisiyaların strukturunun pisləşməsi ilə müşayiət olunur.

Göstəricilərin təhlili nəticəsində məlum olur ki, daşımaların həcmnin artması və müvafiq olaraq daşımalardan əldə edilən gəlirlərin artması əsas marşrutların uzadılmasının artması ilə düz mütənasibdir.

Respublikanın nəqliyyat sektorunun təhlili regionlararası əlaqədə bağlanmış dəmir yolu və avtomobil yollarının optimallaşdırılmış şəbəkəsinin yaradılmasına, dünya təcrübəsinə əsaslanaraq respublikanın əsas nəqliyyat tranzit kommunikasiyalarının vahid və tam nəqliyyat vasitələrinə formalaşdırılmasına yönəlmiş tədbirlərin görülməsinə, nəqliyyat dəhlizlərinin kompleks inkişafı, idarə edilməsi və saxlanılmasına ehtiyac olduğunu ortaya qoyur. Fikrimizcə, bu məsələ birbaşa maliyyə dəstəyi ilə nəqliyyat infrastrukturunun formalaşdırılmasını və inkişaf etdirilməsini, investisiyaların dövlət zəmanəti ilə təmin edilməsini, nəqliyyat kompleksinin inkişafının proqnozlaşdırılması əsasında dəhlizlərin kompleks inkişafı üzrə dövlət proqramlarının həyata keçirilməsini tələb edir. Nəqliyyat sektorunun inkişafında intensivliyin tez bir zamanda artırılması ehtiyacının təhlili və müəyyənləşdirilməsi əsasında nəqliyyat sahəsində dövlət siyasətinin əsas prioritetlərini müəyyən etmək lazımdır ki, bu da aşağıdakılardan ibarət olacaq:

- nəqliyyat infrastrukturunun formalaşdırılması və gələcək inkişafı. Cənubi Qafqaz regionunun geoiqtisadi məkanında dəyişən mövqeləri nəzərə alaraq müasir tələblərə cavab verən;
- nəqliyyat kompleksinin dünyanın nəqliyyat sistemində inteqrasiyasının sürətləndirilməsi, tranzit potensialının artırılması;
- nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi və dərinləşdirilməsi və rəqabətqabiliyyətli biznes mühitinin inkişaf etdirilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturunun xidmət müəssisələrinin, yəni xidmət müəssisələrinin formalaşdırılması nəqliyyat sahəsində dövlət siyasətinin əsas prioritetlərindən biridir. Bu da öz növbəsində sahibkarlığın qollarından biridir ki, onun inkişafı təkə iri xidmət şirkətlərinin deyil, həm də daşıyıcıların özlərinin də bazara çıxmasından asılı olacaq.

Yuxarıda göstərilən problemlərin həlli üçün ilk növbədə milli nəqliyyat kompleksinin hər bir sektoru üçün bilavasitə istifadə oluna bilən əsas tənzimləmə vasitəsi kimi normativ-hüquqi mexanizmlərdən istifadə etmək tələb olunur. Nəqliyyat infrastrukturunun böyük əhəmiyyəti və dövlət mülkiyyəti ilə sıx qarşılıqlı əlaqəsi ilə əlaqədar olaraq, nəqliyyat kompleksinin sektorlarında inhisarçı birləşmələrin inkişafında müəyyən problemlər mövcuddur ki, bu da nəqliyyatdan maksimum nəticə əldə etmək üçün onların yenidən strukturlaşdırılması ,əlverişli rəqabət mühitində yerləşən bir neçə müəssisənin fəaliyyəti

zərurətinə səbəb olur. Belə bir şəraitdə çox güman ki, tarif siyasəti daşınmaya real tələbatın ödənilməsi və daşıma xərclərinin azaldılması üçün təkmilləşdiriləcək.

Ədəbiyyat

1. <https://www.stat.gov.az/source/finance/>
2. <http://www.oecd.org/officialdocuments/>
3. <http://www.azstat.org/statinfo/transport/az/index.shtml>
4. Кадала В.В. (2008), Сравнительный аспект регулирования перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в странах СНГ и ЕС. Внешнеторговое право, 1.
5. Нгуен Т.Х. (2005), Экономическая оценка логистических транспортно-технологических систем. Соискатель. Приложение к журналу Мир транспорта, №2, с.52-60.
6. http://www.logistics.ru/9/3/i20_23303
7. Hoekman, B. M., & Kosteckı, M. M. (2009). The political economy of the world trading system: the WTO and beyond. Oxford University Press.