

COĞRAFIYA**UDK 656; 338.2****NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ
İQTİSADİ ƏLAQƏLƏRİNİN FORMALAŞMASINDA
AVTOMOBİL NƏQLİYYATININ ROLU****N.Ə.MİRZƏYEVA**
Bakı Dövlət Universiteti
nigar.mirzayeva13@gmail.com

Müasir dövrümüzdə sürətlə inkişaf etdirilən təsərrüfat sahələri arasında iqtisadi əlaqələri təmin etmək üçün nəqliyyat faktoru vacib şərtlərdən biridir. Nəqliyyatın aparıcı sahəsi olan avtomobil nəqliyyatı bu istiqamətdə daha çox üstünlüklərə malik olub, öz manevrliyi və qısa məsafələrə sərnəşin, mal və avadanlıqların çatdırılmasında birbaşa iştirak edir. Bununla yanaşı, avtomobil nəqliyyatı dağlıq ərazilərə malik olan ölkələrdə digər nəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə daha geniş istifadə olunur.

Tədqiq etdiyimiz Naxçıvan MR-in ərazisinin dağlıq olması, eləcə də onun iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında aparıcı sahə məhz avtomobil nəqliyyatının olması işin aktuallığından bəhs edir. Bu baxımdan, məqalədə Naxçıvan MR-in avtomobil yollarının uzunluğu, onların texniki göstəriciləri, respublika və yerli əhəmiyyətli olmaları, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnəşin və yük daşınma əməliyyatları illər üzrə tədqiq edilmiş, ümumiləşdirilmiş şəkildə nəticələr verilmişdir.

Açar sözlər: avtomobil nəqliyyatı, avtomobil yolu, sərnəşin daşınma, yük daşınma, yük dövriyyəsi, geosiyasi vəziyyət, xarici-iqtisadi əlaqələr, yol infrastrukturu, nəqliyyat sektoru, blokada.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın çoxsahəli inkişafında, məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilində, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında nəqliyyat mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, öz aktuallığı ilə daim diqqət mərkəzində olmuşdur [4, 27]. Çünki nəqliyyat amili istənilən regionun iqtisadi əlaqələrinin formalaşması və inkişafına zəmin yaradır. Bu inkişaf əsas etibarilə regionun iqtisadi-coğrafi mövqeyi və geosiyasi vəziyyətindən asılı olaraq dəyişə bilər. İqtisadi-coğrafi mövqe və geosiyasi vəziyyət regionun inkişaf indikatorlarını müəyyən edən əsas göstəricilər olub, onun üstün və zəif cəhətlərini müəyyən etməyə imkan verir. Məsələn, Naxçıvan MR-də nəqliyyatın inkişafını məhdudlaşdıran faktorlar vardır ki, bu da onun blokada şəraitində olması ilə əlaqədardır. Bu səbəbdən, sərnəşin daşınmaları əsasən avtomobil və hava nəqliyyatı, yük daşınmaları isə İran və Türkiyədən keçməklə avtomobil nəqliyyatı

ilə həyata keçirilir. MR-in beynəlxalq nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında hava nəqliyyatı ilə yanaşı, avtomobil nəqliyyatı da əsas rol oynayır. Çünki avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə Azərbaycanın digər rayonları və paytaxt Bakı şəhəri ilə iqtisadi əlaqələri həyata keçirilir. Bu əlaqələr əsasən yük daşımalarının həyata keçirilməsində daha geniş istifadə olunur.

Bildiyimiz kimi avtomobil nəqliyyatı özünün spesifik xüsusiyyətləri və üstünlükləri ilə digər nəqliyyat növlərindən seçilir. Bu üstünlüklərə onun yüksək manevrliyi, yük daşınma əməliyyatlarının sürətlə həyata keçirilməsi, kiçik məsafələrdə sərnişinlərin daşınmasında xəbərdarlıq sisteminin tətbiqi, az kapital qoyuluşu ilə yüksək gəlir əldə etmək imkanı və s. aiddir. Lakin bunlarla yanaşı, onun mənfi cəhətləri də vardır. Onlara yük daşımalarının baha başa gəlməsi, atmosferin və ətraf mühitin çirklənməyə səbəb olması, əmək tutumlu sahə olması və s. aiddir.

Tədqiqat işinin yerinə yetirilməsində riyazi statistika, sistem yanaşması, tarixi və müqayisəli təhlil metodlarından istifadə olunmuşdur.

Naxçıvan MR-da nəqliyyatın aparıcı sahəsi avtomobil nəqliyyatı hesab olunur. Çünki avtomobil nəqliyyatı əsasən dağlıq regionlar üçün mühüm əlaqə vasitəsi hesab olunur. Naxçıvan MR-də dağlıq ərazi olub, Kiçik Qafqazın cənub-qərb hissəsində yerləşir. MR şimal, şimal-şərqdən Zəngəzur və Dərələyəz dağ silsilələrinin yüksək suayrıclarından Ermənistan (224 km), cənub və cənub-qərbdən Araz çayı ilə İran (161 km), az bir məsafədə isə Türkiyə (13 km) ilə həmsərhəddir. Naxçıvan MR-in ərazisi 5,5 min km² olmaqla ölkə ərazisinin 6,3%-ni, əhalisi 456,1 min nəfər olmaqla ölkə əhalisinin 4,6%-ni təşkil edir [1, 22]. MR-in tərkibinə Naxçıvan şəhəri və Babək, Culfa, Ordubad, Sədərək, Şahbuz, Şərur, Kəngərli rayonları daxildir.

Naxçıvan MR-in relyefi başlıca olaraq dağlıq və düzənlik hissədən ibarətdir. MR-in ən alçaq sahəsi Araz çayı dərəsində qeydə alınmış və dəniz səviyyəsindən 600 m yüksəklikdə yerləşir. Hündürlük qurşaqları üzrə ərazinin 32,9%-i 600-1000 m, 50%-i 1000-2000 m, 15,6%-i 2000-3000 m, 1,5%-i 3500 m-dən yüksək olan sahələrdən ibarətdir [2, 23]. MR-in əsas dağ sistemi Zəngəzur püskürmə süxurlarından ibarət olub, silsilənin ən hündür zirvəsi Qapıcıqdır (3906 m). Düzənlik sahə isə şimal-qərbdən cənub-şərq istiqamətində uzanır və Orta Araz çökəkliyinin şərq qurtaracağına qədər davam edir. Arazboyu düzənlik çox da hündür olmayan bir sıra tirələrlə parçalandığından, o tam bir düzənlik olmayıb, qərbdən-şərqə doğru – Sədərək, Şərur, Böyük Düz, Naxçıvan, Culfa və digər kiçik maili düzənliklərə ayrılır [5, 6]. Relyef baxımından daha əlvərişli olan bu ərazilər MR-in magistral avtomobil nəqliyyatı xətlərinin əsas inkişaf etdirildiyi yerləri hesab olunur. Burada yaşayış məntəqələrinin çoxluğu avtomobil nəqliyyatı xətlərinin də daha sıx olması ilə nəticələnmişdir.

Naxçıvan MR-in coğrafi mövqeyi onun İran və Türkiyə ilə iqtisadi əlaqələrinin birbaşa dövlət səviyyəsində təşkili və inkişafı üçün əlvərişli şərait yaradır. MR-in Azərbaycanın digər regionları ilə nəqliyyat əlaqələrinin zəifliyi onun iqtisadi inkişafına mənfi təsir göstərir. Belə ki, MR-in Azərbaycanla

nəqliyyat əlaqələri 1991-ci ildən, ancaq hava yolu ilə 2007-ci ildən etibarən isə İrandan keçməklə, gömrük rejiminə uyğun avtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirir [8, 156]. Hazırda MR-in ərazisi daxilində təbii ehtiyatların mənimsənilməsi və istehsal potensialının inkişaf etdirilməsi iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına müsbət təsir göstərmişdir ki, bu da əsas etibarilə avtomobil nəqliyyatının köməkliyi ilə baş vermişdir.

Bu ilin yanvar-iyun aylarında nəqliyyat sektorunun bütün sahələri üzrə 7495 min ton yük, 47 milyon 693 min sərnişin daşınıb. Bu da 2008-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 88,7 və 98,1 faiz çoxdur.

Naxçıvan Muxtar Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına əsasən deyə bilərik ki, yük və sərnişin daşınmasından, bütövlükdə, 26 milyon 904 min manat gəlir əldə olunub. Bu isə 2008-ci ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 98,6 faiz çoxdur [13].

Hal-hazırda Naxçıvan Muxtar Respublikasında yol infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, o cümlədən mövcud yolların bazasında beynəlxalq əhəmiyyətli tranzit yolların salınması, qonşu dövlətlərlə sərnişin və yükdaşınmaların genişləndirilməsi, nəqliyyat infrastrukturunun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, sərnişin daşınmasında daha səmərəli nəqliyyat növlərinin istifadəsi və s. istiqamətlərdə davamlı olaraq yenidənqurma işləri həyata keçirilməkdədir.

2008-ci ildə Azərbaycan Respublikası və İran İslam Respublikası arasında Culfa (Azərbaycan)-Culfa (İran) yeni avtomobil yolu körpüsünün inşa edilməsi haqqında anlaşma memorandumu imzalanmışdır. Azərbaycan Respublikası Hökuməti və İran İslam Respublikası Hökuməti arasında anlaşma Memorandumuna əsasən Şahtaxtı Gömrük İdarəsinə beynəlxalq status verilmişdir.

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və İran İslam Respublikasının Yol və Nəqliyyat Nazirliyi arasında «Bakı-Naxçıvan-Bakı» müntəzəm avtobus marşrutunun açılması haqqında anlaşma memorandumu imzalanmış və hazırda marşrut aktiv vəziyyətdədir. Bu da, Bakı və Naxçıvan arasında sərnişinlərin daşınmasında çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Bundan əlavə, Türkiyə Respublikasının nəqliyyat və turizm xidmətləri göstərən firmaları ilə bağlanmış müqavilələrə əsasən, Ankara, İstanbul, Bursa, İzmir, İqdır və digər şəhərlərə sərnişindəşımaya xidmətləri göstərilməkdədir. Həmçinin İran İslam Respublikasının nəqliyyat şirkətləri ilə bağlanmış müqavilələr Muxtar Respublikanın beynəlxalq yük və sərnişindəşımaya imkanlarını genişləndirmişdir [3, 147].

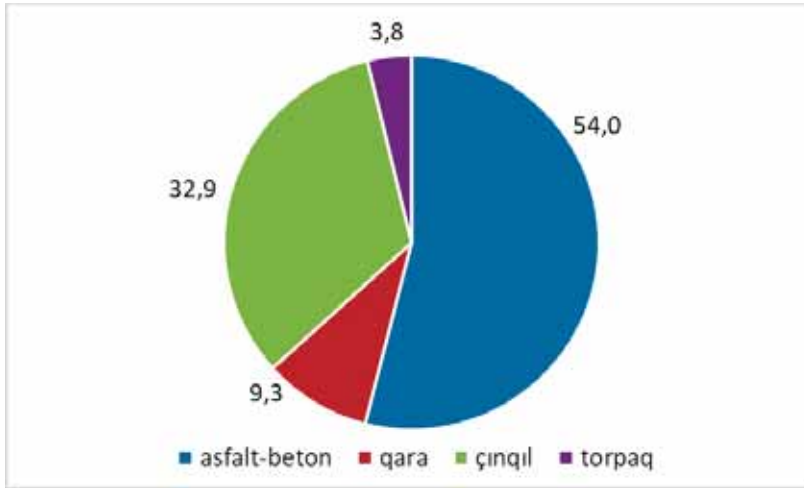
Belə ki, muxtar respublikanın blokada şəraitindən çıxaraq qonşu ölkələrlə xarici ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsində, İpək Yolunun bir hissəsi olan beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarında mühüm rol oynayan 87 kilometr uzunluğunda Naxçıvan-Sədərk, 32,4 kilometr uzunluğunda Naxçıvan-Culfa magistral avtomobil yolları yenidən qurulub. Bundan əlavə, ötən dövr ərzində 88,8 kilometr uzunluğunda Naxçıvan-Şahbuz-Batabat magistral avtomobil yolu da yenidən qurularaq istifadəyə verilib.

Naxçıvan şəhərində şəhərdaxili marşrutlarda əhalinin rahat və təhlükəsiz

hərəkətini təmin etmək məqsədilə yeni avtobuslar alınaraq muxtar respublikaya gətirilib, rayon mərkəzlərinə və bütün kəndlərə iritutumlu və rahat avtobuslarla gediş-gəliş təmin edilib. Həmçinin ötən dövrdə müasir avtobus parkı istifadəyə verilib, Naxçıvan, Şərur, Ordubad, Culfa və Şahbuz şəhərlərində müasir avtovağzal kompleksləri inşa olunub, sənişin daşınması istiqamətində mühüm yenilik kimi İran ərazisindən keçməklə Naxçıvan-Bakı marşrutu fəaliyyətə başlayıb.

Avtomobil nəqliyyatı infrastrukturun əsas sahələrdən biri olub məhsul istehsalının son istehlakçısı kimi çıxış edir [10, 11]. Avtomobil nəqliyyatının əsas üstünlüyü digər nəqliyyat növləri ilə inteqrasiya əlaqələrinin daha tez qurulmasıdır. Bu zaman avtomobil nəqliyyatı vahid nəqliyyat sisteminin formalaşmasına şərait yaradır [7, 79]. Naxçıvan MR-də avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 1473 km (Naxçıvan şəhəri istisna olmaqla, Qaracüq yaşayış məntəqəsi daxil) təşkil edir ki, bu da Azərbaycan Respublikası üzrə olan avtomobil yollarının 7,7%-i deməkdir. Avtomobil yollarının 274 km-i respublika əhəmiyyətli, 1199 km-i isə yerli əhəmiyyətlidir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları əsasən üç: Naxçıvan-Sədərək (99 km), Naxçıvan-Ordubad (110 km) və Naxçıvan-Şahbuz (65 km) istiqamətində fəaliyyət göstərir. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları isə daha çox Şərur rayonunda (329 km) qeydə alınmışdır. Bu göstərici Ordubadda 248 km, Şahbuzda 174 km, Babəkə 153 km, Culfada 151 km, Kəngərlidə 80 km, Sədərəkə 58 km, Naxçıvan şəhərinin Qaracüq yaşayış məntəqəsində isə cəmi 6 km-dir [6, 219]. Bundan başqa, MR-də 178 körpü vardır ki, onların da 48-i respublika, 130-u yerli əhəmiyyətlidir. Respublika əhəmiyyətli körpülərin uzunluğu 1669 paqon m, yerli əhəmiyyətli isə 1951 paqon m-dir.

Avtomobil nəqliyyatının inkişaf səviyyəsi yolların uzunluğu və keyfiyyətindən, eləcə də xidmətin səviyyəsindən asılıdır. Hazırda MR-də respublika əhəmiyyətli yolların 257 km-i asfalt-beton, 17 km-i qara, yerli əhəmiyyətli yolların isə 538 km-i asfalt-beton, 120 km-i qara, 485 km-i çınqıl, 56 km-i torpaq örtüklü yollardır (şəkil 1). Avtomobil yollarını dərəcəsinə görə qruplaşdırsaq görərik ki, MR-də I dərəcəli avtomobil yolları, sement-beton yollar yoxdur. Burada II dərəcəli yollar 3725 km, III dərəcəli 490 km, IV dərəcəli 171 km, V dərəcəli isə 440 km-dir [12]. Qeyd edilməlidir ki, MR-də avtomobil yollarının keyfiyyət göstəricilərini yaxşılaşdırmaq məqsədilə Naxçıvanda üç asfalt-beton zavodu tikilərək istifadəyə verilmişdir.



Mənbə: <http://www.aayda.gov.az/az/pages/257>

Şək. 1. Naxçıvan MR-də avtomobil yollarının örtük tipinə görə bölgüsü

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin və yük daşınma əməliyyatlarının effektivlik problemini həll etmək üçün prioritet istiqamətlər müəyyən olunmalıdır. Çünki bəzən malın dəyərini 30-50% artması məhz yüklərin daşınması nəticəsində yaranır [11, 860]. Buna avtomobil yollarının texniki göstəriciləri də təsir göstərir. Naxçıvan MR-də avtomobil yollarının texniki göstəriciləri bu sahədə sərnişin və yükdaşınma əməliyyatlarına öz müsbət təsirini göstərmişdir. Belə ki, 2001-2018-ci illər ərzində Naxçıvan MR-də sərnişin və yük daşınma əməliyyatlarında artım tendensiyası qeydə alınmışdır. 2001-ci ildə bu göstəricilər sərnişin daşınmada 32470,1 min sərnişin, yük daşınmada 4586 min ton olduğu halda, 2018-ci ildə müvafiq olaraq 103513,7 min sərnişin və 16495,6 min ton olmuşdur (şəkil 2). 2018-ci ildə ümumi nəqliyyat sektorunda isə sərnişin daşınma 99,5%, yük daşınma 99,2% olmaqla digər nəqliyyat növlərini üstələyir. Sərnişin daşınmada dəmir yolu nəqliyyatının payı 0,2%, hava nəqliyyatının 0,3%, yük daşınmada dəmir yolu 0,7%, hava nəqliyyatı 0,1% təşkil etmişdir [13].

Avtomobil nəqliyyatı kiçik məsafələrə sərnişin və yüklərin təcili olaraq çatdırılmasında ən sərfəli vasitə olub, yüksək gəlir əldə etməyə imkan verir [9, 16]. Naxçıvan MR-in şəhər və rayonları üzrə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilən sərnişin və yük daşınma əməliyyatlarını təhlil etsək görərik ki, Naxçıvan şəhərinin payı rayonlarla müqayisədə daha çoxdur. Belə ki, 2018-ci ildə sərnişin daşınmaların 49,1%-i, yük daşınmaların isə 37,8%-i təkə Naxçıvan şəhərinin payına düşür ki, bu da olduqca yüksək göstəricidir. Növbəti yerləri isə Şərur və Babək rayonları tutur (cədvəl 1).



Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/transport/index.php>

Şək. 2. Naxçıvan MR-də avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin (min sərnişin) və yük daşınma (min ton) əməliyyatları

Cədvəl 1

Naxçıvan MR-in şəhər və rayonları üzrə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin (min sərnişin) və yük daşınma (min ton) əməliyyatları

Şəhər və rayonlar	Sərnişin daşınma, min sərnişin		Yük daşınma, min ton	
	2001	2018	2001	2018
Naxçıvan şəhəri	12680,1	50872,9	1925,7	6238,4
Şərur rayonu	5337,3	14044,6	549,9	2066,2
Babək rayonu	5911,3	13644	611,7	2084,3
Ordubad rayonu	3519,6	9030,5	489,4	1522,6
Culfa rayonu	3161,7	8146	480	1636,3
Kəngərli rayonu	-	2214,7	-	1347,6
Şahbuz rayonu	1571	4720,3	402,6	1120,7
Sədərək rayonu	289,1	840,7	126,7	479,5
Naxçıvan MR cəmi:	32470,1	103513,7	4586	16495,6

Qeyd: 19.03.2004-cü ildə Babək və Şərur rayonlarının ərazi bölgüsündə qismən dəyişikliklər edilərək yeni Kəngərli rayonu yaradılmışdır.

Yuxarıda qeyd olunanlar özünü, həmçinin avtomobil nəqliyyatı sektorunda göstərilmiş xidmətlərin pay göstəricisində də büruzə vermişdir. 2018-ci ildə xidmətlərin əsas hissəsi sərnişin və yük daşınmada olduğu kimi Naxçıvan şəhərində qeydə alınmış və ümumi avtomobil nəqliyyatı sektorunda göstərilmiş xidmətlərin 52%-i onun payına düşmüşdür. Növbəti yerləri isə Şərur (9,4%), Babək (9,3%), Ordubad (8%), Culfa (7,4%), Şahbuz (6,2%), Kəngərli (4,7%) və Sədərək (3%) rayonları tutur. 2015-ci ildə Qıvrıq-Püsyən-Xanlıqlar avtomobil yolunun, Babək qəsəbə-Nehrəm-Arazkənd dairəvi avtomobil yolunun yenidən qurulması başa çatdırılmışdır. 2013-cü ildə muxtar respublikada 163,9

kilometr uzunluğunda avtomobil yolları salınmış və ya əsaslı təmir olunmuş, 21 körpü tikilərək, 12 körpü isə təmir olunaraq istismara verilmişdir. Culfa rayonunda Kırna-Gal və Dizə-Gal avtomobil yollarının yenidən qurulması, Gal-Şurud avtomobil yolunun təmiri başa çatdırılmışdır [13].

Gələcəkdə Naxçıvan şəhəri ilə yanaşı, Sədərək və Culfa rayonlarında qonşu dövlətlərlə gömrük əlaqələrinin genişləndirilməsi yolu ilə sərnişin və yük daşınma əməliyyatlarını, eləcə də avtomobil nəqliyyatı sektorunda göstərilmiş xidmətlərin keyfiyyətini və onlardan əldə etdiklərin gəlirlərin də artırılması planlaşdırılır.

Aparılan tədqiqatlar nəticəsində məlum olmuşdur ki,

- Naxçıvan MR-də ümumiləndə avtomobil nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha yüksək tempə inkişaf etdirilmiş, 2019-cu ildə sərnişin daşınmalarının 49,7%-i, yük daşınmalarının isə 38,2%-i təkcə Naxçıvan şəhərinin payına düşmüşdür.
- Naxçıvan MR anklav və dağlıq ərazidə yerləşməsinə baxmayaraq, uzunluğu 87 kilometr olan Naxçıvan-Sədərək, uzunluğu 34 kilometr olan Naxçıvan-Culfa və uzunluğu 88,8 kilometr olan Naxçıvan-Şahbuz-Batabat magistral avtomobil yolları müasir tələblər səviyyəsində yenidən qurularaq istifadəyə verilmişdir.
- Naxçıvan MR ilə İran və Türkiyə dövlətləri arasında iqtisadi əlaqələrin Sədərək və Culfa rayonları ilə həyata keçirilməsinə baxmayaraq, ümumi sərnişin və yük daşınmada Sədərək (3%) və Culfanın (7,4%) digər rayonlarla müqayisədə payının nisbətən az olması müəyyən olunmuşdur.
- Naxçıvan MR Azərbaycan Respublikası üzrə avtomobil yollarının 7,7%-i təşkil etsə də, burada I dərəcəsi avtomobil yollarının olmaması, II dərəcəli yolların son illər xeyli inkişaf etdiyi, III dərəcəli yolların isə hətta yüksək dağ kəndlərinə qədər salınması aşkarlanmışdır.
- Naxçıvan MR-də avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin və yük daşınma əməliyyatlarının artmasına baxmayaraq, ümumi avtomobil nəqliyyatı sektorunda göstərilmiş xidmətlərin 52%-i Naxçıvan şəhərinin payına düşür.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycanın regionları. Bakı: DSK, 2019, 788 s.
2. Babayev S.Y. Naxçıvan Muxtar Respublikasının coğrafiyası. Bakı: Elm, 1999, 298 s.
3. Qasimov E.E. Naxçıvan Muxtar Respublikası iqtisadiyyatının ərazi təşkili və inkişafının coğrafiyası. Bakı: Təhsil, 2011, 192 s.
4. Məmmədov Z.S. XXI əsr: iqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı: Azərənşr, 2002, 386 s.
5. Mirzəyev P.S. Naxçıvan MSSR-in aqroiqlim səciyyəsi. Bakı: Elm, 1972, 148 s.
6. Naxçıvan Muxtar Respublikasının coğrafiyası. İqtisadi və sosial coğrafiya. 2 cildə, II cild. Naxçıvan: Əcəmi, 2018, 384 s.
7. Paşayev N.Ə., İmrani Z.T. Naxçıvan Muxtar Respublikasının davamlı inkişafında nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin rolu / BDU Xəbərləri, №4. Bakı: Bakı Universiteti, 2018, s. 76-83
8. Tahirova H.M. Naxçıvan Muxtar Respublikasında miqrasiyanın demografik proseslərə təsirinin iqtisadi-coğrafi problemləri. Bakı: Avropa, 2016, 206 s.
9. Кочинov Ю.А., Кочинova Т.В. Транспортное обеспечение коммерческой деятельнос-

- ти. Пермь: ОТ и ДО, 2014, 116 с.
10. Матанцева О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта. М.: Юстицинформ, 2015, 288 с.
 11. Шепелёв В.Д., Усова С.В. Анализ структуры себестоимости перевозки грузов на автомобильном транспорте // Журнал «Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования», № 2. Воронеж: 2015, с. 858-862
 12. <http://www.aayda.gov.az/az/pages/257>
 13. <http://statistika.nmr.az/source/transport/index.php>

РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В НАХИЧЕВАНСКОЙ АВТОНОМНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Н.А.МИРЗОЕВА

РЕЗЮМЕ

В современное время транспорт является одним из важнейших факторов экономических связей между динамично развивающимися отраслями. Благодаря своей маневренности, автомобильный транспорт, который является ведущим сектором перевозок, имеет большое преимущество в этой области, принимая непосредственное участие в доставке пассажиров, товаров и оборудования на короткие расстояния. В то же время, по сравнению с другими транспортными средствами, автомобильный транспорт шире используется в странах с горными местностями.

Об актуальности данной работы говорит тот факт, что исследуемая нами территория Нахчыванской Автономной Республики является гористой, а автомобильный транспорт является ведущим сектором в формировании ее экономических связей.

В этой связи, в статье были исследованы технические характеристики и протяженность автомобильных дорог республиканского и местного значения Нахичеванской Автономной Республики, а также операции по грузовым и пассажирским перевозкам посредством автомобильного транспорта на протяжении многих лет. Результаты исследований представлены в обобщенном виде.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, автомобильная дорога, пассажирские перевозки, грузоперевозки, грузооборот, геополитическая ситуация, внешнеэкономические связи, дорожная инфраструктура, транспортный сектор, блокада.

THE ROLE OF AUTOMOBILE TRANSPORT IN FORMATION OF ECONOMIC LINKS OF NAKHCHIVAN AUTONOMOUS REPUBLIC

N.A.MIRZAYEVA

SUMMARY

In our modern times, transport factor is one of the main conditions to provide economic links between economic fields which are developed rapidly. automobile transport which is the leading factor of transportation, has more advantages in this area and is directly involved with its own maneuver in the delivery of passengers, goods and equipments within short distances. Moreover, car transport is widely used in countries which has mountainous areas compared to other vehicles.

Being mountainous of the territory of Nakhchivan Autonomous Republic which we has investigated, as well as being of specially automobile transport which is leading field in its formation of economic links describe that how this means of transport is significant. In this respect, in the article the length of Nakhchivan Autonomous Republic's automobile roads, their technical characteristics, being of national and local significance, passenger and freight operations by car transportation have been researched for years and have been given results in a generalized manner.

Key words: road transport, roads, passenger transportation, freight transportation, cargo turnover, geopolitical situation, foreign economic relations, road infrastructure, transport sector, blockade.