

**AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT SEKTORUNUN İNKİŞAFINDA DÖVLƏTİN ROLU**

**Hacıyev Camal Cəlil oğlu**- i.ü.f.d, dosent, Az Turizm və Menecment Universiteti,  
jamalhajiyev@yandex.ru

**Əhədov Vasif Balakışi oğlu**- doktorant, Az Turizm və Menecment Universiteti,  
vasifahad@gmail.com

**Annotasiya.** Bütün ölkələrdə olduğu kimi, Azərbaycanda da nəqliyyat sisteminin inkişafı iqtisadiyyatın ümumi tərəqqisi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə və s. ilə yanaşı nəqliyyat cəmiyyətinin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını təmin etməklə yanaşı ölkənin sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər məsələlərə nail olunmasında mühüm rol oynayır. Nəqliyyatın artan çevikliyi vətəndaşlarımızın hərəkət etmələri sahəsində hüquqlarının həyata keçirilməsini təmin etməklə yanaşı həm də Azərbaycanın müdafiə potensialının yüksəldilməsi üçün vacibdir. Nəqliyyat sektorunun əsas rolu sürətlə inkişaf edən Azərbaycanın artmaqda olan tələbatının təmin edilməsindən eləcə də, dövlətimiz tərəfindən həyata keçirilən sosial iqtisadi inkişaf islahatları ilə uyğunluq təşkil etməsindən ibarətdir. Müasir dövrümüzün sürətlə dəyişən şərtləri Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün əsas istiqamətlərin müəyyən olunmasını və nəqliyyatın inkişafı sahəsində dövlətimiz tərəfindən müəyyən olunan vəzifələrin həyata keçirilməsini daha da zəruri edir. Nəqliyyat sistemə daxil olan müxtəlif nəqliyyat növləri bir-birindən fərqlənsələrdə dövlətimiz nəqliyyata makro səviyyədə vahid idarəetmə obyektini kimi baxır, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərə tamamlayıcı, qarşılıqlı, müxtəlif yönlü xidmətləri təmin edən vahid bir kompleksə çevirməyi tələb edir. Dövlət tənzimlənmə işlərində müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişafına əhəmiyyətli dərəcədə dəstək verir. Bu baxımdan, məqalədə müstəqillik dövründə nəqliyyat sferasının inkişafı istiqamətində atdığı addımlar eyni zamanda bu sahənin inkişafı üçün qəbul edilmiş proqramlar və qərarlar, onların nəticələri təhlil edilmiş və bunların ölkənin nəqliyyat sektorunun inkişafına təsiri araşdırılmışdır.

**Açar sözlər:** nəqliyyat sektoru, nəqliyyat sektorunun inkişafı, dövlət tənzimlənməsi, nəqliyyat infrastruktur layihələri

**THE ROLE OF THE STATE IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SECTOR IN AZERBAIJAN**

**Hajiyev Jamal Jalil**- PhD in econ., ass. prof., AzUTM, jamalhajiyev@yandex.ru

**Ahadov Vasif Balakishi**– PhD student, AzUTM, vasifahad@gmail.com

**Abstract.** As in all countries, the development of the transport system in Azerbaijan is of great importance for the overall progress of the economy. Energy, communication, education, health, etc, which are infrastructure areas of the economy of country. In addition, transport plays an important role in achieving social, economic, foreign policy and other issues by meeting the initial needs of the society. The increased flexibility of transport is important not only to ensure the exercise of the rights of our citizens in the field of movement, but also to increase the defense potential of Azerbaijan. The main role of the transport sector is to ensure the growing demand of Azerbaijan, which is developing rapidly, and to comply with the social economic development reforms implemented by our state. The rapidly changing conditions of our modern era make it even more necessary to identify the main directions for the development of the transport system in Azerbaijan and to carry out the tasks defined by our state in the field of Transport Development. If the various types of transport included in the transport system differ from each other, our state views transport as a single management object at the macro level, requiring the use of transport services to turn it into a single complex providing complementary, mutual, versatile services. The state significantly supports the development of various types of transport in regulatory affairs. In this regard, the article analyzes the steps taken in the direction of the development of the transport sphere in the period of independence, as well as the

programs and decisions adopted for the development of this sphere, their results and their impact on the development of the country's transport sector.

**Keywords:** transport sector, development of transport sector, state regulation, transport infrastructure projects

Keçid dövrünün təcrübəsi göstərdi ki, Azərbaycanın sürətli iqtisadi artımının əsas təminatı iqtisadiyyatın infrastruktur sahələrinin xüsusi olaraq nəqliyyat sisteminin dinamik inkişafından çox asılı olacaqdır. Ölkəmizdə mövcud nəqliyyat növlərinin (dəmir yolu, dəniz, hava, avtomobil və boru kəməri nəqliyyatı) texnoloji səviyyəsinin yüksəldilməsinə əsas səbəb 1993-cü ildə Avropa İttifaqının dəstəyi ilə Müstəqil Dövlətlər birliyinə göstərilən texniki yardım (TASİS) çərçivəsində yaranan TRASECA (Avropa Qafqaz Asiya nəqliyyat dəhlizi) layihəsi olmuşdur. Tarixi Avrasiya ipək yolu ideyasının yenidən gündəmə gəlməsi Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi – TRASECA-da öz təzahürünü tapdı [1-3]. Bundan əlavə, müxtəlif marşrutlar üzrə layihələr çərçivəsində yük və sərnişin daşıma həcmının artması, iqtisadiyyatın bütün sahələrinə, o cümlədən, nəqliyyat sektoruna cəlb edilən xarici investisiyaların nəticəsində istehsal müəssisələrinin sayının və istehsal imkanlarının artması, ölkənin beynəlxalq neft və qaz layihələrində iştirakı, ərazimizin əsas transmilli nəqliyyat mərkəzi kimi region dövlətlər arasında strateji cəhətdən tranzit mövqeyinin güclənməsinə gətirib çıxardı.

Müstəqillik əldə edildikdən sonra ötən illər ərzində milli nəqliyyat sektorunun dinamikliyi daha sürətli inkişaf tempinə malik olmuşdur. Buna birbaşa təkanverici qüvvə 1998-ci ilin sentyabrda Böyük İpək Yolun bərpası üzrə Bakıda keçirilən Beynəlxalq konfransda imzalanmış “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çöxtərəfli saziş olmuşdur. Respublikanın prezidenti H.Əliyev daha bir uzaqgörənlik göstərərək qeyd etmişdir: “Əminəm ki, tarix boyu “İpək yolu”-nun bərpası məsələlərinin müzakirəsi, konfransımızın nəticələri və yekunları milli və regional nəqliyyat sektorlarının, beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın, inkişafın, Avrasiya məkanında sülhün, tərəqqinin möhkəmləndirilməsi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edəcəkdir” [4].

Müasir Azərbaycan Respublikasının memarı ümummillə lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1994-cü ilin sentyabrında Bakıda Azərbaycan neft şirkəti ilə dünyanın 11 ən böyük neft şirkətləri arasında Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorundakı “Azəri-Çıraq-Günəşli” yataqlarının istifadə edilməsi barədə “Əsrin müqaviləsi” imzalandı. Ümumi dəyəri 5 milyarddan artıq olan layihə regionda ən böyük layihə hesab olunur. Məqsəd Azərbaycan neftinin Türkiyənin Ceyhan liman vasitəsilə Avropaya çatdırılmasıdır. Regionda və Qafqazda ikinci ən böyük nəqliyyat layihəsi hesab olunan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin təməli 1993-cü ildə Dağlıq Qarabağ münaqişəsindən sonra Türkiyənin Azərbaycana olan dəstəyi nəticəsində Ermənistanla sərhədlərinin bağlanması və bunun da nəticəsində Qars-Gümrü-Tbilisi dəmiryolu xəttinin bağlanması ilə qoyulmuşdur. Buna alternativ olaraq, Azərbaycan ilə Türkiyə arasında Gürcüstan üzərindən dəmiryolu xəttinin müzakirəsi başlandı [5].

Bu xəttin açılmasında məqsəd Türkiyə ilə Azərbaycan arasında yük və sərnişin daşımından əlavə Asiyadakı məhsulların Avropaya çatdırılmasının ənənəvi yoldan 15 gün tez başa gəlməsidir. Bütün bunlar Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafına çox böyük təkan verdi. Məlumdur ki, bu layihələrin reallaşması və eləcə də Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının sürətlənməsi üçün ölkənin nəqliyyat sektorunun hüquqi bazasının möhkəm təməl üzərində qurulması əsas amillərdən biridir. Ona görə də ölkə rəhbərliyi bu sahədə bir çox işlər gördü. Belə ki, 11 iyun 1999-cu ildə “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat haqqında qanunu” təsdiq edildi. Qanunda Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi iqtisadi və təşkilati əsasları müəyyənləşdirilmişdir. Qanunla həmçinin nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsi və idarə etməsinin əsasları müəyyənləşdirilmişdir. Bundan əlavə, Azərbaycan Vahid nəqliyyat sisteminə daxil olan nəqliyyat növlərinin ayrı-ayrı hüquqi bazası yaradıldı. “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru inkişaf strategiyası” qəbul edilmişdir. Strategiyanın məqsədi nəqliyyat xidmətləri ilə respublika əhalisinin çevikliyinin artan tələblərini qarşılamaqla həyat tərzinə olan müsbət təsirin maksimum səviyyəyə

çatdırılması, iqtisadi artıma xidmət etmək üçün etibarlı, sağlam, əlverişli nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi idi [6-8]. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər)” “Azərbaycan Respublikasının avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsinə və inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər)” layihələri hazırlanmış və dövlət qurumları ilə razılaşdırılmışdır. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər)” əsas məqsədi əhalinin və iqtisadiyyatın nəqliyyat xidmətlərinə artan tələbatının təmin edilməsi, dayanıqlı nəqliyyat sisteminin yaradılması, nəqliyyatla dövlətin müdafiə ehtiyaclarının təmin olunması, ölkənin tranzit potensialının artırılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, sərnişin və yük daşımalarında nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə ölkədə yüksək sosial-iqtisadi inkişafın təmin olunmasından ibarətdir [9-11].

Regionlarda nəqliyyat sektorunun inkişafı ilə əlaqədar 2004-cü ildən başlayaraq qəbul edilmiş Regionların sosial iqtisadi inkişafı ilə əlaqədar Dövlət Proqramları (2004-2008, 2009-2013, 2013-2018, 2019-2023) çərçivəsində bir çox işlər görülmüş və görülməkdədir, Regionlarda yol strukturunun, dəmiryolunun, hava limanlarının (Gəncə, Lənkəran, Yevlax, Qəbələ, Naxçıvan və s.) yenilənməsi, inkişafı sürətlə həyata keçirilir [5]. Azərbaycan Respublikası prezidentinin 2012-ci il 29 dekabr tarixli fərmanı ilə təsdiq edilmiş Azərbaycan 2020: Gələcəyə baxış inkişaf konsepsiyasında nəzərdə tutulan “Nəqliyyat, tranzit və logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və bölgələrin tarazlı inkişafının” məqsədi Azərbaycanı regionun ticarət mərkəzinə çevirmək üçün ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etməklə tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, ölkənin bölgələrində logistika mərkəzlərinin yaradılmasıdır [6].

Yerli və beynəlxalq daşımaların idarə olunması mexanizmi təkmilləşdiriləcək, ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sistemə inteqrasiyası genişləndiriləcək, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti artırılacaq, sərnişindəşımaya sahəsində gediş haqqının ödənilməsi ilə bağlı müasir texnologiyaların tətbiqi reallaşdırılacaqdır. Bununla əlaqədar avtomobil, dəmiryolu, su, hava nəqliyyatı və yeraltı nəqliyyat (metro) sahəsində vahid strateji yanaşmanı əks etdirən ümumiləşdirilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. 6 dekabr 2016-cı il tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müvafiq fərmanı ilə təsdiq edilmiş Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə strateji yol xəritəsinə daxil olan müxtəlif sahələr üzrə yol xəritəsindən biri də Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsidir ki, burada Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin gücləndirilməsi, Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı limanı kompleksi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti, Astara-Astara dəmiryolu xətti layihələrinin tamamlanması, logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi nəzərdə tutulmuşdur [7]. Göründüyü kimi, yuxarıda sadalanan proqram, konsepsiyalarda nəzərdə tutulmuş hədəflərin əksəriyyəti artıq reallaşmış və tarixə qovuşmuşdur. Belə ki, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft-boru kəməri, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu layihəsi, TRASECA, Azərbaycan regionlarında beynəlxalq hava limanları, ölkənin yol infrastrukturu inkişafı və s. artıq günümüzün reallığıdır. Bütün bunların nəticəsidir ki, ölkədə nəqliyyat sektoru günü-gündən inkişaf edir. Aşağıdakı cədvəldə ölkədə nəqliyyat üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər verilmişdir.

**Cədvəl 1.** Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər [8-9]

	2014	2015	2016	2017	2018
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	2 656	3242	4076	4719	5033
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	1963	2523	3281	3860	4078
Xalıs mənfəət (cari qiymətlərlə), milyonmanat	1386	1860	2162	2935	3071
Muzdlu işçilərin orta illiksəy, min nəfər	120,2	127,3	123,8	126,1	126,8
Orta aylıq nominal əməkhaqqı, manat	530	576	649	734	807

Göründüyü kimi, son beş ildə Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda əsas makroiqtisadi göstəricilər nəzərə cəpacaq dərəcədə artmışdır. Belə ki nəqliyyat üzrə yaradılmış əlavə dəyər son beş

ildə təxminən iki dəfə, mənfəət və xalis mənfəət iki dəfədə çox, Muzdlu işçilərin sayı 5%, Orta aylıq nominal əmək haqqı 50% -dən çox artmışdır. Qeyd olunan dövr ərzində ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi də artmışdır.

**Cədvəl 2.** Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə [8-9].

	2014	2015	2016	2017	2018
Əlavə dəyər	4,5	6,0	6,7	6,7	6,3
Ümumi mənfəət	4,5	6,6	7,6	7,4	6,8
Xalis mənfəət	3,4	5,4	6,5	7,4	5,6
İçilərin orta illik sayı	7,9	8,4	8,1	8,2	8,1
Orta aylıq nominal əmək haqqı	119,3	123,3	129,9	138,9	148,2

Göründüyü kimi, son beş ildə ölkə iqtisadiyyatında da nəqliyyatın xüsusi çəkisi əsas makrogöstəricilər üzrə dinamik olaraq artmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, bütün nəqliyyat növləri arasında avtomobil nəqliyyatın üstün mövqedə olması onun digər nəqliyyat növləri ilə uğurlu rəqabət imkanlarının ildən-ilə artması ilə bağlıdır. Avtomobil nəqliyyatının ölkəmizdə digər nəqliyyat növləri arasında daşınmalar üzrə hər il artım faizinin yüksəlməsini nəzərə alaraq bu tendensiyanın ölkəmizdə də davam edəcəyini güman etmək olar.

Bu sahədə də dövlət bir sıra mühüm normativ hüquq aktları qəbul etmiş və bir neçə beynəlxalq konvensiyalara qoşulmuşdur.

- Avtomobil yolları haqqında 22 dekabr 1999-cu ildə Azərbaycan Respublikasının qanunları qəbul edilmiş;
- 01 aprel 2008-ci ildə Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunu;
- Beynəlxalq avtomagistrallar haqqında 15 noyabr 1975-ci il tarixli Avropa Sazişi (Beynəlxalq avtomagistrallar haqqında Sazişə qoşulmaq haqqında Azərbaycan Respublikasının 31 may 1996-cı il tarixli Qanunu);
- Yol hərəkəti haqqında 8 noyabr 1968-ci il tarixli BMT AİK Konvensiyası (Vyana), Azərbaycan Respublikası 3 iyul 2002-ci il tarixdən konvensiyaya qoşulmuşdur;
- Yol nişanları və siqnalları haqqında 8 noyabr 1968 il tarixli BMT AİK Konvensiyası (Vyana), Azərbaycan Respublikası 11 iyul 2011-ci il tarixdən konvensiyaya qoşulmuşdur [3-8];
- Bütün bunlar ölkə nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyasını sürətləndirmiş və bu sahədə inkişaf qənaətbəxş şəkildə davam etməkdədir. Azərbaycanın turizm ölkəsinə çevrilməsi və eləcə də ölkə paytaxtında turistlərin nəqliyyata olan tələbatının təmin edilməsi məqsədi ilə, eləcə də Bakı şəhər əhalisinin ictimai nəqliyyata olan tələbatlarının günün tələbləri səviyyəsində təmin edilməsi üçün Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2006-2007-ci illər üzrə Tədbirlər Planının təsdiq edilməsi haqqında 1 fevral 2006-cı il tarixli Sərəncamı ilə kompleks tədbirlər müəyyən edilmiş və aşağıdakılar həyata keçirilmişdir:
  - Şəhərin mərkəzi hissəsinə xüsusi təyinatlı, qəza-xilasedici xidmətlərə aid yük avtomobilləri istisna olmaqla, yük götürmə qabiliyyəti 5 tondan artıq olan yük avtomobillərinin hərəkətinə saat 08.00-dan 21.00-a qədər məhdudiyət qoyulması;
  - Şəhərdaxili sərnişindaşıma marşrutlarının yenidən müəyinə edilməsi, nəqliyyatın hərəkət istiqamətinin əksinə olan sərnişindaşıma marşrutlarının dəyişdirilməsi;
  - Bütün ictimai nəqliyyat dayanacağı yerlərinin yenidən müəyyən edilməsi, onların küçə kəsişmələrindən və nəqliyyat qovşaqlarından uzaqlaşdırılması, avtobusların qrafik üzrə hərəkətinin tətbiq edilməsi;
  - Avtobus dayanacaqlarının genişləndirilməsi; - şəhərdaxili sərnişindaşıma marşrutlarında istifadə olunan mikroavtobusların iritutumlu avtobuslarla əvəz edilməsi istiqamətində tədbirlərin görülməsi;
  - Şəhəratrafi qəsəbələrədən sərnişin daşıyan avtobusların son dayanacaqlarının metro stansiyalarına ən yaxın yerləşən ərazilərə keçirilməsi;

- Zirzəmilərdə avtomobillərin parklanma yerləri nəzərdə tutulmayan və tikintisinə başlanılmamış yaşayış binalarının layihələrinə yenidən baxılması, binanın layihəsində nəzərdə tutulmuş mənzillərin sayına uyğun sayda avtomobillərin parklama yerləri layihəyə daxil edildikdən sonra tikintiyə icazə verilməsi [8,12].

Bütün bu görülmüş işlərin nəticəsidir ki, hazırda Bakı şəhərində şəhər nəqliyyatı sisteminin inkişafı ilə əlaqədar bir çox layihələr reallaşdırılmışdır. Bakının mərkəzində avtobus nəqliyyatı, metro nəqliyyatı günün tələblərinə cavab verən səviyyədədir. Bakı-Sumqayıt elektrik sürətli dəmiryolu xəttinin açılışı Bakının şəhər ətrafı kəndlərinə elektrik dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi şəhər nəqliyyatı sektorunda ki, gərginliyi xeyli azaltmışdır. Cari ilin 13 yanvarında Azərbaycan Respublikası Prezidenti yanında 2019-cu ilin yekunları ilə bağlı keçirilmiş müşavirədə ölkə iqtisadiyyatında əldə olunmuş uğurlardan danışılmış və qarşıda duran vəzifələr müzakirə olunmuşdur. Azərbaycan Respublikası Prezidenti cənab İ.Əliyev öz çıxışında bildirmişdir ki, ötən il TANAP qaz kəməri istifadəyə verilmiş TAP layihəsinin icra səviyyəsi 90%-i keçib. Bundan əlavə, bugünə qədər Azərbaycan dünya əhəmiyyətli nəhəng layihələr icra edir ki, onların arasında Bakı-Novorossiysk, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərləri mühüm yer tutur.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu istifadəyə verilib. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanı artıq fəaliyyət göstərir və burada tikinti işləri davam etdirilir. Onu da qeyd etmək yerinə düşür ki, liman tam gücü ilə fəaliyyətini təmin etdikdən sonra onun yükdaşıma imkanı 21-25 milyon ton yük, 1 milyon TEU-konteyner olacaqdır. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncamı ilə Bakı şəhəri Qaradağ rayonu Ələt qəsəbəsində yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisi də daxil olmaqla azad ticarət zonasının yaradılması işlərinə başlanılmışdır. Ötən il ölkənin yol infrastrukturunda çoxlu işlər görülmüşdür. Belə ki, planlaşdırılmış 1000 km uzunluğunda yol çəkilişinə uyğun 1300 km yol çəkilmişdir.

Ötən illər ərzində "AZAL"-ın da xeyli uğurları olmuşdur. AZAL QSC-nin tərkibində ilk aşağı büdcəli "Buta Airways" yaradılıb. "AZAL" 23 hava gəmisindən ibarət ən yeni təyyarə parkına malikdir və ümumi marşrut şəbəkəsi 25 ölkədə 40 istiqamətdən ibarətdir. "AZAL" MDB ölkələrinin aviasiya icmasının liderlərindən biridir [10-11]. Bütün bunların nəticəsidir ki, Davos Ümumdünya İqtisadi Forumu Azərbaycanda nəqliyyat sahəsində görülmüş işlərə yüksək qiymət verib. Bütövlükdə Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunu Davosun hesabatında dünya miqyasında 31-ci yerdədir. Bu göstəriciyə görə, biz bir neçə inkişaf etmiş ölkəni də qabaqlamışıq. Avtomobil yollarının keyfiyyətinə görə biz dünyada 27-ci yerdəyik. Dəmiryolu və hava nəqliyyatların səmərəliliyinə görə müvafiq olaraq 11,12-ci yerlərdəyik. Ölkədə nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyaların da həcmi qeyd olunan dövr ərzində xeyli artmışdır. Bu da nəqliyyat sektorunda gedən real inkişafda özünü biruzə verir.

**Cədvəl 3.** Nəqliyyata yönəldilmiş investisiyalar, milyon manatla. [8-28].

	2014	2015	2016	2017	2018
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatı-fəaliyyəti	416	553	346	127	305
Dəmiryolu nəqliyyatı	4,3	1,6	1,9	2,1	7.1
Digər quruyol nəqliyyatı	358	238	194	39	130
Boru kəməri	54	314	150	87	168
Su nəqliyyatı	143	113	53	112	115
Hava Nəqliyyatı	82	397	10	402	39
Cəmi	2,432	2195	1391	1774	1923

**Nəticə.** Göründüyü kimi müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə investisiya qoyuluşlarının məbləği son 5 il ərzində artmışdır ki, bu da nəqliyyat sektorunda gedən inkişafın göstəricisidir. Doğrudur, 2015-ci ildə Azərbaycanda baş vermiş defilyasiya ilə əlaqədar müəyyən dövr investisiya qoyuluşlarının həcmi azalmışdır ki, bu da dünyada gedən iqtisadi böhranın fonunda təbiiidir. Lakin göründüyü kimi

bu sahədə aparılan məqsədyönlü işlər öz nəticəsini vermiş və nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyaların həcmi öz əvvəlki dinamik səviyyəsinə çatmış, və bəzi hallarda onu qabaqlamışdır. Bütün qeyd olunan uğurlarla yanaşı, ölkənin nəqliyyat sektorunda və nəqliyyat infrastrukturunda görüləsi işlər çoxdur. Belə ki:

- Bakı şəhərinin ətraf kəndlərində ictimai nəqliyyatın günün tələbləri səviyyəsində qurulması,
- Metro nəqliyyatında nəzərdə tutulanyeni stansiyaların açılması,
- regionlarda ictimai nəqliyyatın yenidən qurulması,
- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə infrastruktur layihələrin icrası,
- dəmiryolu infrastrukturunun yenidən qurulması işlərinin davam etdirilməsi,
- Respublikanın turizm mərkəzlərinə yeni dəmiryolu xətlərinin çəkilişi işlərinin davam etdirilməsi,
- Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi və yenidən qurulması sahəsində işlərin davam etdirilməsi və s. Bütün bunlar dövlət proqramlarına və konsepsiyalarına uyğun olaraq davamlı surətdə ölkə rəhbərliyinin nəzarəti və diqqəti sayəsində görülür.

### Ədəbiyyat

1. Məmmədov M. III Respublika: Milli inkişaf modeli və strategiyası 216 səh., Bakı 2008
2. A. Əsədov. AMEA-un "İqtisadiyyat institutunun" şöbə müdiri i.ü.f.d. dosent Nəqliyyat sektorunun işi daha da sürətlənəcək, "Xalq qəzeti", 12 iyun 2017
3. İsayev S. Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti. Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi., Bakı, 2013
4. "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının qanunu, 11 iyun 1999
5. Regionlarda sosial-iqtisadi inkişaf Dövlət Proqramı. 2004-2008, 2009-2013, 2014-2018, 2019-2023
6. Gələcəyə baxış inkişaf konsepsiyası 29.12.2012-ci il, Azərbaycan, 2020
7. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsi. 06.12.2016
8. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. Azərbaycanda nəqliyyat. Statistik bülleten 2019
9. Azərbaycan Respublikasının prezidentinin Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə əlaqədar 2006-2007-ci illər üzrə tədbirlər planının təstiq edilməsi haqqında sərəncamı. 01 fevral 2006
10. 2019-cu ilin yekunları ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının prezidenti yanında keçirilmiş müşavirədə prezidentin çıxışından. 13 yanvar 2020
11. Azərb. Respublikasının prezidenti Nəqliyyat və Rabitə və Yüksək texnologiyalar naziri. 2020

### References

1. Məmmədov M. III Respublika: Milli inkişaf modeli və strategiyası 216 səh. Bakı 2008
2. Əsədov A. AMEA-un "İqtisadiyyat institutunun" şöbə müdiri i.ü.f.d. dosent Nəqliyyat sektorunun işi daha da sürətlənəcək, "Xalq qəzeti" 12 iyun 2017
3. İsayev S. Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti. Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi. Bakı-2013
4. "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının qanunu. 11 iyun 1999
5. Regionlarda sosial-iqtisadi inkişaf Dövlət Proqramı. 2004-2008, 2009-2013, 2014-2018, 2019-2023
6. Gələcəyə baxış inkişaf konsepsiyası 29.12.2012-ci il, Azərbaycan, 2020
7. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsi. 06.12.2016
8. Azərb. Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. Azərbaycanda nəqliyyat. Statistik bülleten 2019
9. Azərbaycan Respublikasının prezidentinin Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə əlaqədar 2006-2007-ci illər üzrə tədbirlər planının təstiq edilməsi haqqında sərəncamı. 01 fevral 2006
10. 2019-cu ilin yekunları ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının prezidenti yanında keçirilmiş müşavirədə prezidentin çıxışından 13 yanvar 2020
11. Azərb. Respublikasının prezidenti Nəqliyyat və Rabitə və Yüksək texnologiyalar naziri. 2020

Redaksiyaya daxil olma/Received 19.11.2019

Çapa qəbul olunma/Accepted for publication 19.12.2019