

NƏQLİYYAT AMİLİNİN VAHİD İQTİSADİ SUBYEKT OLARAQ İQTİSADİYYATDA TƏSİRİ

Elvin Elşən oğlu Nəşibov

Qarabağ Dirçəliş Fondu

nasibovelninn@gmail.com

*Xülasə.*Nəqliyyat insanları, biznesləri və bazarları birləşdirən, eyni zamanda yeni iş yerlərinin yaradılmasına, ticarətə və ümumi rifaha töhfə verən iqtisadi inkişafın dayaq nöqtəsidir. Nəqliyyat infrastrukturuna investisiyalar iqtisadi artımı dəstəkləmək və bütün dünyada icmaların həyat keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün olduqca vacibdir. Nəqliyyat amilinin iqtisadiyyatdakı rolu hər zaman geniş təhlillər mövzusu olmuşdur. Bir çox mütəxəssis nəqliyyatın iqtisadi inkişafda əsas faktorlardan biri olduğunu qeyd etmiş, bir çox təhlillərlə əsaslandırmışdır. Bu məqalədə məsələyə fərqli baxış tətbiq edilir. Elmi ifadə ilə bir hipotez ortaya qoyulur. Qeyd olunur ki, nəqliyyat vahid iqtisadi subyekt kimi digər faktorlar olmadan iqtisadi canlanma yarada bilmir. Bu hipotez müşahidəyə əsaslanan bir neçə faktlarla əsaslandırılır.

Açar sözlər: nəqliyyat, iqtisadiyyat, iqtisadi inkişaf, infrastruktur, hipotez

Giriş.Mövzunun aktuallığı.nəqliyyat amilinin iqtisadi inkişafdakı rolu hazırda Azərbaycan Respublikası üçün təhlil edilməli olan prioritet məsələlərdəndir. Qarabağın işğaldan azad edilməsi ilə regionun ölkənin nəqliyyat şəbəkəsinə qoşulması prosesi və Zəngəzur koridorunun açılması mövzunu daha da aktuallaşdırır.

Tədqiqatın məqsədi.nəqliyyatın vahid iqtisadi subyekt olaraq iqtisadiyyatın inkişafında hansı dərəcədə təsirli olmasını araşdırmaq və buna müvafiq təkliflər ortaya qoymaqdır.

Tədqiqatın obyektı. müəllif tərəfindən irəli sürülmüş hipotezdir. Hipotezə əsasən nəqliyyat amili bir vahid iqtisadi subyekt olaraq digər faktorların iştirakı olmadan iqtisadi inkişafa təsir edə bilməz.

Tədqiqatın predmeti. ölkədə icra edilmiş nəqliyyat layihələridir. Layihələr müqayisəli şəkildə təhlil edilir və qeyd olunan hipotez əsaslandırılır.

Tədqiqat metodları. tədqiqatda əsas olaraq müşahidə metodu tətbiq edilmişdir. Müəllif tərəfindən aparılan müşahidələr əsasında nəqliyyatın iqtisadi inkişafdakı təsiri mövzusunda bir hipotez qeyd olunmuş və bunun ətrafında təhlillər aparılmışdır.

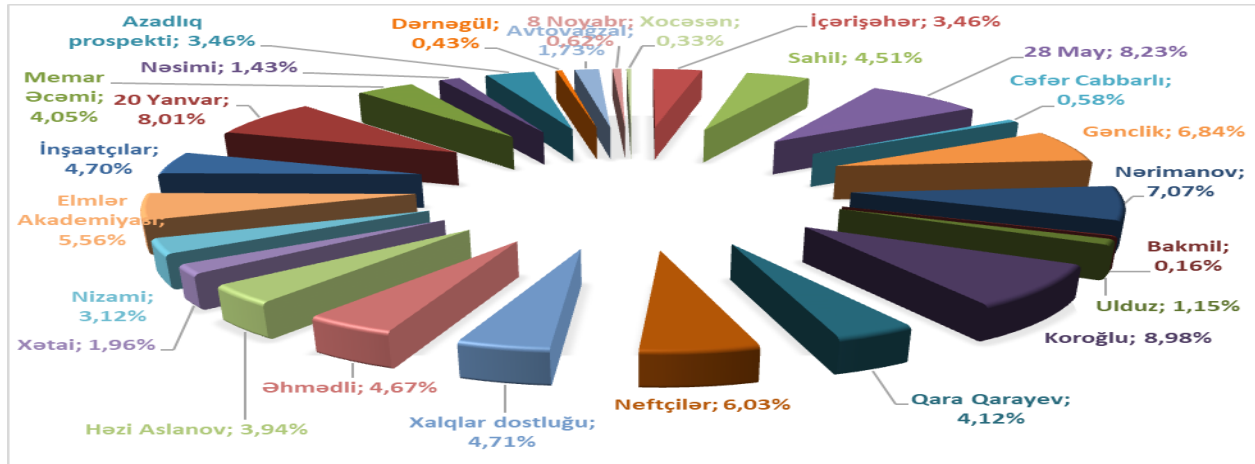
Mövzunun təhlili.Nəqliyyata olan investisiya və iqtisadi inkişaf arasındakı əlaqənin malların və insanların bir yerdən digərinə daşınması kimi nəqliyyatın əsas məqsədindən kənara çıxan geniş nəticələri var. Şübhəsiz ki, daşınma bazar iqtisadiyyatı şəraitində mühüm əhəmiyyət kəsb edir, lakin səmərəli nəqliyyat sisteminin iqtisadiyyatın məhsuldarlığını artırma biləcəyi yollar haqqında hələ də çox araşdırmalar edilməlidir. Nəqliyyat həm də inkişafın və ətraf mühitin formalaşmasında geniş rola malikdir. Növbəti minillikdə siyasətlə bağlı narahatlıqlar gətdikcə daha çox insanların yaşadığı və bizneslərin yerləşdiyi yerə və bu yerləşdirmə qərarlarının torpaqdan istifadə nümunələrinə, şəhər nəqliyyat sistemlərinin sıxlığına, təbii ehtiyatlardan istifadəyə, hava və suyun keyfiyyətinə və ümumi həyat keyfiyyətinə nəqliyyatın təsirlərinə diqqət yetirəcək. Şəhərlərin genişlənməsi, əkin sahələrinin mühafizəsi, hava və suyun keyfiyyəti məsələləri artıq həm milli, həm də yerli səviyyələrdə siyasət müzakirələrinin ön sıralarına çıxmışdır. Ehtiyatlı qərarlar qəbul etmək üçün siyasətçilər bu müxtəlif amillər arasında qarşılıqlı əlaqə haqqında mümkün olan ən yaxşı məlumat və təhlillərə sahib olmalıdır. Siyasətçilərin verdiyi suallar ikitərəflidir. Onlar təkcə nəqliyyatın iqtisadi inkişafa əlavə təsirinə öyrənməyi yox, eyni zamanda gələcəkdəki artım səviyyəsinin daşıma ehtiyaclarını öyrənmək istəyirlər.

Nəqliyyat sahəsi üzrə qərarverici şəxslər, analitiklər keçmişdə olduğundan daha mürəkkəb məsələləri həll etməlidirlər. Ölkənin nəqliyyat sistemi təkmilləşdikcə və hökumət vəsaitləri üçün rəqabət gücləndikcə qərarvericilərin qarşısında olan məsələ sadəcə olaraq magistrat yolların harada tikilməsi və ya hansı hava limanının genişləndirilməsi deyil. Suallar və həll edilməli olan məsələlər daha da mürəkkəbləşib. Bölgənin nəqliyyat ehtiyaclarını ödəmək üçün hansı nəqliyyat növü daha sərfəlidir? Şəhər ərazisində əlavə artımla daha böyük artımı təmin etmək üçün nəqliyyat sistemlərinin genişləndirilməsinin dəyəri arasında hansı fərq varmı? Nəqliyyat sistemlərinin genişləndirilməsi digər infrastruktur növlərinə investisiya zərurətinə necə təsir edir?

Bu məqalədə nəqliyyat iqtisadi canlanma yaradır fikrinə bir əks hipotez təqdim edilir. Qeyd olunan hipotez bir neçə müşahidə elementi və buna müvafiq statistik göstəricilərlə test edilir. Bu hipotezə əsaslanan testlər Azərbaycandakı nümunələr üzərindən yoxlanılır və aparılan müşahidələr statistik rəqəmlərlə də şərh edilir.

Nəqliyyat iqtisadi inkişaf və canlanmada təsirli elementlərdən olsa da vahid olaraq, digər faktorlarla bir arada olmadan çox ciddi təsir yarada bilmir. Nəqliyyatın iqtisadiyyatda bir dəyər və təsir yaratması üçün bir neçə iqtisadi elementlə vəhdət yaratması lazımdır. Məsələn heç bir insanın yaşamadığı iki məntəqəni biri-biri ilə əlaqələndirən və ya insanların gedəcəyi hər hansı obyekt olmayan məkanlarda nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması vahid iqtisadi subyekt olaraq hər hansı dəyər yaratmaq potensialına sahib deyil. Məsələn, təhlillər zamanı ortaya çıxmışdır ki, hazırda ən böyük nəqliyyat layihələrindən biri kimi “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsü çərçivəsində Avrsiyada icra olunan 68 layihənin təqribən 50%-i çox da fayda qazandırmır. Buna səbəb icra olunan layihələrin kütləvi məskunlaşma məntəqələri arasında ən aşağı xərcəli yolları formalaşdırma bilməməsi və ya şəbəkədə mövcud olan yollara alternativ ola bilməməsidir. Bəzi layihələr hətta şəbəkədə mövcud nəqliyyat xətləri ilə eynilik təşkil edərək artıqlıq yaradır. Ortaya çıxan bu nəticələr bazara az çıxışı olacaq layihələrin ləğv edilməsinə və ya sponsorlar tərəfindən ayrılan vəsaitin dayandırılmasına səbəb olur.

Test 1. Bir çox hallarda yeni metro stansiyalarının açılışının müvafiq ərazidə iqtisadi canlanma yaratdığı fikiri ön planda olur. Bu arqumentlər hələ də öz aktuallığını saxlayır. Lakin bir neçə müşahidənin ortaya çıxardığı nəticələr heç bu arqumentin hər zaman doğru olduğunu iddia etməyə əsas vermir. 1979-cu ildən fəaliyyətdə olan Bakmil metro stansiyası, 2022-ci ildə isə açılışı olan Xocasən metro stansiyası yerləşdiyi ərazidə ciddi bir iqtisadi canlanmaya səbəb olmamışdır. Qrafik 1-dən də görüldüyü kimi 2023-cü ilin ilk 9 ayı ərzində hər iki metro stansiyası ən az sənişinə xidmət edən iki stansiya olmuşdur. Belə ki, Xocasən stansiyasından 481430 nəfər (0.33%), Bakmil metro stansiyasından isə 237191 nəfər (0.16%) istifadə etmişdir. Hər iki metro stansiyası əslində bir nəqliyyat infrastrukturunu hesab edilir və inşası üçün böyük miqdar vəsait sərf edilir. Lakin irəli sürülmüş hipotezə əsasən yerləşdiyi ərazidə digər iqtisadi subyektlərin fəaliyyəti olmadığı və ya zəif olduğu üçün ciddi insan axını yarada bilməmişdir. Bu da onu deməyə əsas verir ki, nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması hələ orada insan axını dolayısı ilə iqtisadi canlanma yaratmaq mənası ifadə etmir.



Qrafik 1. Metro stansiyalardan istifadə edən vətəndaş sayı (2023-cü ilin ilk 9 ayı)

Mənbə: “Bakı Metropoliteni” QSC-nin 2023-cü il üzrə hesabatı, <https://metro.gov.az/>

Test 2. 7 sayılı Bakı “ASAN xidmət” mərkəzinin yerləşdiyi və hazırda Zaur Nudirəliyevin adını daşıyan və ona kəşimədə olan küçədəki yol infrastrukturunu uzun müddət idi istifadəyə verilmişdi. Buna baxmayaraq həmin ərazidə yeni iqtisadi subyektlərin ortaya çıxması, yeni ictimai işə obyektlərinin açılışı bir neçə dövlət qurumunun orada fəaliyyətə başlamasından sonra müşahidə olundu. Bir zamanlar Bakı şəhərində ən az nəqliyyat vasitəsinin olduğu küçələrdən biri hazırda tıxacın sıx müşahidə olduğu məkanlardan biridir.

Test 3. Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının gələcəkdə Qarabağ iqtisadi rayonu, eləcə də Füzulinin iqtisadi inkişafında müsbət mənada ciddi təsirləri olacaq. Lakin indiki şəraitdə zəif məskunlaşma, iqtisadi subyektlərin əksikliyi və yaxın ərazilərdə də bu halların yaşanması səbəbi ilə tək başına hər hansı iqtisadi dəyər yarada bilməz. Nəqliyyat vasitəsinin hərəkətverici qüvvəsi yanacaq, elektrik olduğu kimi iqtisadiyyatda da bunu insan əvəz edir. Hər hansı bir ərazidə məskunlaşma yoxdursa orada nəinki nəqliyyat, heç bir iqtisadi subyekt vahid formada bir dəyişiklik yarada bilməz. Burada bir neçə iqtisadi elementin ortaq bir bağlılığı, əlaqəsi olmalıdır.

Beləliklə, nəqliyyat mahiyyəti, regionun və ya ölkənin spesifik vəziyyətindən asılı olaraq iqtisadi artımın həm səbəbi, həm də nəticəsi ola bilər. Hər iki hal nəzərdən keçirilərsə:

İqtisadi artımın səbəbi kimi nəqliyyat:

a. **İnfrastrukturun İnkişafı:** yollar, avtomobil yolları, dəmir yolları, limanlar və hava limanları kimi nəqliyyat infrastrukturuna investisiyalar iqtisadi artımı stimullaşdırır. Təkmilləşdirilmiş infrastruktur malların daşınmasını və insanların iş, bazar və xidmətlərə çıxışını asanlaşdırır. Bu təkmilləşmiş şəbəkələrin yaranması iqtisadi fəaliyyətin və məhsuldarlığın artmasına səbəb olur.

b. **Resurslara çıxış:** effektiv nəqliyyat şəbəkələri xammal və enerji mənbələri kimi qiymətli resurslara çıxışı təmin edə bilər. Bu imkan iqtisadi artıma töhfə verən və bu resurslara əsasən fəaliyyətini tənzimləyən sənaye və müəssisələrin inkişafına imkan verir.

c. **Ticarət və Ticarət:** nəqliyyat həm yerli, həm də beynəlxalq səviyyədə istehsalçıları istehlakçılarla birləşdirərək ticarəti asanlaşdırır. Ticarət iqtisadi fəallığın artmasına, iş yerlərinin yaradılmasına, mal və xidmətlərin mübadiləsinə gətirib çıxarır ki, bunların hamısı iqtisadi artıma kömək edir.

d. **Turizm:** səmərəli nəqliyyat sistemi turistləri cəlb edir və turizm sənayesini gücləndirir ki, bu da öz növbəsində regionda iqtisadi artıma təkan verir.

İqtisadi artım nəticəsində nəqliyyat:

a. **Artan Tələb:** iqtisadiyyat böyüdükcə, adətən nəqliyyat xidmətlərinə tələbat artır. Daha çox insan məşğul olur və müəssisələr genişlənir, bu da malların və insanların daha çox hərəkətinə səbəb olur. Bu da öz növbəsində nəqliyyat infrastrukturunun və xidmətlərinin inkişafını və genişləndirilməsini tələb edir.

b. İnvestisiya Bacarığı: artan iqtisadiyyat çox vaxt daha çox vergi gəliri və özəl investisiya imkanları yaradır. Hökumətlər və özəl qurumlar daha sonra artan tələbatla cavab olaraq nəqliyyat sistemlərini təkmilləşdirmək və genişləndirmək üçün vəsait ayıra bilərlər.

c. Texnoloji irəliləyişlər: iqtisadi artım daha səmərəli və dayanıqlı nəqliyyat həlləri ilə nəticələnən nəqliyyat texnologiyası və innovasiyaya investisiyalara səbəb ola bilər. Məsələn, iqtisadi artım elektrik nəqliyyat vasitələrinin, yüksək sürətli dəmir yolu sistemlərinin və digər qabaqcıl nəqliyyat texnologiyalarının inkişafına təkan verə bilər.

Xülasə, nəqliyyat və iqtisadi artım bir-biri ilə sıx bağlıdır. Yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat sistemi əlçatanlığı yaxşılaşdırmaq, ticarəti asanlaşdırmaq və sənayeləri dəstəkləməklə iqtisadi artım üçün katalizator rolunu oynaya bilər. Eyni zamanda, iqtisadiyyat böyüdükcə, nəqliyyat xidmətlərinə və infrastrukturaya artan tələbat yaradır ki, bu da nəqliyyat sektorunda inkişafı daha da gücləndirir. Buna görə də, nəqliyyat və iqtisadi artım tez-tez bir-birini tsiklik şəkildə gücləndirərək ümumi rifaha töhfə verir.

Nəticə və təkliflər

Nəqliyyat siyasəti və ona uyğun atılan addımların əhaliyə sosial və iqtisadi təsirlər yarada biləcəyi bir çox məsələlərə görə, nəqliyyatla bağlı sosial və iqtisadi tədqiqatlar geniş mövzudur. Eyni zamanda sosial və iqtisadi siyasətlər də əhaliyə gözlənilməz nəqliyyat təsirləri yarada bilər. Ona görə də bu mövzular davamlı olaraq nəqliyyat və sosial-iqtisadi siyasət sahəsində tədqiqat ehtiyacları ilə yanaşı, qarşıdan gələn əsrdə əhəmiyyətli səy və diqqətə layiq bir tədqiqat gündəliyi təqdim edir.

Bu tədqiqatda ortaya qoyulan hipotezis və bu çərçivədə müşahidə əsasında nəzərdən keçirilən üç test əsasında nəqliyyatın vahid bir iqtisadi subyekt kimi digər faktorlar olmadan iqtisadi inkişafa birbaşa təsir edə bilmədiyini qeyd etmək mümkündür. İnsanların yaşamadığı iki təyinat nöqtəsini birləşdirən və ya heç bir iqtisadi subyektin fəaliyyət göstərmədiyi bir məkanda yaradılan nəqliyyat infrastrukturunun iqtisadi inkişafı sürətləndirmədiyi bir neçə faktla əsaslandırıldı. Yəni iqtisadi inkişafın hədəfləndiyi bir məkanda nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması zaman paralel olaraq digər iqtisadi subyektlərin də təsis edilməsi nəzərə alınmalıdır. Bunlar birlikdə vahid mexanizm şəklinde iqtisadiyyatda inkişafa səbəb ola bilər.

ƏDƏBİYYAT

1. Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects, Tristan Reed and Alexandr Trubetskoy, World Bank Group, Policy Research Working Paper 8815, aprel, 2019
2. "Bakı Metropoliteni" QSC-nin 2023-cü ilin ilk 9 ayı üzrə hesabatı
3. Department for Transport, Office for National Statistics, July 19, 2019
4. Social and Economic Factors in Transportation, W.R. Black, Indiana University
5. Transportation, jobs and economic growth, Martin Wachs, Access journal # 38, 2011
6. <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/millennium/00138.pdf>
7. <https://www.futurelearn.com/info/courses/what-is-economics-in-the-world-of-global-logistics/0/steps/95653>

UDC 33.339.9

Summary.Transport is a linchpin of economic development which connects people, businesses and markets, while also contributes to the creation of new jobs, trade and general prosperity. Investments in transportation infrastructure are critical to supporting economic growth and improving the quality of life for communities around the world. The role of the transport factor in the economy has always been the subject of extensive analysis. Many experts have noted that transport is one of the main factors in economic development and justified it with many analyses. This article takes a different approach. A hypothesis is expressed in scientific terms. It is noted that transport as a single

economic subject cannot create economic revival without other factors. This hypothesis is supported by several observational facts.

Keywords: transport, economy, economic development, infrastructure, hypothesis

УДК 33.339.9

Резюме. Транспорт является стержнем экономического развития, который соединяет людей, предприятия и рынки, а также способствует созданию новых рабочих мест, торговле и общему процветанию. Инвестиции в транспортную инфраструктуру имеют решающее значение для поддержки экономического роста и улучшения качества жизни сообществ во всем мире. Роль транспортного фактора в экономике всегда была предметом обширного анализа. Многие эксперты отметили, что транспорт является одним из основных факторов экономического развития, и обосновали это многочисленными анализами. В этой статье используется другой подход. Гипотеза выражается в научных терминах. Отмечается, что транспорт как единый экономический субъект не может создать экономическое возрождение без других факторов. Эта гипотеза подтверждается несколькими наблюдательными фактами.

Ключевые слова: транспорт, экономика, экономическое развитие, инфраструктура, гипотеза

Redaksiyaya daxilolma: 22.11.2023

Çapa qəbul olunma: 15.12.2023

