

Nəqliyyat sektorunun inkişafı Azərbaycan iqtisadiyyatını daha da gücləndirəcək

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2009-cu ilin ilk yarısının sosial-iqtisadi yekunlarına həsr edilmiş 22 iyul tarixli müşavirədə səsləndiyi kimi, Azərbaycan Respublikası bünövrəsi ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan inkişaf yolu ilə inamla irəliləyir. Bu gün cənab İlham Əliyev tərəfindən yürüdülmən daxili və xarici siyasət, ölkə başçısının birbaşa rəhbərliyi və nəzarəti ilə həyata keçirilən iqtisadi islahatlar Azərbaycan dövlətinin uğurlu sabahından danışmağa tam əsas verir. Artıq hər bir vətəndaşın firavan həyat səviyyəsini təmin etməyi ali məqsəd kimi qarşıya qoyan respublika hökuməti fəaliyyətini yalnız sosial müdafiə tədbirləri ilə məhdudlaşdırmayıb, zəruri olan bütün sahələrdə kompleks islahatlar aparır və müxtəlif istiqamətlərdə infrastruktur layihələrinin gerçəkləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirir.

Təbii ki, düşünülmüş, uzaqgörən siyasət olmadan iqtisadi sahədə, eləcə də əksinə, güclü iqtisadi dayaqlar olmadan siyasi sahədə ciddi müvəffəqiyyətlər əldə etmək qeyri-mümkündür. Burada ümummilli lider Heydər Əliyevin hər zaman aktual olan “iqtisadiyyatı güclü olan dövlət hər şeyə qadirdir” sözləri yada düşür. Bəli, məhz formalaşdırılmış güclü iqtisadi potensialın və mövcud potensialdan düşünülmüş şəkildə istifadənin nəticəsidir ki, bütün dünyanı bürüyən iqtisadi böhranın Azərbaycan iqtisadiyyatına təsirləri minimum səviyyədədir.

Müşavirədə qeyd edildiyi kimi, bu gün Azərbaycan iqtisadiyyatı, öz milli və dövlətçilik maraqlarını üstün tutmaqla, beynəlxalq ələmə inteqrasiya etməkdədir. Ölkə başçısı cənab İlham Əliyevin qeyd etdiyi kimi: “Bizim üstünlüyümüz ondan ibarət olmuşdur ki, dünya iqtisadiyyatına sürətlə inteqrasiya etməklə yanaşı, eyni zamanda, öz milli maraqlarımızı heç vaxt unutmamışıq. Biz ancaq o sahələrdə inteqrasiya etmişdik ki, daxili iqtisadi sabitliyimizə problemlər yaratmasın. Hər halda son bir ilin təcrübəsi onu göstərir ki, Azərbaycanın seçdiyi yol uğurlu və düzgün yoldur”.

Ölkənin iqtisadi qüdrətinin artmasında və Azərbaycanın dünyaya inteqrasiyasında müxtəlif nəqliyyat növlərini əhatə edən beynəlxalq və regional layihələrin əhəmiyyəti xüsusi qeyd edilməlidir. Bu layihələr dünya bazarlarına çıxışa imkan yaratmaqla, həm də ümumi iqtisadi inkişafa ciddi təkan verir. Çünki qloballaşma və iqtisadi inteqrasiya prosesləri ilə xarakterizə edilən müasir cəmiyyətin inkişafında ən mühüm amillərdən biri də dövlətlərarası əlaqələrin səviyyəsidir. Bu əlaqələr müxtəlif sahələrdə yarandığı üçün geniş çeşiddədir. Məlumdur ki, dünya dövlətlərinin inkişafına təkan verən, onların bir-birinə siyasi, iqtisadi, mədəni və s. cəhətdən inteqrasiyasına şərait yaradan əsas amillərdən biri də dövlətlərarası nəqliyyat əlaqələridir. Hazırda beynəlxalq təşkilatların, xüsusilə Avropa Birliyi (AB) ölkələrinin dəstəyi ilə Azərbaycan Respublikasında da bu istiqamətdə TRASEKA, TAE FO, INOGATE kimi iri regional proqramlar həyata keçirilməkdədir.

Azərbaycan Respublikasının TRASEKA proqramında iştirakı ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir. Çünki Azərbaycanın Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün böyük imkanlar yaradır. Belə ki, keçən dövr ərzində TRASEKA proqramı çərçivəsində “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treyninqi”, “Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “TRASEKA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, “Sərhəd-keçid qaydalarının sadələşdirilməsi”, “Qafqaz dəmir yollarının bərpası” və onlarla digər texniki yardım və investisiya layihələri həyata keçirilmişdir. Bu layihələr də ayrı-ayrılıqda ölkəmizin nəqliyyat sisteminin, eləcə də ümumilikdə milli iqtisadiyyatın inkişafı baxımından xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Avropa ilə Asiyayı birləşdirən ən qısa nəqliyyat marşrutlarının kəsişməsində əlverişli geostrateji mövqedə yerləşən Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının ölkəmiz üçün müstəsna əhəmiyyət kəsb etdiyini dəqiqliklə qiymətləndirən ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 7-8 sentyabr 1998-ci il tarixlərində Bakı şəhərində Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan, Ukraynadan ibarət 9 ölkənin dövlət başçısı, eləcə də 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirak etdiyi qədim İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirilmiş, Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında “Avropa - Qafqaz - Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalanmış və Bakı Bəyannaməsi qəbul edilmişdir. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Bolqarıstan, Rumıniya, Moldova, Ukrayna, Özbəkistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan və Türkiyə də daxil olmaqla 12 dövlətin dövlət və hökumət başçıları tərəfindən tarixi əhəmiyyətli Saziş imzalanmışdır.

1998-ci ildən keçən müddət ərzində respublikamızda TRASEKA proqramı çərçivəsində Əsas

Çoxtərəfli Sazişin şərtlərinin yerinə yetirilməsi məqsədilə müxtəlif layihələr həyata keçirilmiş, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində mühüm işlər görülmüşdür. Belə ki, TRASEKA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması üçün son illər ərzində nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması sahəsində bir sıra tədbirlər görülmüş, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin və körpülərin bərpası və tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri üzrə genişmiqyaslı işlər görülmüşdür.

Ümumiyyətlə, qədim İpək Yolu tam gücü ilə istismara verildikdən sonra Azərbaycanın külli miqdarda gəlir götürəcəyi proqnozlaşdırılır. Təbii ki, bu vəsaitin çox hissəsi dövlətin daxili siyasətinin tərkib hissəsi kimi yeni iş yerlərinin açılmasına, respublika iqtisadiyyatının, xüsusən qeyri-neft sektorunun inkişafına yönəldiləcək. Bu da işsizlik probleminin aradan qaldırılmasına kömək edərək, əhalinin maddi rifahını yüksəltməklə yanaşı, yoxsulluğun aradan qaldırılması ilə bağlı qəbul edilmiş Dövlət Proqramının icrasına öz bəhrəsini verəcəkdir.

Məlumdur ki, yeni İpək Yolunun əhatə etdiyi sahələrdən biri də avtomobil nəqliyyatıdır. Digər tərəfdən, bütün dünyada avtomobil nəqliyyatı bir çox üstünlüklərə, xüsusən qapıdan-qapıya çatdırma, yüksək manevretmə imkanlarına görə daha geniş yayılmışdır və daha çox kütləvilik kəsb edir. Ona görə də İpək Yolu layihəsinin Azərbaycanın milli nəqliyyat sisteminin, ayrı-ayrı regionların və milli iqtisadiyyatın inkişafında, eləcə də ölkəmizin beynəlxalq aləmə inteqrasiyasında əhəmiyyətini avtomobil nəqliyyatının timsalında nəzərdən keçirmək maraqlı olardı.

Araşdırmalardan aydın olur ki, İpək Yolu layihəsindən ən çox gözləntiləri olan dövlətlər arasında Qazaxıstan və Orta Asiya respublikalarından sonra Azərbaycandır. Buna əsas səbəb Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi və bu layihədə həlledici rol oynamasıdır. Burada ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin 2001-ci il 22 mayda Avropa Parlamentinin nümayəndə heyətini qəbul edərək söylədiyi nitqdən bir hissəni qeyd etmək istərdim: “Hələ 1992-93-cü illərdən başlayaraq AB-nin bizim regiona, Qafqaz, Orta Asiya regionuna marağı artmışdır. Bir neçə proqram - TASIS, TRASEKA, INOGATE proqramlarının yaranması AB-nin həqiqətən bizim regiona çox diqqətlə yanaşmasını göstərir. Bizim respublika bu proqramların həyata keçirilməsində fəal iştirak edir. Ölkəmizin coğrafi, coğrafi-strateji vəziyyəti elədir ki, bu proqramlar Azərbaycanın iştirakı olmadan həyata keçirilə bilməz.”

Hələ İpək Yolunun tam istifadəyə verilməməsinə baxmayaraq, bu layihənin müsbət cəhətləri nəzərə çarpmaqdadır. Belə ki, 1995-2000-ci illərdə respublika ərazisindən tranzit yük daşımaları 15 dəfə artaraq 355 min tondan 5,2 milyon tona çatmışdır. Statistik məlumatlara əsasən 1998-ci illə müqayisədə 1999-cu ildə yük daşımaları 800 min ton artaraq 5 milyon tona çatmışdır. Başqa sözlə, 1999-cu ildə əvvəlki ilə nisbətən yük daşımaları 37,2 faiz, yük dövriyyəsi 39,5 faiz, müvafiq olaraq sərnişin daşımaları 10,45 faiz, sərnişin dövriyyəsi isə 17,03 faiz artmış və bunun müqabilində yükdaşımalarından 169 milyon manat, sərnişindaşımalarından isə 7,9 milyon manat çox gəlir əldə edilmişdir. Bu nailiyyətlər sonrakı dövrlərdə də davam etdirilmiş, eləcə də bütün nəqliyyat sistemini əhatə etmişdir. Bunu statistik araşdırmalar da sübut edir. Belə ki, yalnız 2008-ci ilin doqquz ayı ərzində nəqliyyat müəssisələrində çalışan muzzdlu işçilərin sayı əvvəlki ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 3 min nəfər artaraq, 70,5 min nəfər təşkil etmişdir. Onların 83,4 faizi dövlət müəssisələrində, 16,6 faizi isə özəl bölmədə çalışır. İşçilərin 63,7 faizi quru yol, 13,4 faizi su, 6,5 faizi hava nəqliyyatı və 16,4 faizi isə köməkçi və əlavə nəqliyyat fəaliyyəti göstərən müəssisələrdə cəmləşmişdir.

Statistik məlumatlara əsasən nəqliyyatçıların orta aylıq əmək haqqı ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 31,2 faiz artaraq, 300,5 manat olmuşdur. Bu göstərici hava nəqliyyatında 787,4 manat, dəniz nəqliyyatında 442,4 manat, avtomobil nəqliyyatında 328,3 manat, dəmir yolu nəqliyyatında isə 165,7 manat təşkil etmişdir. Əmək haqqının artımı hava nəqliyyatında 44,6 faiz, dəniz nəqliyyatında 23,4 faiz, avtomobil nəqliyyatında 40,2 faiz, dəmir yolu nəqliyyatında 26,5 faiz səviyyəsində olmuşdur. Eyni zamanda, araşdırmalardan aydın olur ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində 35,6 milyon ton və ya ötən ilin yanvar-sentyabr ayları ilə müqayisədə 2,4 faiz çox yük, 142,2 milyon nəfər və ya 6,4 faiz çox sərnişin daşınmışdır. Dəhliz üzrə yük daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatı 55,3 faiz, avtomobil nəqliyyatı 31,2 faiz, dəniz nəqliyyatı 13,5 faiz paya malik olmuş, dəhlizdə bu nəqliyyat növləri ilə daşınmış yüklər ölkənin nəqliyyat sektorunda daşınmış bütün yüklərin 26,5 faizini təşkil etmişdir.

Ölkə ərazisindən ötürülmüş tranzit yüklərin həcmi 8,4 milyon ton təşkil etmiş, o cümlədən dəmir yolunda yük daşınmasının 23,2 faizi, dəniz nəqliyyatında isə 79,9 faizi tranzit yüklərin hesabına həyata keçirilmişdir. Dəhliz üzərində həyata keçirilmiş daşımalarından 195 milyon manat və ya əvvəlki ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 12,5 faiz çox gəlir əldə edilmişdir. Gəlirlərin yaranmasında dəmir yolu nəqliyyatı daha çox - 62,8 faizlik paya malik olmuş, gəlirlərin qalan hissəsi -19,4 faizi avtomobil, 17,8 faizi isə dəniz

nəqliyyatının fəaliyyəti nəticəsində yaranmışdır. Eyni zamanda, nəqliyyat sektorunda yükdaşıma 11,4 faiz, yük dövriyyəsi isə 22,2 faiz artmışdır. Nəqliyyat vasitələri ilə daşınan 134,5 milyon ton yükün 46,4 faizi avtomobil, 31,8 faizi boru kəməri, 15,4 faizi dəmir yolu, 6,4 faizi dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilib. Özəl bölmənin nəqliyyat vasitələri ilə yükdaşıma 14,7 faiz artmış və bu sektorun yükdaşımada payı 69,1 faizə çatmışdır. Bu ilin yanvar-sentyabr aylarında sərnişindaşımanın 83,5 faizi qeyri-dövlət sektoruna məxsus nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilmişdir. Eləcə də cari ilin yanvar-avqust aylarında Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 2,8 faiz çox yük, 6,2 faiz artıq sərnişin daşınmışdır. Statistik məlumatlardan da görüldüyü kimi, nəqliyyat sisteminin dinamik inkişafı artıq təmin edilmişdir.

Əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, avtomobil nəqliyyatı Azərbaycan Respublikasında da, eləcə də İpək Yolu layihəsində də aparıcı rol oynayır. “Azəryolservis” ASC-nin hesablamalarına görə İpək Yolu ilə yük daşımalarının 55 faizdən çoxu avtomobil nəqliyyatının payına düşəcəkdir. Bu daşımalar beynəlxalq avtomobil sənayesinin ağır tonnajlı avtomobilləri vasitəsilə həyata keçiriləcəkdir. Bakı şəhəri İpək Yolu layihəsində əsas qovşaqlardan biri olduğu üçün proqrama əsasən ayrı-ayrı nəqliyyat növləri (avtomobil, dəmir yolu, su və hava yolları) vasitəsilə bura daxil olan müxtəlif təyinatlı yüklər Qərb və Cənub-Qərb istiqamətlərində Avropaya çatdırılmalıdır. Bu daşımaların keyfiyyətlə və vaxtında yerinə yetirilməsi üçün daşımalarda iştirak edəcək bütün yolların beynəlxalq standartlara uyğun təmiri və ya yenidən qurulması zəruridir. Ümumiyyətlə, Böyük İpək Yolu (BİY) layihəsinin reallaşdırılması milli təsərrüfatın müxtəlif sahələrinin, xüsusən respublika nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına təkan verəcəyi heç bir şübhə doğurmur. Çünki nəqliyyatın iqtisadiyyatı, onun müxtəlif növlərinin inkişaf etdirilməsi dövlətin iqtisadi siyasətinin tərkib hissəsidir. Bu baxımdan nəqliyyat növləri arasında prioritet əhəmiyyət kəsb edən avtomobil nəqliyyatının inkişafı ölkənin iqtisadi inkişafının bir nümunəsidir. Digər nəqliyyat növləri kimi, avtomobil nəqliyyatının da əsas vəzifəsi cəmiyyətin daşımalarına (sərnişin və yük) olan tələbatını vaxtında, itkisiz və minimum məsrəflərlə ödəməkdən ibarətdir. Müşahidələr göstərir ki, keçmiş SSRİ-nin dağılmasından sonra milli təsərrüfatın bir çox sahələri kimi, avtomobil nəqliyyatında da yaranmış tənəzzül prosesi İpək Yolu layihəsinin gündəmə gəlməsindən sonra dayanmış və 90-cı illərin axırlarından etibarən nəzərəcarpacaq irəliləyişlərə nail olunmuşdur.

Müşahidələrdən görünür ki, İpək Yolu layihəsi hələ tam reallaşmasa da, artıq nəzərəcarpacaq yüksəlişlər hiss edilməkdədir. Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, BİY boyunca daşımaların çox hissəsi avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bu vəzifənin öhdəsindən layiqincə gəlmək üçün, ilk növbədə, istismar olunan nəqliyyat vasitələrinin texniki sazlığı və istismara yararlığı təmin edilməlidir. Ona görə də vacib məsələlərdən biri avtomobil nəqliyyatının infrastruktur sahələrinin yaradılması və ya müasir tələblərə uyğun inkişaf etdirilməsidir. Avtomobil nəqliyyatının infrastruktur sahələri dedikdə texniki xidmət və təmir müəssisələri, cari təmir bazaları, yoxlama-nəzarət məntəqələri, yol evləri, yanacaqdoldurma məntəqələri, sürücülər üçün istirahət evləri, yeməxanalar, körpülər, tunellər və s. nəzərdə tutulur. Yol boyunca müxtəlif regionlarda yaradılacaq belə müəssisələrdə yüzlərlə vətəndaş işlə təmin olunur ki, bu da “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı (2009-2013) haqqında” Dövlət Proqramına uyğun olmaqla bərabər, yoxsulluğun aradan qaldırılması istiqamətində də öz bəhrəsini verir.

Ümumiyyətlə, həyata keçirilməkdə olan TRASEKA proqramının əsasını təşkil edən BİY layihəsinin istər siyasi və iqtisadi, istərsə də sosial və mədəni inkişaf baxımından iştirakçı ölkələrə böyük sərəfə verəcəyi heç kimdə şübhə doğurmur. İpək Yolunun özəyini təşkil edən, onun mərkəzində yerləşən Azərbaycan Respublikasının da bu layihədən lazımınca bəhrələnməyəyi şübhəsizdir. Ancaq biz İpək Yolu layihəsinin respublika iqtisadiyyatına, onun mədəni və siyasi həyatına gətirdiyi və gətirəcəyi müsbət cəhətləri alqışlamaqla yanaşı, yaranacaq problemləri də nəzərdən qaçırmamalıyıq. Məlumdur ki, müasir standartlara uyğun bərpa edilməkdə olan BİY eyni vaxtda nəqliyyat vasitələrinin 6-7 cərgəli yanaşı hərəkətinə imkan verəcək, ildən-ilə yük və sərnişin daşımaları yüksələn xətlə inkişaf edəcəkdir. Bu isə vahid zamanda hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələrinin sayını artıracaq və beləliklə, nəqliyyat vasitələrinin intensivliyi yüksək həddə çatacaq.

Belə vəziyyətdə ortaya çıxacaq vacib problemlərdən biri də ətraf mühitin və atmosferin çirklənməsi, təbiətdən istifadə qaydalarının pozulması və s. kimi ekoloji problemlərin aradan qaldırılmasıdır.

(ardı var)

Aqil ƏSƏDOV,
AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun aparıcı elmi işçisi, iqtisad elmləri namizədi

