

Directions of increasing the international rating of maritime transport of the Republic of Azerbaijan

Kamran Abdullayev

PhD in Economics, associate professor, leading researcher

Institute of Economics of ANAS.

"Economy of the service sphere" department, Azerbaijan

E-mail: xazar_baki@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4901-4342>

Annotation: The presented article is devoted to the issues of increasing the level of international rating indicators in the maritime transport of the Republic of Azerbaijan. The article examines the essence of the indicators of the efficiency of maritime transport services, the methodology of their determination, and also conducts a comparative study of the private sector in the maritime transport of post-soviet republics and developed countries.

Based on the analysis, existing shortcomings in the maritime transport industry were identified, ways to eliminate them were identified. The main purpose of the investigation is to study the role of the private sector in the functioning of maritime transport. The article gives an assessment of the economic measures being implemented, their effectiveness, and determines the positive aspects of the economic results obtained. At the same time, the possibilities of introducing best practices in the Republic of Azerbaijan are being determined.

The practical significance of the article is to conduct a statistical and econometric analysis of the main indicators of maritime transport activity in the country in recent years, and the need to reduce the share of the public sector in maritime transport is justified, and the expediency of the formation of the private sector is determined.

The main scientific novelty of the research is the reduction of the monopoly share of the public sector in this type of transport in Azerbaijan, the implementation of serious structural reforms, the creation of new private maritime companies, increasing the competitiveness and export opportunities of maritime transport services, determining the effectiveness of national and foreign private investments in the development of this industry, etc.

Keywords: transport, development, national economy, sustainable development, rating indicators, maritime transport

JEL L93, F63; **UDC** 338.47: 656.7:338.001.36

To cite this article: Abdullayev K. (2022). Directions of increasing the international rating of maritime transport of the Republic of Azerbaijan «*Economic Growth and Social Welfare*» Issue II, pp.90-105

Article history: Received – 01.05.2022; Accepted – 17.06.2022

Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının beynəlxalq reytinginin yüksəldilməsi istiqamətləri

Kamran Abdullayev

İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent, aparıcı elmi işçi,

AMEA İqtisadiyyat İnstitutu

“Xidmət sferasının iqtisadiyyatı” şöbəsi, Azərbaycan

E-mail: xazar_baki@mail.ru

[https:// orcid.org/0000-0003-4901-4342](https://orcid.org/0000-0003-4901-4342)

Annotasiya. Məqalə dəniz nəqliyyat sektorunun beynəlxalq reyting göstəriciləri üzrə mövqeyinin yüksəldilməsi məsələlərinə həsr olunmuşdur. Aparılmış tədqiqatda dəniz liman xidmətlərinin səmərəliliyi indekslərinin mahiyyəti, onun müəyyən olunması metodikası araşdırılmış və beynəlxalq sıralamada ölkəmiz də daxil olmaqla digər postsovet məkanı və inkişaf etmiş ölkələrin mövqeyi müqayisəli şəkildə təhlil olunmuşdur. Təhlil əsasında Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının inkişafına mane olan problemlər müəyyənləşdirilmiş, onların aradan qaldırılması və eyni zamanda onun əsas inkişaf istiqamətləri təyin olunmuşdur. Tədqiqatın əsas məqsədi inkişaf etmiş ölkələrdə dəniz nəqliyyatının fəaliyyətində özəl sektorun rolunu, həyata keçirilən iqtisadi tədbirləri, onların səmərəliliyini, əldə olunan müsbət iqtisadi nəticələri öyrənmək, Azərbaycan Respublikasında bu təcrübənin tətbiqi imkanlarını göstərməkdir. Məqalənin praktiki əhəmiyyəti son illər ölkəmizin dəniz nəqliyyatının fəaliyyətində qeydə alınan əsas göstəricilər üzrə statistik, ekonometrik təhlillər apararaq mövcud problemləri, onların həll yollarını müəyyənləşdirmək, dəniz nəqliyyatı sahəsində dövlət sektorunun payının azaldılması və özəl sektorun bu istiqamətdə yaradılmasının zəruriliyini əsaslandırmaqdır. Tədqiqatın əsas yeniliyi kimi beynəlxalq hesabatlarda dəniz nəqliyyatında müxtəlif reyting göstəriciləri üzrə irəliləyişlərin əldə olunması üçün ölkəmizdə bu nəqliyyat növü üzrə dövlət sektorunun inhisarçı payının azaldılması, mərhələli şəkildə struktur islahatların həyata keçirilməsi, yeni özəl dəniz nəqliyyat daşıma şirkətlərinin yaradılması, özəl investisiyaların bu sahənin inkişafına cəlbi və s. istiqamətlər üzrə təklif və tövsiyələrin müəyyənləşdirilməsini göstərmək mümkündür.

Açar sözlər: nəqliyyat, inkişaf, milli iqtisadiyyat, davamlı inkişaf, reyting göstəriciləri, dəmir yolu nəqliyyatı

JEL L93, F63; **UDC** 338.47: 656.7:338.001.36

Məqaləyə istinad: Abdullayev K. (2022) Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının beynəlxalq reytinginin yüksəldilməsi istiqamətləri «*İqtisadi Artım və İctimai Rifah*» №2, səh.90-105

Məqalə tarixçəsi: göndərilib – 01.05.2022; qəbul edilib – 17.06.2022

Giriş/Introduction

Son illər “Qlobal Rəqabətlik Hesabatı”nın hazırlanmasında Dünya Bankı, Beynəlxalq Valyuta Fondu və s. tərəfindən hazırlanan illik statistik məlumatlardan və Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən həyata keçirilən sorğuların nəticələrindən daha çox istifadə olunur. Qeyd olunan sorğular hesabat üzrə daxil olan ölkələrdə yerli elmi tədqiqat və biznes mərkəzlərinin köməkliyi ilə həyata keçirilir. “Qlobal Rəqabətlik Hesabatı” ölkədə səmərəli biznes mühitinin yaradılmasında mühüm rol oynayan amilləri də tədqiq edir. Eyni zamanda bu hesabat vasitəsilə hər bir ölkənin rəqabətlik və istehsal səviyyəsi müəyyən oluna bilir (Givoni,2015). Hazırlanmış hesabat ölkənin siyasi və iqtisadi baxımdan güclü və zəif cəhətlərini müəyyənləşdirməyə imkan verir. Nəticədə ölkə üzrə zəruri siyasi-iqtisadi islahatlar həyata keçirilir.

Dünya İqtisadi Forumunun hesabatları ölkələrin rifah səviyyəsini yüksəltmək üçün onların mövcud resurslarının istifadə səviyyəsini tədqiq edir. Bundan başqa onlar vətəndaşların əmək haqlarının, əmək qüvvəsinin ixtisas səviyyəsinin, məhsuldarlığının yüksəldilməsini təmin edir (Cowie,2009). Məhz Dünya İqtisadi Forumu ölkələr üzrə iqtisadi inkişafın təmin edilməsi istiqamətində ölkələri məlumatlandırmaq, problemləri və onların həll yollarını müəyyənləşdirmək imkanlarına malikdir. Bütün dünya ölkələri üzrə Qlobal Rəqabət İndeksinin nəticələrini əks etdirən illik hesabatda dövlət və özəl sektorun fəaliyyəti haqqında ətraflı məlumat verilir. Müvafiq indeks dünya ölkələri arasında rəqabətqabiliyyətini müqayisə etmək üçün daha çox istifadə olunur. Bu indeks üzrə hər hansı bir ölkənin beynəlxalq sıralama üzrə yerdəyişməsi digər ölkələr tərəfindən diqqətlə izlənilir. Eyni zamanda bu hesabat üzrə 141 ölkənin reytingi formalaşdırılır. Tərtib olunmuş indeks ölkə rəhbərlərinin iqtisadi artımın, gəlir səviyyəsinin, məhsuldarlığın yüksəlməsinə səbəb olan amillərə daha çox diqqətlə yanaşmasına səbəb olur. Məhz rəqabətlik indeksi milli iqtisadi sahələr üzrə mövcud geriləmələri aşkara çıxarmağa və onların inkişaf istiqamətlərini müəyyən etməyə imkan verir.

Beynəlxalq Rəqabətlik Hesabatı üzrə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin göstərdikləri xidmətlər və infrastrukturun keyfiyyətinin müəyyənləşdirilməsi üzrə indeks göstəriciləri vardır. Bu nəqliyyat növlərinin strukturunda dəniz nəqliyyatı da vardır.

Əsas hissə / Main part

Ədəbiyyatların təhlili

Digər nəqliyyat növlərində olduğu kimi dəniz nəqliyyat sahəsində də özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi ilə bağlı bir sıra mühüm nəzəri-konseptual və praktiki məsələlər inkişaf etmiş ölkələrin alimləri tərəfindən ekspertləri və s. tərəfindən araşdırılmışdır. Dəniz nəqliyyatı sahəsində özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması, özəl nəqliyyat şirkətlərinin rəqabət imkanlarının yüksəldilməsi, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında fəaliyyətin genişləndirilməsi, daşıma tariflərinin sərbəstləşdirilməsi və s. kimi məsələlərlə Stopford M., Klepçova L.N., Stevens H., Humpreys M.T. və s. alimlərin əsərlərində daha çox toxunulmuşdur. Azərbaycanda dəniz nəqliyyat sektoru üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi ilə bağlı son illər ətraflı tədqiqatlar aparılmamışdır.

Məhz buna görə də bu məqalədə digər müəlliflərdən fərqli olaraq dəniz nəqliyyatı üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafına, bu sahənin beynəlxalq reyting göstəriciləri üzrə mövqeyinin yaxşılaşdırılmasına, tranzit daşımalarda rolunun artırılmasına, yaxın illərdə daşımalara çəkilən xərclərin artması üzrə proqnoz göstəricilərinin təhlilinə daha çox fikir verilmişdir. Qeyd edək ki, nəqliyyat sektoru üzrə dövlət tənzimlənməsi metodu və konsepsiyası ümumi iqtisadi vəziyyətdən və müxtəlif nəqliyyat növlərinin sosial-iqtisadi məsələlərinin həllində olan rolundan asılıdır (Klepsova,2018). Dəniz nəqliyyatı üzrə struktur islahatların aparılması modeli hər bir ölkə üzrə bu nəqliyyat növünün fəaliyyət şərtlərindən asılıdır (Stopford,2009).

Bütün dünya üzrə dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınması, ümumi yük daşımalarının böyük hissəsini təşkil edir. Bəzi inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi onu göstərir ki, dəniz nəqliyyatının fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılmasında bu sahədə struktur islahatların aparılması, yeni özəl daşıma şirkətlərinin yaradılması mühüm rol oynayır.

Metodologiya

Hər il tərtib olunan Qlobal Rəqabətlik Hesabatında infrastruktur pilləsi hər bir ölkə üzrə nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyətini və genişləndirilməsini (yol, dəmir yolu, dəniz və hava) və xidmət infrastrukturunun dəyərləndirilməsini əhatə edir.

İnkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunu ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə daşıma xərclərini azaldır. Bundan başqa inkişaf etmiş infrastruktur müxtəlif növ malların və sərnişinlərin hərəkətini, eləcə də, nəqliyyat üzrə daşıma məlumatlarının çatdırılmasını ölkə daxilində və kənar ölkələrə sadələşdirir. Nəqliyyat infrastrukturunu ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin yüksək sürətlə və su mənbələrinə çıxışını təmin edə bilər ki, bu da iqtisadi fəaliyyət üçün mühüm şərtidir (Volqina, 2015).

Dəniz liman nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyi (1-7 ən yaxşı) göstəricisi aparılmış sorğu əsasında müəyyən edilmişdir. Aparılan sorğu belə olur: “Sizin ölkədə dəniz liman nəqliyyat xidmətləri (tezlik, dəqiqlik, sürət, qiymət) nə qədər səmərəlidir? (1- tamamilə qeyri-səmərəlidir, beynəlxalq səviyyədə ən pis vəziyyətdə olandır, 7- tamamilə səmərəlidir, dünya ölkələri arasında ən yaxşı vəziyyətdədir). Aparılmış təhlil əsasında Azərbaycanın digər ölkələrlə dəniz liman xidmətləri üzrə səmərəlilik göstəriciləri müqayisə olmuşdur.

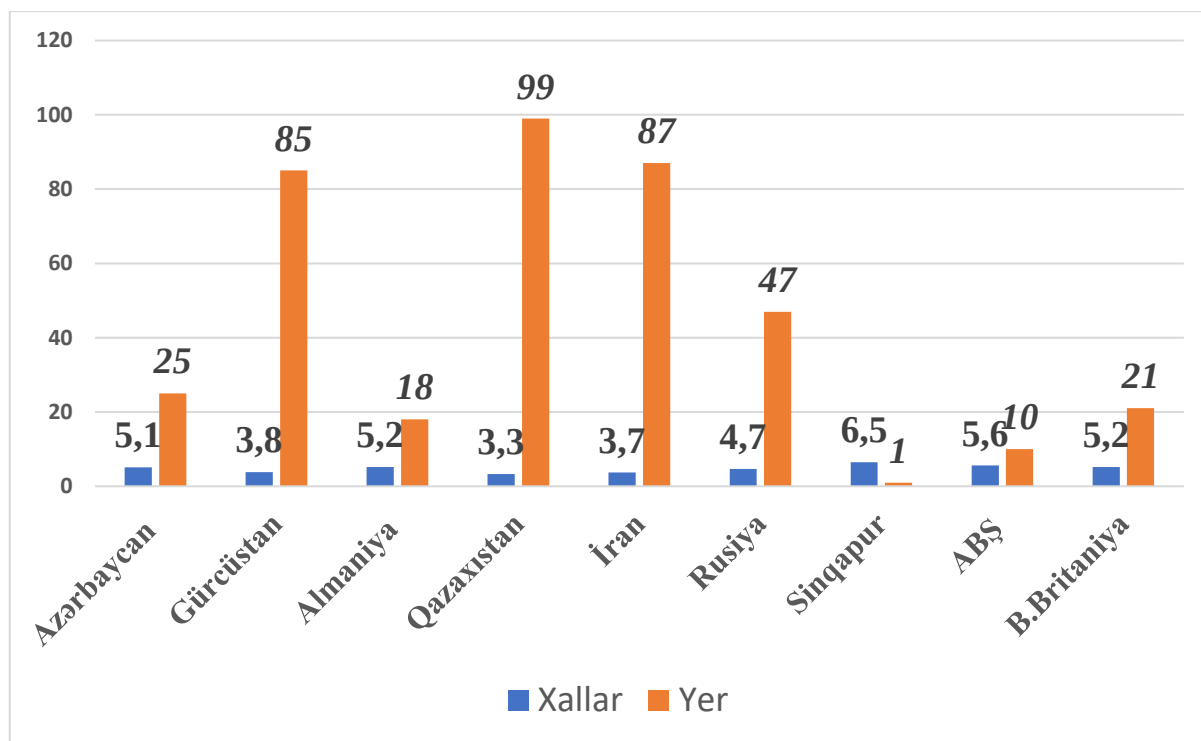
Bundan başqa məqalədə dəniz nəqliyyatının gəlirləri və xərcləri, eyni zamanda xərcləri və əsas kapitalla yönələn investisiyalar arasında korrelyasiya-reqressiya əlaqəsi tədqiq olunmuş, 2024-ci ilə kimi daşıma xidmətlərinə çəkilən xərclərin artan proqnoz göstəriciləri müəyyən edilmişdir. Məqalədə bir çox xarici ədəbiyyatlara, beynəlxalq təşkilatların verdiyi statistik hesabatlara, elmi informasiya mənbələrinə istinad olunaraq təhlillər aparılmışdır.

Nəticə və müzakirələr

“Qlobal Rəqabətlik Hesabatı”nda Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatı üzrə indeks göstəricilərinin digər ölkələrlə müqayisəli təhlili

Son illər Qlobal Rəqabətlik Hesabatında (2019) Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatı üzrə reyting göstəricilərində digər dövlətlərlə müqayisədə ciddi dəyişiklik qeydə alınmışdır. Məsələn, 2019-cu ildə dəniz limanlarının xidmətlərinin səmərəliliyi göstəriciləri üzrə 144 ölkə arasında Singapur 6.5 xalla 1-ci mövqedə olmuşdur. ABŞ 5.6 xalla 18-ci, Böyük Britaniya 5.2 xalla 21-ci yerdə olmuşdur.

Qonşu dövlətlərlə müqayisədə Azərbaycan 5.1 xalla 25-ci yerdə olmuşdur. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz Gürcüstanı 3.8 xal (85-ci yer), İranı 3.7 xal (87-ci yer), Rusiyanı 4.7 xal (47-ci yer), Qazaxıstanı 3.3 xal (99-cu yer) qabaqlamışdır (Şəkil 1).



Şəkil 1. Qlobal Rəqabətlik Hesabatı üzrə dəniz limanları xidmətlərinin səmərəliliyi 1-7 (ən yaxşı)

Mənbə: WEF, 2020 məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Son illər Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatında yük və sərnişin daşımalarının həcmində ciddi dəyişiklik müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2016-cı ildə Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatında 5807,3 min ton yük daşınmışdırsa, 2017-ci ildə bu göstərici 2537,2 min ton artaraq 8344,5 min ton təşkil etmişdir. Lakin, 2017-ci illə müqayisədə 2018-2020-ci illər ərzində dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımalarının həcmində hər il azalma prosesi müşahidə olunmuşdur. 2019-cı illə müqayisədə 2020-ci ildə yük daşımalarının həcmi 13.2 min ton artaraq 5981.9 min ton olmuşdur. Dəniz nəqliyyatı üzrə ixrac olunan yüklərin həcmində də son illər azalma müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2016-cı illə müqayisədə 2020-ci ildə dəniz nəqliyyatı ilə ixrac olunan yüklərin həcmi 197,2 min ton azalaraq 312.8 min ton olmuşdur.

Cədvəl 1. Dəniz nəqliyyatında son illər üzrə qeydə alınmış statistik göstəricilər

Göstəricilər	2016	2017	2018	2019	2020
Yük daşınmışdır, min ton	5807,3	8344,5	8236,1	5968,7	5981,9
İxrac, min ton	510,0	369,0	319,1	313,1	312,8
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	4208,3	6871,7	6535,3	4288,8	4331,7
Xarici limanlararası	749,1	853,4	1141,3	1141,3	957,4
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	19,6	17,1	15,7	22,2	20,4

Mənbə: ARDSK (2021) məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

2017-2018-ci illərlə müqayisədə tranzit yük daşımlarının həcmi 2020-ci ildə azlaraq 4331,7 min ton təşkil etmişdir. 2018-2019-cu illərlə müqayisədə 2020-ci ildə xarici limanlararası yük daşımlarının həcmi azalaraq 957.4 min tona çatmışdır. 2016-cı illə müqayisədə 2017-2018-ci illərdə sərnişin daşımlarının həcmi azalmış və müvafiq olaraq 17.1 min və 15.7 min sərnişin təşkil etmişdir. 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə sərnişin daşımlarının həcmi azalaraq 20.4 min sərnişin olmuşdur (Cədvəl 1).

Cədvəl 2. Dəniz nəqliyyatı üzrə yük və sərnişin daşımalardan əldə olunan gəlir, min manatla

İllər	2016	2017	2018	2019	2020
Daşımalardan əldə olunan gəlir, min manatla	160095,9	179724,5	170566,6	180484,4	168987,0
Daşımalara çəkilən xərclər, min manatla	173959,9	162393,9	174676,7	169633,2	168796,2
Əsas kapitala yönələn investisiyalar, min manatla	53136,8	112256,5	115409,2	98387,4	53310,1

Mənbə: ARDSK (2021) məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikasında son illər dəniz nəqliyyatı üzrə yük və sərnişin daşımlarından əldə olunan gəlirin, çəkilən xərclərin əsas kapitala yönələn investisiyaların həcmində də ciddi dəyişiklik müşahidə olunmuşdur. Məsələn, dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalardan əldə olunan

gəlirlərin həcmi 2016-cı illə müqayisədə 2017-2019-cu illərdə artmışdır. 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə daşımalardan əldə olunan gəlirin həcmi azalaraq 168987.0 min manat olmuşdur. 2016-cı illə müqayisədə dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclərin həcmi artaraq 174676,7 min manat olmuşdur. 2019-cu illə müqayisədə 2020-ci ildə daşımalara çəkilən xərclər 837 min azalaraq 168796,2 min manat olmuşdur. Dəniz nəqliyyatı üzrə 2018-2019-cu illərlə müqayisədə 2020-ci ildə əsas kapitalla yönələn investisiyaların həcmi azalaraq 53310,1 min manata çatmışdır (Cədvəl 2).

Cədvəl 3. Avropa-Qafqaz–Asiya (TRACECA) nəqliyyat dəhlizində dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)

Göstəricilər	2016	2017	2018	2019	2020
Dəhliz boyu ümumi yük daşınmışdır, min ton	50302	52733	52674	52762	38491
Dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşınmışdır, min ton	4992	7423	6875	4824	5015
Dəniz nəqliyyatı üzrə tranzit yük daşınmışdır, min ton	4208	6840	6300	4281	4250
Dəniz nəqliyyatı üzrə sənişin daşınmışdır (min sənişin)	20	17	16	22	20
Dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımalardan əldə olunan gəlir min manatla	131686	136834	121528	138116	130913
Dəniz nəqliyyatında sənişin daşımalardan əldə olunan gəlir, min manatla	698	932	1615	2284	1128

Son illər Avropa-Qafqaz–Asiya nəqliyyat dəhlizində dəniz nəqliyyatının fəaliyyətində də iqtisadi göstəricilər üzrə dəyişikliklər müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2016-cı illə müqayisədə bu dəhliz boyunca yük daşımalarının həcmi 2020-ci ildə azalaraq 38491 min tona çatmışdır. 2017-2018-ci illərlə müqayisədə 2020-ci ildə qeyd olunan nəqliyyat dəhlizi üzrə dəniz nəqliyyatında yük daşımalarının həcmi azalaraq 5015 min ton olmuşdur. 2017-2019-cu illərlə müqayisədə 2020-ci ildə tranzit yük daşımalarının həcmi azalaraq 4250 min ton olmuşdur (Cədvəl 3).

2016-cı illə müqayisədə 2018-ci ildə sərnəşin daşımalarının həcmi azalaraq 16 min sərnəşin olmuşdur. 2019-cu illə müqayisədə isə , 2020-ci ildə sərnəşin daşımalarının həcmi azalaraq 20 min sərnəşin olmuşdur. Dəniz nəqliyyatı üzrə nəqliyyat dəhlizlərində yük və sərnəşin daşımalarından əldə olunan gəlirin həcmi 2019-cu ildə müvafiq olaraq azalaraq 130913 min manat və 1128 min manat təşkil etmişdir.

Cədvəl 4. Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə əsas texniki göstəricilər

Göstəricilər	2016	2017	2018	2019	2020
Gəmilərin sayı, ədəd	67	50	50	50	52
Gəmilərin tam registr tutumu, min ton	395,4	321,7	321,7	321,7	335,6
Gəmilərin dedveyt tutumu, min ton	405,8	324,1	324,1	324,1	337,6
Gəmilərin sərnəşin tutumu, sərnəşin yeri	336	336	336	336	436

Mənbə: ARDSK (2021) məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

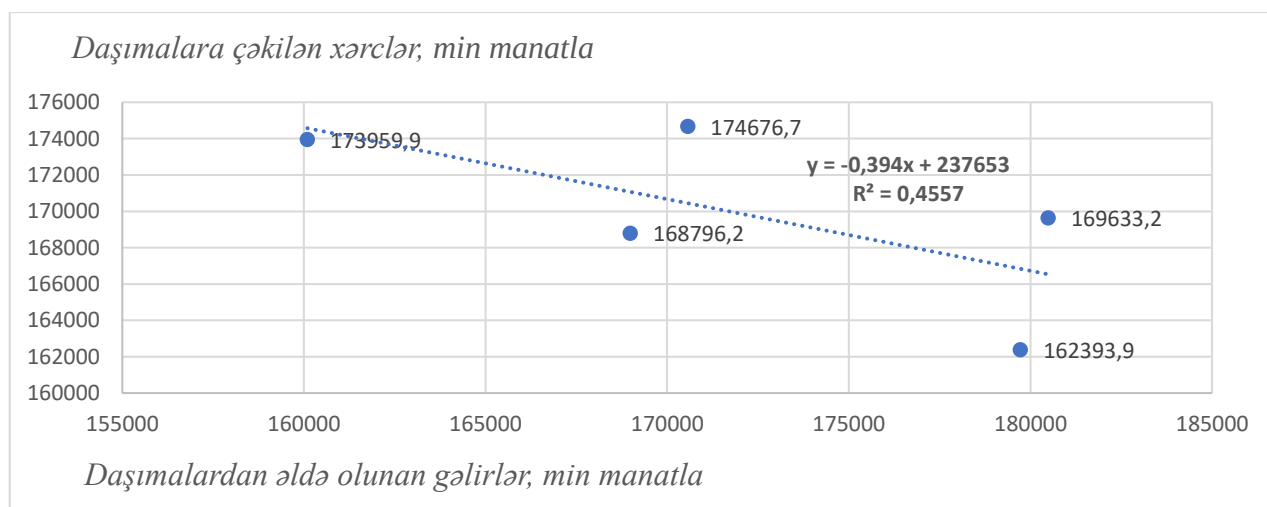
Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatında da son illər üzrə gəmilərin sayında və tutumlarında da azalma prosesi müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2016-cı ildə ölkəmizdə dəniz nəqliyyat parkında 67 gəmi nəqliyyat vasitəsi olmuşdursa, 2020-ci ildə bu göstərici 52 ədəd azalaraq 52-ə çatmışdır. 2016-cı illə müqayisədə 2020-ci ildə gəmilərin tam registr tutumu 59.8 min ton azalaraq 335.6 min ton olmuşdursa, gəmilərin dedveyt tutumu isə 88.2 min ton azalaraq 337.6 min ton olmuşdur. Aparılmış təhlil onu göstərir ki, son illər gəmilərin sayında və texniki istismar göstəricilərində azalma müşahidə olunur.

Cədvəl 5. Azərbaycan Respublikasında son illər dəniz nəqliyyatında daşımalarda əldə olunan gəlirlər və xərclər üzrə göstəricilərin dəyişmə dinamikası

İllər	Daşımalardan əldə olunan gəlirlər, min manatla (X)	Daşımalara çəkilən xərclər, min manatla (Y)
2016	160095,9	173959,9
2017	179724,5	162393,9
2018	170566,6	174676,7
2019	180484,4	169633,2
2020	168987,0	168796,2

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarına uyğun olaraq müəllif tərəfindən hesablanmış nəticəsində tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə gəlirlər və xərclər arasında asılılığın qiymətləndirilməsi üçün determinasiya və korrelyasiya əlaqəsini müəyyənəldirə bilərik (Cədvəl 5).



Şəkil 2. Azərbaycan Respublikasında son illər dəniz nəqliyyatı üzrə əldə olunmuş gəlirlər və xərclər arasında reqressiya əlaqəsi

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarına uyğun olaraq müəllif tərəfindən MS Excell 2021 proqram paketi əsasında hesablama nəticəsində tərtib olunmuşdur.

Qrafikdən göründüyü kimi dəniz nəqliyyatı üzrə gəlirlər və xərclər arasında funksional asılılıq $Y = -0,394x + 237653$ reqressiya tənliyi ilə ifadə olunur. Bu əlaqə tənliyində korrelyasiya əmsalı $R=0,6$ -a bərabərdir. Determinasiya əmsalının $R^2 = 0,4557$ olması o deməkdir ki, müvafiq reqressiya tənliyi 45,57% dispersiya nəticə göstəriciləri ilə, 54,43% isə digər amillərin təsiri ilə izah olunur. Determinasiya əmsalının aşağı olması reqressiya tənliyinin ilkin verilənləri daha zəif ifadə etməsi ilə bağlıdır.

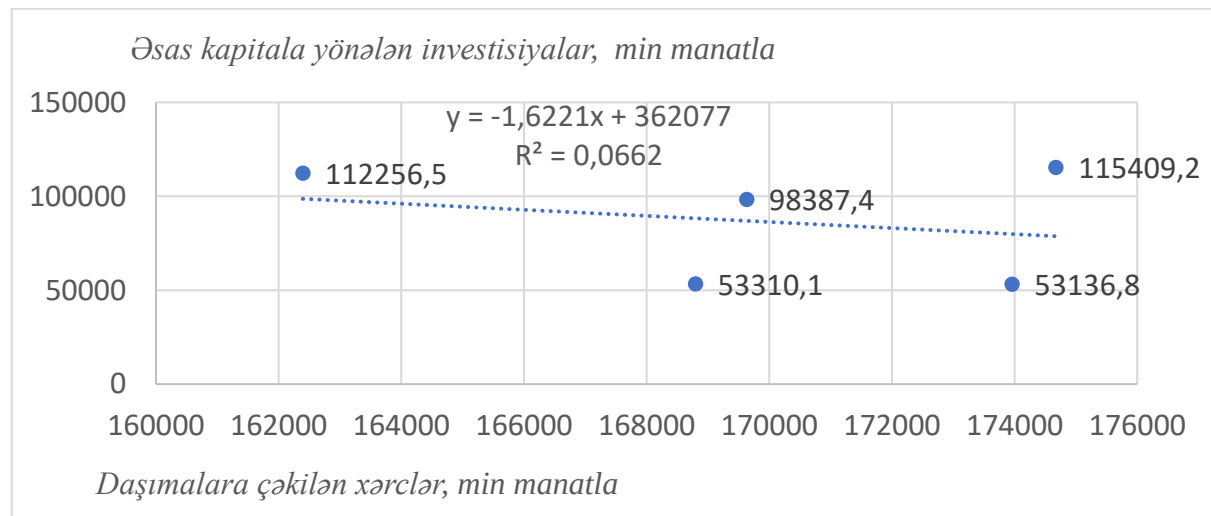
Nəticə amilinin daha az hissəsinin (45.57%) modelə daxil olan amillər hesabına izah edilməməsi ilə əlaqəlidir. Korelyasiya əmsalı aparılmış hesabatə əsasən $R=0.6$ -ya bərabərdir. Bu da Çeddok şkalasına əsasən (0.3-0.5) hər iki göstərici arasında hiss olunan asılılıq səviyyəsinin olmasını göstərir (Şəkil 2).

Cədvəl 6. Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə xərclər və investisiyalar üzrə göstəricilərin dəyişmə dinamikası

İllər	Daşımalara çəkilən xərclər, min manatla, (X)	Əsas kapitala yönələn investisiyalar, min manatla, (Y)
2016	173959,9	53136,8
2017	162393,9	112256,5
2018	174676,7	115409,2
2019	169633,2	98387,4
2020	168796,2	53310,1

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarına uyğun olaraq müəllif tərəfindən hesablanmış nəticəsində tərtib olunmuşdur.

Bundan başqa Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər və bu sahəyə ayrılan investisiyalar arasında determinasiya və korrelyasiya əlaqəsini müəyyən edə bilərik. Cədvəl məlumatlarından istifadə edərək göstəricilər arasında asılılığın reqressiya təhlilini aparsaq aşağıdakı nəticələri almış olarıq (Cədvəl 6):



Şəkil 3. Azərbaycan Respublikasında son illər dəniz nəqliyyatı üzrə əsas kapitala yönələn investisiyalar və daşımalara çəkilən xərclər arasında reqressiya əlaqəsi

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarına uyğun olaraq müəllif tərəfindən MS Excell 2021 proqram paketi əsasında hesablama nəticəsində tərtib olunmuşdur.

Qrafikdən göründüyü kimi dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər və əsas kapitala yönələn investisiyalar arasında əlaqə $y = -1.6221x + 362077$ reqressiya tənliyi ilə ifadə olunur

(Şəkil 3). Determinasiya əmsalının $R^2 = 0.0662$ olması o deməkdir ki, müvafiq reqressiya tənliyi 6.62% dispersiya nəticə göstəriciləri ilə izah olunur. 93.38% isə digər amillərin təsiri ilə izah olunur. Determinasiya əmsalının aşağı olması reqressiya tənliyinin ilkin verilənləri daha zəif ifadə etməsi ilə əlaqəlidir. Nəticə amilinin daha az hissəsinin (6.62%) modelə daxil olan amillər hesabına izah edilməməsi ilə bağlıdır. Korrelyasiya əmsalının aparılmış hesabatı əsasən $R=0.25$ təşkil edir. Bu da Çeddok şkalasına əsasən (0.1-0.3) hər iki göstərici arasında əlaqənin zəif olduğunu göstərir. Bütün bu qeyd olunan illər üzrə daşımalarda azalma tendensiyaları, eləcə də daşıma tariflərinin yüksək olması, dəniz nəqliyyat parkındakı istismar müddətini başa vurmuş nəqliyyat vasitələrinin köhnəlməsi baxımından (sığorta olunmaması) texniki-iqtisadi, yükdaşıma və sərnişin tutumu, ekoloji göstəricilərin aşağı olması səbəbindən inkişaf etmiş ölkələrin limanlarına daxil olmağa icazə verilməməsi, xarici şirkətlərlə rəqabətin aparılı bililməməsi, tranzit daşımalarda rəqabətqabiliyyətinin qeyri-mövcudluğu, dəniz limanları və onun infrastruktur sahələri üzrə (o cümlədən, gəmi tikintisi və təmiri sahələri də daxil olmaqla) özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin olmaması və s. məsələlər dəniz nəqliyyatında yük və sərnişin daşımaları, infrastrukturun saxlanması və istismar, logistik xidmətlər üzrə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılmasını şərtləndirir.

Beynəlxalq təcrübədə dəniz nəqliyyatı üzrə özəl sektorun rolunun dəyərləndirilməsi

Dünyanın bir sıra qabaqcıl ölkələrində dəniz nəqliyyatında özəl sektorun inkişafına mühüm əhəmiyyət verilir. Məsələn, ABŞ, Fransa, Almaniya, Böyük Britaniya, Kanada, Cənubi Koreya və s. ölkələrdə dəniz nəqliyyatı üzrə özəl bölmənin payı orta hesabla 60 faizdən yüksəkdir (Cədvəl 7). Qeyd edilən ölkələrin özəl şirkətləri bütün dünyada dəniz və okeanlar üzrə daşımalarda qabaqcıl mövqedədirlər.

Cədvəl 7. İnkişaf etmiş ölkələrdə dəniz nəqliyyatında son illər üzrə orta hesabla özəl bölmənin payı (%-lə)

Ölkələr	Faizlə
Faizlə	70%
Kanada	65%
C.Koreya	60%
Böyük Britaniya	100%
Almaniya	65%
Fransa	70%
Gürcüstan	50%
Rusiya	50%
Türkiyə	50% (11 liman 30 illiyə özəl sektora icarəyə verilibdir)

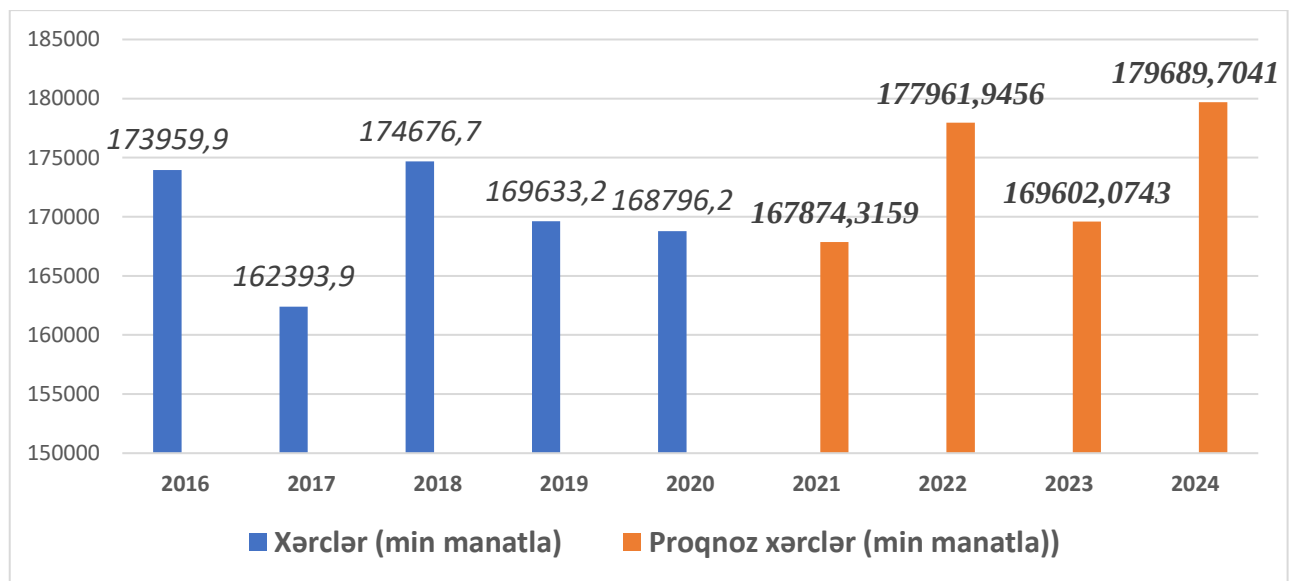
Mənbə: www.prezident.az/Azərbaycanın Strateji Yol Xəritəsi (Logistika və ticarətin inkişafına dair, s. 53-54)

Qeyd olunan ölkələrdə özəl sektorun bilavasitə təsiri nəticəsində bu sahənin maddi-texniki təchizatı gücləndirilmiş, yeni dünya səviyyəsində yük və sərnişin daşımaları üzrə rəqabətqabiliyyətli özəl dəniz nəqliyyatı şirkətlərinin fəaliyyəti genişlənməmiş, əlaqəli nəqliyyat infrastruktur şəbəkələri modernləşdirilmiş, yeni regional özəl dəniz limanları inşa olunmuş, logistika xidmətləri təkmilləşdirilmiş, beynəlxalq maliyyə təsisatlarından, özəl investorlardan investisiya axınlarının bu sahə üzrə daxilolma həcmnin bir neçə dəfə artması, dövlət büdcəsinə vergi ödənişlərinin yüksəldilməsi təmin edilmişdir.

Məsələn, Rusiyada dəniz limanlarının infrastrukturunun özəlləşdirilməsində 51% dövlət payının səhmlər şəklində saxlanması təmin olunur. Gürcüstanda dəniz nəqliyyatı üzrə özəlləşmənin bir neçə modeli həyata keçirilir. Məsələn, Gürcüstanda Batumi dəniz limanı 49 illiyə BƏƏ-nə məxsus xarici şirkətə idarəetməyə verilmişdir. Batumi limanlarının səhmlərinin 49%-nin BƏƏ olan səhmdarlara satışı təmin olunmuşdur. Təhlildən də göründüyü kimi dövlət nəqliyyat limanlarının idarəolunmasında üstün mövqeyə malikdir (Mustili,2013).

Polşa dövlətinin əksər şəhərlərində dəniz limanlarının özəlləşdirilməsində səhmlər ilkin olaraq dəniz liman əməkdaşlarına və sonrakı mərhələdə sənaye müəssisələrinə satılmışdır. Yalnız bundan sonra yerdə qalan səhm payı xarici investorlara satılmışdır.

Yunanıstan dəniz nəqliyyat sektoru üzrə dövlətə malik nəqliyyat vasitələrini, liman infrastruktur sahələri də daxil olmaqla 10 illiyə, İtaliya isə 20-25 illiyə özəl sektora idarəetməyə vermişdir (Stevens,2014).



Şəkil 4. Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər üzrə (min manatla) yaxın illəri əhatə edən proqnoz göstəriciləri (2021-2024)

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarına uyğun olaraq müəllif tərəfindən MS Excell 2021 proqram paketi əsasında hesabla nəticəsində tərtib olunmuşdur.

Dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclərin yaxın illəri əhatə edən göstəricilər üzrə proqnoz göstəricilərini təhlil etsək aşağıdakı nəticələri ala bilərik (Şəkil 4). Azərbaycan Respublikasının DSK-nin məlumatlarının təhlili onu göstərir ki, 2016-2020-ci illər ərzində dəniz nəqliyyatı üzrə daşıma xidmətlərinin dəyərində ciddi dəyişiklik müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 2016-cı ildə dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər 173959.9 min manat olmuşdursa, 2019-cu ildə bu göstərici azalaraq 162393.9 min manata çatmışdır. 2020-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə dəniz nəqliyyatı üzrə daşımalara çəkilən xərclər azalaraq 168796.2 min manat olmuşdur. Aparılmış proqnoz təhlillər göstərir ki, 2024-cü il ərzində daşımalara çəkilən

xərclər artaraq 179689.7 min manat olacaqdır.

Nəticə/ Conclusion

Dəniz nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasında özəl sektorun, özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin yaradılması istiqamətində aşağıdakı tədbirlərin yaxın illərdə həyata keçirilməsi məqsədəuyğundur:

- dəniz nəqliyyatı üzrə dövlətimizdə özəl sektorun, sahibkarlıq fəaliyyətinin, özəl şirkətlərin yaradılması istiqamətində inkişaf etmiş qabaqcıl ölkələrin təcrübəsinin öyrənilməsi və tətbiq edilməsi mütləqdir;

- qismən dövlətin payı saxlanılmaqla ölkəmizdə də dəniz nəqliyyatında (infrastruktur sahələri daxil olmaqla) özəl sahənin yaradılması məqsədilə mərhələli şəkildə struktur islahatları aparılmalı, yeni özəl sahibkarlıq mühiti formalaşdırılmalıdır;

- ölkəmizdə yeni yaradılacaq özəl dəniz limanlarında müasir logistik xidmət mərkəzləri yaradılmalıdır ;

- dəniz nəqliyyatı sahəsində özəl sektorun yaradılması ilə yükdaşıma tariflərinin və liman yığım dərəcələrinin tənzimlənməsi prosesi sərbəstləşdirilməlidir;

- yerli və xarici özəl investisiya qoyuluşlarının bu nəqliyyat sahəsi üzrə yönəldilməsi dövlət tərəfindən dəstəklənməlidir;

- dəniz nəqliyyatı ilə xarici ticarət yüklərinin daşınması üzrə ixtisaslaşan özəl multimodal operatorlar yaradılmalıdır;

- ölkəmizdən keçən “Şimal – Cənub” və “Şərq – Qərb” (Avropa–Qafqaz-Asiya) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin Azərbaycandan keçən hissəsində) dəmir yol və dəniz nəqliyyatı üzrə multimodal daşımalardan daha çox istifadə olunmalıdır;

- gəmiçilik xidmətləri ilə bağlı Rusiyanın Dəniz Registr Müfəttişliyinin xidmətlərindən istifadəyə görə ölkəmiz tərəfindən hər il iri həcmli maliyyə vəsaitlərinin ayrıldığını nəzərə alaraq Bakı şəhərində Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının standartlarına uyğun milli dəniz registr müfəttişliyinin yaradılması zəruridir. Bu halda digər Xəzəryanı ölkələr də bu təşkilatın xidmətlərindən istifadə etmək imkanlarına malik olacaqdır;

- Azərbaycanın Xəzər dənizi ətrafındakı şəhərlərdə bir neçə yeni dəniz limanlarının, yeni logistik mərkəzlərin və azad iqtisadi zonaların yaradılması) məqsədəuyğundur. Nəticədə dəniz nəqliyyatı ilə tranzit daşımaların (beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə) həcmünün artırılması mümkündür

- Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq dəniz nəqliyyat xidmətləri bazarında yüksək rəqabətqabiliyyətinə malik yeni özəl dəniz nəqliyyat şirkətləri yaradılmalıdır. Bu məqsədlə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin özəlləşdirilməsi və müvafiq sahədə özəl sahibkarlıq fəaliyyətinin (yeni kiçik və orta həcmli şirkətlərin) yaradılması istiqamətində stimullaşdırıcı tədbirlər həyata keçirilməlidir. Bu zaman daşıma xidmətlərinin daha keyfiyyətli həyata keçirilməsi, daşıma gəlirlərinin və dövlət büdcəsinə vergi ödənişlərinin yüksəldilməsi, sərbəst idarəetmənin təmini, özəl investisiyaların cəlbi və s. həyata keçirilə bilər.

- "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" (AXDG) QSC-i mərhələli şəkildə özəlləşdirilməli, açıq səhmdar cəmiyyətə çevrilməli, onun aktivlərinin yenidən dəyərləndirilməsi, bu proseslərə Avropa Birliyi ölkələrinin nəqliyyat üzrə beynəlxalq ekspertləri, məsləhətçiləri cəlb olunmalı, son nəticədə dövlət şirkətinin nəzarət hissəsinin (payının) xarici və yerli investorlara açıq hərrac, müsabiqə və birjada səhmlərinin bir hissəsinin yerləşdirilməsi şəklində təklif olunmalıdır.

Bu zaman "AXDG" QSC-nin maliyyə effektivliyinin, daxili və beynəlxalq bazarlarda xidmət keyfiyyətini yüksəltmək mümkündür. Yeni kiçik və orta, böyük həcmli gəmiçilik şirkətinin yaradılması dəniz nəqliyyatı üzrə xidmətlər bazarının inkişafına səbəb olacaqdır.

- "AXDG" QSC-nin özəlləşdirilərək strukturunu iki hissəyə bölərək Xəzər dənizi daxili və kənar beynəlxalq istiqamətlərdə, dünya üzrə fərqli dəniz və okeanlarda yük və sərnişin daşımaları üzrə fəaliyyət göstərən özəl dəniz nəqliyyat şirkətlərini yaratmaq da məqsədəuyğundur;

- "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi " QSC-nin tərkibində və yaxud ayrıca paylarının , səhmlərinin nəzarət zərfi dövlətə, yaxud özəl sektora (dövlət və özəl, birgə formada da mümkündür) məxsus olan hüquqi şəxs kimi təsis edilmiş aşağı büdcəli kiçik, orta və böyük həcmli (yük və sərnişin daşınması, infrastrukturun saxlanması, gəmiqayırma, təmir müəssisələri, yeni dəniz limanları da daxil olmaqla) özəl dəniz nəqliyyat şirkətlərinin yaradılması, bu şirkətlərə yerli dəniz limanlarından istifadəyə görə aşağı həcmli rüsumların, vergi güzəştlərinin tətbiqi, dəniz nəqliyyat sahəsi üzrə inhisarsızlaşdırma , özəlləşdirmə və özəl sahibkarlığın yaradılması ilə bağlı mərhələli şəkildə islahatların həyata keçirilməsi və s. zəruridir. Bundan başqa kiçik və orta həcmli tam və özəl , yaxud dövlət payı da mövcud olan qarışıq, müştərək (dövlət və özəl) dəniz limanlarının, əlaqəli infrastruktur sahələrinin yaradılması da zəruridir;

- Azərbaycan Respublikasının Avropa Birliyi ilə əməkdaşlığının gücləndirilməsi məqsədilə ölkəmizin transavropa nəqliyyat infrastruktur sisteminə və ikitərəfli əsasda onların nəqliyyat xidmətləri bazarına daxil olmasının liberallaşdırılması (bu sahədə ikitərəfli razılaşmanın əldə olunması) zəruridir;

- Azərbaycan bayrağı altında üzən gəmilərin Volqa– Don kanalından keçid üçün alınan ödənişlərin azaldılması məqsədilə Azərbaycan və Rusiya dövləti arasında ikitərəfli razılaşmaların əldə olunması;

- Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı sahəsində (kiçik və orta) yeni özəl (sahibkarlıq fəaliyyəti təmin olunmaqla) gəmiqayırma və təmir müəssisələrinin yaradılması və bu sahəyə yerli və xarici investorların cəlbinin stimullaşdırılması vacibdir;

- milli dəniz limanlarının buraxılış qabiliyyətinin və dəniz nəqliyyat donanmasının daşıma potensialının yüksəldilməsi zəruridir. Bu halda proqnozlaşdırılan milli ixrac – idxal yüklərinə və beynəlxalq tranzit yüklərinə dəniz limanlarında olan miqdar və keyfiyyət tələbi təmin olunacaq, xarici ticarət potensialı yüksəldiləcək, ixrac olunan nəqliyyat xidmətlərinin həcmi əhəmiyyətli səviyyədə artacaqdır).

- təbii inhisar sahəsində azad tarif tənzimlənməsinə keçidin müəyyənləşdirilməsi, uzun dövr üçün müəyyən hədd tariflərinin təyini məqsədəuyğundur;

- region dövlətləri ilə birgə dəniz nəqliyyatında daşımalar sahəsində rəqabətin artırılması üçün limanlarda yükləmə - boşaltma işləri üzrə tariflərin dövlət tərəfindən tənzimlənməsi proseslərindən tədricən imtina edilməsi vacibdir.

İstifadə olunmuş ədəbiyyat / References

Stopford M. (2009) Maritime Economics. London : Routledge, 815 p.

Klepsova L. (2018). Nauchnie problemi ekonomiki transporta. Moskva: "Nauka", 206 s.

Volgina N. (2015). Mejdunarodnaya ekonomika. Moskva: "Eksmo", 480 s.

Humphreys M. (2011). Sustainability in European transport policy. London : "Route ", 200 p.

- Givoni M. (2015). Integrated transport: From policy to practice. New York: "Routledge", 352 p.
- Cowie J. (2009). The economics of transport. London: "Routledge", 384 p.
- Stevens H. (2014). Transport policy in the European Union. London: "Palgrave Macmillan", 210 p.
- Mustili F. (2013). Access barriers to services markets. New York: "CEPS", 124 p.
- WEF (2019). The Global Competitiveness Report 2019. (www3.weforum.org/ World Economic Forum,. Geneva.: "WEF", 675 p. [istinad tarixi - 10 may 2022])

Направления повышения международного рейтинга морского транспорта Азербайджанской Республики

Кямран Абдуллаев

Доктор философии по экономике, доцент,
ведущий научный сотрудник Института Экономики НАНА
Отдел « Экономика сферы услуг», Азербайджан
E-mail: hazar_baki@mail.ru

Резюме: Представленная статья посвящена вопросам повышения уровня международных рейтинговых показателей в морском транспорте Азербайджанской Республики. В статье исследуется сущность показателей эффективности морских транспортных услуг, методология их определения, а также проводится сравнительное исследование частного сектора в морском транспорте постсоветских республик и развитых стран.

На основе анализа были выявлены существующие недостатки в морской транспортной отрасли, определены пути их устранения, а также намечены основные направления развития отрасли. Основная цель исследования состоит в изучении роли частного сектора в функционировании морского транспорта в развитых странах.

В статье даётся оценка осуществляемых экономических мер, их эффективности, определяются положительные аспекты полученных экономических результатов. В то же время определяется возможности внедрения передового опыта в Азербайджанской Республике. Практическая значимость статьи заключается в проведении статистического и эконометрического анализа основных показателей морского транспортной деятельности в стране за последние годы и обоснована необходимость снижения доли государственного сектора в морском транспорте, а также определена целесообразность формирования частного сектора.

Основная научная новизна исследования - снижение монопольной доли государственного сектора в данном виде транспорта в нашей стране, проведение серьёзных структурных реформ, создание новых частных компаний, повышение конкурентоспособности и экспортных возможностей морских транспортных услуг, определение эффективности национальных и иностранных частных инвестиций в развитии этой отрасли и т.д.

Ключевые слова: транспорт, развитие, национальная экономика, устойчивое развитие, рейтинговые показатели, воздушный транспорт.