

UOT 911.375,5

**NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN ƏRAZİDƏ YARADILMASI VƏ
İNKİŞAFININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI HAQQINDA**

N.T.AMİKİŞİYEVA
Bakı Dövlət Universiteti
aliyeva.miracle@mail.ru

Tədqiqatda nəqliyyatın ərazi təşkili sahəsində aparılan nəzəri işlərin təhlili verilmişdir. Nəzəriyyəçi tədqiqatçıların konseptual yanaşmaları əsasında, insanın məkanda fəaliyyətinin qanunauyğunluqlarının müəyyən edilməsinə dair qərb ölkələri alimlərinin tədqiqatlarının əhəmiyyəti göstərilmişdir. Bununla əlaqədar, iqtisadi-coğrafiya elminin inkişafında, xüsusən nəqliyyat coğrafiyası sahəsində aparılan tədqiqatlarda alman alimlərinin araşdırmaları önə çəkilmişdir. Ərazidə nəqliyyat təminatının müəyyən edilməsi üçün bir çox kəmiyyət göstəricilərinin istifadə olunması göstərilmişdir. Bu məqsədlə araşdırmaların aparılmasında daha geniş istifadə olunan göstəricilərdən biri ərazinin nəqliyyat əlçatanlığı göstəricisidir.

Açar sözlər: nəqliyyat sistemi, ərazi təşkili, nəzəri tədqiqatlar, alman elmi məktəbi, nəqliyyat əlçatanlığı.

Giriş. Müasir dünyada cərəyan edən qloballaşma prosesləri dünya bazarlarında işgüzar münasibətlərə və biznes əməliyyatlarının gedişinə böyük təsir göstərir. Bununla yanaşı, dünyada davam edən maliyyə-iqtisadi böhran, demək olar ki, bütün ölkələrin sosial-iqtisadi durumunun dəyişməsində, onların böyüklüyü və kiçikliyindən asılı olmayaraq, gözə çarpan dərəcədə mühüm rol oynayır. Bir qrup ölkələrdə, o cümlədən Azərbaycanda böhranın təsiri nisbətən az olmuşdur. Belə vəziyyəti ölkə daxilində aparılan uğurlu struktur islahatlarla, siyasi və sosial-iqtisadi idarəetmə sisteminin qurulması və tətbiqi ilə izah etmək olar.

Qlobal miqyasda istehsal və istehlak proseslərinin mürəkkəbləşmə şəraitində iqtisadi əlaqələrin coğrafiyası dəyişməyə məruz qalır. İstehsal xərclərinin azaldılması məqsədilə, istehsal olunan məhsulun komponentlərinin hər biri üçün fərqli yerlərdən istifadə edilməsi, istehsalın inkişaf strategiyasına uyğun aparılır. Bu strategiyaya uyğun nəqliyyatın və yükdaşımların axınları təşkil olunur.

Nəqliyyat sisteminin formalaşması və inkişafı bütövlüklə təsərrüfatın ərazi təşkilini müəyyənləşdirən istiqamətlərdən biridir. Formalaşan nəqliyyat

şəbəkəsi, təbii ki, yaranan sosial-iqtisadi və siyasi tələbatlardan irəli gəlir. Bununla yanaşı, nəqliyyat xətləri sxeminin elmi əsaslandırılmaya uyğun aparılması daha yüksək iqtisadi səmərənin əldə edilməsinə imkan verir. Bu baxımdan, iqtisadi coğrafiyaya, o cümlədən insanın təsərrüfat fəaliyyətinə dair nəzəri-metodoloji tədqiqatların nəzərdən keçirilməsi və təhlili vacib əhəmiyyət kəsb edir. Belə yanaşma, eyni zamanda, nəqliyyat sisteminin yaradılması və inkişaf xüsusiyyətlərinə həsr olunmuş elmi araşdırmaların metodoloji mahiyyətinin açıqlanmasına köməklik edəcəkdir.

İnsanın məkanda fəaliyyəti nəticəsində müxtəlif istehsal və qeyri-istehsal infrastruktur obyektləri yaradılır və nəticədə bizim yaşadığımız ətraf mühitin mənzərəsi köklü şəkildə dəyişir. Məkan-insan münasibətləri və baş verən dəyişikliklərin təkamülünün izahını, hələ XIX əsrin sonu və XX əsrin əvvəllərində, alman və fransız alimləri öz elmi araşdırmalarında açıqlamağa çalışmışlar. Bu sahədə alman alimi Fridrih Ratsel və fransız alimi Vidal de Blaş coğrafiya elminin tarixinə öz adlarını yazmağa müvəffəq olmuşlar. F.Ratsel antropocoğrafiya məktəbini yaratdığı halda, V.Blaş “insan coğrafiya”sının fransız məktəbini yaratmışdır.

Görkəmli alman coğrafiyaşünası və antropocoğrafiya elmi məktəbinin banisi sayılan, Fridrih Ratsel coğrafi determinizm ideyasını irəli sürərək, qeyd edirdi ki, insan cəmiyyətində baş verən proseslər təbiətdə gedən proseslərə bənzəyir. Yaşayış məkanı (Ratsel bunu “*Lebensraum*” adlandırırdı) məhs coğrafi mühitin xüsusiyyətləri ilə cəlbədicidir [3, 52]. F.Ratselin elmi baxışları və apardığı tədqiqatları bütövlükdə “coğrafi determinizm” nəzəriyyəsinə əsaslanırdı. Bu səbəbdən, onun fikrincə, “insan öz fəaliyyətini təbii mühitin xüsusiyyətlərinə uyğun təşkil etməlidir” [3, 54]. Daha dəqiq desək, F.Ratselin elmi paradigmasına əsasən, insanın məkanda fəaliyyəti, başlıca olaraq, təbii şəraiti asılılığından irəli gəlirdi. Bir nəticə kimi, qeyd olunurdu ki, yaradılan yollar və istehsal obyektlərinin ərazi təşkili məhz coğrafi şəraitdən asılı olaraq formalaşır.

F.Ratselin baxışlarına əsasən, bir çox hallarda, xalqların yaşadıkları mövcud məkanları, onların formalaşdığı ərazilərdən xeyli uzaqda olur. Daha əlverişli təbii mühitə malik olan ərazilərdə insan miqrasiyasını artırır. Miqrasiya axımları, eyni zamanda, nəqliyyat şəbəkəsinin coğrafiyasını formalaşdırır. Beləliklə, belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, nəqliyyat xətlərinin sıxlığının artması bilavasitə təbii amilin təsiri ilə əlaqədardır.

Alman antropocoğrafiya məktəbinin elmi ideyaları ilə yaxından tanış olan, V.Blaş, təbii amillərə həddən çox əhəmiyyət verildiyinə görə, F.Ratseli kəskin tənqid edirdi. V.Blaş hesab edirdi ki, geosiyasi məkanda və ətrafımızda baş verən dəyişiklərdə insan başlıca rol oynayır. Əgər F.Ratselin nəzəriyyəsinə görə, inkişafda həlledici amil məkan (*Raum*) kateqoriyası çıxış edərsə, Vidal de la Blaşa görə, bu insan amilidir. O hesab edirdi ki, insan, qiymətləndirmədə təbiət kimi, vacib bir coğrafi amil kimi qəbul olunmalıdır. Bu ideyaya söykənərək, V.Blaş “coğrafi possibilizm” (ingiliscə “*possible*” – mümkünlük) nəzəriyyəsi

yəsinin əsasını qoymuşdur. Başda V.Blaş olmaqla, fransız alimlərinin fikirlərinə görə, insan öz fəaliyyətini təbii mühitə uyğun quraraq, mövcud şəraitə adaptasiya olmalıdır. Beləliklə, V.Blaş, alman geosiyasi məktəbinin elmi ideyalarına qarşı çıxaraq, possibilizm nəzəriyyəsini coğrafiya elminə gətirmişdir. V.Blaşın nəzəri elmi baxışları, ümumləşdirilmiş şəkildə, “İnsan coğrafiyasının prinsipləri” adlı kitabda 1922-ci ildə nəşr olunmuşdur [4].

V.Blaş, inkişaf prosesində insan amilinin vacibliyinə önəm verərək, xüsusi olaraq kommunikasiya xəttlərinin, o cümlədən yollar şəbəkəsinin inkişafına diqqət yetirilməsini vacib hesab edirdi. O qeyd edirdi ki, “kommunikasiyalar dünyanın geosiyasi məkanının formalaşmasında başlıca rol oynayır” [24, 194]. Onun fikrincə, məhz kommunikasiya əlaqələri təkamül prosesinin gedişini müəyyən edərək, insanın yaşayış məkanının genişlənməsinə gətirib çıxardacaq.

Alman və fransız coğrafi elmi məktəblərində belə fərqli yanaşmalara baxmayaraq, bu nəzəriyyələrdə məhs əlaqələrin, kommunikasiyaların və nəqliyyatın gələcək üçün vacibliyi göstərilmişdir. F.Ratselə görə, yeni texnologiyaların və texniki innovasiyaların tətbiqi məkanda yeni əlaqələrin yaradılmasına imkan verirdi. V.Blaş, dünyada geosiyasi məkanın formalaşmasında kommunikasiyalar sisteminin həlledici rolunu qeyd edərək, dolayısı olaraq, F.Ratselin fikri təsdiqləmiş olurdu.

Bu nəzəriyyələrin təhlili onu göstərir ki, müasir dünyada cərəyan edən sivilizasiya proseslərinin gedişi məkanın dayaq mərkəzləri arasında yaranan qarşılıqlı əlaqələri əsasında baş verir. Belə qarşılıqlı əlaqələr, məkanın dayaq mərkəzlərinin transformasiyasına və nəticədə böyüməsinə səbəb olmuşdur. Təbii ki, hansı ərazilərdə nəqliyyat təminatı daha yüksək olmuşdur, məhz o yerlərdə inkişaf daha yüksək olmuş və bu da nəqliyyatın daha da inkişaf etməsində əlavə təkanverici rol oynamışdır.

Nəqliyyat sisteminin yaranması və inkişafı hər bir ərazinin bütövlükdə mənimsənilmə xüsusiyyətləri ilə əlaqədardır. Məkanın mənimsənilməsi və təsərrüfatın inkişafında nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyətinin vacibliyi haqda dünyanın tanınmış alimlərindən olan İ.Tyunen, A.Veber, V.Kristaller, A.Lyeş və başqaları öz elmi araşdırmalarında geniş açıqlamalar vermişlər (24). Alimlərin tədqiqatlarında nəqliyyat infrastrukturunu anlayışına fəqli yanaşmalar və təriflər verilsədə, ümumilikdə belə qənaətə gəlmək olar ki, nəqliyyat infrastrukturunu milli iqtisadiyyatın əsas sahəsi olaraq, sənaye və qeyri-istehsal sahələrinə xidmət edir.

Alman alimi İohan fon Tyunen, ekonometriyaya aid ilk ideya irəli sürən alimlərdən biri olaraq, kənd təsərrüfatında məhsuldarlığın həddini açıqlayan düsturunda, məhsulun daşınmasında nəqliyyat amilinin vacib bir göstərici olduğunu bildirmişdir [21, 63]. İ.Tyunenin torpaqların istifadəsi ilə bağlı nəzəriyyəsinə əsasən, ərazinin dəyəri onun bazara əlçatanlığı imkanları ilə müəyyən olur və əsas nəqliyyat xəttləriylə bağlı coğrafi mövqeyini əks etdirir.

Onun fikrincə, bazara yaxın olan istehsalçılar digər rəqiblərlə müqayisə

sədə iqtisadi üstünlüklərə malikdir. Daha yüksək rentanın əldə edilməsi ilk öncə nəqliyyata sərf olunan nisbətən az həcmli xərclərlə bağlıdır. Buna görə belə qənaətə gəlmək olar ki, istehsalçıların ərazidə coğrafi mövqeyi, iqtisadi səmərə əldə edilməsində, İ.Tyunen tərəfindən həlledici amillərdən biri kimi göstərilmişdir.

Diğər alman alimi Alfred Veber, sənayenin yerləşdirilməsi nəzəriyyəsinin banisi kimi, həyatın əsasını hərəkətin və dəyişikliyin baş verməsi postulatını ortaya qoymuşdur. Sənayenin yerləşdirilməsi nəzəriyyəsinə əsasən, iqtisadiyyatda sahibkar bazara məhsulu az xərclərlə çatdırılması üçün daha əlverişli nəqliyyat-coğrafi mövqeyi əldə etməlidir. Beləliklə, nəqliyyat mövqeyinin üstünlükləri sənayenin səmərəli ərazi təşkili ilə birbaşa əlaqəli olduğunu göstərirdi [22, 578-580].

Valter Kristaller, “mərkəzi yerlər” nəzəriyyəsini yaradaraq, hər hansı bir ərazidə altıbucaqlı çərçivənin mövcudluğunun əhalinin və istehsalın yerləşdirilməsindən irəli gəlməsi ilə izah edirdi. Altıbucaqlı çərçivə, iqtisadi mərkəz ətrafında yaşayış məntəqələrinin formalaşmasını müəyyən edərək, başlıca olaraq, onlar arasında istehsal və xidmət sahələrinin əlçatanlığı əsasında inkişafını nəzərdə tutur. Burada nəqliyyat infrastrukturunu, altıbucaq çərçivə sərhədlərində, məntəqələr və müəssisələrarası əlaqələrin bağlılığını təmin edən amil kimi çıxış edir. V.Kristaller hesab edirdi ki, məhz nəqliyyat şəbəkəsi, yaşayış məntəqələrarası əlaqələri əsasında, ərazi sisteminin inkişaf istiqamətlərini müəyyən edir [24]. V.Kristaller, məzmunca yeni olan, “mərkəzi yerlər” nəzəriyyəsində, nəqliyyat infrastrukturunun cəlb ediciliyi baxımdan, ərazidə fərqli inkişaf imkanlarını yaratdığını bildirmişdir. Onun fikrincə, nəqliyyat təminatının yaxşılaşdırılması iqtisadi əlaqələrdə vaxtın və xərclərin azalmasına gətirib çıxardır (24, 53). Yol tikintisi işlərinin aparılması nəticəsində ərazidə fərqli nəqliyyat şəbəkəsi və xidmətləri landşaftı formalaşır.

Alman alimi Avqust Lyeş, iqtisadi coğrafiyanın nəzəri tədqiqatlarında, “Təsərrüfatın məkan təşkili” adlı əsəri ilə məhşurluq qazanmışdır. A.Lyeş bu əsərdə iqtisadi məkanın təşkili nəzəriyyəsini irəli sürərək, istehsalın istehlak bazarının coğrafi mövqeyindən asılı, yük daşımalarda radiusunun müəyyən edilməsi ilə bağlılığını izah etmişdir [23]. Bu nəzəriyyədə diqqəti cəlb edən argument ondan ibarətdir ki, müəllif yük daşımalarda məsafənin azalmasında ərazinin təbii quruluşu (əsasən relyefi) ilə yanaşı yol xəttlərinin optimal şəkildə salınması məsələsini vacib hesab edirdi. Bu sahədə buraxılan səhvlər ərazinin təsərrüfat tutumluluğunun azalmasına səbəb olaraq, iqtisadi göstəricilərin aşağı düşməsinə gətirib çıxarır. Keçən əsrin birinci yarısında iqtisadi coğrafiya sahəsində, məsələnin belə qoyuluşu avanqard yanaşma hesab olunmuşdur.

Nəqliyyat sisteminin inkişaf səviyyəsinin qiymətləndirilməsi birbaşa olaraq müxtəlif indikatorların istifadəsi əsasında aparılır. Müvafiq elmi ədəbiyyatda nəqliyyat təminatı və onun əlçatanlığına həsr olunmuş tədqiqatlarla rastlaşmaq olar. Əlçatanlıq anlayışı regional iqtisadiyyatda və iqtisadi coğrafiyada geniş istifadə olunan terminlərdən biridir. Lakin onun məzmununa və açıq-

lanmasına dair vahid bir baxış hələ də formalaşmamışdır. Baxmayaraq ki, hər il nəqliyyata dair çoxsaylı elmi məqalələr və hesabatlar nəşr olunur, “əlçatanlıq” anlayışına fərqli izahatlar verilir.

Hələ 60 il bundan öncə, 1959-cu ildə ingilis alimi V.Hansen, özünün klassik elmi araşdırması sayılan “Ərazinin mənimsənilməsinə əlçatanlıq necə təsir edir” adlı əsərində [10], ilk dəfə olaraq, ərazinin əlçatanlığını, qarşılıqlı əlaqələrin potensial imkanları kimi göstərmişdir. V.Hansen, irəli sürdüyü elmi konsepsiyanı praktiki şəkildə, ABŞ-ın paytaxtı Vaşinqton şəhərində məşğulluğun təmin olunmasının proqnozlaşdırılması üçün istifadə etmişdir.

V.Hansen əlçatanlıq anlayışını bu şəkildə açıqlayır: “Əlçatanlıq - ərazinin coğrafi mövqeyindən irəli gələrək, onun digər ərazilərə nisbətən üstünlüklərini müəyyən edir” [10, 74]. Müəssisə və ya şirkətin nəqliyyat infrastrukturundan istifadə etməsi nəticəsində əldə olunan faydanın qiymətləndirilməsi üçün əlçatanlıq göstəriciləri tətbiq edilir. Təbii ki, xammal bazalarına və ticarət bazarlarına yaxın olan müəssisələr, əlçatanlıq üstünlüklərinə malik olduqlarına görə, daha rəqabətdavamlı, səmərəli və uğurlu fəaliyyətilə fərqlənilir. Buna görə, bir çox tədqiqatların nəticələri [5, 6, 7, 8] onu təsdiqləyir ki, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, nəqliyyat təminatı, yükdaşımaların həcmi və adambaşına düşən ÜDM göstəriciləri arasında sıx müsbət korrelyasiya müşahidə edilir.

V.Hansenin ərazinin əlçatanlığı haqda fikrini, avstraliyalı alim Hao Vu, dərinləşdirərək belə bir qənaətə gəlmişdi ki, “ərazinin əlçatanlığı – müəyyən yer üçün, müəyyən nəqliyyat vasitəsilə, ilin müəyyən vaxtı, müəyyən zamanı və müəyyən məqsədi üçün ölçülür” [11, 136]. Alim, nəqliyyat təminatının əlçatanlığının qiymətləndirilməsində yalnız əraziyə aid göstəricilərlə məhdudlaşmamış və bura zaman ölçülərinin də əlavə edilməsinin vacibliyini qabartmışdır. Beləliklə, Hau Vunun fikrincə, ərazidə nəqliyyat əlçatanlığı təminatı mütləq şəkildə “məkan-zaman” ölçüləri əsasında müəyyən edilməlidir. Bu fikirlə tam razılaşmaq olar, çünki zaman çərçivəsində ərazinin nəqliyyat əlçatanlığı təminatı (müxtəlif xarici amillərin təsiri altında) köklü şəkildə dəyişilə bilər.

Bu aspektdə tanınmış amerikalı alim P.Kruqmanın araşdırması diqqəti cəlb edərək, iqtisadi coğrafiya sahəsində məzmunca maraqlı tədqiqatlardan biri kimi qəbul olunmuşdur. 2008-ci ildə iqtisadiyyat üzrə Nobel mükafatçısı Pol Kruqman “Mərkəz və periferiya” əsərində [25] iqtisadiyyatın ərazi tarazlığı sistemində, bizim istəyimizdən asılı olmayaraq, “mərkəz” və “periferiya” yerlərin yaranmasını göstərmişdir. Bu əsərdə əsas postulat kimi, əmtəənin istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılmasında nəqliyyat xərclərinin dəyişməsinin ərazidə təsərrüfatın təşkilinə birbaşa təsirinin həlledici olduğu qabarıq şəkildə göstərilmişdir. Burada qeyd edilir ki, nəqliyyat xərclərinin azalması, istehsalın təmərküzləşməsinə və ərazidə inkişaf mərkəzlərinin yaranmasına səbəb olur. Nəticə ehtibarilə, belə qənatə gəlmək olar ki, müasir dövrdə təsərrüfatın ərazi təşkilində baş verən dəyişiklərdə nəqliyyat sistemi əsas drayver kimi çıxış edir.

Son illər ərazinin nəqliyyat baxımından əlçatanlığının qiymətləndirilməsinə dair çox sayda digər maraqlı elmi araşdırmalar aparılmışdır [11, 14, 15,

16, 17, 18, 19, 20 və s.]. Məkan haqda məlumatların zənginliyi ərazinin əlçatanlığının qiymətləndirilməsinə dair tədqiqatların artmasına təkan vermişdir. Maraqlısı odur ki, yüksək mənimsənilmiş ərazilərdə məlumat bazası daha zəngin olduğu halda, zəif mənimsənilmiş ərazilərdə informasiya qıtlığı müşahidə edilir. Halbuki, məhz sonuncuda ərazinin əlçatanlıq səviyyəsinin qiymətləndirilməsi məsələsi daha aktual məsələ hesab olunur.

İqtisadi coğrafiya və regional iqtisadiyyat sahələrində keçmişdə və müasir dövrdə aparılmış tədqiqatların böyük əksəriyyətində, ərazinin iqtisadi inkişafına dair təhlillərdə, nəqliyyat amilinin əhəmiyyəti və yeri, sanki bir ana xətt şəklində, öz əksini tapır. Belə ki, məhz nəqliyyat ərazinin təsərrüfat sisteminin karkasını (təməlini) təşkil edərək, məntəqələrarası və müəssisələrarası iqtisadi, texnoloji və istehlak əlaqələri formalaşdırır. Buna görə, görkəmli iqtisadi coğrafiyaçıların hər bir tədqiqatlarında nəqliyyatla bağlı məsələlərin təhlilinə önəmli yer verilir. Bununla yanaşı, onu da qeyd etmək lazımdır ki, son onilliklərdə dünyada nəqliyyatın coğrafi baxımdan təhlilinə dair nəzəri-metodoloji araşdırmalar çox məhdud sayda olmuşdur. Müasir dövrdə tətbiqi xarakterli elmi araşdırmaların nəticələrinə daha yüksək qiymətin verilməsi və bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəzəri-metodoloji tədqiqatlara tələbatın çox aşağı olması, bu istiqamətdə cərəyan edən meyillərin bariz nümunəsidir. Nəticəsi kimi, yeni aparılan araşdırmalarda, hələ də, keçən əsrdə ərsəyə gətirilmiş nəqliyyat coğrafiyasına aid elmi nəzəriyyələr istifadə olunaraq qalmaqdadır.

Səmərəli nəqliyyat şəbəkəsinin təşkili, ərazinin nəqliyyat təminatı və onun bölgələrinin nəqliyyat əlçatanlığının səviyyəsi əhalinin yaşayış səviyyəsinin qaldırılmasında vacib vasitələrindən biri hesab olunur. Bunun üçün ərazidə nəqliyyatın planlaşdırılması, yol xəttlərinin salınmasının optimallaşdırılması, yol hərəkətinin təşkili və idarə edilməsi kimi hədəflərin həlli, xüsusi önəm daşıyan məsələlər hesab olunur. Bütün bu məsələlərin həlli, ilk növbədə, iki məqsədə nail olmasını nəzərdə tutur:

- 1). Nəqliyyatın əlçatanlığının təmin olunmasını;
- 2). Nəqliyyat xərclərinin azaldılması (maliyyədə və vaxtın sərfində).

Əlçatanlıq prinsipi insan fəaliyyətinin hər bir formasında özünü birüzə verir. İnsanın yaşayış yerinin, iş və istirahət yerlərinin seçimində, vaxtın səmərəli keçirilməsi və nəqliyyata əlavə xərclər sərf olunmaması baxımından, əlçatanlıq prinsipinə üstünlük verilir.

Əlçatanlıq anlayışının müxtəlif müəlliflər tərəfindən fərqli şəkildə verilməsinə baxmayaraq, məzmunca onları birləşdirən iki elementin kombinasiyası nəzərdən qaçmır – obyektin coğrafi mövqeyi və yol şəbəkəsinin təminatı. Buna görə, tədqiqatçılar tərəfindən verilən tərifləri [1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 və digəri] ümumiləşdirərək, bu şəkildə açıqlamaq olar: “Əlçatanlıq” – bir yerdən digər yerə, müəyyən nəqliyyat növü ilə daha qısa zamanda, insanın və ya əmtənin çatdırılması imkanlarını nəzərdə tutur”. Anlayışın bu şəkildə açıqlanmasından irəli gələrək, qeyd etmək olar ki, ərazinin nəqliyyat əlçatanlığında daxili fərqlərin azalması onun tarazlı iqtisadi inkişafına zəmin yaradır. Buna görə etiraf

etmək lazımdır ki, iqtisadi fəaliyyətin məkan təşkilində, o cümlədən istehsal, ticarət və xidmət sahələrinin yayılması və inkişafında, nəqliyyat lokomotiv rolunu oynayır. Ərazidə nəqliyyat şəbəkəsinin quruluşu və konfigurasiyası onun fəaliyyətinin nə dərəcədə səmərəli olduğunu müəyyənləşdirir. Bununla yanaşı, nəqliyyat sisteminin quruluşu və onun əsasını təşkil edən yol şəbəkəsinin coğrafiyası ərazinin müxtəlif bölgələrinin nəqliyyat əlçatanlıq mənzərəsini əks etdirir. Ərazinin əlçatanlığı, daxili məkan və zaman ölçülərində, dəyişməyə məruz qalmaqdadır. Bu səbəbdən bəzi ərazilər, nəqliyyat əlçatanlığı baxımından dəyərli olduğu halda, digərləri – belə dəyərlərə malik olmurlar. Bunu müəyyən etmək üçün bir çox ərazilərin qiymətləndirilməsi aparılır.

Əlçatanlığın qiymətləndirilməsi üçün müxtəlif indikatorlar və göstəricilərdən istifadə edilir. Nəqliyyata dair statistik məlumatların daha zəngin olması, əlçatanlıq haqda indikatorların müəyyən edilməsində vacib rol oynayır. İstifadə edilən göstəricilər mürəkkəbliyinə görə fərqli olur. Buna baxmayaraq, əksər hallarda məkan müqaviməti (*impedance*) göstəricisinə daha universal göstərici kimi, üstünlük verilir. Bu göstəricinin hesablanması üçün nəqliyyat daşımalarına sərf olunan vaxt və xərclər istifadə edilir [2]. Yolların keyfiyyəti, yük ötürmə imkanları, yollarda nəqliyyat hərəkətinin orta sürəti və digər göstəricilər məkan müqavimətinin xüsusiyyətlərini əks etdirir. Əldə edilən göstəricilər əsasında ərazinin nəqliyyat təminatının səviyyəsi qiymətləndirilir. Bundan irəli gələrək, ərazinin idarə edilməsində, hər bir bölgənin nəqliyyat əlçatanlığının təmin olunmasına dair strateji inkişaf vektorları müəyyən edilir. Sonrakı mərhələlərdə, ərazinin əlçatanlığının təmin olunmasında baş verən dəyişikliklər, öz növbəsində, burada yeridilən nəqliyyat siyasətinin nə dərəcədə uğurlu olmasını təsdiqləyir.

Yuxarıda qeyd olunanların həll edilməsi üçün, təbii ki, nəqliyyat vasitələrinin məkanda hərəkətinin mütəmadi monitorinqi aparılmalıdır. Müasir dövrdə bunun üçün, yeni texnologiyalar vasitəsilə, müxtəlif üsullar və yanaşmalar tətbiq olunur. Nəqliyyatın fəaliyyətinin monitorinqi üçün nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti zamanı Qlobal İzləmə Sistemi (*GPS - Global Positioning System*), nəqliyyatın yerləşmə mövqeyini müəyyən edən avtomatik sistem (*AVL- Automatic Vehicle Location*), Qlobal Rəqəmsal (*Global Digital*) bazasında *OpenStreetMap* proqramının informasiyası və digər məlumatlar coğrafi informasiya sistemi əsasında hazırlanan xəritələrə yüklənərək, real şəraitdə nəqliyyatın məkanda yerdəyişməsini izləmək imkanı yaradır.

Nəqliyyatın ərazidə operativ şəkildə hərəkətinin və yerdəyişmə mənzərəsinin miqyası, məkanın əlçatanlıq imkanlarında mövcud olan fərqləri aşkar etməyə imkan verir. Bunun nəticəsində, artıq demək olar ki, ərazinin əlçatanlığı haqda məlumat nəqliyyat sistemi üçün əlavə təqdimat məhsuluna çevrilərək, bu sahədə qəbul olunacaq qərarlarda vacib instrumentə çevrilir. Gələcəkdə ərazinin nəqliyyat təminatının əlçatanlığı haqda məlumat nəqliyyatın strateji inkişaf proqramlarında vacib göstəricilər siyahısında olmalıdır.

Müasir dünyada qlobal miqyaslı ölçüdə cərəyan edən iqtisadi dəyi-

şiklər, sosial gərginliklər, urbanizasiya prosesi, iqlim dəyişməsi və digər proseslər, eyni zamanda, hər bir ərazidə öz təzahürünü tapır. Bu səbəbdən, sosial, iqtisadi və ekoloji amillərlə yanaşı, ərazinin coğrafi yerləşmə xüsusiyyətləri, onun inkişaf imkanlarının qiymətləndirilməsində vacib atributlardan birinə çevrilmişdir. Ərazi haqqında daha geniş informasiyanın toplanılması, məkan inkişafının təmin edilməsi və idarə olunmasında həlledici drayverlərdən biri kimi çıxış edir. Belə halda, məhz informasiya bazasının zənginliyi davamlı inkişaf üçün düzgün qərarların qəbul edilməsinə köməklik rolunu oynayır.

Nəticə. Ərazidə nəqliyyat sisteminin yaradılması və inkişafına dair nəzəri-metodoloji əsaslarının təhlili onu göstərdi ki, bu sahədə elmi araşdırmaların inkişafına böyük töhvə verən alimlər alman coğrafiya məktəbinin nümayəndələri olmuşlar. Uzun illər boyu nəqliyyat coğrafiya sahəsində aparılan tədqiqatların böyük əksəriyyəti məhz alman elmi məktəbi tərəfindən hazırlanmış nəzəriyyələr və elmi yanaşmalara söykənmişdir. Alman elmi məktəbi tərəfindən ortaya qoyulmuş və tətbiq edilmiş nəqliyyat sıxlığı, nəqliyyat təminatı, nəqliyyat əlçatanlığı və digər bu kimi göstəricilər bu günə kimi, hələ də, müvafiq araşdırmalarda istifadə edilməkdədir. Bəzi hallarda lazımi göstəricilərin hesablanması üçün ənənəvi istifadə olunan düsturlara cüzi əlavələr edilir.

Müasir dünyada davam edən mobillik prosesinin dərinləşməsi və yeni nəqliyyat vasitələrinin istifadə imkanlarının artması, daha mükəmməl nəzəri-metodoloji nəzəriyyələrin gündəlikdə durmasını təsdiqləyir. Bu sahədə ortaya çıxarılacaq elmi yenilik, coğrafi tədqiqatların məzmununa və əhəmiyyətinə müsbət təsir göstərərək əldə olunan nəticələr tələbatın artmasına səbəb olacaq.

ƏDƏBİYYAT

1. Banister, D. and J. Berechman. *Transport Investment and Economic Development*, London: Routledge, 2000, 365 p.
2. Berechman J. "Urban and regional economic impacts of transportation investment: a critical assessment and proposed methodology", *Transportation Research Part A*, 1994, Vol. 28, no.4, pp. 351–362.
3. Woodruff D. Smith. Friedrich Ratzel and the Origins of Lebensraum – *Journal German Studies Review*, 1980, Vol. 3, No. 1 , pp. 51-68
4. Александровская О. А., Французская географическая школа конца XIX — нач. XX века. М., 1972, 144 с.
5. Cascetta, E., A. Carteni and M. Montanino, "A New Measure of Accessibility based on Perceived Opportunities". *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 2013, Vol. 87/0, pp. 117-132.
6. Di Ciommo, F. and Y. Shifan, "Transport equity analysis". *Transport Reviews*, 2017, Vol. 37/2, pp. 139-151.
7. Dong, X., M.E. Ben-Akiva, J.L. Bowman and J.L. Walker, "Moving from trip-based to activity-based measures of accessibility". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2006, Vol. 40/2, pp. 163-180.
8. Geurs, K.T., B. Zondag, G. de Jong and M. de Bok, "Accessibility appraisal of integrated landuse/transport policy strategies: more than just adding up travel time savings". *Transportation Research Part D*, 2010, Vol. 15, pp. 382-393.
9. Geurs, K.T. and B. van Wee, "Accessibility evaluation of land-use and transport strategies:

- Review and research directions”. *Journal of Transport Geography*, 2004, Vol. 12/2, pp. 127-140
10. Hansen, W.G. “How accessibility shapes land use”. *Journal of American Institute of Planners*, 1959, Vol. 25/1, pp. 73-76.
 11. Hao Wu. Towards a general theory of access. *The Journal of Transport and Land Use*. 2019, Vol 13, N 1, pp. 129–158
 12. Joseph, A.E. and P.R. Bantock, “Measuring potential physical accessibility to general practitioners in rural areas: A method and case study”. *Social Science & Medicine*, 1982, Vol. 16/1, pp. 85-90.
 13. Kwan, M.-P. “Space-time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-based Framework”. *Geographical Analysis*, 1998, Vol. 30(3), pp. 191-216.
 14. Kwan, M.-P. and J. Weber, “Individual Accessibility Revisited: Implications for Geographical Analysis in the Twenty-first Century”. *Geographical Analysis*, 2003, Vol. 35/4, pp. 341-353.
 15. Lucas, K., B. van Wee and K. Maat, “A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation*”, 2016, Vol. 43/3, pp. 473-490.
 16. Miller, H.J. “Measuring Space-Time Accessibility Benefits within Transportation networks: Basic Theory and Computational Procedures”. *Geographical analysis*, 1999, Vol. 31/2, pp. 187-212.
 17. Moya-Gómez, B. and Garcia-Palomares J.C. “Working with the daily variation in infrastructure performance. How can this be included in territorial accessibility measurements?” *European Transport Research Review*, 2015, Vol. 7, pp. 1-13.
 18. Reggiani, A., P. Bucci and Russo G. “Accessibility and impedance forms: Empirical applications to the German commuting network”. *International Regional Science Review*, 201, 1Vol. 34/2, pp. 230-252.
 19. Thill, J.C. and M. Kim. “Trip making, induced travel demand, and accessibility”. *Journal of Geographical Systems*, 2005, Vol. 7/2, pp. 229-248.
 20. Wachs, M. and T.G. Kumagai, “Physical accessibility as a social indicator”. *Socio-Economic Planning Science*, 1973, Vol. 6, pp. 357-379
 21. Лимонов Л.Э. Региональная экономика и пространственное развитие. М.: Юрайт, 2015, Т. 1., 397 с.
 22. Блауг М. Теория размещения промышленных предприятий Вебера // *Экономическая мысль в ретроспективе*. М.: Дело, 1994, 627 с.
 23. Хаггет П. Пространственный анализ в экономической географии. М.: Прогресс, 1968.
 24. Geoffrey J. Martin. *All Possible Worlds. A History of Geographical Ideas*. Fourth Edition. N.Y., 2005, 624 p.
 25. Krugman P.R. *Center and Periphery* // *Geography and Trade*. The MIT Press, 1991, 142 p.

О ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ОСНОВАХ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Н.Т.АМИКИШИЕВА

РЕЗЮМЕ

В статье дается анализ теоретических работ в области изучения территориальной организации транспортной системы. На основе раскрытия сути концептуальных подходов основоположников теоретических разработок относительно выявления закономерностей пространственной деятельности человека, выделены роль и значение исследований западных ученых. При этом особый акцент сделан на вклад исследований немецких ученых в развитии экономико-географической науки, и в частности географии транспорта. В работе значительное внимание уделено необходимости проведения количественной оценке транспортной обеспеченности территории. С этой целью используются множество показателей, среди которых важным представляется показатель транспортной доступности.

Ключевые слова: транспортная система, территориальная организация, теоретические разработки, немецкая школа, транспортная доступность

ON THEORETICAL AND METHODOLOGICAL BASIS OF TERRITORIAL FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORTATION SYSTEM

N.T.AMIKISHIYEVA

SUMMARY

The article provides an analysis of theoretical works in the field of studying the territorial organization of the transport system. Based on the disclosure of the essence of the conceptual approaches of the founders of theoretical developments regarding the identification of patterns of spatial human activity, the role and significance of research by Western scientists are highlighted. At the same time, special emphasis is placed on the contribution of research by German scientists to the development of economic and geographical science, and in particular the geography of transport. In the work, considerable attention is paid to the need for a quantitative assessment of the transport provision of the territory. For this purpose, many indicators are used, among which the indicator of transport accessibility seems to be important.

Key words: transport system, territorial organization, theoretical developments, german school, transport accessibility