

XİDMƏT VƏ NƏQLİYYAT SEKTORLARININ SOSIAL-İQTİSADI İNKİŞAFA TƏSİRİ: NƏZƏRİ YANAŞMALAR VƏ İNSTİTUSİONAL AMİLLƏR

Pərvin SOLTANLI^{ID}

Azərbaycan Texniki Universitetinin dissertantı
Azərbaycan Texniki Universitetinin baş müəllimi
E-mail: pervin.soltanli@aztu.edu.az

Received: 24 April 2026

Revised: 5 June 2026

Accepted: 25 June 2026

UOT: 338.46

JEL: L80, L92, O43, O18,

DOI: <https://doi.org/10.32010/ASHC4379>

Xülasə: Məqalədə xidmət sektorunun, xüsusilə nəqliyyat sahəsinin iqtisadi və sosial-iqtisadi inkişafda rolu nəzəri və empirik ədəbiyyat əsasında araşdırılır. Tədqiqatda xidmət sektorunun iqtisadi artıma təsiri neoklassik, keynsçi, endogen artım və institusional yanaşmalar kontekstində sistemləşdirilir. Göstərilir ki, xidmət sektorunun inkişafı yalnız ÜDM-də pay artımı ilə deyil, onun məhsuldarlıq səviyyəsi, bilik-intensivliyi, ixrac potensialı, məşğulluq yaratma qabiliyyəti və institusional mühitlə əlaqəsi əsasında qiymətləndirilməlidir. Məqalədə nəqliyyat sektorunun xüsusi rolu bazara çıxışın genişlənməsi, logistika xərclərinin azalması, regional integrasiya, əmək mobility, məşğulluq imkanlarının artması və sosial xidmətlərə əlçatanlığın yaxşılaşması baxımından əsaslandırılır. Ədəbiyyatın müqayisəli təhlili göstərir ki, nəqliyyat investisiyalarının iqtisadi və sosial nəticələri avtomatik xarakter daşıyır; bu nəticələr layihələrin keyfiyyəti, məkan seçimi, şəbəkə əlaqəliyi, dövlət idarəetməsi, logistika performansı və tamamlayıcı institusional siyasətlərdən asılıdır. Məqalənin əsas elmi nəticəsi ondan ibarətdir ki, xidmət və nəqliyyat sektorlarının inkişafı iqtisadi artım, sosial rifah və regional tarazlıq üçün mühüm amildir, lakin bu təsirin davamlı olması üçün məhsuldarlıq, inklüzivlik və institusional keyfiyyət əsas şərt kimi çıxış edir.

Açar sözlər: xidmət sektoru; nəqliyyat infrastruktur; iqtisadi artım; sosial-iqtisadi inkişaf; institusional keyfiyyət; məşğulluq

Giriş

İqtisadi inkişafın ilkin mərhələlərində artımın əsas daşıyıcısı kimi kənd təsərrüfatı və daha sonra sənaye sektoru qəbul edilsə də, müasir iqtisadiyyatlarda xidmət sektoru ÜDM-in, məşğulluğun və innovasiya fəaliyyətinin ən böyük komponentinə çevrilmişdir. OECD-nin xidmət iqtisadiyyatı üzrə icmalı göstərir ki, xidmətlər yalnız son istehlak sahəsi deyil, həm də bütün iqtisadiyyat üçün aralıq “xərc”, koordinasiya, logistika, maliyyələşmə, informasiya axını və insan kapitalı istehsal edən baza sektordur. Eyni zamanda, bu sektor daxilində böyük heterogenlik mövcuddur. Belə ki, aşağı məhsuldarlıqlı ənənəvi xidmətlərlə yüksək bilik-intensiv və rəqəmsal xidmətlərin artıma təsiri eyni deyil. Buna görə də müasir

ədəbiyyatda “xidmət sektorunun payı artır” tezisindən daha çox, “hansı xidmətlər, hansı institutlar altında və hansı mexanizmlərlə artımı sürətləndirir?” sualı önə çıxır.

Bu mövzu üzrə ədəbiyyat dörd əsas nəzəri xətt üzrə formalaşmışdır: a) neoklassik yanaşma; b) keynsçi yanaşma; c) endogen artım nəzəriyyəsi və d) institusional yanaşma. Neoklassik ənənə xidmətləri resurs bölgüsü və məhsuldarlıq kontekstində analiz edir. Keynsçi yanaşma xidmətlərin məcmu tələb və məşğulluq yaratma gücünü vurğulayır. Endogen artım nəzəriyyəsi təhsil, səhiyyə, İKT, maliyyə və peşəkar xidmətləri bilik, innovasiya və insan kapitalının generatoru kimi görür. İnstitusional məktəb isə xidmət sektorunun effektiv inkişafını

hüquqi mühit, rəqabət qaydaları və tənzimləmə keyfiyyəti ilə bağlıdır.

Xidmət sektorunun artıma təsiri ilə bağlı ən çox istinad olunan klassik mübahisə Baumol-un “unbalanced growth” tezisində başlayır. Baumol [1, s. 415–426.] göstərirdi ki, iqtisadiyyatın məhsuldarlıq artımı yüksək olan sahələrdən məhsuldarlıq artımı zəif olan xidmət sahələrinə doğru struktur yerdəyişməsi orta məhsuldarlıq artımını ləngidə bilər. Bu yanaşma sonradan “Baumol xəstəliyi” kimi məşhurlaşdı və xüsusilə səhiyyə, təhsil, incəsənət və digər əmək-intensiv xidmətlər üçün geniş tətbiq olundu. Lakin sonrakı ədəbiyyat Baumol-un nəticələrinin şərti xarakter daşdığını göstərdi. Oulton (2001) bu nəticənin əsasən o halda qüvvədə olduğunu irəli sürdü ki, aşağı məhsuldarlıqlı sektorlar əsasən son məhsul istehsal etsin. Əgər xidmətlər geniş miqyasda aralıq “xərc” kimi sənaye və digər sahələrə daxil olursa, o zaman xidmətlərin artan çəkisi ümumi məhsuldarlığı avtomatik aşağı salmır. Əksinə, bəzi hallarda iqtisadi artımı dəstəkləyə bilər. Bu, xüsusilə logistika, maliyyə, telekommunikasiya və biznes xidmətləri üçün əhəmiyyətlidir.

Triplett və Bosworth [2, s. 23–33] ABŞ məlumatları əsasında xidmət sahələrində məhsuldarlığın ölçülməsi ilə bağlı problemləri qabardaraq belə bir nəticəyə gəlirdilər ki, xidmətlərdə aşağı məhsuldarlıq barədə ənənəvi təsəvvürlər qismən statistik ölçmə problemlərindən qaynaqlanır. Onların təhlili göstərirdi ki, pərakəndə ticarət, topdansatış, maliyyə və bəzi informasiya xidmətlərində məhsuldarlıq artımı əhəmiyyətli dərəcədə yüksək olmuşdur. Bu nəticə xidmət sektorunun vahid və homogen “aşağı məhsuldarlıqlı” sahə kimi təqdim edilməsinin metodoloji cəhətdən zəif olduğunu göstərdi.

Bununla belə, ədəbiyyatda optimist nəticələr tam konsensus yaratmamışdır. Hartwig [3] xidmət məhsuldarlığının bəzi seqmentlərdə yaxşılaşdığını qəbul etsə də, bütün xidmətlər üzrə Baumol tezisinin tam “sağaldığını” qəbul etməyin tez olduğunu göstərir. İctimai və sosial xidmətlərdə əmək-intensivlik, keyfiyyət ölçmə çətinliyi və məhdud avtomatlaşma səbəbindən məhsuldarlıq artımı yenə də nisbətən zəif qala bilər. Maroto və Cuadrado [4] da xidmət məhsuldarlığının xidmət növünə görə ciddi fərqləndiyini, bazar xidmətləri ilə qeyri-bazar

xidmətlərinin eyni kateqoriyada təhlil edilməsinin yanlış nəticələr doğura bildiyini vurğulayırlar.

Keynsçi nəzəriyyədə xidmət sektorunun başlıca funksiyası məcmu tələbi və məşğulluğu genişləndirməkdir. OECD sənədlərində vurğulandığı kimi, gəlir səviyyəsi artdıqca bir çox xidmətlərə tələbin gəlir elastikliyi yüksəlir. Şəhərləşmə, demoqrafik dəyişikliklər və orta təbəqənin genişlənməsi xidmət istehlakını sürətləndirir. Bu baxımdan xidmət sektoru yalnız artımın nəticəsi deyil, eyni zamanda artımı gücləndirən tələb və gəlir multiplikatorunun daşıyıcısıdır.

Bununla belə, keynsçi baxışın tənqidçiləri qeyd edirlər ki, xidmət sektorunun tələbyönlü genişlənməsi hər zaman yüksək məhsuldarlıq yaratmır. Xüsusilə aşağı texnologiyalı məişət və lokal xidmətlərdə məşğulluq artsa da, uzunmüddətli məhsuldarlıq və ixrac qabiliyyəti zəif qala bilər. Bu səbəbdən müasir tələbyönlü ədəbiyyat sadəcə “xidmət payı artsın” tezisini deyil, məhsuldar və ixracpotensiallı xidmətlərin dəstəklənməsini daha məqsədəuyğun hesab edir. Endogen artım nəzəriyyəsində ən mühüm fərqləndirmə bilik-intensiv xidmətlərlə ənənəvi xidmətlər arasındadır. Huggins və Thompson) [5] KIBS-in (knowledge-intensive business services) artımını bilik iqtisadiyyatının institusional və məkan əsaslarından biri kimi təqdim edir. Daha yeni tədqiqatlar, o cümlədən Koreya və Çin üzrə araşdırmalar, KIBS və yeni texnologiya əsaslı peşəkar xidmətlərin innovasiya yayılmasını, yeni müəssisələrin böyüməsini və regional iqtisadi dinamikanı gücləndirdiyini göstərir. Bu baxımdan xidmət sektoru yalnız mövcud istehsalat xidmət etmir; o, həm də texnoloji transformasiyanın özünü təşkil edir.

Bu səbəbdən elmi və siyasət nəticəsi aydındır: iqtisadi artım üçün vacib olan “xidmət sektorunun böyüməsi” deyil, məhsuldar, rəqabətli, ixrac qabiliyyətli, bilik-intensiv və yaxşı institusional əsaslara söykənən xidmət sektorunun inkişafıdır. Belə yanaşma xüsusilə Azərbaycan kimi struktur diversifikasiyası prioritet olan ölkələr üçün aktualdır.

Xidmət sektorunun sosial-iqtisadi inkişafda rolu: neoklassik, keynsçi, endogen və institusional yanaşmalar

Sosial-iqtisadi inkişaf anlayışı burada təkcə istehsal və gəlir artımını deyil, həm də məşğulluğun keyfiyyətini, gəlir bölgüsünü, insan kapitalının formalaşmasını, səhiyyə və təhsil nəticələrini, sosial müdafiə imkanlarını, institusional etibarlılığı və uzunmüddətli dayanıqlılığını əhatə edir. Ranis və digərləri [6] iqtisadi artım ilə insan inkişafı arasında ikitərəfli əlaqə olduğunu göstərərək sosial xidmətlərə qoyulan investisiyaların uzunmüddətli rifah və artım üçün həlledici olduğunu vurğulayırlar. Dünya Bankının insan kapitalı yanaşması da təhsil, səhiyyə və sosial müdafiə sistemlərini uzunmüddətli firavanlığın əsas dayaqları kimi qiymətləndirir.

Keynsçi nəzəriyyə xidmət sektorunun rolunu məcmu tələb, məşğulluq və gəlir dövryyəsi prizmasından daha geniş izah edir. Bu yanaşmaya görə xidmət sektoru iqtisadi artımdan əlavə, sosial sabitlik və rifah üçün də mühüm əhəmiyyət daşıyır, çünki o, yüksək məşğulluq tutumuna malikdir və gəlir artdıqca bir çox xidmətlərə tələb genişlənir. Ticarət, turizm, ictimai iaşə, nəqliyyat, məişət, təhsil, səhiyyə və dövlət xidmətləri həm birbaşa iş yerləri yaradır, həm də multiplikasiya effekti ilə digər sahələrdə əlavə məşğulluq və gəlir formalaşdırır. OECD materiallarında xidmətlərin məşğulluq və məhsuldarlıq üçün strateji sektor olduğu vurğulanır.

Keynsçi yanaşmanın sosial aspekti xüsusilə dövlətin sosial xidmətlərə müdaxiləsində aydın görünür. Təhsil, səhiyyə və sosial müdafiə xərcləri qısamüddətli dövrdə məcmu tələbi artırır, uzunmüddətli dövrdə isə işçi qüvvəsinin keyfiyyətini, yoxsulluğa qarşı dayanıqlığı və sosial inteqrasiyanı gücləndirir. Dünya Bankının insan kapitalı üzrə yanaşması və təhsil strategiyası da göstərir ki, təhsil və sağlamlıq investisiyaları yalnız məhsuldarlığı deyil, həm də daha yaxşı həyat nəticələrini, sosial bağlılığı və nəsillərarası imkanları da artırır.

Bu yanaşmada xidmət sektoru inklüzivliyin də əsas kanallarından biridir. Anand və digərləri [7] inklüziv artımı həm gəlir artımı, həm də onun geniş sosial qruplara yayılması kimi şərh edirlər. Xidmət sektorunun genişlənməsi, əgər keyfiyyətli iş yerləri və sosial xidmətlər yaradırsa, yoxsulluğun azalmasına və imkanların genişlənməsinə töhfə verir. Əgər artım əsasən qeyri-formal və aşağı

məhsuldarlıqlı xidmətlər hesabına baş verirsə, sosial fayda məhdud qala bilər. Buna görə keynsçi baxış xidmət sektorunu yalnız tələbyönlü genişlənmə ilə deyil, həm də sosial yönümlü dövlət siyasəti ilə birlikdə qiymətləndirir.

Xidmət sektorunun mühüm sahələrindən biri nəqliyyat sahəsidir. Nəqliyyat sahəsinin iqtisadi artımda roluna da neoklassik, keynsçi, endogen və institusional yanaşmalar fərqlidir.

Keynsçi yanaşmada nəqliyyat sektorunun artımdakı rolu ilk növbədə məcmu tələb və məşğulluq kanalı ilə izah olunur. Bu məktəbə görə dövlətin nəqliyyat infrastrukturuna yönəltdiyi sərmayələr qısamüddətli dövrdə tikinti, material, mühəndislik və xidmət sahələrində əlavə tələb yaradır, gəlir və məşğulluq çoxaldanı vasitəsilə ümumi iqtisadi fəallığı genişləndirir. IMF-nin ictimai investisiya üzrə materiallarında və son işçi sənədlərində qeyd olunur ki, infrastruktur investisiyası, o cümlədən nəqliyyat layihələri, xüsusilə durğunluq və qeyri-müəyyənlik dövrlərində yüksək multiplikasiya effekti göstərə bilər və özəl investisiyanı da katalizator kimi hərəkətə gətirə bilər. Moszoro [8,s.59–74] tərəfindən aparılan tədqiqat isə yollar daxil olmaqla əsas infrastruktur sahələrinə dövlət investisiyasının birbaşa məşğulluq effekti yaratdığını empirik olaraq göstərir.

Empirik ədəbiyyat da bu nəticəni təsdiqləyir. Cigu və digərləri [9,s. 67] Aİ-28 ölkələri üçün nəqliyyat infrastrukturunu ilə iqtisadi fəaliyyət arasındakı əlaqəni “ictimai sektorun fəaliyyəti” prizmasından təhlil edərək göstərirlər ki, infrastrukturun vəziyyəti ilə yanaşı, dövlət sektorunun effektivliyi də artım nəticələri üçün vacibdir. Gani [10,s. 279–288.] logistika performansının ixrac və idxalla müsbət və statistik əhəmiyyətli bağlılığını göstərir. Bu isə nəqliyyat sektorunun təkcə fiziki şəbəkədən deyil, gömrük, izləmə, vaxtında çatdırılma və xidmət keyfiyyəti kimi institusional-logistik komponentlərdən ibarət olduğunu göstərir. Eyni istiqamətdə digər tədqiqatlar nəqliyyat infrastrukturunu keyfiyyəti və logistika səmərəliliyinin inkişaf etməkdə olan ölkələrdə xarici ticarət və artım üçün mühüm rol oynadığını vurğulayır.

Mövcud ədəbiyyat nəqliyyat sektorunun artıma təsiri ilə bağlı tam yekdil deyil. Bir qrup

tədqiqat nəqliyyat investisiyasını məhsuldarlığı, bazara çıxışı və regional integrasiyanı artıran əsas amil kimi təqdim edir. Digər qrup isə səbəb-nəticə probleminə, yəni yüksək artımın özünün nəqliyyat sərmayəsini cəlb etməsi ehtimalına diqqət çəkir. Banister və Berechman [11, s.209–218] xüsusi olaraq qeyd edirlər ki, inkişaf etmiş və artıq yaxşı əlaqələnməmiş məkanlarda əlavə nəqliyyat sərmayəsi təkbaşına iqtisadi inkişaf yaratmır.

Nəzəri və empirik ədəbiyyatın ümumi nəticəsi ondan ibarətdir ki, nəqliyyat sektoru iqtisadi artımın həm klassik istehsal amili, həm tələbyönlü fiskal alət, həm də uzunmüddətli struktur transformasiya mexanizmi kimi çıxış edə bilər. Neoklassik yanaşma onu məhsuldarlıq və resurs bölgüsü kanalı ilə, keynsçi yanaşma məcmu tələb və məşğulluq kanalı ilə, endogen yanaşma bazar çıxışı, bilik yayımları və aqqlomerasiya kanalı ilə, institusional yanaşma isə idarəetmə, layihə keyfiyyəti və logistika effektivliyi kanalı ilə izah edir. Buna görə müasir ədəbiyyatda nəqliyyat sektorunun artıma təsiri “daha çox yol və ya dəmir yolu” kimi sadə deyil. Əsas məsələ hansı növ nəqliyyat sərmayəsinin, hansı institusional çərçivədə, hansı məkan və sektor üçün həyata keçirilməsidir.

Nəqliyyat sektoru sosial-iqtisadi inkişafın təməl komponentlərindən biri kimi iqtisadi ədəbiyyatda getdikcə daha geniş yer tutur. Ənənəvi baxışda nəqliyyat əsasən istehsal və ticarəti dəstəkləyən yardımçı infrastruktur kimi qəbul edilsə də, müasir ədəbiyyat onun bazara çıxış, məşğulluq, gəlir bölgüsü, regional integrasiya, insan kapitalına çıxış, səhiyyə və təhsil xidmətlərindən istifadə, yoxsulluğun azaldılması və sosial inklüzivlik kimi sahələrdə çoxşaxəli rolunu ön plana çıxarır. Dünya Bankı və OECD materiallarında nəqliyyat sistemlərinin iş yerlərinə və əsas xidmətlərə çıxışı genişləndirməklə yoxsulluğun azaldılması və orta q rıfahın gücləndirilməsi baxımından strateji əhəmiyyət daşıdığı vurğulanır.

Neoklassik yanaşmada nəqliyyat sektoru resursların səmərəli bölgüsünü yaxşılaşdıran və iqtisadi sistemdə əməliyyat xərclərini azaldan tamamlayıcı kapital kimi nəzərdən keçirilir. Bu yanaşmada yollar, limanlar, dəmir yolları və logistika şəbəkələri bazarların coğrafi integrasiyasını dərinləşdirir, əmək və kapitalın

mobilliyini artırır, firmaların giriş xərclərini azaldır və nəticədə ümumi məhsuldarlığı yüksəldir. Bu yanaşmada sosial-iqtisadi inkişafın iqtisadi tərəfi, əsasən, nəqliyyatın istehsal, ticarət və investisiyaya verdiyi dəstək vasitəsilə izah edilir. Sosial tərəfi isə dolayısı ilə daha çox bazar əlçatanlığının artması, mal və xidmətlərin ucuzlaşması və regionlararası əlaqələrin güclənməsi ilə formalaşır.

Bu yanaşmada sosial-iqtisadi inkişafın əsas mexanizmlərindən biri “bazara giriş” və “imkan əldə etmək” anlayışlarıdır. Nəqliyyat şəbəkəsi genişləndikcə insanlar daha çox iş imkanı, daha yüksək gəlirli əmək bazarları və daha keyfiyyətli xidmətlərə bağlanır. Dünya Bankının son tədqiqatları göstərir ki, iş əlçatanlığı və nəqliyyat əlaqəliliyi məşğulluq və əmək bazarı səmərəliliyi ilə bağlıdır. Eyni şəkildə, kənd və periferiya ərazilərində yol əlçatanlığının artması qeyri-kənd təsərrüfatı məşğulluğunun genişlənməsinə və yoxsulluğun azalmasına töhfə verə bilər. Bu mənada nəqliyyat sektoru yalnız artımın nəticəsi deyil, həm də məşğulluq strukturunu və sosial mobilliyi dəyişdirən endogen inkişaf amilidir.

Endogen yanaşma həm də nəqliyyatın insan kapitalı və sağlamlıqla əlaqəsini nəzərə almağa imkan verir. Nəqliyyat bağlantıları yaxşılaşdıqca məktəbə, xəstəxanaya və ictimai xidmətlərə çıxış genişlənir. Bu isə uzunmüddətli dövrdə əmək məhsuldarlığını və rifahı artırır. Nəqliyyat infrastrukturunu ilə sağlamlıq arasında əlaqəni modelləşdirən son tədqiqatlar nəqliyyatın gəlir, vaxt istifadəsi, səhiyyə xidmətlərinə çıxış və sağlamlıq kapitalı kanalları ilə sosial inkişafı dəstəklədiyini göstərir. Bu baxımdan nəqliyyat sektoru endogen artım nəzəriyyəsində həm iqtisadi səmərəlilik, həm də insan inkişafı üçün çevik əlaqələndirici mexanizm rolunu oynayır.

Institusional ədəbiyyatın sosial vurğusu xüsusilə inklüzivlikdə görünür. Əgər nəqliyyat siyasəti yalnız yüksək gəlirli və artıq əlaqələnməmiş məkanlara üstünlük verirsə, regional bərabərsizliklər dərinləşə bilər. Əksinə, kənd yolları, ictimai nəqliyyat və xidmətlərə çıxışı artıran bağlantılar aşağı gəlirli qrupların rifahını nisbətən daha çox yaxşılaşdırır bilər.

Bununla belə, neoklassik ədəbiyyat bu təsirin avtomatik olmadığını da qəbul edir. Nəqliyyat şəbəkəsinin genişlənməsi bəzi hallarda işçilərin

daha məhsuldar mərkəzlərə axınını sürətləndirsə də, periferiya ərazilərində əmək itkisi yarada bilər. Eyni zamanda, iş əlçatanlığının ölçülməsi üsulu, nəqliyyat növü və şəhər ölçüsü nəticələri dəyişdirir. Məsələn, son tədqiqatlar avtobus əlçatanlığının məşğulluq sıxlığı ilə daha ümumi əlaqə göstərdiyini, relsli sistemlərin təsirinin isə sektor və məkan üzrə daha seçici olduğunu vurğulayır.

Keynsçi yanaşma nəqliyyat sektorunun məşğulluğa təsirini ilk növbədə məcmu tələb və investisiya çoxaldanı ilə izah edir. Bu baxışa görə dövlətin yol, dəmir yolu, liman, metro və digər nəqliyyat layihələrinə yönəltdiyi xərclər tikinti, mühəndislik, material təchizatı, texniki xidmət və əlaqəli xidmətlərdə birbaşa iş yerləri yaradır. Sonrakı mərhələdə gəlir artımı və sifariş zənciri vasitəsilə dolayı məşğulluq effekti formalaşır. IMF-nin 41 ölkə üzrə firmasəviyyəli məlumatlara əsaslanan araşdırması infrastruktur xərclərinin, o cümlədən yollar üzrə sərmayələrin, birbaşa məşğulluq effekti yaratdığını göstərir. Bu nəticə keynsçi yanaşmanın nəqliyyat investisiyasını anti-siklik məşğulluq aləti kimi görməsini gücləndirir.

Endogen yanaşmada nəqliyyatın məşğulluğa təsirinin əsas kanallarından biri qeyri-kənd təsərrüfatı məşğulluğuna keçiddir. Kənd və yarımkənd ərazilərində yol və nəqliyyat əlçatanlığı yaxşılaşdıqda insanlar yalnız daha rahat bazara çıxmır, həm də kənd təsərrüfatından kənar fəaliyyətlərə qoşulmaq imkanları qazanırlar. Çin üzrə mikro-məlumatlara əsaslanan tədqiqat göstərir ki, kənd nəqliyyat əlçatanlığı qeyri-kənd təsərrüfatı məşğulluğuna müsbət təsir edir və xüsusilə yaxın məsafəli məşğulluq imkanlarını gücləndirir. Dünya Bankının kənd yolları üzrə daha yeni işləri də bütün mövsümlərdə istifadə oluna bilən “qidalandırıcı yollar”ın yaşayış səviyyəsi və əmək imkanları üzərində müsbət təsirini vurğulayır.

Endogen ədəbiyyat həmçinin nəqliyyatın məşğulluğa heterogen təsir göstərdiyini bildirir. Məsələn, nəqliyyat əlçatanlığının yaxşılaşması bəzi qruplar üçün yerli iş imkanlarını artırarkən, digərləri üçün uzaq regionlara miqrasiyanı və ya uzun məsafəli əmək mobilliyini gücləndirə bilər. Qadınların qeyri-ferma məşğulluğu üzərində aparılmış araşdırmalar göstərir ki, nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşması gender

normalarından asılı olaraq, qadın məşğulluğuna daha güclü müsbət təsir göstərə bilər. Bu nəticələr nəqliyyatın məşğulluq təsirinin yalnız ümumi iş yerlərinin sayında deyil, həm də əmək bazarının tərkibində və keyfiyyətində özünü göstərir.

İqtisadi ədəbiyyatda ilk böyük mübahisə nəqliyyatın məşğulluğa təsirinin birbaşa yoxsa dolayı kanallar üzrə daha güclü olması ilə bağlıdır. IMF tərəfindən aparılan tədqiqatlarda birbaşa iş yaratma effektini ölçülür. Lakin şəhər və regional əmək bazarı ədəbiyyatı daha çox iş əlçatanlığı və uyğunlaşma təsirini önə çəkir. İkinci mübahisə nəqliyyatın məşğulluğu artırıb-artırmamasından çox, kim üçün və harada artırdığı ilə bağlıdır. Yeni araşdırmalar göstərir ki, eyni nəqliyyat müdaxiləsi qadınlar, miqrantlar, kənd əhalisi və şəhər yoxsulları üçün fərqli nəticələr verə bilər. Üçüncü mübahisə isə uzunmüddətli nəticələrlə bağlıdır. Belə ki, nəqliyyat bəzi bölgələrdə iş yerləri yaratsa da, digər bölgələrdən məşğulluğu çəkib mərkəzləşmə yarada bilər. Bu səbəbdən müasir ədəbiyyat nəqliyyat–məşğulluq əlaqəsini ümumi orta təsirlərdən çox, məkan və qrup üzrə heterogen nəticələr çərçivəsində qiymətləndirir.

İqtisadi ədəbiyyatın müqayisəli təhlili göstərir ki, nəqliyyat sektorunun məşğulluğa təsiri çoxkanallı və nəzəri cəhətdən zəngindir. Neoklassik yanaşma nəqliyyatı əmək bazarında uyğunlaşma və səmərəlilik amili kimi görür. Keynsçi yanaşma onu birbaşa və dolayı iş yaradan fiskal alət kimi qiymətləndirir. Endogen yanaşma nəqliyyatın struktur transformasiya, bazara çıxış və qeyri-kənd təsərrüfatı məşğulluğu vasitəsilə uzunmüddətli təsirini vurğulayır. İnstitusional yanaşma isə bu nəticələrin idarəetmə, logistika keyfiyyəti və əmək bazarı institutları ilə şərtləndiyini göstərir. Bu baxımdan, nəqliyyat sektorunun məşğulluq siyasətində rolu yalnız yeni yol və ya xətt tikməkdən ibarət deyil. Əsas məsələ həmin sərmayənin hansı sosial qruplar üçün, hansı əmək bazarı maneələrini aradan qaldırdığı və hansı institusional çərçivədə həyata keçirildiyidir.

ƏDƏBİYYAT SIYAHISI:

1. Baumol, W. J. (1967). Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban

Crisis. American Economic Review, 57(3), 415–426.

2. Triplett, J. E., & Bosworth, B. P. (2003). Productivity Measurement Issues in Services Industries: “Baumol’s Disease” Has Been Cured. *Economic Policy Review*, 9(3), 23–33.

3. Hartwig, J. (2008). Productivity Growth in Service Industries: Has “Baumol’s Disease” Really Been Cured? Review of Income and Wealth. DOI: 10.1111/j.1475-4991.2008.00284.x.

4. Maroto, A., & Cuadrado, J. R. (2008). Services Productivity Revisited. *The Service Industries Journal*.

5. Huggins, R., & Thompson, P. (2011). The Growth of Knowledge-Intensive Business Services.

6. Ranis, G., Stewart, F., & Ramirez, A. (2000). Economic Growth and Human Development. *World Development*.

7. Anand, R., Mishra, S., & Peiris, S. J. (2013). Inclusive Growth: Measurement and Determinants. IMF Working Paper.

8. Moszoro, M. W. (2024). The direct employment impact of public investment. *International Journal of Management and Economics*, 60(1), 59–74.

9. Cigu, E., Agheorghiesei, D.-T., Gavriluță, A.-F., & Toader, E. (2019). Transport infrastructure development, public performance and long-run economic growth: A case study for the EU-28 countries. *Sustainability*, 11(1), 67

10. Gani, A. (2017). The logistics performance effect in international trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288.

11. Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209–218.

THE IMPACT OF THE SERVICE AND TRANSPORT SECTORS ON SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT: THEORETICAL APPROACHES AND INSTITUTIONAL FACTOR

Parvin SOLTANLI

Doctoral Researcher of Azerbaijan Technical University.

Senior Lecturer of Azerbaijan Technical University.

E-mail: pervin.soltanli@aztu.edu.az

Abstract: The article examines the role of the service sector, especially the transport sector, in economic and socio-economic development based on theoretical and empirical literature. The study systematizes the impact of the service sector on economic growth in the context of neoclassical, Keynesian, endogenous growth and institutional approaches. It is shown that the development of the service sector should be assessed not only by the increase in its share in GDP, but also on its productivity level, knowledge-intensity, export potential, employment creation capacity and its relationship with the institutional environment. The article justifies the special role of the transport sector in terms of expanding market access, reducing logistics costs, regional integration, labor mobility, increasing employment opportunities and improving accessibility to social services. A comparative analysis of the literature shows that the economic and social results of transport investments are not automatic; these outcomes depend on the quality of projects, location selection, network connectivity, governance, logistics performance, and complementary institutional policies. The main scientific conclusion of the article is that the development of the service and transport sectors is an important factor for economic growth, social well-being, and regional balance, but productivity, inclusiveness, and institutional quality are key conditions for this impact to be sustainable.

Keywords: service sector; transport infrastructure; economic growth; socio-economic development; institutional quality; employment

ВЛИЯНИЕ СЕКТОРА УСЛУГ И ТРАНСПОРТА НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ

Парвин СОЛТАНЛИ

Докторант Азербайджанский Технический Университет
Старший преподаватель Азербайджанский Технический Университет
E-mail: pervin.soltanli@aztu.edu.az

Резюме: В статье рассматривается роль сектора услуг, особенно транспортного сектора, в экономическом и социально-экономическом развитии на основе теоретической и эмпирической литературы. В исследовании систематизируется влияние сектора услуг на экономический рост в контексте неоклассического, кейнсианского, эндогенного роста и институционального подходов. Показано, что развитие сектора услуг следует оценивать не только по увеличению его доли в ВВП, но и по уровню его производительности, наукоемкости, экспортному потенциалу, способности создавать рабочие места и его связи с институциональной средой. В статье обосновывается особая роль транспортного сектора с точки зрения расширения доступа к рынкам, снижения логистических издержек, региональной интеграции, мобильности рабочей силы, увеличения возможностей трудоустройства и повышения доступности социальных услуг. Сравнительный анализ литературы показывает, что экономические и социальные результаты инвестиций в транспорт не являются автоматическими; Эти результаты зависят от качества проектов, выбора местоположения, сетевой связности, управления, эффективности логистики и дополнительных институциональных политик. Главный научный вывод статьи заключается в том, что развитие сектора услуг и транспорта является важным фактором экономического роста, социального благополучия и регионального баланса, но производительность, инклюзивность и качество институтов являются ключевыми условиями для устойчивого воздействия этого фактора.

Ключевые слова: сектор услуг; транспортная инфраструктура; экономический рост; социально-экономическое развитие; качество институтов; занятость