



AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI



BMT İNKİŞAF PROQRAMI  
Azərbaycan

# Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət-qablilliyətinin yüksəldilməsi problemləri

BAKI - 2009



BMT-nin İnkişaf Proqramı (BMTİP) BMT-nin dəyişiklikləri dəstəkləyən və insanların daha yaxşı həyat tərzini qurmalarına yardım etmək məqsədilə ölkələr üçün müvafiq bilik, təcrübə və vəsaitlərdən istifadə imkanını yaradan qlobal inkişaf şəbəkəsidir. Biz dünyanın 166 ölkəsində çalışaraq qlobal və milli səviyyələrdə mövcud olan inkişaf problemlərini bu ölkələrin öz seçimlərinə uyğun olaraq nizama salırıq. Onlar öz yerli potensial imkanlarını gücləndirərək BMTİP əməkdaşlarına və bizim çoxsaylı müttəfiqlərinə müraciət edirlər.

## LAYİHƏ HAQQINDA ÜMUMİ MƏLUMAT

- **Əsas:**  
Layihə Azərbaycan Respublikası və BMTİP arasında razılaşmaya əsasən «Azərbaycanda rəqabət qabiliyyətli qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi sahəsində İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin potensialının gücləndirilməsinə yardım (№ 00046970)» mövzusunda layihə çərçivəsində yerinə yetirilmişdir.
- **İcraçı təşkilat:**  
Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutu
- **Layihənin həyata keçirildiyi müddət (sonuncu mərhələ üzrə):**  
2009-cu ilin avqust – dekabr ayları

## XÜLASƏ

Tədqiqat işi 2003-2008-ci illərdə nəqliyyat-tranzit sektorunda rəqabət qabiliyyətinə təsir edən amillərin kəmiyyətə qiymətləndirilməsini əhatə edir. Qiymətləndirmə prosesində Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sisteminin rəqabətliyiinin spesifik xüsusiyyətlərini öyrənmək üçün hüquqi və iqtisadi baza araşdırılmış, rəqabət qabiliyyətinin daxili və xarici amilləri müəyyən edilmişdir.

Keçid tipli ölkələrdə tətbiq edilən nəqliyyat-tranzit xidmətləri üzrə məsrəf modeli Azərbaycan şəraiti üçün sahələr üzrə qiymətləndirilmiş, rəqabət qabiliyyətinin sahə və firma səviyyəsində determinantları müəyyən edilmiş, həmçinin xərc idxalı dəhlizinin təsiri kəmiyyətə hesablanmışdır. Modelin nəticələri nəzərə alınmaqla rəqabət qabiliyyətinin artırılması istiqamətləri təklif edilmiş, bu zaman iqtisadi sahələrin spesifikasiyası nəzərə alınmışdır.

# MÜNDƏRİCAT

## Giriş

1. Nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin nəzəri əsasları
2. Ədəbiyyatın xülasəsi
3. Azərbaycanda nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin təhlili və qiymətləndirilməsi. Qiymətləndirmədən alınan nəticələrin interpretasiyası
  - 3.1. Hüquqi bazanın təhlili
    - 3.1.1. *Ümumi müddəalar*
    - 3.1.1. *Nəqliyyat sahəsində vergitutmanın hüquqi tənzimlənməsi*
    - 3.1.2. *Tranzit xidmətlərini tənzimləyən saziş və konvensiyalar*
  - 3.2. Nəqliyyat-tranzit sektorunun mövcud iqtisadi vəziyyətinin xarakterizəsi
    - 3.2.1. *Beynəlxalq nəqliyyat-tranzit dahlizi*
    - 3.2.2. *Nəqliyyat-tranzit dahlizinin mövcud vəziyyətinin təhlili*
  - 3.3. Modelin spesifikasiyası və verilənlər bazası
  - 3.4. Modelin nəticələri və şərh
  - 3.5. Aparılan sorğuların metodologiyası
  - 3.6. Aparılan sorğunun nəticələri
  - 3.7. Sahələrin aralıq istehlakında nəqliyyatın payı (sahələrarası balans)
4. Nəticə və təkliflər
5. İstifadə edilmiş ədəbiyyat

## Əlavələr

## GİRİŞ

Ölkənin xidmət-ticarət sisteminin səmərəli fəaliyyətində və qeyri-neft sektorunda artımın təmin olunmasında nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması mühüm rol oynayır. Belə ki, Azərbaycan beynəlxalq tranzit nəqliyyat dəhlizinin kəşiməsində yerləşir. Eyni zamanda nəqliyyat-tranzit sektoru multiplikativ effektdə malikdir və o, digər sahələrin inkişafına əhəmiyyətli dərəcədə təsir edə bilər. Hər il qeyri-neft sektorunda artımın orta hesabla 20%-dən çoxu nəqliyyatın, o cümlədən təxminən 60%-i qeyri-neft sektoru üzrə yükdaşımaların payına düşür (5). Nəqliyyat-tranzit sektorunun inkişafı üçün demək olar ki, əlverişli infrastruktur yaradılmışdır. Nəqliyyat-tranzit şəbəkəsinin 90%-dən çoxu regionları əhatə etdiyindən, bu sektorun canlandırılması regionların sosial-iqtisadi inkişaf proqramında nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsinə mühüm töhfə verə bilər.

Nəqliyyat xidmətləri bazarı məhdud ölçüyə malik olduğundan, milli şirkətlər yalnız yerli tranzit xidmətləri bazarında iştirak edir. Nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi hesabına ölkə iqtisadiyyatında infrastrukturun yenidən qurulması, məşğulluq və gəlirlərin səviyyəsinin artırılması, regional inkişafın dəstəklənməsi və s. kimi məsələlər həll edilir.

Rəqabət qabiliyyətinin artırılması qeyri-neft sahələrinin perspektiv inkişafının əsas vasitələrindən biri kimi çıxış etməklə, ölkədə ümumi işgüzar fəaliyyətin canlandırılmasında, iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsində, bütövlükdə isə, rəqabət qabiliyyətli milli iqtisadiyyatın formalaşdırılmasında mühüm rol oynayır. Bu baxımdan, nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi və bu sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Ölkə iqtisadiyyatında mühüm məsələlərdən biri xüsusilə qeyri-neft sektoru üzrə ticarətin inkişaf etdirilməsi, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında iştirak etmək və bunun üçün müasir nəqliyyat xidmətlərindən istifadə etməklə onun rəqabət qabiliyyətinin artırılmasıdır.

Tranzit nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edilməsi zamanı xidmətin faydalılığı nəzərə alınmaqla qərarlar qəbul edilir. Belə qərarların qəbul edilməsində istifadə edilən mühüm göstəricilərdən biri nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin keyfiyyətidirsə, digəri bu zaman xidmətin dəyərinin aşağı olmasıdır.

Rəqabət qabiliyyətinin artırılmasının mühüm əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, bu zaman həm ölkədaxili sahələrin inkişafı təmin olunur və həm də ölkənin aparıcı tranzit şəbəkəsinə çevrilməsinə imkan yaranır. Rəqabətqabiliyyətli nəqliyyat şəbəkəsinin mövcud olması ölkənin nəqliyyat xidmətlərinin ixracına da müsbət təsir edir ki, bu da xüsusilə ixracın diversifikasiyasına imkan verir. Eyni zamanda iqtisadiyyatın davamlı inkişaf tələbatının ödənilməsi nəqliyyat-tranzit şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsini tələb edir.

Belə şəraitdə nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması hesabına istehsal və sosial infraqururdan səmərəli istifadə edilməsinə və bununla da mövcud potensialın “istehsal-xidmət-ticarət” şəbəkəsinə cəlb edilməsinə və onun fasiləsizliyinə nail olmaq olar.

Qeyd etmək lazımdır ki, xarici ölkələrin mütəxəssisləri tərəfindən rəqabət qabiliyyətinin qiymətləndirilməsi və onun artırılmasına dair müxtəlif metodlar işlənib hazırlanmışdır. Lakin bu modellərin araşdırılması və Azərbaycanda tətbiqi məsələlərinin öyrənilməsi ilə əlaqədar tədqiqatlar aparılmamışdır. Layihə çərçivəsində ölkənin nəqliyyat-tranzit potensialının qiymətləndirilməsi, bu potensialın xidmət dövryyəsinə cəlb edilməsi və mövcud infraqururdan istifadənin səmərəliliyinin artırılması yolları müəyyən edilir.

İqtisadiyyatın qloballaşması imkanlarının ildən-ilə artması və eləcə də qeyri-ticari s ektorun davamlı inkişafı həm ölkə daxili və həm də ölkələrarası rəqabət mühitinin güclənməsinə səbəb olmuşdur. Xüsusilə müasir bazar iqtisadiyyatının inkişaf etməsi şəraitində nəqliyyat sistemində davamlı və dinamik inkişafın təmin olunması hər bir ölkənin sosial-iqtisadi siyasətinin strateji istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Bunun nəticəsində istehsala xidmət edən və milli iqtisadiyyatın infrastruktur tərkibinə daxil olan nəqliyyat-tranzit sistemində rəqabət mühitinin gücləndirilməsinin müəyyən edilməsi məsələlərinin tədqiqinin mühüm elmi və praktiki əhəmiyyəti vardır.

Eyni zamanda, nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması ilə əlaqədar məsələlərin aktuallığını müəyyən edən əsas amillərdən biri də, son illərdə ölkədə neft strategiyasının uğurla reallaşdırılması nəticəsində ölkənin beynəlxalq tranzit şəbəkəsinə qoşulması ilə bağlıdır. Belə ki, ölkə əlverişli quru və su tranzit nəqliyyat şəbəkəsinin kəşiməsində yerləşir. Tərəfdaş ölkələrdə artan tələb ticarət sisteminin inkişaf etdirilməsini tələb edir ki, bu da rəqabət qabiliyyətli tranzit xidmət şəbəkəsinin yaradılmasını zərirliliyini artırır. Belə şəraitdə, nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması və bu istiqamətdə müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsinin mühüm praktiki əhəmiyyəti olur. Çünki, nəqliyyat sektorunda rəqabət qabiliyyətinin artırılması iqtisadi cəhətdən faydalı nəqliyyat xidmət sisteminin formalaşdırılması ilə əlaqədardır. Bu da səmərəli ticarət və infrastruktur sahələrinin seçilməsini müəyyən edən əsas amillərdir.

Rəqabət qabiliyyətinin artırılmasının praktiki əhəmiyyəti həm də özəl şirkətlərin ticarət-tranzit fəaliyyətinin genişləndirilməsi zəruriliyi ilə də müəyyən edilir. Araşdırmalar göstərir ki, tranzit nəqliyyat xidmətlərinin həyata keçirilməsində yerli özəl şirkətlər məhdud sayda iştirak edirlər (7, səh122). Belə şəraitdə, nəqliyyat sektorunun tranzit potensialının müəyyən edilməsi və həmçinin onun rəqabət qabiliyyətinin artırılması ilə əlaqədar tədqiqat işinin nəticələrindən özəl sektorda nəqliyyat-tranzit şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi zamanı tədbirlərin hazırlanması və əsaslandırılmasında da istifadə edilə bilər.

Beləliklə, qeyd edilənlər ölkədə nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması zamanı mövcud potensialın qiymətləndirilməsi və iqtisadi dövriyyəyə cəlb edilməsi sahəsində tədqiqatların aparılmasının aktual olduğunu və nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi ilə əlaqədar səmərəli qərarların verilməsi üçün mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini göstərir.

***Tədqiqat işinin məqsədi*** ölkənin coğrafi baxımdan malik olduğu tranzit potensialından daha səmərəli faydalanmağa, rəqabətqabilliyətli nəqliyyat sektorunun yaradılmasına mane olan problemlərin və bu problemlərin həll yollarının müəyyən edilməsindən ibarətdir.

Layihə çərçivəsində aparılacaq təhlillər və qiymətləndirmələr aşağıdakılara imkan verəcək;

- Azərbaycan şəraitində nəqliyyat-tranzit sektorunun mövcud potensialı və onun beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına çıxış imkanları kəmiyyətcə qiymətləndiriləcək.
- Nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinə təsir edən əsas amillər qrupunun payı kəmiyyətcə qiymətləndiriləcək.
- Nəqliyyat-tranzit sektorunun xarici ticarət dövriyyəsi ilə əlaqəsi modelləşdiriləcək.
- Nəqliyyat xidmətlərinin ixracının artması hesabına bu sektorun inkişaf səviyyəsi qiymətləndiriləcək.
- Bu sektorunun rəqabət qabiliyyətinin ölçülməsi və onun yüksəldilməsi yolları üzrə təklif və tövsiyələr irəli sürüləcək.

***Praktik əhəmiyyəti.***

- Nəqliyyat sektorunun inkişaf istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi.
- Beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən nəqliyyat əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə qoyulan tələblərin öyrənilməsi və dövlət qurumlarının bu istiqamətdə qərar qəbul etmələrinə kömək edəcək təkliflərin hazırlanması.
- Ölkənin nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf etdirilməsi və milli nəqliyyat şirkətlərinin beynəlxalq bazarlara çıxışının təmin edilməsi;
- Ölkənin nəqliyyat sektorunun regional sistemlərə inteqrasiyasının gücləndirilməsi.



# 1. NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNUN RƏQABƏT QABİLİYYƏTİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI

Bazarda aktiv fəaliyyət göstərən istənilən müəssisə bu və ya digər dərəcədə rəqabət aparmaq qabiliyyətinə malik olur. Ölkədə iqtisadi inkişaf, həmçinin tərəfdaş ölkələrdə xarici tələbin artması xidmət sferasının inkişafı üçün əlverişli imkanlar yaradır ki, bunun da nəticəsində nəqliyyat xidmətlərinə həm daxili və həm də xarici tələb artır. Bu yalnız sərnişin daşımaları üzrə xidmətlərdə deyil, həmçinin yükdaşımalarda da özünü göstərir. Nəqliyyat sferasının da inkişafı müştərilərin yeni tələbatlarının üzə çıxması şəraitində baş verir.

Nəqliyyat sektorunda intensiv rəqabət şəraiti iqtisadi baxımdan müəssisələrin gəlirliyinin azalması ilə nəticələnir. Əgər xidmət bazarında müəssisənin rəqabət qabiliyyəti məlumdursa və resurs baxımından rəqabət qabiliyyəti onun üstünlüyünü qiymətləndirməyə imkan verirsə, onda müəssisə öz qərarlarını formalaşdırmağa bilər.

Müasir iqtisadi ədəbiyyatlarda fərd, bazar və firma münasibətləri çərçivəsində rəqabət qabiliyyəti geniş təhlil edilmişdir. Belə ki, Porterin (1998) beş rəqabət qabiliyyəti modeli xüsusi qeyd edilməlidir. Həmçinin rəqabətliyi müəyyən edən və təbii resurs bazasına əsaslanan konsepsiya Qrant (1998), Barni, Arican (2001), Weit (2004) tərəfindən davam etdirilmişdir. Bütün tədqiqatlarda əsas üstünlük nəzəri modellərdən istifadə etməklə rəqabət qabiliyyəti sferasına verilmiş, nəqliyyat sferasında yükdaşıma sahəsində praktiki tədqiqata isə rast gəlinmir. Xidmət loqistikası kimi nəqliyyat yükdaşması da hazırda ticarət sferasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat-tranzit sahəsinin rəqabət qabiliyyəti adətən müxtəlif aspektlər üzrə müəyyən edilir. Belə ki, rəqabət qabiliyyətli müəssisənin bu sahədə uzun müddət necə işlədiyi və bu sferada rəqabətin intensivlik səviyyəsi müəyyən edilir. Bu sahədə bir sıra müəlliflər tərəfindən məqsədyönlü tədqiqatlar aparılmışdır. Vaynertə (1997) görə rəqabətlik elə bir predmet və xidmətlər istehsal etmək imkanındır ki, o, beynəlxalq bazarın tələblərinə cavab verir və rəqabətli bazarda məşğulluq və yüksək gəlir səviyyəsini qoruyub saxlayır. Rəqabət qabiliyyətini ilk dəfə Porter sistemləşdirilmiş halda iqtisad elinə daxil etmiş, Porterdən sonrakı tədqiqatlarda rəqabət qabiliyyəti məhsul, xidmət və ya bazarın analoji xidmət və bazar subyekti ilə rəqabət aparmaq imkanları kimi göstərilir (46, səh.332). Porter həmçinin öz tədqiqatında rəqabət qabiliyyətinin təchizat və tədarük kimi amillərinin beynəlxalq aspektlərinə də toxunmuşdur. Bütövlükdə, rəqabət qabiliyyəti özündə rəqabət vasitələrini, onun subyektlərini, müəssisənin bazarda rəqabət aparmaq imkanlarını və iqtisadi nəticə kimi xüsusiyyətləri özündə əks etdirir.

Rəqabət qabiliyyətinə təsir edən amillərin qiymətləndirilməsi üçün ənənəvi metodlarla yanaşı ekspert qiymətləndirilməsi və sorğu üsullarından geniş istifadə edilmişdir.

Nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin təhlili üzrə bir neçə model (daxili bazara girişin qiymətləndirilməsi, beynəlxalq xidmətlər bazarında rəqabət savəyyəsinin müəyyən edilməsi, rəqabət qabiliyyətinin keyfiyyət modeli və s.) mövcud olsa da, biz bu sferanın özünün rəqabətliyini və onun faktorlarını təhlil edəcəyik.

## **Sahə faktorları.**

Bir sıra iqtisadçılar (Porter, 1998; Amit və Şumeyker, 1993) rəqabət qabiliyyəti aspektlərini təhlil edərək belə nəticəyə gəlmişlər ki, müəssisənin rəqabətlik potensialına sahə səviyyəsində olan faktorlar əhəmiyyətli təsir edir. İqtisadi ədəbiyyatlarda Porterin (1980, 1998) “Ətraf vasitələr, beş rəqabət gücü modeli”ndən istifadə rəqabət qabiliyyəti səviyyəsini qiymətləndirməyə imkan verir. Bu model daha universaldır və ətraf vasitələrin daxili və qlobal

bazarlarda rəqabət qabiliyyətinə təsirini qiymətləndirməyə imkan verir. Porter (1998) hesab edir ki, ətraf vasitələrin rəqabət qabiliyyətinin təhlilində ən vacib olanı aşağıdakı amillərin təsir gücüdür:

- Rəqiblər;
- Müştərilər;
- Tədarükçülər;
- Potensial rəqiblər;
- Əvəzedici rəqiblər.

Porterdə (1998, 1998) bazarlarda münasib səviyyədə mənfəət əldə etmək mümkün olduqda yeni yaranmış müəssisələr rəqabəti qarşılaya bilirlər. Təcrübədə olduğu kimi, yeni yaranmış müəssisələr istehsal üzrə daha geniş imkanları və bazarda təhlükəsiz mövqə tutmağı təmin edirlər. Təhlükə o zaman yaranır ki, bazarda rəqabət vasitələri subyektlər (yeni müəssisələr) tərəfində geniş araşdırılır. Bir sıra hallarda əvəzedici müəssisələr aşağı qiymət və keyfiyyət hesabına analoji məhsul və xidmətləri bazardan sıxışdırıb çıxara bilirlər. Buna uyğun olaraq məhsul və xidmətə tələb və rəqibin dövrüyyəsi də azalır. Eyni zamanda digər bir “əvəzedici” müəssisənin fəaliyyət göstərməsi bazarda məhsulun keyfiyyətinin və qiymətinin müştərilər tərəfindən müqayisə edilməsinə imkan verir.

Khanta (2000) və Jucevičius (1998) belə hesab edirlər ki, bu tədqiqatlarda ən mühüm faktor olan dövlət idarələrinin fəaliyyəti nəzərə alınmır. Belə ki, bu amil rəqabət vasitələrini formalaşdırır. Məlum olduğu kimi, dövlət tərəfindən qəbul edilən qərar və qaydalar nəticəsində müəssisələr müvafiq olaraq qərarlarını çox tez-tez dəyişirlər.

Bütün amilləri ayrı-ayrılıqda təhlil edərək müəssisə bazarda rəqabət problemini aşkar edə və hər bir faktorun vacibliyini dərəcəsini qiymətləndirə bilər. Bununla yanaşı, belə qiymətləndirmə metodu müəssisəyə sektorun mənfəətliliyini müəyyən etməyə imkan verir: yəni rəqabət nə qədər yüksəkdirsə, bu sektorda biznes fəaliyyəti aşağı ola bilər. Porter (1980) təsdiq etmişdir ki, bir sıra sektorlar gəlirli olduğundan, müəssisələr də təbii olaraq beş rəqabət gücünü nəzərə almaqla öz fəaliyyətlərini optimallaşdırmağa bilirlər. Beş rəqabət amilindən hər birinin əhəmiyyətliyi sahənin əsas texniki və iqtisadi xüsusiyyətlərini müəyyən etməyi tələb edir.

Jucevicius (1998) hesab edir ki, rəqabət strategiyası rəqabət vasitələrinin və mümkün rəqabət üstünlüyünün təhlilinə əsaslanmalıdır.

### **Firma səviyyəli faktorlar.**

Firma səviyyəli amillərin müəssisənin rəqabət qabiliyyətinə təsiri resurs bazasına əsaslanan konsepsiyanın köməyi ilə təhlil edilmişdir (38, səh 146). Resurs bazası nəzəriyyəsinə müxtəlif alimlərin (Kollis və Montqomer, 1995; Qrant, 1998, Barni və Arican, 2001) tədqiqatlarında rast gəlinir. Bu tədqiqatlarda müəssisənin daxili amillərinin və resurs növlərinin rolu tədqiq edilmişdir. Resurs bazası nəzəriyyəsinə görə Porter (1980, 1998) modeli müəssisənin daxili tərəfinə inteqrasiya edilmişdir və ona təsir edən ətraf amilləri öyrənmir.

Bu nəzəriyyə göstərir ki, rəqabət üstünlüyü hər şeydən əvvəl daxili maddi və qeyri-maddi resursların təşkil vasitəsilə müəyyən edilir. Resurslar Barni (2001) tərəfindən müəyyən edilən tələbləri və şərtləri ödəməlidir: resurslar faydalı, nadir və təkrar olunmaz olmalıdır. Maddi resurslar təcrübədə olduğu kimi fiziki və maliyyə resurslarından ibarətdir. Tikinti, təchizat və məhsul ehtiyatı fiziki resurs hesab edilir. Müəssisənin ölçüsü, məlumatlar bazası, bölgü kanalları, məlumatların saxlanması avtomatlaşdırılmış sistemi də həmçinin fiziki resurslardır (Fitsroy, Halbert, 2005).

Qeyri-maddi resurslara isə yeniliklər, əməkdaşların motivasiyası, loyallıq, nou-hau, texniki tərəqqi, problemləri həll etmək bacarığı, müştərilər, digər maraqlı müəssisələrlə olan münasibətlər və s. aiddir (Marra, 2005). Onlar həmçinin müqaviləni, bölgü haqqında razılığı, lisenziya müqavilələrini və s. əks etdirə bilərlər.

Əsaslı kapital da qeyri-maddi resursların tərkib hissəsidir (məsələn, korporativ mədəniyyət, prosedur, təcrübə və s.). Maddi və qeyri-maddi resurslar rəqabət qabiliyyətinin üstünlüklərindən biridir. Rəqabət üstünlüyü ölçü və sferadan, münasibətlərin inkişafı, keyfiyyət, korporativ mədəniyyət, innovasiya, informasiya texnologiyaları, konkret səmərəlilik funksiyası və s.-dən qənaət hesabına müəyyən edilir (Harris, Ogbonna, 2000).

Qrant (1998) rəqabət üstünlüyü hesab edilən belə resursları inkişaf və vertikal inteqrasiya, İT, konkret səmərəlilik funksiyası və s münasibətlər kimi qeyd edir.

## 2. ƏDƏBİYYATIN XÜLASƏSİ

İqtisadi ədəbiyyatları təhlil edərək belə nəticəyə gəldi ki, nəqliyyat-tranzit xidmətləri ilə məşğul olan müəssisələr arasında daxili rəqabət üstünlüyünü tədqiq edən müvafiq tədqiqatlar yoxdur. Yalnız loqistik xidmətləri tədqiq edən müəlliflərə rast gəldi (Tongzon, 2004; Litvinenka, 2005).

Onların tədqiqatlarında bir neçə mikro və makro səviyyəli amillər qeyd edilmişdir ki, bunlar da loqistika sferasında beynəlxalq rəqabət qabiliyyətini müəyyən edir. Bunlara istehsal məsrəfləri, xüsusilə istehsalın intensivliyi, idarəetmə keyfiyyəti, qiymət, keyfiyyətli xidmət, məzənnə, dövlətin siyasəti, siyasi sabitlik, investisiya və s. aiddir. Bu müəlliflər öz əsərlərində nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin determinantları kimi firma səviyyəsində əsas faktorlara xidmətlərin keyfiyyətini aid etmişlər.

Xidmətin keyfiyyəti rəqabət üstünlüyünün ən vacib şərtidir. Parasuraman, Zeithaml, Berri (1988, 1991) kimi iqtisadçıların əsərlərində beş amildən – maddi, etibarlı, operativlik, keyfiyyət, inam, təhlükəsizlik, çıxış imkanları, rabitə - keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi üçün istifadə edilir.

Nəqliyyat müəssisəsi yalnız müştərilərin tələblərini tam təmin etdiyi təqdirdə bazarda öz mövqeyini qoruyub saxlaya bilər. Bazarın hər-hansı xidmətə olan tələblərini öyrənmək üçün əsas kriteriya göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi olmalıdır.

İqtisadçıların apardığı tədqiqatların təhlili göstərir ki, rəqabət üstünlüyünün möhkəmləndirilməsi üçün ən vacib şərt nəqliyyat vasitələri parkının rəqabət üstünlüyü, texnologiya, təcrübə, xidmətlərin fərqliliyi və ixtisaslaşmasıdır (Linva, 2006).

Bir sıra müəlliflər tərəfindən də müvafiq sorğular aparılmış və o, Porterin (1980, 1998), Parasuraman, Zeithaml, Berri (1988, 1991), Qrant (1998) kimi iqtisadçıların nəzəri modellərinə əsaslanmışdır.

Fursov B.A və Roin O.A.(1998)tərəfindən aparılan tədqiqatlarda isə nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyəti ümumi təhlil edilmiş, müəssisə səviyyəsində rəqabət qabiliyyətinin kompleks göstəriciləri hesablanmışdır.

### **3. AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNUN RƏQABƏT QABİLİYYƏTİNİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ VƏ QİYMƏTLƏNDİRMƏDƏN ALINAN NƏTİCƏLƏRİN İNTERPRETASIYASI**

#### **3.1. Hüquqi bazanın təhlili**

##### **3.1.1 Ümumi müddəalar**

Hazırda Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit xidməti göstərən müəssisələrinin fəaliyyəti qanunverici ilə tənzimlənir və o, beynəlxalq standartlara uyğun bütün öhdəlikləri müəyyən edir. Azərbaycan tranzit məkana malik olduğu üçün qanunvericilik aktlarında da daxili və xarici yük daşımaları müvafiq aktlarla tənzimlənir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat xidmətinin göstərilməsi prosesində iki müstəqil öhdəlik əmələ gəlir: birincisi, nəqliyyat vasitələrinin verilməsi və daşıma üçün yüklərin təqdim edilməsi ilə bağlı yaranan müstəqil öhdəliklər, ikincisi, yükəndərindən qəbul edilmiş yükün daşıyıcı tərəfindən təyinat yerinə (məntəqə, liman) çatdırılması və yükəndərənə təhvil verilməsilə əlaqədar yaranan öhdəliklər. Birinci öhdəliyin əmələ gəlmə əsasını nəqliyyat prosesinin təşkili haqqında tərəflər arasında bağlanan sənəd yaradır. Daşıma üçün gələcəkdə veriləcək nəqliyyat vasitələrinin sayı, daşıma müddəti, müvafiq yükün daşınması üçün nəqliyyat vasitələrinin yararlı vəziyyətə gətirilməsi və s. şərtlər sənədin məzmununu təşkil edir. Sözügedən sənəddə, həmçinin, yükün həcmi və xarakteri, malın keyfiyyəti, hesablaşma qaydası haqqında tərəflər razılığa gəlirlər. Bu şərtlər ətrafında tərəflər yükdaşıma prosesinin təşkili haqqında müqavilə bağlayır ki, bu müqavilənin hüquqi konstruksiyası Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin 402.1-ci maddəsinə uyğun gəlir. Beləliklə, əgər yük daşınması müqaviləsi əsas müqavilədirsə (müqavilənin əsas təyinatı əşyaları olduqları yerdən təyinat yerinə daşımaqdan ibarətdir), yükdaşıma prosesinin təşkili haqqında müqavilə isə əsas müqavilənin gələcəkdə bağlanması haqqında öhdəlikdir.

Mülki Məcəllənin 402.1-ci maddəsindən görünür ki, yükdaşıma prosesinin təşkili haqqında müqavilə ilkin müqavilə, yük daşınması müqaviləsi isə əsas müqavilə kateqoriyasına aiddir. Yük daşınması müqaviləsi (Mülki Məcəllənin 850.1-ci maddəsi) nəqliyyat müqavilələri sistemində «üstün və hakim mövqeyə malikdir»<sup>1</sup> Lakin nə Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyi, nə də ki, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi yükdaşıma prosesinin təşkili haqqında müqavilənin konstruksiyasına uyğun olan və daşıma müqaviləsinin bağlanmasına təşkilati zəmin yaradan müqavilə növünün adını çəkmir.

Yuxarıda qeyd etdiyiniz kimi, yalnız Mülki Məcəllənin 402.1-ci maddəsi ilkin müqavilənin anlayışını verməklə onun subyektlərinin gələcəkdə əsas müqavilənin bağlanması barədə öz üzərlərinə öhdəlik götürmələrini təsdiq edən sənəd rolunu oynayır. Bununla yanaşı, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 9-cu maddəsində (3-cü və 4-cü bəndlərində) yükdaşıma prosesinin təşkili haqqında müqavilə konstruksiyasının anlayışı və əsas xüsusiyyətləri verilmişdir. Lakin Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin 850.1-ci maddəsində yük daşınması müqaviləsinin anlayışı belə verilir: «Yük daşınması müqaviləsinə görə daşıyıcı əşyaları haqq müqabilində olduqları yerdən təyinat yerinə daşımağı (yola salmağı), yolasalan və ya yükəndərənə isə daşımanın haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür».

<sup>1</sup> Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının Mülki Hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2001, II cild, s.452.).

Analoji olaraq, Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 87.1-ci maddəsi dənizlə yük daşınması müqaviləsinin tərifini verir: «Dənizlə yük daşınması müqaviləsi daşıyıcı yükəndərənə ona verdiyi və ya verəcəyi yükü təyinat limanına daşmağı və yükün alınmasına vəkil edilən şəxsə (yükalan) verməyi, yükəndərən və ya fraxtedən isə daşımının dəyərini (fraxtı) ödəməyi öhdəsinə götürməsi barəsində istənilən müqavilədir» [Burada fraxt və fraxtedən sözləri müxtəlif mənalarda işlənir. Fraxt nəqliyyat vasitəsi sahibinə verilən haqqı ifadə edir. Fraxtedən isə icarəçidir (nəqliyyat vasitəsini müəyyən vaxta icarəyə, kirayəyə götürən şəxs)].

Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 87.1-ci maddəsindəki hüquqi konstruksiyada həm ilkin, həm də əsas müqavilələrin konstruksiyaları birləşdirilmişdir. Belə ki, qanunvericilik dənizlə yük daşınması müqaviləsi tərəflərinin (daşıyıcı və yükəndərən) hüquq və vəzifələrini iki halda müəyyənləşdirir: birincisi, yükəndərən daşıyıcıya yükü verdikdən sonra yaranan qarşılıqlı hüquq və vəzifələr, ikincisi, verilmiş yükün gələcəkdə təyinat limanına çatdırılması barədə bağlanan müqavilə üzrə yaranan hüquq və vəzifələr.

Göründüyü kimi, ikinci halda söhbət konsensual müqavilədən, yəni gələcəkdə veriləcək yükün daşınması ilə əlaqədar bağlanan müqavilədən gedir. Bu isə real müqavilənin, yəni yük qəbul ediləndən sonra bağlanmış hesab olunan müqavilənin bağlanmasında zəmin rolunu oynayan ilkin müqavilədir.

Beləliklə, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 87.1-ci maddəsində həm ilkin (konsensual), həm də əsas (real) müqavilələrin konstruksiyaları verilmişdir. Öz hüquqi təbiətinə görə burada konsensual və ikitərəfli (qarşılıqlı) xarakterə malik, eyni zamanda real (ikitərəfli və qarşılıqlı) xarakter daşıyan müqavilələrin konstruksiyaları öz əksini tapmışdır.

Yük daşınması müqaviləsində müddət mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Məhz müəyyən müddət ərzində çatdırılmalı olan əşyaların gecikdirilməsi, yük daşınması müqaviləsinin şərtlərinin lazımınca yerinə yetirilməməsi kimi qiymətləndirilir. Bəzi əşyalara münasibətdə isə bu cür müddət pozuntusu iqtisad məhkəmələrində iddia qaldırılmasına səbəb olur. Ona görə də, qanun yükəndərənə yüklərin saxlanılmasına təminat verə biləcək nəqliyyat vasitəsini seçmək hüququnu verir. Göndəriləcək əşyaların nəql edilməsi üçün yararlı olmayan nəqliyyat vasitəsindən yükəndərən imtina etməlidir. Məsələn, vaqonların texniki nasazlığına görə dəmir yolu məsuliyyət daşıyarsa, bu məsuliyyətdən azad olunması üçün o, vaqonun nasazlıq səbəbinin yükəndərənə təqsiri üzündən baş verməsini sübut etməlidir. Bəzi halda yükəndərən yükalan qarşısında məsuliyyət daşıyır. Yükün çatışmamazlığı, zədələnməsi, yararsız nəqliyyat vasitəsinə yüklənməsi nəticəsində xarab olması səbəbindən məsuliyyət daşıyan yükəndərən, bu məsuliyyətdən yalnız dəmir yolunun təqsirini sübut edərsə azad oluna bilər. Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat nizamnamələri və məcəllələri, yüklərin daşınma qaydaları və dənizlə yük daşınmasının ümumi qaydaları nəqliyyat vasitələrinin həm texniki, həm də kommersiya baxımından yararlı olmasının zəruriliyini qeyd edirlər. Nəqliyyat vasitələrinin nəinki qapısı, damı, hərəkətə gətirən mexanizmi saz vəziyyətdə olmalıdır, hətta vaqonlarda, konteynerlərdə, yüklərin saxlanıldığı yerlərdə xoşagəlməz qoxunun mümkünlüyü istisna olunmalıdır.

Burada məsuliyyətin kimin üzərinə düşməsi sualı maraqlı doğurur. Bu barədə nəqliyyat vasitələrinin texniki cəhətdən yararlı olub-olmamasına cavabdeh şəxs yükdaşıyandır, yəni nəqliyyat vasitəsinin sahibidir. Kommersiya baxımından isə nəqliyyat vasitəsinin yararlı olmasını yükəndərən özü müəyyən etməlidir, çünki yükü təşkil edən əşyaların xüsusiyyətlərini bilmək və buna müvafiq nəqliyyat növünü seçmək, yükün saxlanılması ilə əlaqədar bütün məsələlərə dair məsuliyyət yükəndərənə üzərinə düşür.

Nəqliyyat vasitəsi nəqliyyat qanunvericiliyin normalarına uyğun olaraq tam tutuma qədər yüklənməlidir. Nəqliyyat vasitəsinin tam tutuma qədər yüklənməsi və yükün çəkisinin düzgün müəyyən edilməsi həm yükçüydən, həm də daşıyıcı üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir, çünki nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti daşınan yükün çəkisi ilə qiymətləndirilir, daşıma haqqının məbləği isə yalnız təyinat yerinədək olan məsafə ilə deyil, həm də yükün çəkisindən asılıdır.

Dəniz nəqliyyatında yükvurma işləri limanlardakı fəhlələrin gücü ilə aparılırsa, yükün çəkisini gəmiçiliyin özü müəyyən edir, daxili su (çay) nəqliyyatında isə bu yükçüydən tərəfindən müəyyənləşdirilir.

Daşıma haqqının ödənilməsi istənilən yük daşınması müqavilələrində yükçüydən ən vacib öhdəliklərindən biri sayılır. Ümumi qaydaya görə daşıma haqqı (daşıma haqqının məbləği tariflərlə müəyyən edilir) yükün göndərildiyi məntəqədə yükün təhvil verilməsi ilə eyni vaxtda mədaxil edilməlidir. Bundan başqa daşıyıcı yükün göndərilməsini ləngidə bilər, əgər haqq (fraxt) müəyyən edilmiş müddətdə ödənilməzsə, həmin səbəbdən daşıyıcı yük daşınması müqaviləsinin icrasından imtina edə bilər (Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 119-cu maddəsi).

Müddət yük daşınması müqaviləsinin müəyyən əhəmiyyət kəsb edən şərtlərindən biridir. Yüklərin vaxtında çatdırılması müqavilənin düzgün yerinə yetirilməsinə təsir göstərir; eyni zamanda daşınan yüklərin saxlanması, nəqliyyat vasitəsinin səmərəli istifadə edilməsi, nəqliyyat vasitəsinin dövrüyyəsinin tezləşdirilməsi məsələləri sərf edilən vaxtdan asılıdır. Ona görə, yükün vaxtında çatdırılması müqavilə şərtlərinin lazımınca yerinə yetirilməsi olmaqla bərabər, həm də daşıyıcının əsas öhdəliklərindən biri sayılır ki, buna görə o əmlak məsuliyyətinə cəlb edilə bilər.

### ***3.1.2. Nəqliyyat sahəsində vergitutmanın hüquqi tənzimlənməsi***

Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi qüvvəyə minənədək avtomobil yollarından istifadəyə görə hüquqi şəxslərdən vergi, nəqliyyat vasitələrinin sahiblərindən yoldan istifadəyə görə vergi, xarici dövlətin avtonəqliyyat vasitələrinin Azərbaycan Respublikasının avtomobil yollarından istifadəsinə görə tutulan vergilər mövcud idi və bu vergilərin dərəcələri, onların tutulması, ödənilməsi, vaxtında ödənilməməsinə görə məsuliyyət və s. məsələlər hüquqi cəhətdən Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 16 fevral 1994-cü il tarixli 787 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş «Dövlət yol fondu haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə tənzimlənirdi.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 11 iyul 2000-ci il tarixli 905-1Q nömrəli Fərmanı ilə «Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi» təsdiq olundu və «Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsinin təsdiq edilməsi, qüvvəyə minməsi və bununla bağlı hüquqi tənzimləmə məsələləri haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə «Dövlət yol fondu haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu qüvvədən düşdü. Vergi Məcəlləsi qüvvəyə mindikdən sonra bütün bu məsələlər həmin məcəllə ilə tənzimlənir<sup>2</sup>. Hazırda respublikamızda tətbiq olunan vergi qanunvericiliyi Avropa Birliyinin 6-cı Konvensiyasına uzlaşdırılmış qanunvericilikdir və o, beynəlxalq standartlara tam cavab verir<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Bax: Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi, Bakı, «Qanun» nəşriyyatı, 2004.

<sup>3</sup> Bax: Natiq Qasımov. «Ölkənin iqtisadiyyatı inkişaf etdikcə vergi islahatları da davam etdiriləcək». «Xalq» qəzeti, 14.09.2004-cü il, səh. 4.

Hazırda qüvvədə olan vergi qanunvericiliyinə, yəni Vergi Məcəlləsinə əsasən Azərbaycan Respublikasının ərazisinə daxil olan və həmin ərazidən sərnəşin və yük daşınması üçün istifadə edilən avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin sahibləri olan qeyri-rezident müəssisələri və qeyri-rezident fiziki şəxslər Azərbaycan Respublikasının avtomobil yollarından istifadəyə görə yol vergisinin ödəyiciləri sayılırlar. Azərbaycan Respublikasının ərazisinə daxil olan xarici dövlətlərin avtonəqliyyat vasitələri yol vergisinin vergitutma obyektidir. Yol vergisinin dərəcələri avtonəqliyyat vasitələrinin növündən, oturacaqların sayından, yükləmə qabiliyyətindən və avtonəqliyyat vasitəsinin yüklə birlikdə ümumi çəkisindən, oxa düşən ağırlıqdan, Azərbaycan Respublikası ərazisində qət edilən məsafədən, təhlükəli yüklərin daşınmasından asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Belə ki, Azərbaycan Respublikasının ərazisində hərəkət edən, xarici dövlətlərə mənsub olan avtonəqliyyat vasitələrinin istismarı zamanı vergi aşağıdakı qaydalar üzrə hesablanır:

A) minik avtomobilləri üçün 15 ABŞ dolları; (Qeyd: xarici valyuta ilə aparılan və vergiyə cəlb etməyə aid olan hər hansı əməliyyat onun həyata keçirildiyi gün Azərbaycan Respublikasının Milli Bankının rəsmi mübadilə məzənnəsi ilə manatla hesablanır).

B) avtobuslar üçün oturacaq yerlərinin sayından və Azərbaycan Respublikasının ərazisində qaldığı müddətdən asılı olaraq:

C) yük avtomobilləri, qoşqulu və yarımqoşqulu avtonəqliyyat vasitələri üçün oxların sayından və Azərbaycan Respublikasının ərazisində qaldığı müddətdən asılı olaraq:

Ağır çəkili avtonəqliyyat vasitələri ilə yüklərin daşınması haqqında məcəllənin yuxarıda göstərilən maddəsindəki vergi məbləği Azərbaycan Respublikasının ərazisində qət edilən yolun hər kilometri üçün aşağıdakı qədər artırılır:

Nəqliyyat vasitələrinin yüklə birlikdə ümumi çəkisi:

Çəkisi Vergi Məbləği 37 tondan 41 tonadək olduqda 0,15 ABŞ dolları 41 tondan 51 tonadək olduqda 0,30 ABŞ dolları 51 tondan 61 tonadək olduqda 0,45 ABŞ dolları 61 tondan 71 tonadək olduqda 0,60 ABŞ dolları 71 tondan 81 tonadək olduqda 0,75 ABŞ dolları 81 tondan çox olduqda 1,8 ABŞ dolları.

Təhlükəli yüklərin daşınması üzrə isə yuxarıda göstərilən verginin məbləği aşağıdakı qədər artırılır:

- az təhlükəli yüklər üçün 100 faiz
- təhlükəli yüklər üçün 200 faiz
- xüsusi təhlükəli yüklər üçün 400 faiz

Xarici dövlətlərin avtonəqliyyat vasitələrindən ödənilməsi müəyyən edilmiş vergi həmin avtonəqliyyat vasitələri Azərbaycan Respublikasının gömrük ərazisinə daxil olan zaman gömrük orqanları tərəfindən tutulur və bir bank günü ərzində dövlət büdcəsinə köçürülür.

Eyni zamanda müəssisələrin balansında olan avtonəqliyyat vasitələri, yerindən və istifadə edilib-edilməməsindən asılı olmayaraq rezident fiziki şəxslərə məxsus avtomobil və özüyəriyən təkərli texnika, su və hava nəqliyyatı vasitələrinin dəyəri vergitutma obyektinə kimi əmlak vergisinin ödəyiciləri sayılırlar. Fiziki şəxslərin su və hava nəqliyyatı vasitələrinə görə əmlak vergisi onların mühərriklərinin 1 kub santimetr üçün şərti maliyyə vahidinin 0,4 faizi ilə hesablanır. Fiziki şəxslər və müəssisələr avtonəqliyyat vasitələrinə görə əmlak vergisini həmin vasitələrin mühərrikinin həcminə görə (1 kub santimetr hesabı ilə) dərəcələrlə ödəyirlər.

Vergi Məcəlləsinə görə şəhərlərdə sərnəşin daşımaları üçün istismar olunan trolleybus və tramvaylar əmlak vergisindən azaddır.

Məcəllədə fiziki şəxslərdən su və hava nəqliyyatı vasitələrinə görə əmlak vergisinin hesablanması və ödənilməsi qaydası da müəyyənləşdirilmişdir. Belə ki, su və hava nəqliyyatı



vasitələrinə görə nəzərdə tutulan vergi onların qeydiyyatını həyata keçirən orqanlar tərəfindən verilən məlumatlar əsasında hər il yanvarın 1-i vəziyyətinə hesablanır. Belə qeydiyyatın olmadığı hallarda, həmin əmlakın sahibi mülkiyyətində olan su və hava nəqliyyatı vasitələri barədə lazımı məlumatları (buraxılış ili, alış qiyməti və texniki xarakteristikası) əks etdirən sənədləri hər il yanvar ayının 1-dək müvafiq orqana təqdim edir.

Məcəllədə belə bir hüquqi norma ifadə olunmuşdur ki, bir neçə fiziki şəxsə məxsus olan su və hava nəqliyyatı vasitəsinə görə müəyyən edilmiş vergi həmin nəqliyyat vasitəsinə öz adına qeydiyyatdan keçirmiş şəxsdən tutulur.

Fiziki şəxslərin avtonəqliyyat vasitələri üzrə əmlak vergisi avtonəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatdan, yenidən qeydiyyatdan və ya illik texniki baxışdan keçirilməsi üçün müəyyən edilmiş vaxtda yerli (bələdiyyə) büdcəyə ödənilir.

Müəssisələrə məxsus olan avtonəqliyyat vasitələrinə görə əmlak vergisinin hesablanması və ödənilməsi qaydası da ayrıca olaraq müəyyənləşdirilmişdir. Müəssisələrə mənsub olan avtonəqliyyat vasitələri üçün əmlak vergisi avtonəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatdan, yenidən qeydiyyatdan və ya illik texniki baxışdan keçirilməsi üçün müəyyən edilmiş vaxtda dövlət büdcəsinə ödənilir. Hər iki halda, yəni həm fiziki şəxslərdə, həm də müəssisələrdə vergi vaxtında ödənilmədikdə Vergi Məcəlləsində müəyyən edilmiş qaydada faiz hesablanır. Verginin ödənilməsinə təsdiq edən sənəd olmadıqda, avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyatı, yenidən qeydiyyatı və ya texniki baxışı keçirilmir.

Həmçinin Vergi Məcəlləsinin müvafiq maddəsinə əsasən beynəlxalq və tranzit yük və sərnişin daşınması, beynəlxalq və tranzit uçuşlarla bağlı olan işlərin görülməsi, həmçinin xidmətlərin göstərilməsi Əlavə Dəyər Vergisinə (ƏDV) sıfır (0) faiz dərəcəsi ilə cəlb olunur. Sıfır (0) dərəcəsi ilə mallar təqdim olunarkən, işlər görülərkən, xidmətlər göstərilərkən ƏDV-dən azad olunmada nəzərdə tutulduğu kimi onların dəyərindən əlavə dəyər vergisi hesablanmır. Lakin ƏDV sıfır (0) dərəcəsi ilə cəlb olunmanın əlavə dəyər vergisindən azad olunmadan fərqi ondan ibarətdir ki, malların təqdim edilməsi, işlərin görülməsi, xidmətlərin göstərilməsi ilə əlaqədar mallar (işlər, xidmətlər) alınarkən vergi hesab-fakturasına əsasən nağdsız qaydada ödənilmiş ƏDV məbləği əvəzləşdirilir. Gömrük qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş qaydada Azərbaycan Respublikasının sərhəddindəki iki məntəqə arasında Azərbaycan Respublikasının ərazisi ilə daşınma Azərbaycan Respublikasının ərazisindən tranzit hesab edildiyi üçün bu daşımalara görə əlavə dəyər vergisi sıfır (0) dərəcəsi ilə tutulur (Bax: Azərbaycan Respublikasının Gömrük Məcəlləsi, «Qanun» nəşriyyatı, Bakı, 2004). Eyni zamanda Vergi Məcəlləsinin 13.2.33-cü maddəsinə əsasən beynəlxalq daşınma yüklərin və sərnişinlərin Azərbaycan Respublikasının sərhədlərindən digər dövlətlərdəki məntəqə arasında daşınma sayıldığı üçün sahibkarlıq fəaliyyəti çərçivəsində bu daşınmaların Azərbaycan Respublikası ərazisində olan hissəsi əlavə dəyər vergisinə cəlb edilir. Bununla yanaşı, əlavə dəyər vergisindən azad olunma və ya əlavə dəyər vergisinə sıfır (0) dərəcə ilə cəlb olunma beynəlxalq müqavilələrdə nəzərdə tutulduğu halda Vergi Məcəlləsinin 2.5-ci maddəsinə uyğun olaraq həmin müqavilələrin müddəaları əsas götürülür. Başqa sözlə desək, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdə vergilər haqqında bu Məcəllə ilə və ona müvafiq olaraq qəbul edilmiş normativ hüquqi aktlarla nəzərdə tutulmuş müddəalardan fərqli müddəalar müəyyən edildikdə, həmin beynəlxalq müqavilələrin müddəaları tətbiq edilir. Qeyd edək ki, indiyə kimi Azərbaycan 35-ə qədər dövlətlə iqtisadi vergitutmanın aradan qaldırılması və vergitutmadan yayınmanın qarşısının alınmasıyla bağlı ikitərəfli danışıqlar aparmışdır və onunla 12-dən çox dövlət arasında müvafiq sazişlər imzalanmışdır.

Ölkə daxilində digər nəqliyyat növləri ilə həyata keçirilən daşımalar, məsələn, dəmir yolu daşınması, dəniz daşımaları və s. isə ümumi qaydada vergiyə cəlb olunurlar. Qeyd etmək məqsədəuyğundur ki, nəqliyyat gömrük xidmətləri, həmçinin daşınma ilə bağlı xidmətlər, habelə nəqliyyat infrastrukturundan istifadəyə görə ödənişlər istisna olmaqla, tranzit daşımaların təyinatından asılı olmayaraq vergilər, yığımlar və digər ödənişlərdən azadolunma nəzərdə tutulmuşdur<sup>4</sup>.

Bundan əlavə, Azərbaycan Respublikasının 08 oktyabr 1996-cı il tarixli 168 IQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan Respublikaları arasında tranzit yük daşımalarının tənzimlənməsi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Sazişin 4-cü maddəsinə əsasən tranzit əlaqələrinə təqdim edilən nəqliyyat və inzibati xidmətlərə görə ödəmə haqqı və göstərilən xidmətlərin dəyəri istisna olmaqla, tranzit əlaqələrinə münasibətdə adından və təyinatından asılı olmayaraq, milli və ya yerli vergilər, yığımlar və digər ödənişlər tutulmur.

Yuxarıda qeyd olunan vergilərdən azadolma qaydaları adı çəkilən Sazişlərə imza edən və qoşulan ölkələrə qarşı tətbiq edilir. Xatırlatmaq istərdik ki, 1994-cü ilin sentyabr ayının 20-də Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti (ARDNŞ) ilə dünyanın bir sıra məşhur neft şirkətləri, o cümlədən BP-Amoco, Unocal, Lukoil, Exxon, Statoil, TPAO və digər iri neft şirkətləri arasında Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda «Azəri, Çıraq yataqlarının və Günəşli yatağının dərinliklərində yerləşən hissəsinin birgə işlənməsi və neft hasilatının pay bölgüsü haqqında» Saziş imzalandı. Bağlanmış Sazişlər çərçivəsində fəaliyyət göstərən müəssisə və şirkətlərin vergi məsələləri üçün xüsusi vergi rejimi tətbiq edilir. Vergi Məcəlləsinə əsasən məcəllə qüvvəyə minənədək və ya o, qüvvəyə mindikdən sonra qanunla təsdiq olunmuş hasilatın pay bölgüsü haqqında, əsas boru kəməri haqqında və digər bu qəbildən olan sazişlərdə və ya qanunlarda, o cümlədən neft və qaz haqqında qanunda bu məcəllədə və vergilər haqqında digər normativ hüquqi aktlarda nəzərdə tutulmuş müddəalardan fərqli müddəalar müəyyən edildikdə, həmin sazişlərin və ya qanunların müddəaları tətbiq edilir<sup>5</sup>.

### ***3.1.3. Tranzit xidmətləri tənzimləyən beynəlxalq saziş və konvensiyalar***

Avtomobil nəqliyyatı sahəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu beynəlxalq avtomobil daşımalarına aid ikitərəfli hökumətlərarası sazişlərdə əsas məqsəd hər iki ölkə arasında onların ərazisindən tranzitlə avtomobil vasitəsilə sərnişin və yük daşımalarının qarşılıqlı inkişaf etdirilməsi, habelə belə əlaqələrin sadələşdirilməsidir. İkitərəfli sazişlərdə beynəlxalq sərnişin və yük daşımalarının bütün əsas şərtləri öz əksini tapmışdır. Bu sazişlərə görə dövlətin əraziləri arasında avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalar müvafiq icazə sistemine əsasən həyata keçirilir (İran İslam Respublikası istisna olmaqla). Sazişlərdə rüsum və vergilərin ödəmə şərtləri də əks olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikası Hökuməti tərəfindən bütün nəqliyyat növlərinə aid olan 50-dən çox beynəlxalq hüquqi sənədlər – Saziş və Konvensiyalar imzalanmışdır. Bunlardan 12-si avtomobil nəqliyyatına aiddir və onların əksəriyyətinin siyahısı aşağıdakı cədvəldə göstərilmişdir:

<sup>4</sup> 30 oktyabr 1998-ci il tarixli «Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə Beynəlxalq Konfransda imzalanmış «Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş»in 5-ci maddəsi

<sup>5</sup> Bax: Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsi, mad 2.7, Bakı, «Qanun» nəşriyyatı, 2004-cü il).

Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu beynəlxalq avtomobil daşımalarına aid olan beynəlxalq Saziş və Konvensiyaların qısa məzmununu nəzərdən keçirək.

1. «BYD kitabçasının tətbiqi ilə beynəlxalq yol daşımaları haqqında» Gömrük Konvensiyası (BYD Konvensiyası, 1975-ci il). «BYD kitabçası ilə beynəlxalq daşımalar haqqında» Gömrük Konvensiyası 1978-ci ildən qüvvəyə minmişdir. Konvensiya 3 hissədən ibarətdir: I hissə – BYD tranzit sisteminin təhlili, onun iş prinsipi və qələcək inkişafının təfsiri; II hissə – konvensiyanın əsas mətni; III hissə – konvensiyanın istifadəsi üçün tövsiyyə.

Gömrük tranzit sistemi – gömrük plombları və möhürü altında beynəlxalq yük daşımalarını sadələşdirmək məqsədi daşıyır.

Konvensiyaya 64 dövlət qoşulmuşdur, lakin aşağıdakı dövlətlərin əraziləri üzrə BYD kitabçaları ilə beynəlxalq avtomobil daşımaları həyata keçirilə bilər: Avstriya, Azərbaycan, Albaniya, Belarus, Belçika, Bolqarıstan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Makedoniya, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Kanada, Küveyt, Kipr, Latviya, Litva, Livan, Estoniya, Lüksemburq, Mərakeş, Moldova, Suriya, Ukrayna, Çex Respublikası, Çili, Hollandiya, Norveç, Polşa, Portuqaliya, Rumıniya, Sinqapur, Sloveniya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, Tacikistan, Tunis, Türkmənistan, Türkiyə, Finlandiya, Fransa, Xorvatiya, İsveçrə, İsveç, Yuqoslaviya, Avropa Birliyi.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin ekipajlarının işinə aid» Avropa Sazişi (ESTR) (01.07.1970 il) «Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin ekipajlarının işinə dair» Avropa Sazişi beynəlxalq avtomobil sərnişin və yük daşımalarının təkmilləşməsi, inkişafı, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi və iş rejiminin reqlamentləşdirilməsi məqsədilə tərtib edilmişdir.

Saziş 25 maddədən və əlavələrdən ibarətdir.

1-25-ci maddələr - Sazişin təyinatlarından, istifadə dairəsindən, ekipaj heyətindən, idarəetmə, tənəffüs, istirahət müddətindən, yoxlama cihazından, təşkilatın yoxlamalarından, tətbiq etmək tədbirlərindən və yekun müddəalardan ibarətdir. Əlavələrdə - Yoxlama cihazların təsdiq edilməsi, quraşdırılması, istifadə qaydaları, cihazların konstruksiyalarına tələblər və onların yoxlanılması əks olunmuşdur. Sazişə aşağıdakı dövlətlər qoşulmuşdur:

Avstriya, Azərbaycan, Belarus, Belçika, Bolqarıstan, Qazaxıstan, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Latviya, Estoniya, Lüksemburq, Moldova, Ukrayna, Çex Respublikası, Hollandiya, Norveç, Polşa, Portuqaliya, Rumıniya, Sloveniya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, Fransa, Xorvatiya, İsveç, Bosniya və Herseqovina.

«Beynəlxalq avtomaqistrallar haqqında» Avropa Sazişi (15.11.1977-ci il) «Beynəlxalq avtomaqistrallar haqqında» Avropa Sazişi Avropa ölkələrində beynəlxalq yol hərəkətinin asanlaşdırılması və inkişafı, qələcəkdə beynəlxalq yol hərəkəti tələb edən yolların tikintisi və bərpa edilməsinin əlaqələndirilməsi planının təmin edilməsi və bu ölkələr arasında əlaqələrin inkişafı məsələlərinə yönəlmişdir. Saziş 17 maddədən və 3 əlavədən ibarətdir. Sazişin əsas hissəsində aşağıdakı məsələlər əhatə edilir:

- beynəlxalq «E» şəbəkəsinin planının təyin edilib qəbul edilməsi;
- beynəlxalq «E» şəbəkəsinin tikilməsi və bərpası;
- beynəlxalq «E» şəbəkəsinin nişanlanması;
- Sazişə qoşulma, əlavələr edilməsi və digər hüquqi məsələlər.

Əlavələrdə isə 1.Beynəlxalq «E» şəbəkəsi (yolların siyahısı), 2.Beynəlxalq maqistrallara cavab verən şərtlər, 3.Beynəlxalq «E» şəbəkəsinin (yolların) nişanlanması, marşrut markaları və identifikasiya məsələləri əks olunur.

4. «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiya (08.11.1968 il) «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiya beynəlxalq yol hərəkətinin asanlaşdırılması və yollarda təhlükəsizliyi təmin etmək üçün eyni hərəkət qaydalarının qəbul edilməsi məqsədilə tərtib olunmuşdur.

5. «Beynəlxalq Yüklə Daşınması Müqaviləsi haqqında» Konvensiya (KDPQ) (19 may 1956-cı il) «Beynəlxalq Yüklə Daşınması Müqaviləsi haqqında» Konvensiya (KDPQ)» 02 iyul 1961-ci il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Bu Konvensiya praktiki əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı, beynəlxalq yüklə avtomobil daşımaları müqaviləsi şərtlərinə eyni bir forma daxil etmək, daşıyıcı sənədlərinin unifikasiyası və daşıyıcının və yükləgöndərən məsuliyyətinin müəyyənləşdirilməsi məqsədilə, BMT-nin Avropa İqtisadi Komissiyasının daxili nəqliyyat üzrə Komitəsinin iştirakı ilə Şəxsi hüquqların unifikasiyası üzrə Beynəlxalq İnstitut (Roma) tərəfindən hazırlanmışdır. Bu Konvensiyanın tələblərinə müvafiq olaraq, daşıyıcı və yükləgöndərən arasında olan müqavilənin şərtlərinə riayət olunması və daşıyıcı tərəfindən yüklə qəbul edilməsinin təsdiqlənməsi Qaimə ilə müəyyənləşdirilir. Konvensiya yüklə itməsi, zədələnməsi və yaxud onun çatdırılma müddətinin gecikdirilməsi hallarında ödəniş həddinin, həmçinin beynəlxalq yüklə nəqliyyat daşımaları zamanı meydana çıxan iddia və tələblərin baxılması müddəti və qaydasını müəyyən edir.

Avropa ölkələri beynəlxalq nəqliyyat daşımaları barədə Sazişlərin imzalanmasında KDPQ Konvensiyasının qaydalarına əsas götürürlər. Konvensiyaya aşağıdakı dövlətlər qoşulmuşlar: Avstriya, Belarus, Belçika, Bolqarıstan, Bosniya və Herseqovina, Makedoniya, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Qazaxıstan, Litva, Latviya, Lüksemburq, Mərakeş, Hollandiya, Norveç, Polşa, Portuqaliya, Sloveniya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, Tacikistan, Tunis, Türkmənistan, Türkiyə, Finlandiya, Fransa, Özbəkistan, Xorvatiya, İsveçrə, İsveç, Estoniya, Yuqoslaviya.

6. «Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommərsiya məqsədilə müvəqqəti idxalının» Gömrük Konvensiyası (18.05. 1956). «Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommərsiya məqsədilə müvəqqəti idxalının» Gömrük Konvensiyası 8 aprel 1959-cu il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Konvensiya bir dövlətin ərazisində qeydiyyatda alınmış və kommərsiya məqsədilə digər dövlətin ərazisinə yüklə və sərnişin daşımaq üçün müvəqqəti idxal edilmiş nəqliyyat vasitələri sahibkarlarının idxal vergi və ödənişlərdən azad edilməsi yolu ilə beynəlxalq avtomobil daşımalarının inkişafına kömək etmək məqsədilə hazırlanmış və imzalanmışdır. Bu Konvensiya hər bir avtonəqliyyat vasitəsi üçün «Gömrük talon kitabçası» adlandırılan (Karnen de passaj) xüsusi gömrük sənədini tərtib etmək şərtilə, bir dövlətin ərazisində qeydiyyatda alınmış şəxsi nəqliyyat vasitələrinin digər dövlətin ərazisinə rüsumsuz müvəqqəti idxalını nəzərdə tutur. Konvensiyada müvəqqəti idxalın şərtləri, «Gömrük talon kitabça»sının (Karnet de passaj) doldurulması qaydaları izah edilmiş və eləcədə onun nümunəsi və qüvvədə olma müddəti göstərilmişdir.

Konvensiyaya aşağıdakı dövlətlər qoşulmuşlar: Avstriya, Əlcəzair, Əfqanıstan, Belarus, Belçika, Bolqarıstan, Makedoniya, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Kambodja, Kipr, Kuba, Lüksemburq, Hollandiya, Norveç, Polşa, Portuqaliya, Rumıniya, Sinqapur, Sloveniya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, Tacikistan, Tunis, Türkmənistan, Türkiyə, Finlandiya, Fransa, Xorvatiya, İsveçrə, İsveç, Yuqoslaviya Avropa Birliyi.

7. «Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaştırılması haqqında» Beynəlxalq Konvensiya (21 oktyabr 1982-ci il), «Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaştırılması haqqında» Beynəlxalq Konvensiya 15 oktyabr 1985-ci il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Konvensiyanın müddəaları bir və ya bir neçə dəniz, hava və ya quruda

yerləşən sərhədlərdən keçərkən idxal, ixrac və ya tranzitlə daşınan bütün yüklərə və razılığa gələn Tərəflərin nəzarət xidmətlərinə şamil edilməlidir. Konvensiya müxtəlif sərhədlərdən keçən yüklərin məruz qalacağı nəzarət növlərinin təriflərini verməklə, beynəlxalq yük daşımalarının sadələşdirmə şərtlərini müəyyənləşdirir. Konvensiyaya Avstraliya, Ermənistan, Belarus, Belçika, Macarıstan, Almaniya, Yunanistan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Kuba, Litva, Lüksemburq, Hollandiya, Norveç, Polşa, Portuqaliya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, Finlandiya, Fransa, Özbəkistan, Xorvatiya, İsveçrə, İsveç, Estoniya, Yuqoslaviya, Avropa Birliyi dövlətləri qoşulmuşdur.

8. «Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün təyin olunmuş xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında» Saziş (1 sentyabr 1970-ci il) «Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün təyin olunmuş xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında» Saziş 21 noyabr 1976-cı il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Bu Saziş xüsusi nəqliyyat vasitələri ilə tez korlanan məhsulların daşınmaları zamanı onların keyfiyyətinin saxlanılma şəraitlərinin yaxşılaşdırılması üçün hazırlanmışdır. Sazişin əsas müddəələrindən ayrılmaz olan əlavələrdə aşağıdakı təlimatlar göstərilmişdir:

- tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınmasında istifadəsi üçün nəqliyyat vasitələrinin müəyyən edilməsi;
- xüsusi nəqliyyat vasitələrində tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşımalarda qoyulmuş tələblərin müvafiqliyinin yoxlanılma qaydaları;
- xüsusi nəqliyyat vasitələrinin qızdırılması və ya soyudulması üçün cihazların effektivliyinin və izotermik xüsusiyyətlərinin yoxlanılma və ölçülmə üsulları;
- tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq quru yolla daşınmaları zamanı istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinə verilən şəhadətnamənin nümunəsi;
- tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması zamanı istifadə edilən xüsusi nəqliyyat vasitələrində olan fərqlənmə nişanları;
- dondurulmuş qida məhsullarının daşınması zamanı nəqliyyat vasitələrinin gövdəsinin (kuzovunun) daxilində hərərət rejiminin müəyyənləşdirilməsi;
- dondurulmuş halda olmayan bəzi qida məhsullarının daşınmaları zamanı tələb olunan hərərət rejimi;
- tez korlanan qida məhsullarının daşınması üçün gövdələrin istilik keçirmə əmsalından, mövcud soyuqluq mənbəyinin güvvəsindən və qızdırıcı qurğusundan asılı olaraq xüsusi nəqliyyat vasitələrinin təsnifatı;
- izotermik nəqliyyat vasitələrinin – buxanaların, soyuducuların və qızdırılan nəqliyyat vasitələrinin qoyulmuş tələblərə müvafiqliyinin yoxlanılması nəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatına alındığı ölkənin sınaq stansiyalarında keçirilir.

Sazişi Avstraliya, Belçika, Bolqarıstan, Macarıstan, Almaniya, Yunanistan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Qazaxıstan, Lüksemburq, Mərakeş, Hollandiya, Polşa, Portuqaliya, Rusiya Federasiyası, Böyük Britaniya, ABŞ, Finlandiya, Fransa, Norveç, Yuqoslaviya imzalamışlar.

9. «Konteynerlərə aid» Gömrük Konvensiyası (02 dekabr 1972-ci il) «Konteynerlərə aid» Gömrük Konvensiyası 6 dekabr 1975-ci il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Konvensiya beynəlxalq konteyner daşımalarının genişləndirilməsi və sadələşdirilməsi məqsədi ilə hazırlanmış və imzalanmışdır. Konvensiya bir dövlətin fiziki və hüquqi şəxslərinə məxsus olan yüklü və yüksüz konteynerlərin digər dövlətin ərazisinə müvəqqəti olaraq, rüsumsuz idxalını nizamlayır. Konvensiya konteynerlərin müvəqqəti idxalının şərtlərini təyin edir. O cümlədən, gömrük möhürü və plombu olmaqla beynəlxalq daşımalara icazə verilmiş

konteynerlərin konstruksiyası və markalanması cavab verəcəyi tələbləri özündə əks etdirir, konteynerlərin müvəqqəti idxalının proseduru və onların istifadə olunma şərtlərini müəyyənləşdirir.

Konvensiyaya Avstraliya, Avstriya, Əlcəzair, Belarus, Bolqarıstan, Macarıstan, İndoneziya, İspaniya, Kanada, Çin, Kuba, Mərakeş, Yeni Zelandiya, Polşa, Koreya, Rusiya Federasiyası, Rumıniya, Slovakiya, ABŞ, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna, Finlandiya, Çex Respublikası, İsveçrə, İsveç, Yunanıstan qoşulmuşlar.

10. «Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında» Avropa Sazişi (30 sentyabr 1957-ci il), (DOPOQ-ADR)-Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyası tərəfindən tərtib edilmiş Sazişdir. Saziş təhlükəli yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları qaydalarının vahid şəkildə yaradılması məqsədi ilə tərtib edilmişdir. Avropa dövlətlərinin əksəriyyəti dövlətlərinin ərazisi ilə və sərhədlərindən başqa ölkələrə təhlükəli yüklərin daşınması haqqında ümumi qaydaları, məhz həmin Sazişin şərtlərinə uyğunlaşdırmışlar.

Sazişə Avstriya, Belçika, Bolqarıstan, Belarus, Bosniya və Herseqovina, Keçmiş Yuqoslaviyanın Makedoniya Respublikası, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, Danimarka, İrlandiya, İspaniya, İtaliya, Litva, Latviya, Lixtenşteyn, Lüksemburq, Mərakeş, Hollandiya, Polşa, Portuqaliya, Moldova, Rumıniya, Slovakiya, Sloveniya, Rusiya Federasiyası, Birləşmiş Krallıq, ABŞ, Finlandiya, Fransa, Norveç, İsveç, İsveçrə, Xorvatiya, Çex Respublikası, Estoniya, Yuqoslaviya qoşulmuşlar.

Azərbaycan Respublikasının müasir xarici iqtisadi (ticarət) siyasəti onun nəqliyyat sahəsindəki münasibətlərini müəyyənləşdirir və tənzimləyir və həmin münasibətlər beynəlxalq hüququn hamı tərəfindən tanınan, mütərəqqi-demokratik prinsip və normalarına, həmçinin bu sahədəki beynəlxalq müqavilələrdən (sazişlərdən) irəli gələn öhdəliklərə riayət etmək əsasında qurulur.

### ***3.2. Nəqliyyat-tranzit sektorunun mövcud vəziyyətinin xarakterizəsi***

#### ***3.2.1. Beynəlxalq nəqliyyat-tranzit dəhlizi***

«Traseka» Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin rəqabət qabiliyyəti. Ən nüfuzlu beynəlxalq təşkilatlar (BMT-nin Asiya və Sakit Okean üzrə İqtisadi və Sosial Komissiyası və digərləri) tərəfindən Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi (TRASEKA) Avropa ilə Asiya arasında təbii tranzit əlaqəsi kimi rəsmi tanınmışdır. Bu baxımdan Avropa İttifaqının TƏSİS-TRASEKA proqramının üzv-dövlətlərinin (Azərbaycan, Ermənistan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Monqolustan, Rumıniya, Tacikistan, Türkmənistan, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna) qarşısında duran ən vacib məsələ nəqliyyat şəbəkələrini inkişaf etdirməklə, öz coğrafi-siyasi və iqtisadi imkanlarından səmərəli istifadə etməkdir.

Hazırda Asiya və Avropa arasında ticarət dövriyyəsi ildə 20 trilyon ABŞ dollardan çox məbləği təşkil edir. Onlardan 200 milyard ABŞ dolları nəqliyyat xərclərinin payına düşür. Traseka proqramı çərçivəsində aşağıdakılar nəzərə alınmışdır: traseka ölkələrinin Avropa və Asiya arasında ticarətin inkişaf etdirilməsi baxımından coğrafi mövqeyi ən iri mal istehsalçıların Asiyada yerləşməsi və əsas istehlakçıların Avropada olması, yük axınlarının göndərilmə nöqtələri, mal göndərən böyük ölkələr. Nəticədə, malların Avropaya traseka nəqliyyat dəhlizi (Şərqlə-Qərblə) ilə aparılmasının digər alternativ marşrutlarla müqayisədə daha cəlbedici olduğu müəyyən olunmuşdur. Yokohamadan Rotterdam, Hamburq, Antverpen və

digər iri Qərbi-Avropa limanlarından digər marşrutların traseka marşrutundan iki dəfə uzun olduğu qeyd edilməlidir.

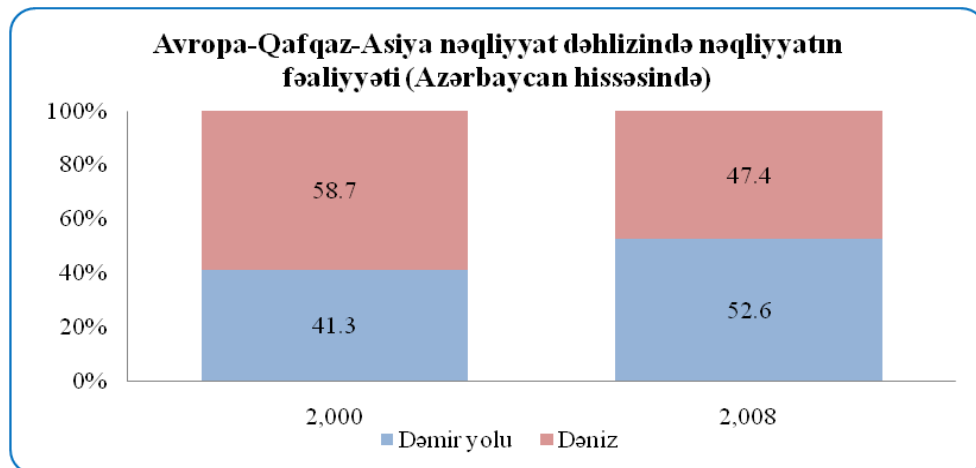
Avropa İttifaqının traseka proqramının həyata keçirilməsi sayəsində üzv-dövlətlər böyük əhəmiyyət kəsb edən və ətraf dünyaya istiqamətlənmiş nəqliyyat şəbəkələri və dəniz limanları yaratmış, öz əraziləri daxilində mal tranziti üçün yaxşı imkanlar əldə etmişlər. Bu o deməkdir ki, tranzit nəqliyyatını inkişaf etdirmək üçün TRASEKA ölkələrinin qonşu ölkələrə yeni daxili dəhliz və ya əlavə nəqliyyat marşrutlarını yaratmağa ehtiyacı yoxdur. Hazırda bu ölkələrin mövcud nəqliyyat dəhlizi və onun şəbəkələrinin inkişaf etdirilməsi üçün böyük sərmayə qoyuluşuna ehtiyacı olmadığını qeyd etmək lazımdır. Traseka nəqliyyat dəhlizi artıq mövcuddur və fəaliyyət göstərir. Müxtəlif kateqoriyadan olan böyük həcmli malların daşınması üzrə zəngin təcrübə toplanmışdır.

«Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə Əsas Çoxtərəfli Beynəlxalq Nəqliyyat Sazişi» 9 sentyabr 1998-ci il tarixində Bakıda imzalandıqdan sonra beynəlxalq tranzit nəqliyyatı üçün hüquqi baza yaradılmışdır.

Burada digər mühüm fakt təbii və enerji ehtiyatları ilə zəngin olan ölkələrin ərazisindən traseka nəqliyyat şəbəkələrinin keçməsidir. Bu regionlarda hazırlıqlı mütəxəssislər vardır. Bu ölkələrdə tranzitin inkişafı istehsalın və məşğulluğun artımına kömək edir. Bütün siyasi və iqtisadi dəyişikliklərə baxmayaraq, təcrübəyə əsasən seçilmiş, inkişaf etdirilmiş və yoxlanmış beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi olan traseka əlverişli investisiya mühitini təmin edir və inteqrasiya prosesinin qloballaşmasına müsbət təsir göstərir.

### ***3.2.2. Nəqliyyat-tranzit dəhlizinin mövcud vəziyyətinin təhlili***

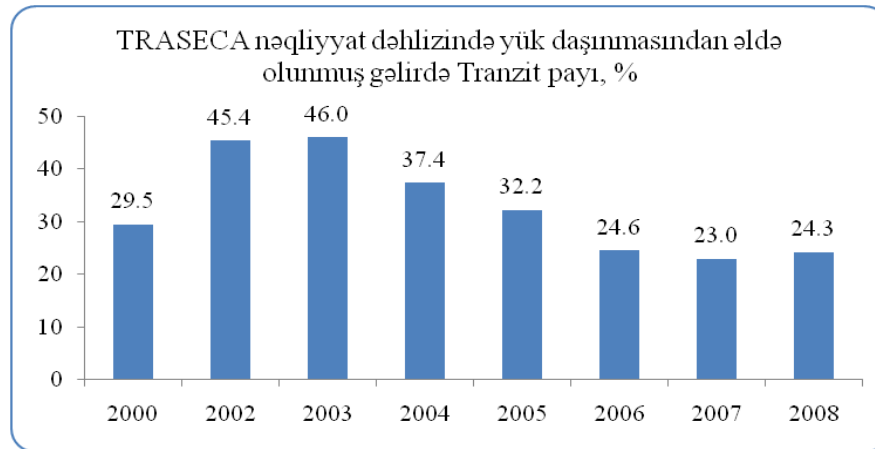
Hazırda Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizi başlıca olaraq ticarət tərəfdaşı ölkələr arasında əlaqələrin genişlənməsinə xidmət edir. Bununla belə nəqliyyat-tranzit sistemində yükdaşımada avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı iştirak etsə də, TRASECA-nın Azərbaycan bölməsindəki tranzit yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatının statistikasını verilməmişdir. Bu dəhliz üzrə yükdaşımada dəmir yolu geniş paya malikdir ki, bu da yeni xətlərin istifadəyə verilməsi ilə bağlıdır.



Belə ki, ümumi yüklərin 52.6%-i dəmiryolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Ümumilikdə TRASECA nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınan dəniz yüklərinin 82.2%-i tranzit daşımalardan

ibarətdir. Bu dəhliz üzrə daşınan yüklərdə isə dəmir yolu aşağı paya malikdir. Belə ki, ümumi dəmir yolu üzrə yükdaşımalardan 24%-i tranzit daşımalardan ibarətdir.

Bununla yanaşı dəhliz daxilində Azərbaycanın daşımaları üstün paya malik olduğundan, ümumi daşımalardan əldə edilən gəlirdə tranzit şəbəkəsinin payı azalmışdır.



Belə ki, 2008-ci ildə yükdaşımalar üzrə ümumi gəlirdə tranzitin payı 24% təşkil etmişdir ki, bu da təxminən 2000-ci ilin səviyyəsi qədərdir. Bu həm də bir tərəfdən tranzit yükdaşımaların həcmnin azalması ilə bağlıdırsa, digər tərəfdən tranzit şəbəkəsi üzrə infrastrukturun inkişaf etməməsi ilə bağlıdır. Bu isə öz növbəsində xidmət məsrəflərini artırmaqla beynəlxalq bazarda məhsulların rəqabət qabiliyyətini azaldan əsas amildir.

### 3.3. Modelin spesifikasiyası və verilənlər bazası

Nəqliyyat-tranzit sektorunda faktorların rəqabət qabiliyyətinə təsirini qiymətləndirmək üçün biz sahələr üzrə nəqliyyat məsrəfləri modelindən və sorğu metodlarından istifadə etmişik.

Sahələr üzrə nəqliyyat məsrəfləri modelində xidmətlər üzrə qiymətləri müəyyən edən funksiyalar xalis gəlirin müxtəlif məhsul istifadəçiləri arasında bölüşdürülməsi ilə əlaqələndirilir. Məhsulun alış qiymətləri olan  $Q$  hər bir istifadəçi üçün onun əldə edilmiş qiyməti və müvafiq vergilərin cəmi ilə xammalın dəyəri arasında fərqə bərabərdir.

Nəqliyyat daşımaları üzrə digər aralıq xidmətlərin dəyəri müxtəlif rola malikdir. Belə ki, bu zaman istifadə edilən aralıq məhsul üzrə marja daşıma və ticarət xidmətlərini əhatə edir. Məlum olduğu kimi, sənaye, investor və ev təsərrüfatı tərəfindən istifadə edilən məhsulun son məkanı istehlak nöqtəsində qərarlaşır. Nəhsul və ya xidmətin ixrac məkanı isə istehsal nöqtəsi ilə müxtəliflik təşkil edir. Tələbin fərqsizliyi funksiyası göstərir ki, məkanda tələb əmtəə qrupuna proporsionaldır və məkanla yanaşı texniki dəyişikliklərlə də əlaqəlidir. Tələbin fərqsizliyinin qiymətləndirilməsi üçün istifadə edilən funksiya aşağıdakı kimidir:

$$XMARG(i, s, q, r) = AMARG(i, s, q, r) * [\eta(i, s, q, r) * X(i, s, q, r)^{\theta(i, s, q, r)}] \quad (1)$$

*Burada:*

$XMARG(I, S, Q, R)$  -  $q$  regionunda məhsulun istehsalı və  $Q$  regionuna çatdırılmasını;

$AMARG(I, S, Q, R)$  - konkret məhsul ilə əlaqəli olan texnoloji dəyişikliyi;

$\eta(I, S, Q, R)$  - əsas qrup üzrə marjanın ölçüsünü;



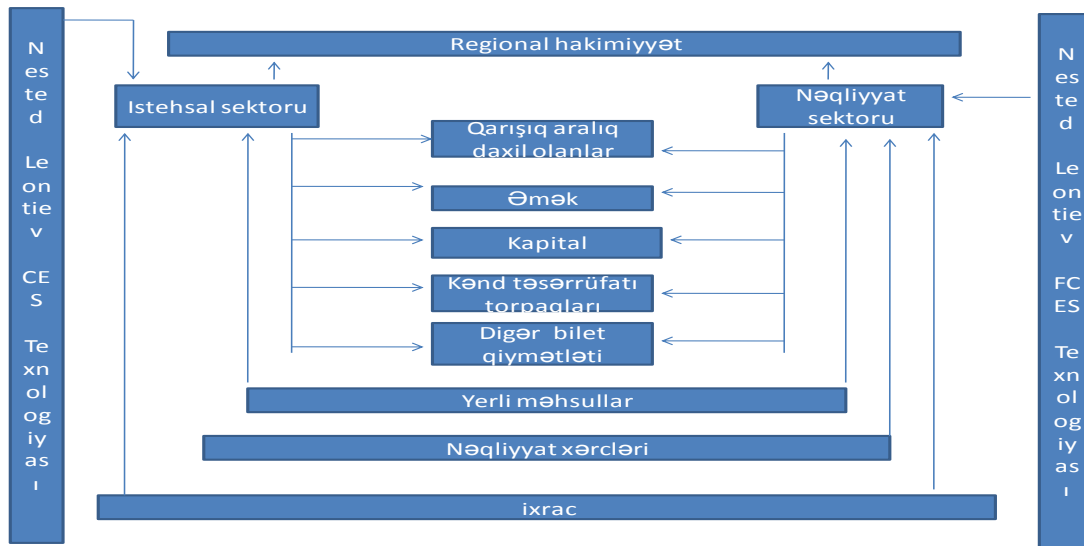
X (I, S, Q, R) - R regionunda istehsal edilən və Q regionunda istehlak edilən əmtəə qrupunu;

$\theta$  (I, S, Q, R) isə nəqliyyat sektorunun ölçüsünü göstərən parametrləridir.

Modelin ölçüsü  $\theta$  (I, S, Q, R verilənləri) hər bir əmtəə qrupu üçün doğrudur. Nəqliyyat xidmətlərinin (ticarət və xidmət) modelləşdirilməsi resurs potensialı nəzərə alınmaqla nəqliyyat-ticarət sektorunun optimallaşdırılması vasitəsilə həyata keçirilir.

Nəqliyyat xidmətlərinin, həmçinin xərclərin belə modelləşdirilməsi özündə ciddi nəzəri problematikanı əks etdirir (Aysard və s.1998) və o, mürəkkəb praktiki struktura malikdir (Brocker, 1998). Modelləşdirmə zamanı nəqliyyat-tranzit məsrəflərinin strukturunun hər bir əmtəə qrupu üzrə spesifikasiyası nəzərə alınmışdır. Bu xüsusiyyət həmçinin qiymətlərin məkanca differensiasiyasını aradan qaldırmağa imkan verir. Məlum olduğu kimi, bu differensiasiya nəqliyyat infrastrukturunun regional effektivliyi ilə əlaqəlidir.

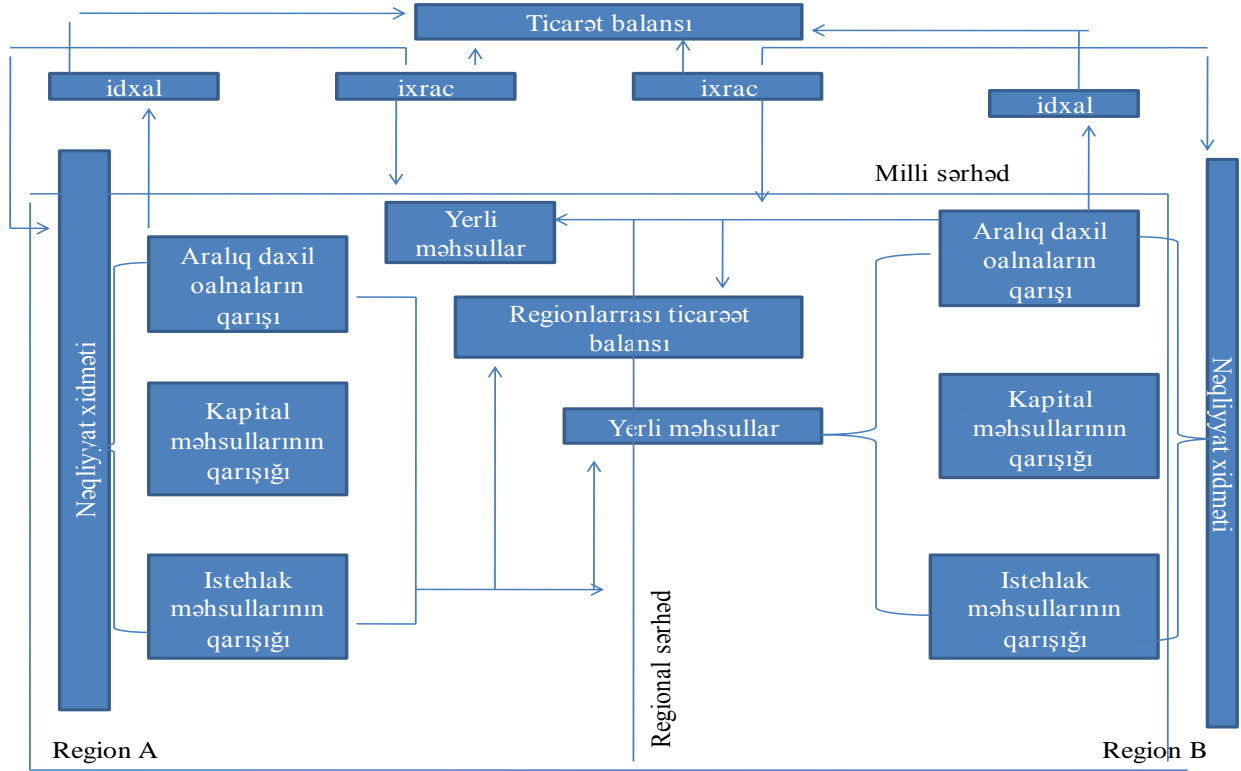
Şəkil 1. Tipik regional nəqliyyat sektoru modeli



Regional nəqliyyat sektoru məkanın daima genişləndirilməsi çərçivəsində fəaliyyət göstərir (Leontev/CES funksiyası). Bu zaman yerli əmək və kapital xidmətlərin istehsalı prosesində istifadə edilən əsas faktorlardır. Eyni zamanda regional sektor xalis vergilər ödəməklə yanaşı daxili və xarici bazarlara xidmət edir.

Artıq qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat-tranzit sektoru tədarükçülərin müxtəlif tələblərinin ödənilməsinə xidmət edir. Birinci halda, şəkil 2 əmtəə qruplarının qarşılıqlı əlaqəsi prosesində nəqliyyat xidmətlərinin rolunu göstərir. Verilmiş regionda xidmətlərin göstərilməsi məhsulun fiziki olaraq bir nöqtədən başqa nöqtəyə daşınmasını təmin edir. Bundan başqa xarici ixracatçılara da nəqliyyat xidmətindən istifadə etməklə ixrac nöqtəsinə yaxınlaşmaq asanlaşır.

Şəkil 2. Nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin inteqrasiyalı blok sxemi



Nəqliyyat xərclərinin modelləşdirilməsi nəqliyyat şəbəkəsinin qeokodlaşdırılmış və dövlətlərarası inteqrasiya modelini yaratmağa, həmçinin regional infrastrukturun potensialını artırmağa imkan verir. Bu modeldən hazırda əksər ölkələrin nəqliyyat sektorunda istifadə edilir və çox effektiv nəticələr əldə edilmişdir.

İkinci halda isə xətti inteqrasiya modelin köməyiylə həyata keçirilir və aşağıdakı şəkildədir:

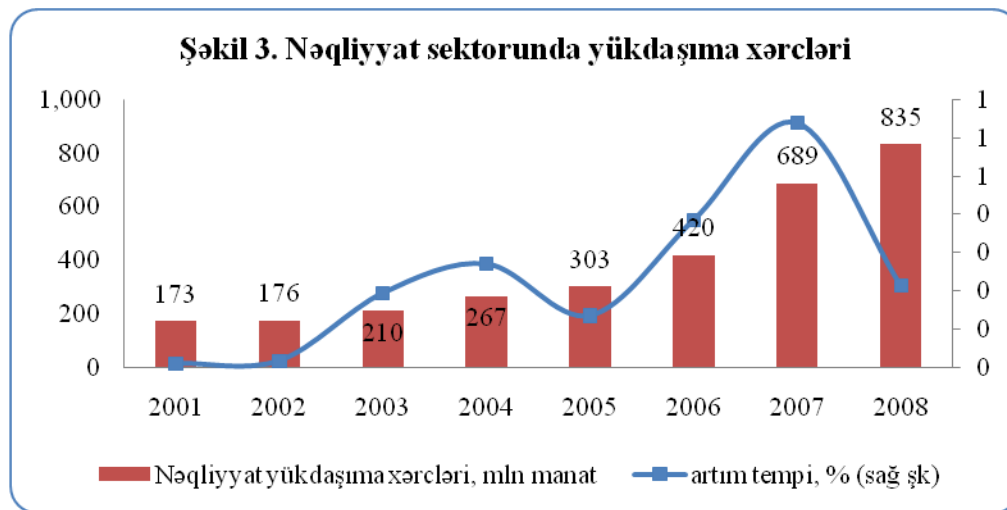
$$xmarg(i, s, q, r) = amarg(i, s, q, r) + \theta(i, s, q, r) * x(i, s, q, r) \quad (2)$$

Qeokodlaşdırılmış nəqliyyat şəbəkəsi üzrə funksiyaları nəzərə alaraq hədəfə (məsələn, yolların yaxşılaşdırılması, yeni tikintiyə investisiya qoyuluşu və s.) təsir edən sistemdəki dəyişiklikləri modelləşdirmək mümkündür.

Funksiyada minimallıq səviyyəsini təkrar hesablamaqla regionlararası CGE modelindən (computable general equilibrium - əsas tarazlıq modeli) istifadə edilmişdir. Bu modelin yazılışı iki mərhələdən ibarətdir: birinci, modelin verilənlərinin müəyyən edilməsi və ikinci, modelləşdirmə.

Regionlararası daşıma-məsrəf modelində (CGE) verilənlərin müəyyən edilməsi mərhələsində belə fərz edilir ki, istehsal və istehlakın hər biri ölkənin mərkəzində yerləşir. Belə olan halda əmtəə kütləsinin istehsalçı nöqtəsindən istehlak nöqtəsinə çatdırılması matrisi ölkələrin paytaxtları arasındakı məsafə ilə məhdudlaşır. Bundan başqa nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin göstərilməsi zamanı dövlət daxilindəki xərcləri öyrənmək üçün belə hesab edilir

ki, məhsulun mərkəzdən digər nöqtələrə çatdırılması zamanı müxtəlif mürəkkəb xidmətlərdən istifadə edilir. Nəqliyyat modeli avtomobil yolları nəzərə alınmaqla minimal zaman məsafəsini əhatə edir. Kastro et. al (1999) tərəfindən qeyd edildiyi kimi, avtomobil vasitəsilə daşıma xidmətləri ölkənin xarici ticarətində böyük paya malikdir. Verilmiş modelin hesablanması ticarət və nəqliyyat haqqında əlavə informasiya tələb edir. Sektorlararası əməliyyat, kapitalın yaradılması və ixrac üçün ümumiləşmiş informasiya milli səviyyədə mövcuddur və əlçatandır. Burada əsas problem bu informasiyanı bölmək və ölkəyə giriş-çıxış (input-output) balansında əmtəə qruplarının bölüşdürülməsi zamanı cari məkanın da bölgüsü problemi meydana çıxır. Beləliklə, ölkədaxili və ölkə xarici əmtəə qrupları haqqında informasiyanı nəzərə alaraq nəqliyyat-tranzit modelində konkret məkan üçün minimal məsafə matrisinə aşağıdakı bölmələr üzrə baxmaq olar: Nəqliyyat-tranzit sahəsində ölçü effektivliyini nəzərə alaraq tarif funksiyası qeyri-müəyyən istiqamətlərdə nəqliyyat xərclərinin öyrənilməsi üçün istifadə edilir. Kastro (1999) daşınma xərclərindən istifadə edərək:  $\text{tarif} = 0.25 * \text{dist}^{0.73}$  funksiyasını hesablamışdır. Burada tarif- avtomobil nəqliyyatı üzrə tarif, məsafə isə iki nöqtə arasındakı məsafəni əhatə edir. Daha sonra bu informasiya hər bir yol üçün tariflərin qiymətləndirilməsi matrisinin yaradılması məqsədilə dövlətlərarası minimal məsafə matrisi ilə birləşdirilmişdir. Ümumiyyətlə, nəqliyyat məsrəfləri funksiyası ümumi nəqliyyat sektoru üçün hesablanmışdır (şəkil 3).



Belə nəqliyyat strukturu vasitəsilə yalnız qeyd edilən miqyası deyil, həmçinin məsafələr arasındakı nisbi məsrəfi də müəyyən etmək olar. Qeyd edilənləri nəzərə alaraq daşınmanın nisbi dəyəri indeksi hesablanmışdır:

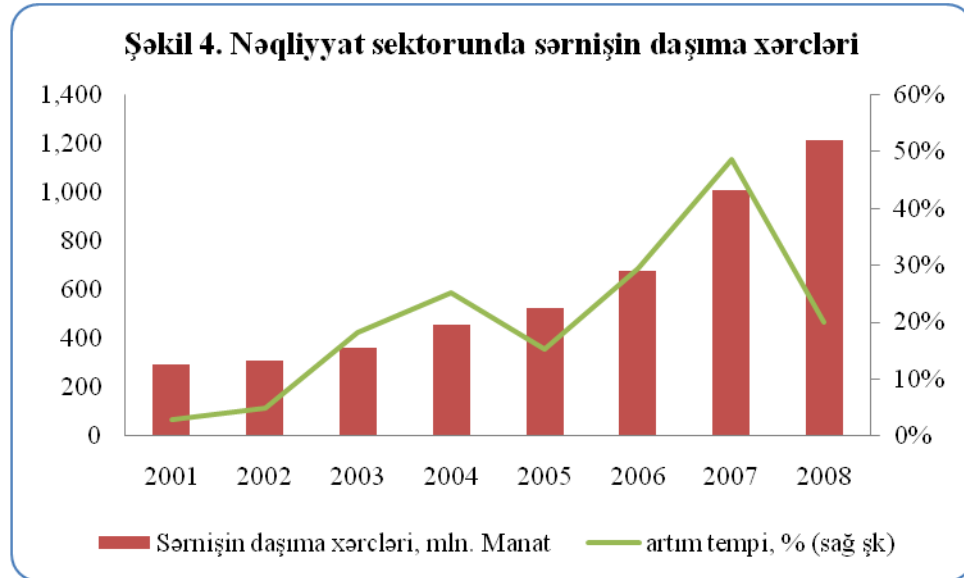
$$Q = U/R \quad (3)$$

*Burada:*

U – daşınma xərcləri, R – isə rentabellik səviyyəsidir.

Bu zaman ölkə daxili xərclərlə müqayisədə kapital və digər amillərin müəyyən vəziyyətindən çıxış edərək differensial nəqliyyat-tranzit xərcləri üzrə informasiya əsasında tarif matrisi normallaşdırılmışdır.

Aparılan statistik təhlillər göstərir ki, Azərbaycan nəqliyyat sektorunda yükdaşıma ilə müqayisədə sərnişin daşıma xərcləri böyük, mənfəətlilik isə kifayət qədər aşağıdır . Bu isə nəqliyyat sektorunun tranzit kimi yükdaşıma bazarında nisbətən üstün mövqeyə malik olduğunu göstərir.



Eyni zamanda ölkə ərazisi geniş tranzit-ticarət potensialına malik olduğu üçün nəqliyyat şəbəkəsinin də bu sahədə ixtisaslaşması və infrastrukturun bu tələblərə uyğunlaşdırılması aktual əhəmiyyət kəsb edir.

Daha sonra ölkəyə giriş-çıxış balansındakı əmtəə qrupları üzrə məsrəflər normallaşdırılmış matrisdəki indeksə bölünmüşdür.

$$F = \sum t/i_n \quad (4)$$

*Burada:*

$t$  – matrisdə əmtəə qrupları üzrə cəmi məsrəfləri;

$i_n$  – normallaşdırılmış indekslərdir.

Bu prosedur müxtəlif məkan təyinatlı əmtəələri əhatə edən distributiv matrisinin yaradılmasını zəruri informasiya ilə təmin edir.

Nəhayət müxtəlif istifadəçi məkanında informasiya bölgüsü nəzərə alınmaqla bölgü matrisi yaradılır. Növbəti addımlar modelin hesablanması üçün zəruridir. Beləliklə, modelin əsas elementləri aşağıdakılardan ibarətdir:

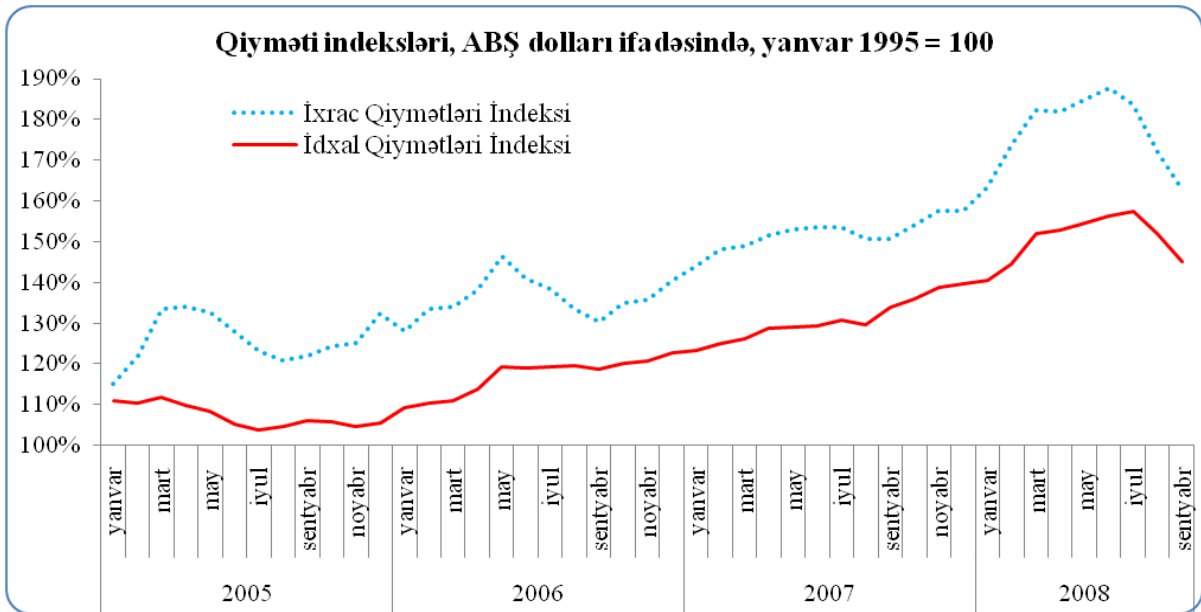
- ticarətin tipi (məkan konkret məhsul kütləsindən asılı olaraq dəyişir);
- daşıma şəbəkəsi (məsafə problemi);
- nəqliyyat sferasında miqyas effekti;

Belə fərz edilmişdir ki, xidmətlər üzrə məsrəflərin azalması nəqliyyat sektorunun rentabellik səviyyəsini və rentabelliği artıracaq. Məsrəflərin azalması isə əsasən texnoloji yeniliklərin, xüsusilə ixtisaslaşma və logistik xidmətlərin tətbiqi ilə əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Bununla belə modeldə belə fərz edilmişdir ki, iqtisadiyyatın sahələrində inkişaf səviyyəsi əlavə nəqliyyat xidmətlərinə tələb yaratmaqla bu xidmətlər üzrə məsrəfləri də artırır.

Digər tərəfdən nəqliyyat məsrəflərinin özü əlavə qiymət amili kimi çıxış edir və həm də rəqabət qabiliyyətinin determinantıdır. Modelin simulyasiyası zamanı nəqliyyat şəbəkəsində fiziki dəyişikliklərə də baxmaq mümkündür. Məsələn, yeni investisiya qoyuluşunun, hətta nəqliyyat xidmətləri üzrə məkanca iqtisadi nəticələrini görmək mümkündür. Belə ki, o, nəqliyyat xidmətlərinə birbaşa təsir edən amillərdəndir. Lakin regionlararası zaman məsafəsi üzrə minimallıq matrisində dəyişiklik edilməsində əsas məqsəd məkanların qısaldılmasından ibarətdir.

Belə matris modelləşdirmə fazasında nəqliyyat modelinin regionlararası modelə inteqrasiyasına imkan verir. Hər iki modelin inteqrasiyasında əsas metodlardan biri (2) bərabərliyində dəyişikliklərdən (İ, S, Q, R) və ya parametrlərdən  $f(\bar{I}, S, Q, R)$  istifadə etməkdir. Model kifayət qədər böyük dəyişənlərdən və bərabərlikdən ibarət olsa da, biz yalnız müəyyən sahələr qrupu üzrə və eksogen faktorlar daxil etməklə qiymətləndirmə aparmışıq. Modelləşdirmə zamanı tariflər də daxil olmaqla ümumilikdə xərclərin 25% azalmasını, qida məhsulları üzrə tariflər və məzənnə istisna olmaqla qalan bütün ekzogen parametrlərin sifirə bərabər olmasını fərz etmişik. Nəqliyyat infrastrukturunun idxal qiymətlərinə təsirini görmək üçün isə modeldə "idxal dəhlizi" anlayışından istifadə edilmişdir. CGE modelində idxal marjasına yalnız nəqliyyat xərcləri çərçivəsində baxılır.

İdxal birbaşa olaraq istehlak bazarına təsir etdiyindən, biz qeyri-müəyyən nəqliyyat xərclərinə hipotetik olaraq baxmışıq. Bu zaman cədvəl 1-in məlumatlarından istifadə edilmişdir. Hesablama faktiki idxal məsrəfi və sərhədə qədər olan xərclər əsasında aparılmışdır (şəkil 4).



Bu zaman idxal məsrəfi göstəricisi kimi idxal qiymətləri indeksindən istifadə edilmişdir. Hesablama zamanı iki qrup nəticəyə əsaslanılmışdır:

- idxal dəhlizi ilə əlaqədar olan və nəqliyyat xərclərini əhatə etməyən modellər;
- özündə belə xərcləri əhatə edən kontrfaktik modellər.

Hər iki modelin nəticələrinin müqayisəsi qiymət idxalı mexanizminin formalaşmasında qeyri-müəyyən amillərin rolunu qiymətləndirməyə imkan verir və bu zaman daxili nəqliyyat xərclərini də görmək mümkün olur.

### 3.4. Modelin nəticələri və şərh

Rəqabət qabiliyyətinin determinanlarının qiymətləndirilməsi üzrə modelin nəticələri 4 mərhələdən ibarət olmaqla verilmişdir. Belə ki, birinci mərhələdə sahələrdəki artımın nəqliyyat sektorunda xərclərə faizlə təsiri müəyyən edilmiş, ikinci mərhələdə qiymət səviyyələrinin nəqliyyat məsrəflərində yaratdığı əlavə effekt qiymətləndirilmiş, III mərhələdə tələbin artması ilə nəqliyyat xərcləri arasında asılılıq tapılmış və nəhayət IV mərhələdə sahələrarası balans metodundan istifadə etməklə nəqliyyat sektorunun özünün digər sahələrin ümumi buraxılışında yaratdığı effekt qiymətləndirilmişdir.

Nəqliyyat xərcləri üzrə modelin verilənləri kimi qeyri-neft sektorunun sahələrindəki real artım tempi və nəqliyyat sektoru üzrə xərclər çıxış edir və 2000-2008-ci illəri əhatə edir. I mərhələdə modelin nəticələri üzrə ümumiləşmə cədvəl 2-də dəyişənlər əsasında verilmişdir.

Cədvəl 3.1. Modelin dəyişənlər üzrə nəticələri, (%)

	<b>Məsrəf idxalı</b>
<b>Sahələr üzrə</b>	
Kənd təsərrüfatı	0.0210
Sənaye	0.0195
Tikinti	0.0022
Ticarət	0.0418
Nəqliyyat	0.0827

Cədvəl 2 sahələrdəki artımın nəqliyyat sektorunda xidmətlərə çəkilən xərclərə təsirini əks etdirir. Belə ki, göstərilən sahələrdə istehsalın artması nəqliyyat xidmətləri üzrə tələbin də müəyyən qədər artırılmasını tələb edir ki, bu da öz növbəsində bu xidmət növlərinə çəkilən xərclərdə öz əksini tapır.

Modelin nəticələrinə görə sahələrdə artım ilə nəqliyyat məsrəflərinin artırılması arasında düz mütənəsb asılılıq mövcuddur. Eyni zamanda determinasiya əmsalının ( $R^2$ ) 75-80% arasında dəyişməsi bu asılılığın böyük olduğunu göstərir. Modelin digər parametrləri isə statistik tələblərə cavab verir.

Aparılan təhlillər göstərir ki, nəqliyyat məsrəflərinin artması ümumi qiymət səviyyəsi ilə də əlaqəlidir. Belə ki, qiymət səviyyəsi nəqliyyat-tranzit məsrəflərində öz əksini tapır ki, bu rəqabət qabiliyyəti baxımından önəmli faktordur. Bu amili və təcrübəni nəzərə alaraq istehlak qiymətləri indeksi, ixrac qiymətləri indeksi və ÜDM-in deflyatoru ilə nəqliyyat məsrəfləri arasında korrelyasiya əlaqəsinə baxılmışdır.

Cədvəl 3.2. Qiymət səviyyəsinin nəqliyyat məsrəflərinə təsiri (%)

	<b>Əlavə qiymət effekti</b>
<b>Qiymət səviyyəsi</b>	
İstehlak qiymətləri indeksi	0.3708
İxrac qiymətləri indeksi	0.4453
ÜDM-in deflyatoru	0.4321

Modelin nəticələrindən görüldüyü kimi, nəqliyyat-tranzit şəbəkəsində qiymət səviyyəsinin artması ixrac edilən məhsullar üzrə daha çox əlavə məsrəf effekti yaradır ki, bu da sektorun ümumi rəqabət qabiliyyətinə neqativ təsir edir.

Determinasiya əmsalının 82% olması nəqliyyat məsrəflərinin bu göstəricilərdən yüksək asılılığını göstərir. Məlum olduğu kimi, qiymətlərin səviyyəsi həm də daxili bazarda tələbin fəallığını göstərir. Bu isə həm ev təsərrüfatlarının istehlakı və həm də idxalın artması ilə müəyyən edilir. Ev təsərrüfatının istehlak xərclərinin 13%-i nəqliyyat xidmətlərinin payına düşür (5, səh 125). Bunu nəzərə alaraq nəqliyyat məsrəfləri ilə ev təsərrüfatının real istehlak xərcləri və idxal qiymətləri arasında asılılığı qiymətləndirmişik (cədvəl 3.3).

*Cədvəl 3.3. Tələbin nəqliyyat məsrəflərinə təsiri, %*

	<b>Əlavə nəqliyyat xərclərinə tələb</b>
<b>Tələb amilləri</b>	
Ev təsərrüfatının real istehlak xərcləri	0.0517
İdxal	0.9218

Modelin determinasiya əmsalı 85% təşkil etmişdir və digər statistik parametrlər modelin adekvat olmasını göstərir. Modelin nəticələrinə görə idxal qiymətləri indeksi daxili nəqliyyat məsrəflərinə daha həssasdır ki, bu da daxili bazarda idxal məhsullarının payının böyük olması ilə əlaqədardır. Eyni zamanda iqtisadi artım və gəlirlərin bölgüsü Azərbaycanda pozitiv tendensiyaya malik olduğundan, nəqliyyat məsrəflərinin azalması bu tendensiyaya da pozitiv təsir edir. İqtisadi artım və xərclərin azalması məhsul vahidinə düşən nəqliyyat xidmətlərinin məsrəfini artırır ki, bu da nəqliyyat və ticarət sektorunda xərclərin birbaşa artım tendensiyasında öz əksini tapır. Tədarük daha çox əmək, kapital və resurs tutumlu olduqda bu, əmək haqqının artırılması və icarə məsrəflərinə əlavə təzyiq yaradır və qiymətlərdə öz əksini tapır. Nəticədə həm müəssisənin və həm də məhsulun rəqabət qabiliyyəti aşağı düşür.

### **3.5. Aparılan sorğuların metodologiyası**

Sorğular ölkənin əsasən tranzit rolunu oynayan cənub və qərb bölgələrində əsas iki kriteriya üzrə keçirilmişdir. Birinci kriteriya kimi sorğu məqsədilə müəssisələr işçilərin sayına görə 2 qrupa bölünmüşdür<sup>6</sup>: 5 nəfərə qədər işçisi olan xırda müəssisələr (bizim sorğuda 100 müəssisə) və 5-dən çox işçisi olan iri müəssisələr.

İkinci kriteriya olan ixtisas səviyyəsi müştərilərin tapılması və qorunmasında çox vacib amil hesab edilir. Azərbaycanda müxtəlif nəqliyyat vasitələri xidməti göstərən bir sıra müəssisələr vardır (dəniz, hava və s) ki, bunların da əksəriyyəti rəqabət bazarında üstünlüyə malikdir. İxtisaslaşmada da məhz əsas məqsəd rəqabət bazarında üstünlüyün əldə edilməsidir. Təcrübə göstərir ki, Azərbaycanda yükdaşımaları o zaman inkişaf edə bilər ki, nəqliyyat-tranzit əməliyyatı ilə məşğul olan müəssisələr xidmət bazarında özlərinin ixtisaslaşma sferasını müəyyən etsinlər. Eyni zamanda müşahidələr də göstərdi ki, nəqliyyat-tranzit sektoru bir sıra üstünlüyə malikdir. Bu həmin müəssisələrin səmərəliliyinin artırılmasına imkan verir. Mövcud nəqliyyat müəssisələri 2 qrupa bölünmüşdür: özünün şəxsi nəqliyyatından istifadə edən və ya

<sup>6</sup> Azərbaycanda müəssisələrin bölgüsü qaydasına uyğun olaraq.

şəxsi nəqliyyat vasitəsi olmayan (müştərək və ya icarə) ekspeditorlar (52 müəssisə), digər müəssisələr (48 müəssisə).

Əldə edilmiş nəticələri iki böyük qrupda birləşdirmək olar: müəssisənin ölçüsü və onun ixtisaslaşması. Bu baxımdan sorğuların nəticələri sahə və firma səviyyəsində olan faktorların nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabətliyinə təsiri nəzərə alınmaqla öyrənilmişdir.

### **Sahə səviyyəsində olan faktorlar.**

Bazarda rəqabət. Azərbaycanda yükdaşıma nəqliyyat xidmətləri nəqliyyat növündən asılı olaraq əsasən hökumətin inhisarındadır və ölkənin sənaye mərkəzlərində yerləşir. Kiçik müəssisələr isə bazarda kiçik zaman müddətində (təxminən 3-5 il) aktiv fəaliyyətə başlamışlar. Kadr strukturunun təhlili göstərdi ki, orta müəssisələrdə sürücülər öz əməkdaşları arasında üstünlük təşkil edir. Daha iri müəssisələr isə sürücü ştatları ilə müqayisədə əlaqələndiricilərə üstünlük verilir. Bundan başqa nəqliyyat müəssisələri ekspeditor və loqistik müəssisələrlə müqayisədə uzaq məsafəyə yük daşıyan sürücülərinə malikdirlər. Nəqliyyat-ekspeditor müəssisələri ilə müqayisədə yükdaşıma xidmətləri göstərən orta və iri nəqliyyat müəssisələri sistemi qismən yenidir və daha loqistikdir. Daha köhnə nəqliyyat vasitələri ən iri müəssisələrdə və nəqliyyat üzrə ixtisaslaşmış müəssisələrdədir. Sputnik xidmətlərindən istifadə etməklə yükləri daha tez çatdıran müəssisələrdən olan loqistik müəssisələr isə demək olar çox zəif yayılmışdır. Belə vəziyyətə naviqasiya təchizatı ilə məşğul olan müəssisələrdə də rast gəlinmişdir.

Rəqiblərin imkanlarına gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, rəqabət üstünlüyü yaratmaq üçün xüsusilə xarici bazar rəqibləri müstəsna xidmət növləri təklif edirlər. Apradığımız sorğular göstərdi ki, Azərbaycan müəssisələri bir neçə tədarük, sərnişin və yük daşıma xidmətləri göstərmək imkanlarına malikdirlər. Xırda müəssisələrdən isə yalnız biri, məsələn, yük konteyneri və ya soyuducu imkanlarına malikdir.

Daha iri müəssisələr isə yükdaşıma istisna olmaqla hər hansı bir başqa xidmət sahəsi üzrə ixtisaslaşmamışdır. İxtisaslaşmanın bu aspektini təhlil etməklə ekspeditorlar daha böyük fərqli cəhətlərə malikdirlər. Bu tip müəssisələr bir çox yük daşıma xidmətləri göstərirlər. Müəssisənin loqistikası differensasiya və ixtisaslaşma arasında dəyişir. Aparılan sorğular həmçinin müəssisələrin bəzi xidmət paketi üzrə ixtisaslaşmağa başladığını göstərir. İxtisaslaşdığı xidmət üzrə əlavə dəyərin yaradılması bu müəssisənin xidmət bazarında mövqeyinin möhkəmləndirilməsi üçün digər bir rəqabət üstünlüyüdür.

Formalaşan xidmət paketində əlavə dəyərin yaradılması şəkil 1-2-də göstərilmişdir. Buradan aydın görmək olar ki, xırda müəssisələr yükdaşıma xidmət paketinin əsas üç elementini təmin edir: tam yükləmə, yükləmə xidmətlərini qismən ötürmə (hansı ki, nəqliyyat vasitələri tam məşğul deyil) və ekspedisiya. Yalnız orta və iri, əksər hallarda isə yalnız iri müəssisələr tam xidmətlər paketi göstərmək imkanına malikdirlər: yüklərin bölgüsü, saxlama, müştərinin adından aralıq gömrük xidmətləri, nəqliyyat xidmətləri ilə əlaqədar olan əlavə sığorta və digər xidmətlər. Hətta iri müəssisələr qeyd edirlər ki, yükün tam daşınması zamanı ekspeditorlarla müqayisədə onlar yuxarıda qeyd edilən işlərlə qismən məşğul olurlar.

Qeyd etmək lazımdır ki, iri müəssisələr anketdə qeyd edilməyən digər xidmət göstərdiklərini də qeyd etmişlər. Məsələn iri müəssisələr anketdə qeyd edilən bütün xidmətləri praktik olaraq gösərir. Yükdaşıma işləri ilə məşğul olan avtonəqliyyat müəssisələrinin xalis mənfəətini təhlil edərkən biz gördük ki, müəssisələr özlərinin şəxsi nəqliyyat vasitələri ilə adətən əlavə xidmət də göstərirlər. Məsələn, yükün əlavə sığortalanması, saxlanması və s. Müəssisənin ekspeditor və loqistik xidmətləri nəqliyyatla əlaqəli olan çox müxtəlif əlavə və



müasir xidmətlərdir. Lakin ekspeditorlar yuxarıda qeyd edildiyi kimi, vahid bir nəqliyyat xidmətidir.

### **3.6. Aparılan sorğunun nəticələri**

Biz də Azərbaycan şəraitində milli nəqliyyat-ticarət xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətini və rəqabət üstünlüyün müəyyən etmək üçün sorğu keçirdik. Bu zaman Azərbaycanda nəqliyyat müəssisələrinin yükdaşıma üzrə aşağı xərclər zamanı öz xidmətlərini satmaq imkanına malik olmamasını nəzərə alıb əsas diqqətlərini müştərilərin üstünlük verdiyi xidmətlərə olan tələb və təklif üzərində fokuslaşdırdıqlarının şahidi olduq.

Hazırda Azərbaycanda 819<sup>7</sup> müəssisə vardır ki, onlar yükdaşıma xidmətləri göstərmək imkanına malikdirlər. Onlardan təxminən 1/8-i bizim sorğularımızla əhatə olunmuşdur və alınan nəticələrdən firmaların rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün qərarların qəbulunda istifadə ediləcək.

Məlumatlar iki kriteriyanın köməyi ilə təhlil edilmişdir: 1) müəssisənin daşıma xidmətlərinin həcmi; 2) müəssisənin ixtisaslaşdığı sfera. Ona görə bu iki kriteriya seçilmişdir ki, əvvəlki tədqiqatlar da göstərdiyi kimi, bu parametrlər rəqabət üstünlüyünün yaradılmasında böyük rola malikdir.

Yükdaşıma üzrə iri müəssisələr yükdaşımalar bazarında aparıcı rəqabət imkanlarına malikdirlər. Güclü müəssisələr xarici bazarlara çıxmaqla xırda müəssisələrlə rəqabət apara və bu xidmət növləri üzrə rəqabət paketi yarada bilirlər. Belə müəssisələr yüklərin idarə edilməsi və vaxtında çatdırılması üçün böyük imkanlara malikdir. Yalnız iri müəssisələr birgə daşımalarda təşkili, gömrükdə aralıq xidmətləri, yüklərin daşınması və s. loqistik funksiyaları təşkil etmək imkanına malikdirlər.

Nəqliyyat-tranzit xidməti göstərən müəssisələr onların ölçüsündən asılı olaraq qeyd edirlər ki, adətən şəxsi nəqliyyat vasitəsi olan müəssisələr bazarda əsas rəqib kimi çıxış edir. Nəqliyyat müəssisələrinin onların daha ciddi rəqibi kimi çıxış etməsinə bütün müəssisələrin 59%-i cavab vermişdir. Yalnız orta və iri müəssisələr qeyd edirlər ki, onlar loqistik müəssisələr ilə rəqabət apara bilirlər (42% və 23%).

Ekspeditorlar xırda, orta və iri müəssisələr üçün ciddi rəqib hesab edilmir (müəssisələrin yalnız 14,5%-i qeyd edirlər ki, ekspeditorun bu bazarda rəqabət aparması çox ciddidir). İxtisaslaşma baxımından rəqabətin qiymətləndirilməsini təhlil edərkən nəqliyyat müəssisələri digər nəqliyyat müəssisələrini ciddi rəqib (cavablardan 62%-i) kimi, həmçinin digər logistik şirkətləri (nəqliyyat üzrə ixtisaslaşan müəssisələrin 19%-i) ciddi rəqib kimi qeyd edirlər.

Ekspeditorlar hesab edirlər ki, bu bazarda rəqib nəqliyyat (48%) və xarici müəssisələridir (24%).

Loqistika müəssisələri qeyd edirlər ki, nəqliyyat (62%) və loqistika müəssisələri (20%) ən ciddi rəqiblərdir. Ümumilikdə nəqliyyat və loqistika müəssisələrində qiymətləndirmədə bazar mühiti oxşardır. Respondentlər qeyd edirlər ki, onlar rəqabət imkanları haqqında düşüncülər və onların əksəriyyəti az xərclərlə fəaliyyət göstərən yükdaşıma müəssisələrini rəqib kimi göstərirlər. Hətta yanacaq qiymətlərinin yüksək olmasını, əmək haqqı və digər xərclərini nəzərə alsaq, belə respondentlər hesab edirlər ki, yük daşıma xidmətləri bazarında ən rəqabətli müəssisə öz xidmətlərini daha az qiymətə satan müəssisələrdir (bütün

---

<sup>7</sup> Rəsmi statistik məlumatlarda loqistika və digər nəqliyyat xidmətləri ekspeditor xidmətlərinə daxil edilmişdir. Sorğu zamanı biz bunları fərqləndirmişik. Qeyd edək ki, hazırda ölkədə 52 ekspeditor şirkəti qeydə alınmışdır.

respondentlərin 54%-i). Müəssisələrin sayı nə qədər az olsa da, respondentlərin böyük əksəriyyəti bu fikirlə razıdırlar. Yalnız xırda deyil, həmçinin orta və iri müəssisələr də hesab edirlər ki, aşağı xərclər müəssisələr tərəfindən rəqabət qabiliyyəti amili kimi önəmli faktordur (uyğun olaraq 29% və 30%).

Sorğular və ekspert qiymətləndirmələri göstərdi ki, hazırda tranzit xidməti ilə məşğul olan nəqliyyat müəssisələrində ümumi xərclərin 3-5%-ni birbaşa loqistika xərcləri təşkil edir.

Respondentlərin fikrincə onların ixtisaslaşması baxımından elə də böyük fərq yoxdur. Maraqlıdır ki, ekspeditor xidməti göstərən müəssisələr qeyd edirlər ki, geniş xidmətlər paketinin təqdim edilməsi müəssisənin rəqib kimi müəyyən edilməsi üçün çox vacibdir (26%). Nəqliyyat və maddi-texniki müəssisələr (respondentlərin 26%-i və 20%-i) ekspeditor müəssisələr ilə müqayisədə ən aşağı qiymət səviyyəsi barədə düşünürlər.

Hazırda yük daşıma nəqliyyatında xidmətlərin konsentrasiyası elə də böyük deyil. Sorğu aparılan bölgələrdə (əsasən Abşeron, qismən cənub və şimal) ekspert qiymətləndirmələrinə görə 10 müəssisə bazarın yalnız 33%-ə malikdirlər. Qalan müəssisələr isə xırda müəssisələrdir: 34%-i 1; 51%-i 2-10 nəqliyyat vasitəsinə malikdir. Müəssisələrin yalnız 15%-i 11-dən çox nəqliyyata malikdirlər. Belə halda bu bazarda rəqabət böyükdür, lakin bazarda təmərəkləşmə imkanları kiçikdir.

Daxili nəqliyyat xidməti bazarında alternativ xidmət növü kimi dəmiryol nəqliyyatı çıxış edir. Xarici xidmət bazarına çıxış imkanlarının zəif olmasına baxmayaraq, hazırba nəqliyyat müəssisələri daxili bazarda necə rəqabət aparmaqları və digər nəqliyyat növləri qarşısında üstünlüyü necə əldə etməkləri haqqında düşünürlər. Ona görə də, nəqliyyat xidməti təklif edən hər bir müəssisə üçün əsas problem bu resurslardan səmərəli istifadə etməkdir.

Daxili xidmət bazarında yalnız iri müəssisələr tam xidmət paketi: yükün daşınmasının təşkili, yüklənməsinin təşkili, saxlanması və s. təklif etmək imkanına malikdirlər. Bununla belə, rəqabət üstünlüyü faktoru kimi enerji daşıyıcılarının qiyməti də digər ölkələrlə müqayisədə yüksəkdir ki, bu da dəniz nəqliyyatını digər nəqliyyat-tranzit vasitələri ilə müqayisədə daha rəqabətli edir.

Rəqabət üstünlüyünün digər bir faktoru tədarükçü üçün maliyyə vəsaitinə çıxış imkanlarının asan olmasıdır. Mövcud təcrübə və Azərbaycan xidmət bazarının təhlili göstərir ki, qiymət və ya ixtisaslaşma (əlavə xidmətlər göstərən) rəqabət üstünlüyünün əsas amili kimi çıxış edir.

Digər tərəfdaş ölkələrlə müqayisədə Azərbaycanda nəqliyyat müəssisələri aşağı qiymətə xidmət göstərmək potensialına malikdirlər. Eyni zamanda aşağı dəyərli xidmət strategiyası rəqabət üstünlüyünü təmin etmir. Keçid dövrü nəqliyyat-tranzit xidmətləri üçün bu rəqabət üstünlüyündən istifadə etməyə geniş imkanlar açır. Azərbaycan müəssisələri riskləri differensiallaşdırmaq imkanlarını axtarmaq üçün xidmətlər üzrə ixtisaslaşmalıdırlar. Bununla belə xaricilər üçün beynəlxalq nəqliyyat xidmətlərinin təşkili işi çox zəif təşkil edilmişdir. Nəqliyyat xidmətləri (69%) və loqistik müəssisələr (20%) belə hesab edirlər ki, digər müəssisələr qarşısında rəqabət imkanlarına malik ola bilərlər. Yalnız iri müəssisələrdən müştərilər nəqliyyat müəssisələrinə üstünlük verirlər, lakin onlar da loqistika üzərində hakimlik edirlər (29%).

Ekspeditorlar digər sahədə ixtisaslaşmış müəssisələr qarşısında heç bir rəqabət üstünlüyünə malik deyillər. Yalnız çox xırda müəssisələrin müştəriləri xidmət üçün ekspeditor müəssisələrini seçirlər (8%). Nəqliyyat üzrə ixtisaslaşmış müəssisələrə daşıyıcılar (80%) və ya loqistiklər (12%) üstünlük verirlər. Ekspeditor müəssisələrin müştəriləri nəqliyyat vasitələrinə (49%), daha sonra loqistika müəssisələrinə (22%) və nəhayət ekspeditorlara üstünlük verirlər.

Loqistika müəssisələrin müştəriləri də nəqliyyatçılara (68%) və digər loqistik müəssisələrə (22%) üstünlük verirlər.

Ekspeditorlar nəqliyyat xidmətindən çox tez-tez istifadə edirlər (40%). Yük daşıyıcısı kimi toplam xidmət göstərişlər iri müəssisənin müştəriləridirlər. Topdan və pərakəndə ticarətçilər demək olar ki, hamısı ölçülərindən asılı olmayaraq, iri nəqliyyat müəssisələrinin müştəriləridirlər. Müştərilərin fəaliyyətinin təhlili göstərir ki, nəqliyyat yükdaşıma xidmətləri göstərən və şəxsi nəqliyyatı ilə çıxış edən müəssisələr üçün müstəsna yoxdur. Bununla yanaşı qeyd etmək lazımdır ki, müştərilərin təxminən yarısı ekspeditorların müştəriləridirlər. Bu onu göstərir ki, ekspeditorlar öz xidmətlərini digər ekspeditorlara satırlar. Bu şəraitdə əksər nəqliyyat yükdaşıma xidmətlərində əlavə zəncir yaranır.

Müştərilərin loyallığının təhlili zamanı qeyd edə bilərik ki, onların 85%-i daimi müştərilərdir. Daimi müştərilərdən daha çoxu orta və iri yükdaşıma müəssisələridir. Xırda müəssisələr təsadüfi müştərilərin təxminən 25%-ə malikdirlər. Tədarükçünün ixtisaslaşmasından asılı olaraq müştərilərin fasiləsizliyinin təhlili göstərir ki, nəqliyyat müəssisələrin müştəriləri əsasən daimi müştərilərdir (87%). Daşıyıcılar (19%) və loqistika (25%) müəssisələrin də təsadüfi müştəriləri olur.

Təcrübə göstərir ki, kiçik müəssisələr avtomobil nəqliyyatından (83%) və dəniz nəqliyyatından (7%) istifadə edir. Yol və dənizdən başqa dəmiryolundan (8%) və hava nəqliyyatından (2%) istifadə edilir. İri müəssisələr həmçinin qarışıq nəqliyyat növündən istifadə edirlər (19%). Bununla belə Azərbaycanda nəqliyyat müəssisələri bütün hallarda multimodal daşımaları təmin etmək iqtidarında deyildir. Bu təhlildən görüldüyü kimi, yalnız iri müəssisələr belə qarışıq yükdaşıma xidmətlərinin təmin edilməsində rəqabət üstünlüyünə malikdir. Bütün müəssisələr (nəqliyyat, ekspeditor və loqistik) avtomobil nəqliyyatı xidmətindən istifadə edirlər (98,5%).

Əksər nəqliyyat növlərindən istifadə edirlər: ekspeditor tədarükünün 24%-i hava nəqliyyatından; 41% dəniz nəqliyyatında; 10% dəmiryolu nəqliyyatında; 21% qarışıq daşımalardan. Ekspeditor müəssisələri ilə müqayisədə loqistik provayderlər daha az növ nəqliyyat vasitələrinin xidmətindən istifadə edirlər: 15% hava və dəniz nəqliyyatından; 22% dəmir yolu; 6% isə qarışıq xidmət növlərindən.

Lakin müştərilər infrastrukturunun seçimində məhdud imkanlara malikdirlər. Belə halda avtomobil nəqliyyatı və qarışıq nəqliyyat növü əksər istehlakçılar üçün zəruri olur. Bu zaman istehlakçı dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatından hansına üstünlük verməsini özü müəyyən edir. Hər ikisinə çəkiləcək xərclər eynidir: dəmir yolu digər nəqliyyata nisbətən ucuzdur, lakin kiçik məsafələr üçün nəqliyyat daha rəqabət qabiliyyətlidir.

Topdan və pərakəndə ticarətlə məşğul olanlar bilirlər ki, şəxsi nəqliyyat əldə etmək daha baha olduğu üçün həmin ticarətçilər öz biznesində ixtisaslaşmağa fokuslaşırlar. Belə halda nəqliyyat xidmətini sifariş edirlər. Potensial rəqiblər daxili bazarda artıq mövcud olsa da, təhlükəli deyillər. Ağır yük daşıma xidmətlərinin ötürülməsində bütün nəqliyyat vasitələri üçün baryerlər mövcuddur.

Yüklərin sığortalanması üzrə göstəricilər də ilbəl artır. Yalnız əməkdaşlıq və konsolidasiya inkişaf üçün imkanlar yaradır. Rəqabət üstünlüyünün əldə edilməsində yükdaşıma bazarının yeni iştirakçıları üçün əsas təhlükə faktoru mövcuddur. Bu vəziyyət kiçik və maliyyə cəhətdən qeyri-stabil olan müəssisələrin imkanlarını azaldır. İqtisadi dinamika göstərir ki, bir və ya bir neçə nəqliyyat vasitəsinə malik olan müəssisələrin səmərəli fəaliyyət göstərmələri ehtimalı azdır. İri (70-dən çox nəqliyyat vasitəsi olan) müəssisə olmaq da

səmərəli deyildir. Ona görə də, bu xidmət bazarına çıxmaq üçün təxminən 10-a yaxın nəqliyyat vasitəsi əldə edilməlidir.

Digər hüquqi məhdudiyyət kimi lisenziyalaşdırma çıxış edir. Bu məhdudiyyətin aradan qaldırılması tərəfdaş ölkələrə yükdaşıma xidmətlərinin göstərilməsində rəqabət üstünlüyü yaradır. Yükdaşıma xidmətlərinin inkişafı məhz bazar institutlarının mövcudluq səviyyəsindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Eyni zamanda daxili xidmət sferasında və kənar xidmətlərin təmin edilməsində əlavə və yardımçı yanacaq təmin etmək imkanları Azərbaycan nəqliyyat-tranzit sistemi üçün geniş rəqabət üstünlüyü yaradır.

Təcrübədə yük daşıma müəssisələrinin inkişafı və istehlakçıların sayının artması üçün birbaşa təsir imkanlarından istifadə edilir. Nəticədə istehlakçılar daimi olaraq qalırlar və yalnız əlavə istehlakçılar meydana gəlirlər. Hazırkı vaxtda yükdaşıma xidmətləri göstərən müəssisələrin maddi-texniki təchizatı və ona çıxış imkanlarının genişləndirilməsi üzərində işlər davam etdirilir. Bu məqsədlə iri beynəlxalq terminallar tikilir. Elektron kommunikasiya, yeni texnologiya və innovasiyanın bölüşdürülməsi yükdaşıma nəqliyyat sektoru üçün onların fəaliyyətinə təsir etməyə imkan verir.

### **Firma səviyyəli faktorlar.**

Nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət üstünlüyünə təsir edən firma səviyyəli amil kimi qeyri-maddi amillər çıxış edir. Maddi resursların təhlili göstərir ki, nəqliyyat vasitələri parkının likvidləşdirilməsi və genişləndirilməsi xidmətlərin rəqabət üstünlüyünə əhəmiyyətli təsir edir. Beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri sferasına çıxmaq üçün nəqliyyat vasitələri parkının ildə 20%-nin təzələnməsinə ehtiyac vardır. Çünki bu məhdudiyyət müəssisələrin yükdaşıma xidmətlərini məhdudlaşdıran əsas amildir. Statistik məlumatlardan görüldüyü kimi, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin və rəqabət üstünlüyünün qiymətləndirilməsi zamanı kriteriya müəssisələr üzrə müxtəlifdir. Respondentlərə bu kriteriyaları 5 ballıq şkala üzrə qiymətləndirmək tapşırılmışdır. Gördüyümüz kimi, etibar və təhlükəsizlik əsas amil kimi və rəqabət üstünlüyü kriteriyası kimi qiymətləndirilmişdir. Lakin təhlükəsizlik müştəri üçün ən yüksək qiymətləndirilmişdir (5 bənddən 4,78), daha sonra etibarlılıq (4,69) və bütün problemlərin həllinə təminat kimi inam (4,61) əhəmiyyətli rola malikdir. Müəssisələrin ölçüsünə uyğun olaraq bu məlumatların təhlili göstərir ki, orta müəssisələrdə etibar əsas vacib kriteriyadır (4,8 bal). Operativlik və kommunikasiya isə iri müəssisələr üçün vacib şərtidir (4,43 bal). Onlar yükdaşıma xidmətləri göstərən müəssisələrin əməkdaşlarının komponentliyini də yüksək qiymətləndirirlər (4,5 bal). Müəssisələrin ixtisaslaşma səviyyələsinə uyğun olaraq bu məlumatların təhlili göstərir ki, şəxsi nəqliyyat vasitələri hesabına xidmət göstərən müəssisələr təhlükəsiz daşıma xidmətlərində birinci yerdə olmalıdır (4,8 bal). Daşıma xidməti göstərənlər üçün ümid və etibar da vacib amillərdəndir (4,71 və 4,5 bal).

Müəssisələrin ekspeditor xidmətləri orta göstəricilərdən bir qədər fərqlənir. Ödəmə qabiliyyətliliyi və təhlükəsizlik onlar üçün daha vacibdir. Müəssisələrin logistika xidməti öz müştəriləri üçün bütün keyfiyyət aspektlərini özündə təcəssüm etdirməlidirlər. Maddi aktivlər (3,73) istisna olmaqla demək olar ki, bütün kriteriyalar vacib amil kimi qeyd edilmişdir.

Nəqliyyat xidməti göstərən müəssisələr üçün əsas problemlərdən biri də əməkdaşlarda professionallığın aşağı olmasıdır ki, bu da təcrübəli sürücülərin MDB ölkələrinə miqrasiya etmələri ilə bağlıdır. İşçilərin professionallığı ilə yanaşı, müəssisələrin texniki göstəriciləri (nəqliyyat kommunikasiyası üzrə biliklər, infraqstruktur, əlavə dəyər yaratmaq imkanları və s) nəqliyyat xidməti göstərən müəssisələr üçün problem olaraq qalır. Xidmətlər bazarında kommunikasiya imkanları qənaətbəxş vəziyyətdə deyil və neqativ olaraq qalmaqdadır.

### 3.7. Sahələrin aralıq istehlakında nəqliyyatın payı (sahələrarası balans)

Sahələrarası balansın təhlili göstərir ki, nəqliyyat sektoru digər sahələrin aralıq istehlakında əhəmiyyətli paya malikdir.

Cədvəl 3.4-dən görüldüyü kimi, idxalın 0.4%-i, ixracın isə 1.5%-i nəqliyyat xidmətlərinin payı hesabına formalaşır. Eyni zamanda ümumi aralıq istehlakın isə 4.3%-ni nəqliyyat xidmətləri xərci təşkil etmişdir.

Cədvəl 3.4. Sahələr üzrə aralıq istehlakda nəqliyyatın payı, %

Balıqçılıq	11,69
Qida sənayesi	1,55
Toxuculuq sənayesi	7,96
Qeyri-metal mineral məmulatların istehsalı	9,88
Metalurgiya sənayesi	4,04
Tikinti	3,50
Ticarət	2,77
Mehmanxana və restoranlar	8,11
Poçt və rabitə	2,09
Maliyyə vasitəçiliyi, sığorta və pensiya təminatı	11,77
Daşınmaz əmlakla əlaqədar fəaliyyət, icarə və digər kommersiya fəaliyyəti	5,61
Təhsil	5,06
Səhiyyə və sosial xidmətlər sahəsində fəaliyyət	1,20
Kommunal və sair xidmətlər sahəsində fəaliyyət	5,99
Ev təsərrüfatlarının son istehlak xərcləri	13,61
İxrac	1,48
İdxal	0,40
Əsas qiymətlərlə cəmi istifadə edilmiş yerli məhsul	5,85

Beləliklə, nəqliyyat xidmətləri üzrə məsrəflərin artması bu sahələrdə istehlak xərclərini artırmaqla həmin sahələrin qiymət baxımından rəqabət qabiliyyətinə təsir edir.

## 4. NƏTİCƏ VƏ TƏKLİF

Aparılan tədqiqat göstərir ki, ümumilikdə rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən əsas amillər qiymət, həcm və rentabellik səviyyəsidir. Eyni zamanda ölkədə nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyəti rəqabət qabiliyyətli müəssisələrin bu sektorda nə vaxtdan fəaliyyət göstərməsindən və xidmətlər bazarında rəqabətin intensivliyindən asılıdır. Rəqabət qabiliyyətliliyi isə rəqabət vasitələrini, müəssisənin xüsusiyyəti və bazarda rəqabət üstünlüyündən istifadə etmək imkanlarını əhatə edir.

Hazırda Azərbaycanda ümumi daşıma zamanı yaranan əlavə dəyərin təxminən 70%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bununla yanaşı dəniz nəqliyyatının mövcud olmasına baxmayaraq o, aşağı xidmət səviyyəsi ilə səciyyəvidir və əlavə loqistik xərcləri vardır.

Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyəti nəzəriyyədə geniş yayılmış sahə və firma səviyyəsində olan amillər nəzərə alınmaqla araşdırılmışdır: Bu sahədə mövcud vəziyyətin təhlili göstərdi ki, nəqliyyat-tranzit sektorunun xidmətlərində rəqabət qabiliyyətini simullaşdıran əsas amil məsrəf, keyfiyyət, texnologiya və işçi qüvvəsidir.

Nəqliyyat xidmətlərinin beynəlxalq bazarda rəqabət aparması bu növ xidmətlərin iki parametridən asılıdır: müəssisənin ölçüsü (yalnız nəqliyyat vasitələrinin sayı deyil, həm də işçilərin sayı üzrə) və ixtisaslaşma səviyyəsi (nəqliyyat, loqistik və ya ekspeditor müəssisələri). Ən kiçik və ən böyük müəssisələr bazarda bir o qədər də rəqabət qabiliyyətli deyildir. Belə ki, kiçik müəssisələr iri müəssisələr ilə müqayisədə böyük xidmətlər göstərmək imkanına malik deyillər, iri müəssisələr isə effektiv işləmək imkanlarını itirirlər.

İxtisaslaşmaya gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, loqistik müəssisələr nisbətən rəqabət qabiliyyətlidirlər: onlar müştəriyə aşağı və ya orta qiymətlərlə həm nəqliyyat və həm də digər növ xidmətləri göstərə bilirlər. Hazırda nəqliyyat xidmətləri bazarında müəssisələrin aşağı xərc strategiyası əsas rəqabət üstünlüyü amillərinin birincisi kimi çıxış edir.

Müasir dövrdə yük daşıma xidmətləri müəssisələri xidmətlərdə fərqlilik üzrə rəqabət aparırlar: onlar öz xidmətlərini differensasiya etməklə yanaşı, iri həcmli xidmətlər üzrə riskləri bölüşdürmək (sığortalamaq) imkanlarını axtarırlar.

Müəssisənin firma səviyyəsində rəqabət üstünlüyünü müəyyən edən əsas amil texniki innovasiya və xidmətlərin keyfiyyətidir. Xidmətlərin keyfiyyəti isə nəqliyyat müəssisəsinə olan inam, etibar və təhlükəsizlik kimi faktorlarla müəyyən edilir.

MDB və Avropa ölkələrinin nəqliyyat xidmətləri ilə müqayisədə Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sahəsində xidmət göstərən müəssisələr elə də böyük rəqabət aparmaq imkanlarına malik deyildir. Bu, rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən amillərin kifayət qədər zəif inkişaf etməsi ilə əlaqədardır. Tədqiqatın nəticələrinə və beynəlxalq təcrübəyə əsaslanmaqla həm rəqabət qabiliyyətli nəqliyyat-tranzit sektorunun formalaşdırılması və həm də beynəlxalq xidmətlər bazarında rəqabət üstünlüyünün qorunması üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsini məqsədə uyğun hesab edirik:

1. Nəqliyyat məsrəflərinin azaldılması və sektorun rəqabət qabiliyyətliliyini artırmaq üçün regional loqistik mərkəzlərin yaradılması;
2. Ölkə ərazisindən tranzit konteyner daşımalarını inkişaf etdirmək, bu məqsədlə dəmir yolu tariflərinin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması;
3. Nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətliliyini artırmaq üçün innovasiyaların tətbiqini və klasterlərin yaranmasının stimullaşdırılması;
4. Nəqliyyat növlərindən asılı olaraq yük daşıma qiymətlərinin (tranzit və yerli) Tarif Şurası tərəfindən tənzimlənməsi;

5. Maliyyə institutlarının nəqliyyat kompleksinə kapital qoyuluşlarını artırmağa stimulların verilməsi;
6. Nəqliyyat sektorunda kiçik və orta sahibkarlığın inkişafının dəstəklənməsi.
7. Tranzit və əlavə nəqliyyat xidmətləri göstərən müəssisələrdə infrastrukturun yeniləşməsinə dəstək;
8. Liman ərazisində azad iqtisadi zonaların yaradılması və bu ərazilərdə nəqliyyat xidmətlərinin inkişafına dövlət dəstəyinin artırılması.
9. Nəqliyyat-tranzit fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi.

## 5. İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı, "Qanun" nəşriyyatı, 2003.
2. Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi. Bakı, "Qanun" nəşriyyatı, 2004.
3. Azərbaycan Respublikasının Vergi Qanunvericiliyi. Bakı, "Qanun" nəşriyyatı, 2003.
4. Azərbaycan Respublikası Gömrük Məcəlləsi. Bakı, "Qanun" nəşriyyatı, 2004.
5. Azərbaycanın statistika göstəriciləri, 2008, Bakı 2008
6. Биков А.С., Половинчик Д.И., Савицёв С.Р. Комментарий к Уставам автотранспорта союзов республик. М., 1978, с. 5-6.
7. Azərbaycan Respublikasının vergi hüququ. Bakı, "Azərbaycan universiteti" nəşriyyatı, 2003.
8. Azərbaycan Respublikasının maliyyə hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, "Qanun" nəşriyyatı, 2003.
9. Əliyev. Yol hərəkətinin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsi və milli anuvəricilik. Dərs vəsaiti. Bakı, "Hüquq ədəbiyyatı" nəşriyyatı, 2003.
10. O.Əfəndiyev, E.Əliyev Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən 700 termin. Bakı, "Hüquq ədəbiyyatı" nəşriyyatı, 2004.
11. "Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş". Bakı, 1998.
12. "Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan Respublikası arasında tranzit yük daşımalarının tənzimlənməsi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş". Bakı, 1996.
13. Azərbaycan Respublikasında Həsilatın Pay Bölgüsü Haqqında Sazişlər. 1994-2004.
14. "Azərbaycanın Vergi Xəbərləri" jurnalı. Bakı, 2004, №4, səh. 6.
15. "Xalq" qəzeti, 14.09.2004-cü il, səh. 4.
16. «BYD kitabçasının tətbiqi ilə beynəlxalq yol daşımaları haqqında» Gömrük Konvensiyası.
17. «Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin ekipajlarının işinə aid» Avropa Sazişi (ESTR)
18. «Beynəlxalq avtomagistrallar haqqında» Avropa Sazişi.
19. «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiya.
20. «Beynəlxalq Yük Daşınması Müqaviləsi haqqında» Konvensiya (KDPQ).
21. «Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommərsiya məqsədilə müvəqqəti idxalının» Gömrük Konvensiyası.
22. «Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılışdırılması haqqında» Beynəlxalq Konvensiya.
23. «Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün təyin olunmuş xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında» Saziş.
24. «Konteynerlərə aid» Gömrük Konvensiyası.
25. «Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında» Avropa Sazişi (DOPOQ).
26. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvensiyon təsbiti. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2002.
27. Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2004.

İngilis dilində



28. *A paper of Lithuanian national carrier association "Linava"*, 2006, Vilnius: Lithuanian National Carriers Association, General information, <http://www.linava.lt/informacija/piniasklaidai> [visited 24 09 2006].
29. Amit, R., Schoemaker, P. J. (1993). Strategic assets and organisational rent. *Strategic Management Journal*, Vol. 14, p. 33–46.
30. Barney, J. B. (2001). *Gaining and Sustaining Competitive Advantage*, 2nd. ed. Prentice-Hall, NJ, 600 p.
31. Barney, J. B., Arican, A. M. (2001). The resource-based view: origins and implications. In: M. A. Hitt, R. E. Freeman, J. R. Harrison (eds.) *Handbook of Strategic Management*, Oxford, UK: Blackwell Publishers, p. 124–128.
32. Collis, D. J., Montgomery, C. A. (1995). Competing on resources: strategy in the 1990s. *Harvard Business Review*, Vol. 73, p. 118–128.
33. *EU Changes its View to a Road Transport*, 2006, Vilnius: Lithuanian National Carriers Association. [visited 01 03 2006]. <http://www.linava.lt/informacija/piniasklaidai>.
34. Fitzroy, P., Hulbert, J. M. (2005). *Strategic Management: Creating Value in a Turbulent World*. Chichester J. Wiley, 448 p.
35. Garrison, W. L., Levinson, S. M. (2006). *The Transportation Experience: Policy Planning and Deployment*, Oxford: Oxford University Press, 544 p.
36. Grant, R. M. (1998). *Contemporary Strategy Analysis: Concepts, Techniques, Applications*, 3rd ed., Blackwell Publishers, 461 p.
37. Harris, C. L., Ogbonna, E. (2000). Competitive advantage in the UK food retailing sector: past, present and future. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 8, p. 157–173.
38. Hunt, S. D. (2000). *A General Theory of Competition: Resources, Competences, Productivity, Economic Growth*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 320 p.
39. *Indicators of Transport and Communications Enterprises* (2007). Vilnius: Department of Statistics, Lithuanian Republic Government, No. 4.
40. Jucevičius, R. (1998). *Strateginis organizacijų vystymas*, Vilnius: Pasaulio lietuvių kultūros, mokslo ir švietimo centras, 456 p.
41. Litvinenka, M. (2005). Competitiveness of road transport business. Terms in European Union countries. *Transport World*, November, No. 11(25).
42. Marr, B. (2005). *Strategic Management of Intangible Value Drivers*. Handbook of Business Strategy, p. 147–154.
43. Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., Berry, L. L. (1988). SERVQUAL: a multi-time scale for measuring consumer perceptions of the service quality, *Journal of Retailing*, Vol. 64(1), p. 12–40.
44. Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., Berry, L. L. (1991). Refinement and reassessment of the SERVQUAL scale, *Journal of Retailing*, Vol. 67(4), p. 420–450.
45. Porter, M. E. (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. The Free Press, New York, NY, 396 p.
46. Porter, M. E. (1998), *The Competitive Advantage of Nations*. Palgrave, 855 p.
47. Quinet, E., Vickerman, R. (2005). *Principles of Transport Economics*. Edward Elgar Publishing, Inc. 385 p.
48. *Statute of Lithuanian Ministry of Transport and Communication*, (2007). Statutes of Ministry, last edition on 17 November 2005.

49. Đakalys, A., Palđaitis, R., Jurkauskas, A., Paulauskas, V., Stankûnas, J., Jarađûnienė, A. (2007). Transporto ir tranzito plėtotės strategija. Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija. Vilnius: Ūkio ministerija, 24 .
50. Tongzon, J. (2004). Determinants of competitiveness in logistics: implications for the region. *Paper of international conference on competitiveness "Challenges and opportunities for Asian countries"*, Bangkok, 1–2 July 2004, [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev\\_ability/seminar/ic/08-JoseTongzon-A.pdf](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_ability/seminar/ic/08-JoseTongzon-A.pdf)>
51. Vengrauskas, V. P., Langvinienė, N. (2003). Konkurencingo tarptautinio krovinių gabenimo paslaugų paketo formavimo politika Lietuvoje. *Ekonomika*, No. 63, p. 144–161.
52. Weinert, H. (1997). Regulation and Industrial Competitiveness: a Perspective for Regulatory Reform. Paris: OECD.
53. White, C. (2004). *Strategic Management*. Palgrave Macmillan, 1024 p.

## ƏLAVƏLƏR

### Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	453	563	614	670	872	1055	1943
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	327	377	373	364	556	672	1405
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	229	287	268	275	394	476	913
İşçilərin orta illik sayı nəfər*	79208	83242	84097	87422	93233	99 237	110975
Orta aylıq nominal əmək haqqı ,manat	52	79	103	127	163	237	314
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	2064	2254	2526	3050	3350	5 700	5425
Əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	44	339	324	516	629	748	1992

### Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi faizlə

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Əlavə dəyər	9.6	7.9	7.2	5.4	4.7	3.9	5.1
Ümumi mənfəət	9.7	7.7	6.6	5.3	5.6	3.3	6
Xalis mənfəət	8.2	7	5.6	4	4.2	2.6	4.4
İşçilərin orta illik sayı	7.1	5.6	5.3	5.2	6.9	7.2	7.9
Orta aylıq nominal əmək haqqı**	116.7	102.6	104	102.7	109.3	109.8	114.4
Əsas fondlar	11.3	8.9	8.7	8.9	8.5	12.1	9.3
Əsas kapitalla investisiyalar	4.5	8.9	6.6	8.9	10.1	10	20

### Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	<b>105005</b>	<b>121818</b>	<b>127070</b>	<b>140417</b>	<b>148006</b>	<b>160976</b>	<b>178283</b>	<b>192298</b>	<b>209825</b>
<b>Nəqliyyat sektoru</b>	<b>80180</b>	<b>92648</b>	<b>98445</b>	<b>110001</b>	<b>117314</b>	<b>128328</b>	<b>145596</b>	<b>167533</b>	<b>183093</b>
<b>Dəmir yolu</b>	15876	15390	17464	20345	20671	26522	30205	28276	27432
<b>Dəniz</b>	8779	10247	11381	13272	13209	13680	13506	10173	11898
<b>Hava</b>	37	31	31	52	75	74	75	52	43
<b>Boru kəməri</b>	15054	16517	15831	17262	18145	18534	27426	47409	55731
<b>neft kəməri</b>	11774	11172	9977	11283	11589	11692	19947	39999	44383
<b>qaz kəməri</b>	3280	5345	5854	5979	6556	6842	7479	7410	11348
<b>Avtomobil</b>	40434	50463	53738	59070	65214	69518	74384	81623	87989
<b>Qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	24825	29170	28625	30416	30692	32648	32687	24765	26732
<b>Dəmir yolu</b>	7343	9337	7297	8934	8893	7965	8175	7751	9964
<b>Neft kəməri</b>	5382	8356	8826	8855	8988	11063	10211	1998	1001
<b>Avtomobil</b>	12100	11477	12502	12627	12811	13620	14301	15016	15767

**Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşınması, əvvəlki ilə nisbətən %-lə**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	<b>112.9</b>	<b>116.0</b>	<b>104.3</b>	<b>110.5</b>	<b>105.4</b>	<b>108.8</b>	<b>110.8</b>	<b>107.9</b>	<b>109.1</b>
<b>Nəqliyyat sektoru</b>	118.4	115.6	106.3	111.7	106.6	109.4	113.5	115.1	109.3
<b>Dəmir yolu</b>	112.1	96.9	113.5	116.5	101.6	128.3	113.9	93.6	97.0
<b>Dəniz</b>	118.9	116.7	111.1	116.6	99.5	103.6	98.7	75.3	117.0
<b>Hava</b>	77.1	83.8	100.0	167.7	144.2	98.7	100.1	69.9	82.6
<b>Boru kəməri</b>	107.7	109.7	95.8	109.0	105.1	102.1	148.0	172.9	117.6
<b>neft kəməri</b>	108.6	94.9	89.3	113.1	102.7	100.9	170.6	2.0 d	111.0
<b>qaz kəməri</b>	104.4	163.0	109.5	102.1	109.7	104.4	109.3	99.1	153.2
<b>Avtomobil</b>	125.7	124.8	106.5	109.9	110.4	106.6	107.0	109.7	107.8
<b>Qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	98.3	117.5	98.1	106.3	100.9	106.5	100.1	75.8	107.9
<b>Dəmir yolu</b>	98.7	127.2	78.2	122.4	99.5	89.6	102.6	94.8	128.5
<b>Neft kəməri</b>	100.0	155.3	105.6	100.3	101.5	123.1	92.3	19.6	50.1
<b>Avtomobil</b>	97.3	94.9	108.9	101.0	101.5	106.3	105.0	105.0	105.0

**Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə yük daşınması, 1000 ton**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cəmi	121818	127070	140417	148006	160976	178283	192298	209 825
Dəmir yolu	24727	24761	29279	29564	34487	38380	36027	37 396
nəqliyyat sektoru	15390	17464	20345	20671	26522	30205	28276	27 432
qeyri-nəqliyyat sektoru	9337	7297	8934	8893	7965	8175	7751	9 964
Dəniz	10247	11381	13272	13209	13680	13506	10173	11 898
Hava	31	31	52	75	74	75	52	43
Boru kəməri	24873	24657	26117	27133	29597	37637	49407	56 732
neft kəməri	19528	18803	20138	20577	22755	30158	41997	45 384
nəqliyyat sektoru	11172	9977	11283	11589	11692	19947	39999	44 383
qeyri-nəqliyyat sektoru	8356	8826	8855	8988	11063	10211	1998	1001
qaz kəməri	5345	5854	5979	6556	6842	7479	7410	11 348
Avtomobil	61941	66240	71697	78025	83138	88685	96639	103 756
nəqliyyat sektoru	50463	53738	59070	65214	69518	74384	81623	87 989
qeyri-nəqliyyat sektoru	11477	12502	12627	12811	13620	14301	15016	15 767

### Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə yük dövriyyəsi, milyon ton-km

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	24 032	26 232	28 292	29 406	33 566	49 368	78 837	89 759
<b>Dəmir yolu</b>	6 230	7 037	7 788	7 610	9 688	11 149	10 457	10 125
<b>nəqliyyat sektoru</b>	6 141	6 980	7 719	7 536	9 628	11 059	10 375	10 021
<b>qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	89	57	69	74	60	90	82	104
<b>Dəniz</b>	5 744	6 077	6 555	6 771	7 521	8 043	5 989	6 076
<b>Hava</b>	76	84	204	315	310	291	204	129
<b>Boru kəməri</b>	6 872	7 207	7 202	7 432	8 177	21 317	52 695	63 112
<b>neft kəməri</b>	5 946	6 253	6 279	6 391	7 262	20 327	51 282	59 437
<b>nəqliyyat sektoru</b>	717	648	649	655	624	14 690	50 892	58 759
<b>qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	5 229	5 605	5 630	5 736	6 638	5 638	390	678
<b>qaz kəməri</b>	926	954	923	1 041	914	989	1 413	3 675
<b>Avtomobil</b>	5 110	5 827	6 543	7 278	7 870	8 568	9 492	10 317
<b>nəqliyyat sektoru</b>	4 843	5 534	6 241	6 965	7 536	8 222	9 134	9 947
<b>qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	267	293	302	313	334	346	358	370

### Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorlarında 1 ton yükün orta daşınma məsafəsi, km

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	197.3	206.4	201.5	198.7	208.5	276.9	410	427.8
<b>Nəqliyyat sektoru</b>	199.1	206	202.6	198.5	206.8	297.4	465.6	483.9
<b>Dəmir yolu</b>	399	399.7	379.4	364.6	363	366.1	366.9	365.3
<b>Dəniz</b>	560.6	534	493.9	512.6	549.8	595.5	588.7	510.6
<b>Hava</b>	2451.6	2709.7	3923.1	4200	4189.2	3880	3902.6	2 979.2
<b>Boru kəməri</b>	99.5	101.2	91.1	93.5	83	571.7	1103.3	1 120.3
<b>neft kəməri</b>	64.2	64.9	57.5	56.5	53.4	736.5	1272.3	1 323.9
<b>qaz kəməri</b>	173.2	163	154.4	158.8	133.6	132.2	190.7	323.8
<b>Avtomobil</b>	96	103	105.7	106.8	108.4	110.5	111.9	113.1
<b>Qeyri-nəqliyyat sektoru</b>	191.5	208	197.3	199.5	215.4	185.8	368.8	43.1
<b>Dəmir yolu</b>	9.5	7.8	7.7	8.3	7.5	11	10.6	10.4
<b>Neft kəməri</b>	625.8	635.1	635.8	638.2	600	552.1	195.2	677.4
<b>Avtomobil</b>	23.3	23.4	23.9	24.4	24.5	24.2	23.8	23.5

### Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat\*)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	262	285	359	383	430	571	1 746	2 068
<b>Dəmir yolu</b>	465	512	776	518	074	200	184	242
<b>Dəniz</b>	77 093	87 202	109	104	131	147	151 629	164 275
<b>Hava</b>	71 135	83 313	586	553	239	210	99 658	115 116
<b>Hava</b>	28 250	29 891	89 319	99 743	95 708	110 047	172 768	179 351

						586		
<b>Boru kəməri</b>	24 950	20 102	20 251	21 022	18 996	82 715	1 157	1 393
							912	854
<b>neft kəməri</b>	16 725	17 036	17 550	17 806	15 946	78 869	1 021	1 202
							051	151
<b>qaz kəməri</b>	8 225	3 066	2 702	3 216	3 050	3 846	136 861	191 703
<b>Avtomobil</b>	61 036	65 004	68 645	80 409	101	121	164 217	215 646
					284	642		

\*) müvafiq illərdə daşınmalara olan faktiki qiymətlərlə

### Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasına çəkilmiş xərclər, min manat\*)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Cəmi</b>	173 246	176 207	210 418	267 135	303 228	420 030	688 498	835 078
<b>Dəmir yolu</b>	55 374	59 633	65 614	78 220	104 671	104 755	143 071	167 958
<b>Dəniz</b>	45 299	43 427	50 046	65 490	64 983	77 806	75 282	88 914
<b>Hava</b>	28 419	30 378	51 816	78 431	87 124	98 725	127 146	147 277
<b>Boru kəməri</b>	16 217	12 997	12 478	13 404	13 534	103 261	300 420	378 641
<b>neft kəməri</b>	7 201	8 346	9 313	9 305	10 225	98 672	194 752	182 986
<b>qaz kəməri</b>	9 016	4 651	3 165	4 099	3 309	4 589	105 668	195 655
<b>Avtomobil</b>	27 937	29 772	30 464	31 589	32 916	35 483	42 579	52 288

\*) müvafiq illərdə daşınmalara olan faktiki qiymətlərlə

### Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Yük daşınmışdır, min ton</b>	29 091	36 120	40 927	40 794	46 741	48 807	47 939	48 715
<b>Dəmir yolu</b>	15 200	16 587	19 142	19 175	24 685	28 109	26 861	25 738
<b>Dəniz</b>	5 779	8 841	10 234	8 623	8 488	6 780	6 047	6 803
<b>Avtomobil</b>	8 112	10 692	11 551	12 996	13 568	13 918	15 031	16 174
<b>Tranzit yük daşınmışdır, min ton</b>	8 572	16 387	18 837	15 244	15 051	12 006	11 014	11 816
<b>Dəmir yolu</b>	3 538	7 901	9 142	7 403	7 328	6 099	5 661	6 221
<b>Dəniz</b>	5 034	8 487	9 695	7 841	7 723	5 907	5 354	5 595
<b>Avtomobil</b>	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Yük dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	8 405	10 801	12 394	11 482	13 446	13 881	12 697	12 782
<b>Dəmir yolu</b>	5 240	6 024	7 052	6 678	8 534	9 723	8 669	8 217
<b>Dəniz</b>	2 098	3 343	3 793	3 137	3 162	2 363	2 067	2 438
<b>Avtomobil</b>	1 067	1 434	1 549	1 667	1 750	1 795	1 960	2 127
<b>Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	3 626	7 310	8 284	6 706	6 680	5 378	4 927	5 350
<b>Dəmir yolu</b>	1 757	4 086	4 675	3 824	3 767	3 296	3 086	3 318
<b>Dəniz</b>	1 869	3 224	3 609	2 882	2 913	2 082	1 841	2 032
<b>Avtomobil</b>	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin</b>	152	154	156	158	158	163	179	192
<b>Dəmir yolu</b>	149	573	024	207	709	833	494	253
<b>Dəniz</b>	3 731	3 884	3 829	4 239	4 468	4 792	5 826	5 387
<b>Avtomobil</b>	7	11	11	17	17	17	14	14
	148	150	152	153	154	159	173	186
	411	678	184	951	224	024	654	852

<b>Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km</b>	3 049	3 046	3 142	3 348	3 423	3 493	3 855	4 120
<b>Dəmir yolu</b>	310	362	417	500	549	594	688	669
<b>Dəniz</b>	3	4	4	6	6	6	5	5
<b>Avtomobil</b>	2 736	2 681	2 721	2 842	2 868	2 893	3 162	3 446
<b>Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat</b>	113	149	178	166	191	198	210	230
<b>Dəmir yolu</b>	936	943	907	342	701	730	200	817
<b>Dəniz</b>	73 369	83 758	104 547	97 946	122 379	137 975	145 806	156 819
<b>Avtomobil</b>	28 801	50 217	57 275	50 114	50 594	41 454	43 260	49 863
<b>Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat</b>	11 766	15 967	17 085	18 282	18 728	19 301	21 134	24 135
<b>Dəmir yolu</b>	19 313	21 759	22 197	22 527	22 807	23 173	25 867	30 382
<b>Dəniz</b>	1 028	1 639	1 782	1 764	1 881	1 643	1 697	2 389
<b>Avtomobil</b>	308	445	445	704	685	731	625	940
<b>Avtomobil</b>	17 978	19 675	19 970	20 059	20 241	20 799	23 545	27 053

### Növlər üzrə yük daşınması, min ton

Yüklərin adı	2007			2008		
	Avtomobil	Dəmir yolu	Dəniz	Avtomobil	Dəmir yolu	Dəniz
<b>Kənd təsərrüfatı yükləri, meşə təsərrüfatı və ov məhsulları, balıq və balıq məhsulları, diri heyvan və quşlar</b>	7673.2	2299.9	651.5	8271.7	2010.9	616.0
<b>Daş və qonur kömür, torf, xam neft və təbii qaz, uran filizləri</b>	1504.4	6471.7	3452.1	1621.7	5056.6	5403.3
<b>Qara metal xammalı və mədəncixarma sənayesinin digər məhsulları və karxana istehsalı yükləri</b>	43228.0	5654.5	600.1	46599.8	5908.1	451.1
<b>Qida məhsulları, içki və tütün yükləri</b>	3684.8	1342.2	113.8	3972.2	1306.2	107.3
<b>Toxuculuq sənayesi məhsulları, dəri və dəridən hazırlanmış məmulatlar</b>	142.9	33.6	8.3	154.0	39.1	1.3
<b>Ağac və ağacdən hazırlanmış məmulatlar (məbeldən başqa), sellüloz və kağız yüklər, çap məhsulları və informasiya daşıyıcıları</b>	2784.0	1076.2	0.1	3001.2	1175.4	...
<b>Koks və neftayırma məhsulları və nüvə yanacağı yükləri</b>	4829.0	6797.6	3326.0	5205.7	6639.2	3546.4
<b>Kimyəvi yüklər, üzvi maddələr, rezin və plastik kütlə məmulatları</b>	612.5	431.9	174.3	660.3	550.5	104.2
<b>Digər qeyri-metal yüklər</b>	8748.7	2764.9	136.4	9431.1	3230.9	189.9
<b>Əsas metallar, maşın və nəqliyyat vasitələri istisna olmaqla hazır metal məhsulları</b>	1630.7	1178.2	502.8	1757.9	1306.6	429.4
<b>Digər qruplara daxil edilməyən maşın və avadanlıqlar, kənd təsərrüfatı texnikası, elektrik avadanlıqları, radio və televiziya avadanlıqları, tibb aparatları və optik cihazlar</b>	630.6	31.9	22.6	679.8	27.9	62.9
<b>Nəqliyyat vasitələri</b>	190.3	95.4	141.0	205.1	98.4	127.1

<b>Mebel, digər qruplara daxil edilməyən sənaye yükləri</b>	738.7	9.1	0.4	796.3	8.1	0.3
<b>Məişət və kommunal tullantıları</b>	1522.5	5.0	...	1641.3	0.9	...
<b>Poçt və poçt göndərişləri</b>	...	...	...	...	...	...
<b>Yüklərin nəqlində istifadə olunmuş avadanlıq və materiallar</b>	36.0	18.4	...	38.8	18.0	0.1
<b>Ev və sərnişinlərin şəxsi əşyaları, təmir üçün aparılan nəqliyyat vasitələri, başqa qruplara daxil edilməyən digər qeyri-kommersiya yükləri</b>	639.6	3.2	1.6	689.5	2.3	1.4
<b>Müxtəlif yığma (qarışıq) yüklər</b>	1108.2	...	...	1194.6	2.0	...
<b>Konteynerlərdə və açılan banlarda daşınan və digər identifikasiya olunmamış yüklər</b>	495.4	...	...	534.0	...	...
<b>Digər yüklər</b>	1423.7	63.7	1042.3	1534.3	51.0	857.3

### Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, milyon ton

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Azərbaycan</b>	80.2	92.6	98.4	110	117.3	128.3	145.6	167.5	183.1
<b>Belarus</b>	277.4	284.2	295.6	323	340.8	366	379.3	389.5	400.7
<b>Ermənistan</b>	4.5	5	7.5	7.1	6.7	8.3	9.7	10.3	9.4
<b>Gürcüstan</b>	30.1	33.2	37.5	41.1	41.1	46	...	...	...
<b>Qazaxıstan</b>	946	1 052.10	1 531.10	1 687.50	1 840.50	1 926.90	2 023.40	2 123.00	2192.0
<b>Qırğızıstan</b>	15.5	15.1	16	17.2	18	16.4	16.4	18.8	22.7
<b>Moldova</b>	11.1	13.5	16.4	18.5	17.4	16.2	15.9	16.9	16.2
<b>Özbəkistan</b>	...	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Rusiya</b>	2 558.50	2 609.90	2 612.90	2 756.10	2 868.40	3 059.60	3 220.50	3 184.20	3225.0
<b>Tacikistan</b>	19.1	18.9	18.8	22.7	26.5	30.5	33.7	34.3	39.1
<b>Türkmənistan</b>	...	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Ukrayna</b>	691.1	699.8	702.2	795.3	828.5	810.4	856.2	903.7	891.8