

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

“Əhalinin nəqliyyat xidmətinin səviyyə və dinamikasının statistik təhlili”
mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Quliyeva Kamalə Xalis

BAKI -2019

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

BMDM-in direktoru
i.ü.f.d.,dos.Əhmədov Fariz Saleh

_____ **imza**
“ ___ ” _____ **2019 -ci il**

“Əhalinin nəqliyyat xidmətinin səviyyə və dinamikasının statistik təhlili”
mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060406 – “Statistika”

İxtisaslaşma: Milli hesablar sistemi

Magistrant

Quliyeva Kəmalə Xalis

_____ **imza**

Elmi rəhbər

i.e.n.,dos. Hüseynli İlham Qəşəm

_____ **imza**

Proqram rəhbəri

i.ü.f.d., b/m. Hübətova Suqra İnqilab

_____ **imza**

Kafedra müdiri

i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakişi

_____ **imza**

BAKİ - 2019

Statistical analysis of level and dynamics of transport services of population

Summary

The actuality of the subject. In order to improve the transport services provided to the population, cargo and passenger transport should be studied in detail, and innovations in the field should be investigated and proposals for its development should be developed. From this point of view, statistical study of level and dynamics of transport services to the population has great scientific and practical significance.

Purpose and tasks of the research. The purpose of the research is to analyze the data of the ConECs and to analyze the level and dynamics of transport services market in the Republic of Azerbaijan. At this time, several tasks have been set.

Used research methods: statistical observation, selective observation, grouping and summarizing, finalization of final data in statistical tables and graphs, application of summarizing indicators, variation indices.

The research data base: Annual magazines of the State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan, Internet resources, materials of the mass media and also scientific researches of different authors.

Research restrictions. The lack of sufficient literature and statistical indicators in the English language has created restrictions in the conduct of the research.

Theoretical-practical results of the research. The possibilities of increasing the quality and quantity of transport services provided to the population have been determined. Directions for improving the level of transport services provided to the population in the Republic of Azerbaijan.

Scientific-practical significance of the results. The practical significance of the work can be pointed out by the fact that it can be a useful database for those who want to conduct research in the future.

Key words: transport sector, transport service, statistical analysis, dynamics

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

AB	Avropa Birliyi
ABƏŞ	Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti
BMT	Birləşmiş Millətlər Təşkilatı
BTC	Bakı-Tbilisi-Ceyhan
İFNT	İqtisadi Fəaliyyət Növləri Təsnifatı
MHS	Milli hesablar sistemi
MNKİB	Magistral Neft Kəmərləri İqtisadi Birliyi
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul

MÜNDƏRİCAT

	GİRİŞ	7
I Fəsil	ƏHALİYƏ NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ STATİSTİKASININ NƏZƏRİ-PRAKTİKİ MƏSƏLƏLƏRİ.....	10
1.1	Əhaliyə nəqliyyat xidmətləri - nəqliyyatın məhsulu kimi	10
1.2	Nəqliyyat statistikasının informasiya mənbələri.....	17
1.3	Azərbaycan Respublikasında əhaliyə nəqliyyat xidmətləri statistikasının müasir təşkilinin əsas prinsipləri.....	23
II Fəsil	ƏHALİYƏ NƏQLİYYAT XİDMƏTİ STATİSTİKASINI SƏCİYYƏLƏNDİRƏN GÖSTƏRİCİLƏRİN TƏHLİLİ VƏ HESABLANMASI.....	31
2.1	Əhaliyə nəqliyyat xidməti statistikasının mütləq və nisbi göstəriciləri.....	31
2.2	Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərin hesablanması.....	41
III Fəsil	AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA ƏHALİYƏ GÖSTƏRİLƏN NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN STATİSTİK ÖYRƏNİLMƏSİ VƏ ONUN SƏVİYYƏSİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ.....	52
3.1	Azərbaycan Respublikasında müxtəlif nəqliyyat növlərində sərnişin daşınmalarının həcmnin və dinamikasının statistik öyrənilməsi.....	52
3.2	Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri.....	65
	NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	72
	İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT.....	79
	Cədvəllərin siyahısı.....	80
	Şəkillərin siyahısı	80
	Qrafiklərin siyahısı	81

GİRİŞ

Tədqiqat mövzusunun aktuallığı. Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin dinamik inkişafına nail olmaq hər bir dövlətin sosial – iqtisadi siyasətinin mühüm istiqamətlərindən biri hesab edilir. Ona görə də milli iqtisadiyyatın infrastrukturuna daxil edilən nəqliyyat –kommunikasiya sistemləri müasir şəraitdə davamlı inkişafın təmin edilməsində vacib faktor hesab edilir.

Doxsanıncı illərin əvvəllərində bazar iqtisadiyyatına keçidlə əlaqədar ölkəmizdə keçirilən islahatlar, əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının xarakterini əsaslı surətdə dəyişdi. Belə ki, ölkəmizdə iqtisadiyyatın yüksək sürətlə davamlı inkişafını təmin edən, onu tərəqqiyə və yüksəlişə istiqamətləndirən uğurlu iqtisadi siyasət hər bir sahədə olduğu kimi, nəqliyyat sektorunun da sürətli inkişafına səmərəli imkanlar yaratmış, respublikanın nəqliyyat- yol sisteminin inkişafında keyfiyyətə yeni dönmə başlatmışdır. Belə mühitdə dinamik inkişaf edən respublika iqtisadiyyatının sürətlə artan nəqliyyat xidmətlərinin təhlükəsiz , operativ və keyfiyyətlə icra etmək üçün nəqliyyat sektorunda səmərəli tənzimləmələrin həyata keçirilməsi mühüm bir zərurətə çevrilmişdir. Hazırda dövlətimiz qarşısında duran iqtisadi, sosial və s.hədəflərə nail olma məqsədlərindən biri hesab edilən nəqliyyat xidmətləri bazarı, digər infrastruktur sahələr kimi bazar iqtisadiyyatının formalaşdırılması istiqamətində əsas amillərdən sayılır.

Bu deyilənlər isə nəqliyyat sektorunda müasir şəraitdə iqtisadi inkişafa müvafiq nəqliyyat işinin təşkili, infrastruktur sahələrinin kompleks inkişafını, iqtisadiyyatın və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının keyfiyyət və kəmiyyət baxımından yüksəlməsini, məlumat bazasının yaradılmasını və istifadəsinə yeni yanaşmaların olmasını və s. tələb edir.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərini təkmilləşdirmək üçün yük və sərnişin nəqliyyatının işi kompleks tədqiq edilməli, bu sahədə respublikada baş verən yeniliklər araşdırılmalı və onun inkişafı üçün təkliflər işlənib hazırlanmalıdır. Bu baxımdan əhaliyə nəqliyyat xidmətlərinin səviyyə və

dinamikasının statistik öyrənilməsi böyük elmi və təcrübəvi əhəmiyyətə malikdir.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi. Əhalinin nəqliyyat xidmətinin öyrənilməsinə dair xarici ölkə alimlərindən Bolşakov S.V. Gryaznova A.G., Efimova O.V. Kovalev V.V., Likhacheva N.O., Şurov S.A. Savitskaya G.V. Sheremet A.D. və s., Azərbaycan iqtisadçı-alimlərindən Ağamaliyev, M. Şükürov. Məmmədov T, Şəkərəliyev A.. Rzayev Z., Kəlbəliyev Y, Nuriyev Ə., Musayev A., Əlirzayev Ə., Həsənlı M., Sadıqov M., və başqalarının əsərlərini nümunə göstərmək mümkündür. Bu əsərlərin təhlilindən məlum olur ki, mövzunun müxtəlif aspektlərinə dair elmi araşdırmalar aparılmış, lakin bu problem əhalinin nəqliyyat xidmətinin səviyyə və dinamikasının statistik təhlili istiqamətində tam və kompleks şəkildə tədqiqata cəlb edilməmiş və öz həllini tam formada tapmamışdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Tədqiqatın məqsədi DSK – nin məlumatlarını təhlil etməklə, Azərbaycan Respublikasında əhaliyə nəqliyyat xidmətləri bazarının səviyyə və dinamikasını statistik tədqiq etməkdən ibarətdir. Tədqiqatın əsas vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir: Əhaliyə nəqliyyat xidmətləri statistikasının nəzəri – praktiki məsələlərini araşdırmaq; Nəqliyyat sektorunun ölkə iqtisadiyyatında rolunu müəyyən etmək; Nəqliyyat statistikasının informasiya mənbələrini araşdırmaq; Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin təşkili prinsiplərini müəyyən etmək; Əhaliyə nəqliyyat xidməti statistikasını səciyyələndirən göstəriciləri müəyyən etmək; Əhaliyə nəqliyyat xidməti statistikasının mütləq və nisbi və nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərin hesablanma qaydasını şərh etmək; Azərbaycan Respublikasında əhaliyə nəqliyyat xidmətinin səviyyə və dinamikasını öyrənmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqatın predmeti müasir şəraitdə Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətinin inkişaf etdirilməsi, tənzimlənməsi, eyni zamanda təhlükəsiz nəqliyyat xidmətinin göstərilməsi üçün onun səviyyə və dinamikasının statistik öyrənilməsindən

ibarətdir. Tədqiqatın obyektini kimi, Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində nəqliyyat sektorudur.

Tədqiqatın metodları. Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətinin vəziyyətinin statistik tədqiqində statistika müşahidəsi, seçmə müşahidəsi, qruplaşdırılma və yekunlaşdırma, yekun məlumatların statistika cədvəllərində və qrafiklərdə verilməsi, ümumiləşdirici göstəricilərin (nisbi və orta kəmiyyətlərin, indekslərin və s.) tətbiqi, variasiya göstəriciləri, və s. kimi metodların böyük təcrübəvi və elmi əhəmiyyəti vardır və bu baxımdan dissertasiya işində bu metodlardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası. Dissertasiya işinin informasiya bazasını Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin illik məcmuələri, internet resursları, kütləvi informasiya vasitələrinin materialları və həmçinin müxtəlif müəlliflərin elmi araşdırmaları təşkil edir.

Tədqiqat nəticəsində əldə edilən elmi-praktiki nəticələr. Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərini təkmilləşdirmək üçün onun müasir vəziyyəti kompleks statistik öyrənilmişdir. Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət və kəmiyyətinin artırılması imkanları müəyyən edilmişdir. Azərbaycan Respublikasında müxtəlif nəqliyyat növlərində sərnişin daşınmalarının dinamikasının statistik öyrənilmişdir. Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri müəyyən edilmişdir.

Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyəti. Nəticələr gələcəkdə araşdırma aparmaq istəyənlər üçün faydalı bir məlumat bazası ola biləcəyi ilə diqqət çəkə bilər.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi. Azərbaycan Respublikasında əhaliyə nəqliyyat xidmətlərinin səviyyə və dinamikasının statistik təhlilinə həsr edilmiş dissertasiya işi üç fəsil, yeddi yarımfəsil, nəticə və istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısından ibarət olmaqla 84 səhifə həcmindədir.

I Fəsil ƏHALİYƏ NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ STATİSTİKASININ NƏZƏRİ – PRAKTİKİ MƏSƏLƏLƏRİ

1.1. Əhaliyə nəqliyyat xidmətləri - nəqliyyatın məhsulu kimi

Nəqliyyat cəmiyyət həyatının mühüm tərkib hissəsi olmaqla, onun inkişafında həlledici rola malikdir. O, cəmiyyətin başqa infrastruktur sektorları kimi əhalinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi və sosial, iqtisadi və s. məqsədlərinə nail olunması üçün mühüm vasitələrdən biri hesab edilir. Nəqliyyat dedikdə, sərnişinlərin və yüklərin daşınmasını yerinə yetirən xidmət sahəsi nəzərdə tutulur. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” qanununda göstərilir : “Nəqliyyat ölkə ərazisində müəyyən olunmuş qaydada dövlət qeydiyyatına alınmış insanların və yüklərin daşınma vasitələridir. Bu nəqliyyat vasitələrinə dəmir yolu , avtomobil,hava, daxili su, dəniz, metropoliten,şəhər və şəhərətrafi elektrik, magistral boru kəməri aid edilir” (Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” Qanunu, Bakı, 1999).

Azərbaycan Respublikası BMT – nin Avropa iqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat Komitəsinin səlahiyyətinə aid olan nəqliyyat sahəsində 15 konvensiya və yol təhlükəsizliyi üzrə 9 konvensiyaları ilə razılaşmışdır (Yusifov Y.X., 2012).

Nəqliyyat sisteminin inkişafı bütövlükdə ölkənin iqtisadi - sosial inkişafını səciyyələndirir. Beləki, ölkənin əsas makro göstəricilərinin inkişaf tempi ilə nəqliyyat sisteminin inkişaf tempi arasında inkişaf qanunauyğunluğunun mövcudluğu bu sektorun mövqeyini xarakterizə edir. Ulu öndər H.Əliyevin söylədiyi “İqtisadiyyatın inkişafı nəqliyyatdan başlayır” cümləsi nəqliyyat sektorunun iqtisadiyyatda aparıcı sektor olmasını bir daha sübut edir.

Nəqliyyat milli və beynəlxalq miqyasda qlobal siyasi-iqtisadi hadisə və proseslərin həllində əsas alətlərdən biri sayılır. Heç təsadüfi deyil ki, nəqliyyat sektoruna dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində müstəqilliyin qorunmasının mühüm amili kimi baxılır.

Nəqliyyat eyni zamanda ölkənin dünyaya inteqrasiyasında mühüm rol oynayan potensial sahədir. Azərbaycan Respublikası müstəqillik əldə etdikdən

sonra nəqliyyat öz fəaliyyətini gücləndirməklə, dünyanın bir sıra ölkələri ilə nəqliyyat əlaqələri qurmuş və onu inkişaf etdirmişdir. Hal – hazırda tranzit potensialına və coğrafi vəziyyətinə görə respublikamız ölkələrarası təbii körpüyə çevrilmişdir.

Nəqliyyat hər bir ölkənin iqtisadi-təsərrüfat fəaliyyətində mühüm və xüsusi rol oynayır. O. istənilən ölkənin iqtisadiyyatının müstəqil bir sahəsidir. Nəqliyyat dövlətlər və regionlar , təsərrüfat subyektləri arasında, eyni zamanda müəssisələr daxilində daşıma fəaliyyətini yerinə yerinə yetirməklə cəmiyyətə və iqtisadiyyata mühüm təsir göstərir və onun iqtisadi yüksəlişin təmin edilməsində, əhalinin həyat səviyyəsinin artmasında, əhalinin və istehsalın yerləşməsində rolu böyükdür. Nəqliyyat turizmi, beynəlxalq əmək bölgüsünü və mədəni əməkdaşlığı təmin edir və bununla dünya iqtisadiyyatı və mədəniyyətində, beynəlxalq münasibətlər sahəsində əsaslı dəyişikliyə səbəb olur (Петрова Е.В., Ганченко О.И., Кебеш А.Л., 2001).

Nəqliyyat ölkənin təhlükəsizliyinin və siyasi-inzibati bütövlüyünün təmin olunmasında xüsusi rol oynayır. Ölkənin xalq təsərrüfatının normal fəaliyyət göstərməsi nəqliyyatın fəaliyyətindən asılıdır. Ticarətin, sənayenin və sairənin ahəngdar işləməsi, nəqliyyatın dəqiq və müntəzəm işindən, daşımanı vaxtında yerinə yetirilməsindən asılıdır.

Nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının bütün sahələrini bir-biri ilə birləşdirən və əlaqələndirən iqtisadiyyat sahəsidir. Məsələn, nəqliyyat vasitəsilə kənd təsərrüfatı və sənaye arasında, həmçinin sənayenin öz sahələri arasında əlaqə yaradılır.

Nəqliyyat təsərrüfat fəaliyyətinin elə bir növüdür ki, bu fəaliyyət nəticəsində müxtəlif məhsul növləri istehsalçılardan istehlakçılara daşınır. Bu zaman o. mübadilə sferasının nəqliyyatı olaraq çıxış edir. Bundan başqa, nəqliyyat ilə material ,xammal və son məhsulların mübadilə sferasına daxil olmayan digər növləri daşınır. Ticarət, satış, təchizat və sairə müəssisələrin, tikinti təşkilatlarının istehsaidaxili daşımaları nəqliyyatın vasitəsilə həyata keçirilir.

Statistikada nəqliyyat dedikdə qeyri – nəqliyyat və nəqliyyat sektoru üzrə nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar istehsal münasibətləri nəzərdə tutulur və bu sahənin inkişafını səciyyələndirən göstəricilər əsasında statistika təşkil olunur.

Nəqliyyat fəaliyyəti BMT –nin statistika komissiyasının “Beynəlxalq Standart Sahə Təsnifatı”, AB – nin “Avropa Birliyində iqtisadi fəaliyyətin əsas sahə təsnifatı”na müvafiq olaraq hazırlanmış və respublikada İFNT-na (İqtisadi Fəaliyyət Növləri Təsnifatına) müvafiq olaraq müəyyən edilir. İFNT –da iqtisadi fəaliyyətin statistik təsnifatlaşdırılması aparılmış və nəqliyyat bu təsnifatlaşdırmanın “Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı” adlı seksiyasında əks olunur. Müəssisələrin “Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı” adlı seksiyada əks edilməsi onların əsas fəaliyyətinə əsasən müəyyən edilir. Əsas fəaliyyət kimi müəssisənin ötən ilin yekunları üzrə məhsul istehsalında və yaxud göstərilən xidmətlərin ümumi həcmində ən yüksək xüsusi çəkiyə malik fəaliyyət növü qəbul edilir. Məsələn, əgər müəssisədə göstərilmiş xidmətlərin 40 %-ni avtomobil nəqliyyatı xidmətləri, 30 %-ni ekspeditor xidməti və 30 %-ni podrat tikinti işləri tutursa, bu zaman əsas fəaliyyət növü kimi avtomobil nəqliyyatı qəbul edilir (Yusifov Y.X., 2012).

Nəqliyyat statistikasında məlumatların müqayisəliliyinin təmin edilməsində və müşahidələrin həyata keçirilməsində İFNT-na müvafiq olaraq nəqliyyat fəaliyyətinin təsnifatlaşdırılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Təsnifatlaşdırmada kodlaşdırmadan istifadə olunmaqla onların əsas fəaliyyəti müəyyən edilir. “Yük təsnifatı”, “Avtomobil yollarının təsnifatı”, “Nəqliyyat vasitələrinin təsnifatı”, “Daxili nəqliyyat təsnifatı”, “Təhlükəli yüklərin təsnifatı”, “Dəniz nəqliyyatı statistikasına üçün əmtəə təsnifatı”, “Növlər üzrə gəmilərin beynəlxalq təsnifatı” və başqa adlı təsnifatlar nəqliyyat statistikasında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat istehsal sahəsi olsa da , orada maddi məhsul istehsal edilmir. Nəqliyyatın məhsulu qeyri-maddi xarakterə malik olur. Nəqliyyatın məhsuluna nəqliyyat xidməti deyilir (Allahverdiyev S.S.,2006).

Nəqliyyat xidmətləri (avtomobil nəqliyyatı xidmətləri, baqajın daşınması və yükün daşınması xidmətləri, informasiya – məlumat xidmətləri) əhalinin yaxın və

uzun məsafələrə sənişin , onların baqajının və yüklərinin daşınmasına olan tələbatının təmin edir. Nəqliyyat xidmətləri nəqliyyat vasitələri, nəqliyyat xidmətləri vasitələri, təmir avadanlıqları, avto dayanacaqlar və nəqliyyat vasitələrinin təmiri üçün binalar ilə təchiz edilmiş maddi-texniki bazaya əsasən təmin edilir.

Nəqliyyat xidmətlərinin birbaşa icraçıları sənişinlərin və yüklərin daşınmasına, sənişinləri və yükləri götürmək və daşımaq hüququ olan şəxslər və nəqliyyat vasitələri və avadanlıqlarının təmiri və xidməti üzrə ustalardır.

Nəqliyyat xidməti - tələb olunan standartlara və tələblərə uyğun olaraq sənişinin, yükqöndərənin və yük alanın ehtiyaclarını ödəmək üçün, nəqliyyat xidməti icracısının fəaliyyətinin nəticəsidir (Касаткин Ф.П.,Амирсейидов Ш.А., 2014). Nəqliyyat xidmətləri üç qrupa bölünür:

- sənişin daşıma xidmətləri ;
- yüklərinin daşınması xidmətləri;
- nəqliyyat ekspedisiya xidməti .

Nəqliyyat xidmətləri - müəyyən edilmiş norma və tələblərə uyğun olaraq istehlakçılara nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi prosesidir.

Nəqliyyat servisi - malların və sənişinlərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat xidmətləri dəstidir

Əsas nəqliyyat xidməti ilə yanaşı, istehlakçılara da əlaqəli xidmətlər də təklif olunur.

Əlaqəli xidmətlər sənişinə,yük göndərəne və ya yükalanlara nəqliyyat kompleksi təşkilatları və ya vətəndaş – sahıdkarlar tərəfindən daşınma ilə əlaqəli olmayan, məsələn, iaşə xidmətləri və rabitə xidmətləri kimi göstərilmiş xidmətdir.

Nəqliyyat xidmətləri sənişinlərin və yüklərin daşınması və nəqliyyat ekspedisiya xidmətlərinin göstərilməsini təmin edən müvafiq nəqliyyat növləri üzrə ölkənin qanunları əsasında, ictimai nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə (dəmiryolu, hava, dəniz, yol, çay nəqliyyatı) göstərilir.

Nəqliyyat xidmətlərinin icraçısı - xidməti təmin edən daşınma müqaviləsinin tərəfi olan fiziki və ya hüquqi şəxslərdir.

Nəqliyyat xidmətinin istehlakçısı- xidmətdən istifadə edən daşıma müqaviləsinin tərəfi olan fiziki və hüquqi şəxsdir.

Sərnişin nəqliyyat xidmətləri beş növə bölünür:

- sərnişin dəmiryolu nəqliyyatı xidmətləri;
- sərnişin dəniz nəqliyyatı xidmətləri;
- sərnişin hava nəqliyyatı xidmətləri;
- sərnişin avtomobil nəqliyyatı xidmətləri;
- sərnişin şəhər elektrik nəqliyyatı xidmətləri.

Sərnişin daşınması- sərnişinlərin təhlükəsizliyi , rahatlığı, vaxtında çatdırılması eləcə də baqajın qorunması ilə əlaqədar sərnişinlərin hərəkəti üçün nəqliyyat xidmətləridir. Nəqliyyat vasitələrindən istifadə edən insanlar sərnişinlərdir. Sərnişin – daşıma müqaviləsi (bilet) olan fiziki şəxslərdir.

Nəqliyyat xidmətlərinin ikinci qrupu əhalinin yüklərinin daşınması xidmətləridir. Bu nəqliyyat xidmətinin də beş növü vardır:

- dəmiryolu nəqliyyatı xidmətləri;
- çay nəqliyyatı xidmətləri;
- dəniz nəqliyyatı xidmətləri;
- hava nəqliyyatı xidmətləri;
- avtomobil nəqliyyatı xidmətləri.

Yük daşımaları -onların təhlükəsizliyi və vaxtında çatdırılması ilə bağlı maddi dəyərlərin daşınması üçün nəqliyyat xidmətidir. Yük nəqliyyat xidmətləri göstərilərkən göndərən və qəbul edən tərəflər olur.

Yükgöndərən daşınma üçün mallarını təqdim edən və daşıma müqaviləsində göndərən kimi göstərilən nəqliyyat xidmətləri istehlakçısıdır.

Yükalan - daşınma sonrası malların alan və daşıma müqaviləsində alıcı kimi göstərilən nəqliyyat xidmətləri istehlakçısıdır.

Nəqliyyat xidmətləri daşıma müqaviləsi əsasında göstərilir. Daşıma müqaviləsi – daşıma zamanı tərəflərin öhdəliklərini və qarşılıqlı məsuliyyətini tənzimləyən nəqliyyat xidmətlərinin icraçısı və istehlakçıları arasında sənəddir (razılaşmadır).

Nəqliyyat xidmətlərinin üçüncü qrupu nəqliyyat ekspedisiyasıdır. Nəqliyyat ekspedisiyası yük daşınması müqaviləsinə uyğun olaraq yük göndərmə və qəbul prosesi, eləcə də daşımaya aid olan digər işlərin təşkili ilə bağlı nəqliyyat xidmətidir.

Nəqliyyat ekspedisiya xidmətlərinin əsas növləri aşağıdakılardır (Кысков А. (2004):

- informasiya xidmətləri;
- sənədlərin rəsmiləşdirilməsi xidmətləri;
- yüklərin idarə olunması xidmətləri;
- digər nəqliyyat ekspedisiyası xidmətləri.

Nəqliyyat ekspedisiyası yük göndərmə və qəbul prosesinin təşkili ilə əlaqədar, həmçinin müqaviləyə uyğun olaraq nəqliyyat ilə əlaqədar digər işlərə aid nəqliyyat xidmətləridir. Yük daşınması zamanı nəqliyyat xidmətlərini təşkil edən və təmin edən şirkət və ya mütəxəssis ekspeditor adlanır.

Nəqliyyat xidmətləri nəqliyyat xidmətləri bazarında göstərilir. Nəqliyyat xidmətləri bazarında nəqliyyat xidmətləri alqı – satqı obyektidir olduğu zaman əmtəəyə cevrilir.

Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətləri pullu xidmətlər hesab edilir və DSK-nin metodik göstərişlərinə əsasən əhaliyə göstərilən sərnişin nəqliyyatı xidmətlərinə daxildir (Əhaliyə göstərilən pullu xidmətlərin uçotuna dair təlimat, 1997):

- ümumi istifadədə olan (avtomobil, metropoliten, dəmir yolu, hava, dəniz, çay) nəqliyyatında, şəhər elektrik nəqliyyatında (trolleybus, tramvayda) həmçinin sərnişin daşınma fəaliyyəti olmayan baş idarələrin və yaxud nazirliklərin nəqliyyat vasitəsilə sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlirin məbləği;

- əhalinin baqajının (yüklərinin) hava nəqliyyatı vasitəsilə daşınmasından əldə olunan gəlirin məbləği;

- baqajın (yükün) dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınması və əhaliyə xidmət göstərən idarələrin göstərdiyi xidmətlərdən (çay, qənd, və yataq ağlarının verilməsi və s.) əldə olunan gəlirin məbləği;

-əhalinin baqajının (yüklərinin), şəxsi avtomobillərinin, dəniz donanması gəmilərində, üzən (ponton) körpülər vasitəsilə və çay bərələrində daşınmasından əldə olunan gəlirin məbləği;

- sərnişinlərin taksilər vasitəsilə daşınması ilə əldə olunan gəlirin məbləği.

Yuxarıda deyilənlərdən başqa nəqliyyat vasitələrinin bütün növləri üzrə biletlərin əvvəlcədən satılmasından əldə olunan komisyona yığımlarının məbləği, bronlaşdırılmış biletlərin dəyəri sərnişin nəqliyyatı xidmətlərinə daxil edilir.

Əhaliyə göstərilən sərnişin nəqliyyatı xidmətlərinə daxil deyil:

- mebel və yaxud başqa yüklərin daşınması, avtomobil nəqliyyatının əhaliyə qaz balonlarının çatdırılması üzrə göstərdiyi xidmətlər, baqajlar (yüklər) saxlanılan kameraların və yükdaşıyanların məişət xidmətləri kimi uçota alınan xidmətləri;

- dövrü nəşrlərin və poçt göndərişlərinin taksi vasitəsilə rabitə və qəzet köşklərinə daşınması, həmçinin saathesabı qaydasında istifadə üçün başqa müəssisələrə(təşkilatlara) taksi, avtobus və başqa avtomobil vasitəsinin icarəyə verilməsindən avtomobil nəqliyyatı təşkilatlarının və taksi parklarının əldə etdiyi gəlirlər

Ümumiyyətlə, nəqliyyat xidmətlərinin xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

1. Nəqliyyat xidmətləri istehsal olunan malların istehlak dəyərinin formalaşmasını tamamlayır;

2. Nəqliyyat xidmətləri eyni zamanda həm istehsal , həm də istehlak olunur. Buna görə nəqliyyat xidmətləri saxlanıla bilməz və onun keyfiyyətinə əvvəlcədən ciddi nəzarət etmək mümkün deyil. Bir qayda olaraq, nəqliyyat xidmətləri üzrə sövdələşmə yerinə yetirilməmiş xidmətlərə görə bağlanır;

3. Nəqliyyat xidmətləri (məsələn, maliyyə, sığorta təşkilatları) ənənəvi olaraq tam və ya qismən dövlət mülkiyyətindədirlər.

4. Nəqliyyat xidmətləri , o cümlədən bir çox xidmət, maddi formaya malik deyildir.

5. Nəqliyyat xüsusi xidmət sektoru kimi, başqa sahələrdən ,digər sahələr ilə texnoloji əlaqələrinin universallığına görə fərqlənir Belə ki, nəqliyyat prosesi istənilən istehsal prosesinin məcburi davamıdır.

6. Nəqliyyat xidmətləri, həm milli, həm də beynəlxalq səviyyədə ərazi-coğrafi əmək bölgüsünün maddi ifadəsidir.

1.2.Nəqliyyat statistikasının informasiya mənbələri

Ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsi və həyata keçirilməsi geniş və keyfiyyətli statistika informasiyanın mövcudluğu şəraitində mümkündür. Ölkə nəqliyyatının beynəlxalq nəqliyyat sistemə uğurlu inteqrasiya olunması üçün respublikanın nəqliyyat sektorunun inkişafı və onun inkişaf istiqamətlərinin proqnozlaşdırılması haqqında konkret rəqəmlər olmalıdır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin respublikanın ərazisindən keçən yerlərində infrastrukturun inkişafı, tranzit daşımaların intensivləşdirilməsi və planlaşdırılması, intermodal və multimodal daşımaların inkişaf etməsi üçün geniş məlumat şəbəkəsi yaradılmalıdır. Bununla bərabər, nəqliyyat infrastrukturalarının yenidən qurulması, nəqliyyat parklarının yeniləşdirilməsi nəqliyyat sektorunun inkişafında mühüm mərhələlərdən biri hesab edildiyi üçün informasiya istifadəçilərin bu sahədə olan tələbatı ödənilməlidir. Ona görə də nəqliyyat- yol kompleksi üzrə vahid məlumat sisteminin yaradılması prioritetlərdən biri olmalıdır və onun əsasını dolğun və dəqiq statistik informasiyalar təşkil etməlidir (Yusifov Y.X., 2012).

Yeniləşən cəmiyyətdə statistik informasiyalara olan tələb zaman keçdikcə artır və dəyişir.Hadisə və proseslərin mövcud vəziyyəti haqqında statistik məlumatların beynəlxalq səviyyədə qəbul edilmiş normalara müvafiq surətdə istifadəçilərə çatdırmaq kimi mühüm vəzifə informasiya sistemində başlıca rol oynayan rəsmi statistika xidmətinin üzərinə düşür. Bu vəzifəni yerinə yetirmək üçün bütün dünya ölkələrində rəsmi statistika xidmətinin fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik və normativ-hüquqi sənədlər vardır. Bundan ayrı-ayrı əlavə ölkələrdə müxtəlif zamanlarda müəyyən edilən bu qaydalar bir-birindən

fərqləndiyinə görə beynəlxalq miqyasda ümumiləşdirilmiş prinsiplərin müəyyən edilməsinə ehtiyac yaranmışdır. Əsasən keçmiş SSRİ –yə daxil olan ölkələrin statistika orqanlarının belə ümumiləşdirilmiş prinsiplərə böyük ehtiyacı vardır. Qeyd edilənlərdən belə nəticəyə gəlmək olar ki, istifadəçilərin qrupları üzrə, onların tələbatına uyğun məlumatların işlənilib hazırlanması vacibdir.

Nəqliyyat statistikasına aid informasiyaları toplanmaq üçün aşağıdakı 2 mənbədən istifadə edilir:

- 1) Statistik mənbə;
- 2) İnzibati mənbə.

Statistik mənbələrə statistiklər tərəfindən ilkin informasiyaların sahibi olan və müşahidələrin aparılması, informasiyaların toplanması və təhlil edilməsi üçün müəyyən edilmiş hüquqi və fiziki şəxslər aid edilir. İlkin statistik informasiyalar hüquqi və fiziki şəxslər barəsində ilkin informasiyaları xarakterizə edir və mötəbər ilkin qeydiyyatı əsaslanır və onlardan statistik məcmuələrin, külliyyatların tərtib edilməsi və iqtisadi və sosial təhlil üçün istifadə edilir.

İnzibati mənbə isə statistik vahidlərdən əldə edilən məlumat yükünü azaltmaq, onların toplanmasında təkrarlılığın olmaması məqsədilə, rəsmi statistika orqanlarından başqa icra hakimiyyətlərinin topladıqları, işlədikləri və özlərinin informasiya bazalarında yerləşdirdikləri inzibati statistik informasiyalardır. İnzibati mənbələr əsas etibarilə müxtəlif müəssisələrin inzibati metodlar vasitəsilə birbaşa təbəçiliyində olan vahidlərdən topladıqları informasiyalardır. Misal üçün, “Dəmir yolu” QSC, “Azərbaycan Hava Yolları” QSC və başqa iri müəssisələr öz tabeliklərindəki vahidlərdən lazımi məlumatları toplayır və ümumiləşdirirlər. Bundan başqa, inzibati mənbələr rəsmi statistika materiallarının hazırlanması üçün özlərinin məlumatlar registrlərini və başqa fayllarını zəruri səviyyədə, həcmdə, formada və vaxtda dövlət statistika orqanlarına verilməsini təmin edirlər. İkiqat işdən qaçmaq, paralelçiliyə yol verməmək, vahid təsnifat və üsullardan istifadəni və əldə olunmuş nəticələrin rəsmi statistikaya uyğun olması üçün inzibati mənbələrin statistika hesabatları da rəsmi statistika orqanları tərəfindən təsdiq olunur.

Məlumatların keyfiyyət kriteriyalarını (meyarlarını) aşağıda göstərilən prinsiplər əsasında qruplaşdırmaq mümkündür:

- Statistik məlumatlar (informasiyalar) əldə edilə bilən olmalıdır. Burada onu nəzərə almaq lazımdır ki, məlumatlara olan tələbat əldə edilə bilən məlumatlardan çox olur. Misal üçün , beynəlxalq təşkilatların avtomobil yollarının iqtisadi –texniki potensialını səciyyələndirən məlumatlarla əlaqədar sorğular üzrə ölkədə geniş və ətraflı məlumat şəbəkəsi yoxdur. Bunun səbəbi isə beynəlxalq standartlara müvafiq avtomobil yollarının kateqoriyalar üzrə bölgü ilə ölkədə müvafiq sahə üzrə mövcud olan kateqoriyaların üst-üstə düşməməsidir.

- Məlumatlar(informasiyalar) uyğun (relevant) olmalıdır. İnformasiyaların vahid uyğun mənbələr əsasında qruplaşdırılması onların düzgün təhlil edilməsinə və müvafiq qərarın verilməsinə xidmət edir. Verilən məlumatlar (informasiyalar) arasında təcili tələb edilən məlumatların digər göstəricilərlə əvəz edilməsi, həmçinin respondentlərin məcmusunun uyğun olanlara görə qruplaşdırılması zəruri şərtlərdən biridir. Misal üçün , təcili məlumatlara olan tələb daha çox olduğuna görə statistik külliyyatlar dəqiqləşdirilmiş məlumatları gözləmədən çap edilir. İstifadəçilər bilməlidirlər ki, onların istifadə etdiyi məlumat müəyyən müddətdən sonra dəqiqləşir və növbəti statistik külliyyatda hər hansı bir rəqəm başqası ilə əvəz edilir. Eyni qrup ilkin məlumatların müəyyən hissəsinin son məlumatlarla və yaxud əksinə, son məlumatların içərisində təcili məlumatların verilməsi hallarına rast gəlinir ki, bu da düzgün təhlilə və müqayisəyə mane olur.

- Məlumatlar (informasiyalar) əhatəli və tamamlanmış olmalıdır. Hər hansı statistik məlumatları kompleks şəkildə təhlil etmək və mövcud vəziyyəti real səciyyələndirmək üçün məlumat məcmusu bitkin olmalıdır. Burada məkan, zaman və metod amilləri xüsusi rol oynayır. Misal üçün , avtomobil nəqliyyatında fərdi sahibkarların işini öyrənərkən seçmə statistik müşahidələrdən istifadə edilir. Bu seçmə müşahidənin əsas prinsipi odur ki, ölkədə bu sahə üzrə fəaliyyət göstərən bütün fiziki şəxslər(fərdi sahibkarlar)

üzrə baş məcmu formalaşdırılır, seçmə üsulu ilə onların müəyyən hissəsində müşahidə aparılır, sonra seçmə məcmudan alınmış məlumatlar baş məcmuya şamil edilir. Rəsmi statistika orqanları tərəfindən aparılan belə müşahidələr zamanı baş məcmu kimi avtomobil nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərmək üçün vergi orqanlarında qeydiyyatata alınmış fiziki şəxslərin (fərdi sahibkarların) cəmi götürülür və onların 1/3 hissəsi seçmə müşahidəsinə cəlb edilir. Məlumdur ki, ölkədə bu işlə məşğul olan fərdi sahibkarların hamısı vergi ödəmir və baş məcmu vəziyyəti düzgün əks etdirmədiyi üçün seçmə müşahidəsi nəticəsində əldə edilmiş informasiyaları baş məcmuya şamil etməklə kifayətlənmək olmaz. Deməli, verilən statistik məlumatların mövcud vəziyyəti düzgün əks etdirməsi üçün bu sahədə qeyri-rəsmi, gizli fəaliyyət göstərənlərin işi də mütləq qiymətləndirilməlidir.

- Məlumatlar (informasiyalar) müqayisə edilə bilən olmalı, lakin bir-birinə zidd olmamalıdır. İnformasiya istifadəçiləri üçün məlumatların tək-cə dinamik sıraları üzrə müqayisəsi deyil, həm də eyniadlı göstəricilərin müxtəlif mənbələr üzrə müqayisəsi də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Məsələn, nəqliyyat statistikasında məşğulluq haqqında məlumatın müxtəlif nəqliyyat növlərinə görə ayrıca verilməsi və yaxud dəmir yolu nəqliyyatı üzrə daşınma, əmək, kapital və s. haqqında göstəricilərin birlikdə verilməsi istifadəçinin təhlil imkanlarını genişləndirir. Beləki, informasiya istifadəçiləri bu zaman həm nəqliyyat infrastrukturunu, eyni zamanda istənilən nəqliyyat növünü tam və əhatəli təhlil etmək imkanı qazanır. Bununla yanaşı müxtəlif yerlərdən təqdim edilmiş eyni göstərici bir-birindən fərqlənə bilməz. Məsələn, regionlar üzrə verilmiş məlumatların yekunlarının ölkə üzrə məlumatlarla eyni olmaması və yaxud ölkədə nəşr edilmiş statistik məlumatların beynəlxalq səviyyəli təşkilatların nəşrlərindən fərqlənməsi o deməkdir ki, onlar bir-birini inkar edir və yaxud ziddiyyət təşkil edir. Ümumiyyətlə məlumatların müqayisəliliyinin təmin edilməsi üçün əsas faktorlardan biri odur ki, hadisə və proseslərə eyni baxımdan yanaşılsın. Məsələn, vahid təsnifatlardan, reyestrlərdən istifadə edilsin.

- Məlumatlar (informasiyalar) anlaşılan olmalıdır. Statistik məlumatların çoxlu istifadəçilərinin olduğunu və onların əksəriyyətinin statistik olmadığını nəzərə alaraq dinamika sıralarında olan dəyişikliklər, metodlar izah olunmalı, əsasən də beynəlxalq müqayisəliliyi təmin etmək üçün şərhədiçi məlumat verilməlidir. Son zamanlar meto-məlumat kimi verilən məlumatın bir mahiyyəti də odur ki, statistik məlumatlarla bərabər onları təqdim etdikdə metodoloji izaha yer verilsin. Misal üçün, istifadəçilərə izah edilməlidirlər ki, “magistral qaz kəmərləri” deyərəkən ölkədə qaz nəql edən qaz borularının hamısı nəzərdə tutulmur və yaxud məişət istehlakçılara qaz vermək üçün çəkilən qaz şəbəkələri ora daxil deyil. Statistik məlumatlar cəmləşən statistik nəşrlər, məcmuələr, külliyatlar hazırlanarkən məlumatlardan əvvəl və ya sonra müəyyən metodoloji izahatlar verilməlidir. Verilən məlumatların onların metodologiyası ilə birlikdə təqdim edilməsi istifadəçilərin maraqlarına xidmət etməklə, məlumatların düzgün və tam anlaşılmasına imkan yaradır.

- Məlumatlar (informasiyalar) cari olmalıdır. Təcili məlumatlara (informasiyalara) tələb həmişə yüksək olur. Əsasən də dövlət tərəfindən sosial-iqtisadi inkişaf meyllərinin müəyyən edilməsi və mühüm qərarların qəbul edilməsi zamanı təcili məlumatlara (informasiyalara) olan tələb həmişə sonradan alınan məlumatlara (informasiyalara) olan tələbdən çox olur. Məlumatların əldə edilməsi və onların təqdim edilməsi arasındakı müddət nə qədər az olarsa məlumatlar daha səmərəli hesab olunur. Məlumdur ki, cari dövr bitən kimi məlumatların təqdim edilməsi prosesi başlayır. Bir sıra hesabatların, əsasən də maliyyə göstəriləri ilə əlaqədar illik hesabatların cari dövrdən iki-üç ay sonra alınması və informasiyaların istifadəçilərə verilməsi vaxtı müəyyən edilməlidir. Beləki, aprel-may aylarında illik yekunlara əsasən təqdim edilən məlumatların (informasiyaların) əhəmiyyəti ilə martda təqdim edilən məlumatların (informasiyaların) əhəmiyyəti eyni hesab oluna bilməz. Məlumatların (informasiyaların) alınması və təqdim olunması arasında vaxtın uzadılmasına yol verilməməlidir.

- Məlumatlar (informasiyalar) dəqiq olmalıdır. Statistik məlumatların (informasiyaların) əhəmiyyəti ilə onların dəqiqliyi arasında ilə düz mütənasiblik vardır. İnkişafı düzgün səciyyələndirməyən məlumatların heç bir faydası yoxdur Dəqiqliyin səviyyəsi baş vermiş xətanın (səhv) səviyyəsi ilə ölçülür Xətaların aşkar edilməsi və onların redaktə olunması statistiklər üçün mühüm problemlərdən biri hesab edilir. Bir neçə ildən sonra müəyyən olunmuş səhv dinamika (zaman) sıralarını yenidən qurmağı tələb edəcək, bu isə və təbii ki, informasiya istifadəçilərin haqlı iradlarına səbəb olacaqdır. İnformasiya istifadəçisini bu xətanın kim tərəfindən yarandığı maraqlandırmayacaq və həmin məlumatı keyfiyyətsiz hesab edəcəkdir. Dəqiqlik statistik məlumatların mühüm keyfiyyət göstərisi hesab edilir. Bu dəqiqlik bilavasitə əldə edilmiş məlumatların həcmninə baş məcmunu səciyyələndirən məlumatlara yaxınlığı ilə xarakterizə olunur. Misal üçün, avtomobil nəqliyyatı sahəsində 2001-ci ildə aparılmış seçmə müşahidəsinin yekunlarını təhlil edərkən məlum edilmişdir ki, yüktutumu 1,5 tonadək olan yük avtomobilləri ilə yük daşınmasının həcmi əsl vəziyyətindən 29,4% kənarlaşır. Yəni, seçmə xətası $100\% \pm 29,4\%$ intervalında dəyişmişdir. Məlumdur ki, xətalər təsnifatlaşdırılarkən seçmə müşahidəsi ilə bağlı olan və olmayan xətalara bölünür və seçmə müşahidəsi ilə bağlı olan xətalər birbaşa “statistiklərin günahı” hesab edilir. Seçmə müşahidəsi ilə bağlı olmayan xətalər isə əksər hallarda respondentlərdən, eyni zamanda məcmunu təşkil edən məlumatların (informasiyaların) orta kəmiyyətdən uzaqlaşmasından asılı olur.

- Məlumatlar (informasiyalar) dövrün tələblərini əks etdirməlidir. Beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat statistikasına olan tələb öz istiqamətini getdikcə dəyişməkdədir. Tələbin istiqaməti ümumi şəkildə yük nəqliyyatından sərnişin nəqliyyatına, daşıma fəaliyyətindən yürüşə, nəqliyyata olan tələb - təklifdən nəqliyyatın ətraf mühit, təhlükəsizlik və sairəyə təsirinə, milli göstəricilərdən beynəlxalq göstəricilərə, modal daşımalardan intermodal daşımalara doğru dəyişmişdir. Dövlət statistika orqanları bu sahədə məlumatları əldə etməli və onlara uyğun olaraq qərarlar qəbul etməlidir.

Beləliklə, keyfiyyətin təmin edilməsi, məlumatların metodologiyalara əsasən müşahidə olunması son vaxtlar rəsmi statistika xidmətinin prioritet vəzifələrindən birinə çevrilmişdir. Bunun üçün hadisə və proseslərin idarə olunmasının keyfiyyətini artıraraq, sənədləşdirilmiş prosedurları tətbiq etmək, onların uyğunluq səviyyəsini müntəzəm olaraq yoxlanılmaq lazımdır.

1.3. Azərbaycan Respublikasında əhaliyə nəqliyyat xidmətləri statistikasının müasir təşkilinin əsas prinsipləri

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat statistikasını respublikanın sosial-iqtisadi həyatında nəqliyyatın müasir vəziyyətini və inkişaf qanunauyğunluqlarını kəmiyyət və keyfiyyət göstəriciləri vasitəsilə xarakterizə edir. Ölkəmizdə nəqliyyat statistikasını Azərbaycan Respublikasının “Rəsmi statistika haqqında” Qanununa, Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasına və s. qanunvericilik aktlarına müvafiq surətdə həyata keçirilir.

Nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin hərtərəfli öyrənilməsi ona müxtəlif yanaşma prinsiplərinin tətbiqini şərtləndirir. Belə ki, hazırkı dövrdə nəqliyyat statistikasında məlumatların tamlığının təmin edilməsi üçün statistik informasiya hazırlanarkən institusional və funksional yanaşma prinsipləri tətbiq edilir. Bu yanaşmalara eyni zamanda əsas fəaliyyət və sahə metodları da deyirlər.

İnstitusional və funksional yanaşma prinsiplinin əsas məqsədi odur ki, hadisə və prosesin harada baş verməsindən asılı olmayaraq həmin hadisə və proses statistik uçotla bütövlükdə əhatə edilsin. İnstitusional yanaşma prinsipi əsas fəaliyyəti nəqliyyat olan fiziki və hüquqi şəxslərə iqtisadi prosesin iştirakçıları, funksional yanaşma prinsipi isə istehsal proseslərinə təsvir olunan hadisələr nöqtəyi – nəzərindən yanaşmağı tələb edir. İnstitusional yanaşmada nəqliyyat sektoru aşağıdakı təsərrüfat subyektlərinə bölünür:

- 1) əsas fəaliyyəti nəqliyyat olan təsərrüfat subyektləri;
- 2) əsas fəaliyyəti nəqliyyat olmayan təsərrüfat subyektləri.

Funksional yanaşmada nəqliyyat prosesləri onun harada ,yəni nəqliyyat və yaxud qeyri-nəqliyyat sektorunda baş verməsindən asılı olaraq öyrənilir.

MHS-nin tövsiyyələrinə əsasən nəqliyyat statistikasında cari (dövrü) müşahidələr institusional yanaşma prinsipinin tətbiqini tələb edir. Yəni institusional yanaşma yaradılmış dəyər üzrə müşahidə obyektinin fəaliyyət prinsipinə uyğun müəyyənləşdirilir. Funksional yanaşmada müşahidə obyektinin əsas fəaliyyətinin nədən ibarət olmasına baxmayaraq nəqliyyat fəaliyyətidir. Nəqliyyat fəaliyyəti isə hər hansı bir müəssisənin əsas, qeyri-əsas və yardımçı fəaliyyəti ola bilər. Belə ki, neft hasil edən hər hansı bir müəssisə özünün boru kəmərlərindən istifadə etməklə (kommersiya məqsədilə) nəqliyyat sektorunda əlavə dəyər yarada bilər, eyni zamanda müəssisə öz məhsulunu (neftini) dünya bazarlarına çıxartmaq üçün bu boru kəmərlərindən istifadə edərək yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti göstərə bilər. Birinci halda, müəssisənin əsas fəaliyyətinin neft hasilatı (hasilat sənayesi) olmasına baxmayaraq, müəssisə nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlavə dəyər yaradır. İkinci halda müəssisə təsərrüfat yüklərini daşımaq boru kəmərlərindən istifadə edərək yalnız öz ehtiyaclarını ödəyir. Deyilənləri daha aydın başa düşmək üçün aşağıdakı konkret misallara baxaq. Tutaq ki, 2010-cu ildə Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) boru kəməri ilə Magistral Neft Kəmərləri İB(MNKİB) tərəfindən 50.0 milyon ton yük daşınaraq nəqliyyat fəaliyyətindən 1.6 milyard manatlıq gəlir əldə edilmişdir. Həmin dövrdə Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti (ABƏŞ) dünya bazarlarına öz neftini çıxartmaq üçün Bakı-Supsa istiqamətində olan neft kəmərinə istifadə edilərək 4.0 milyon ton neft daşınmışdır. İqtisadi Fəaliyyət Növləri Təsnifatına əsasən BTC və MNKİB nəqliyyat müəssisələri, ABƏŞ hasilat sənayesi müəssisəsi hesab edilir. Belə halda İFNT üzrə MHS üçün məlumatlar formalaşdırılarkən nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti (işini) nəqliyyat, sənaye müəssisəsinin fəaliyyəti (işini) isə sənaye sektorlarında əks ediləcəkdir. Ona görə ki, sənaye müəssisəsi əsas fəaliyyətini həyata keçirmək üçün nəqliyyatdan yardımçı fəaliyyət kimi istifadə edir və bu fəaliyyətdən birbaşa gəlir əldə etmədiyinə görə o, nəqliyyat müəssisəsi kimi xarakterizə edilmir. Bununla bərabər, bu sahədə nəqliyyat fəaliyyəti, yəni daşınma prosesi həyata keçirilir. Avropa Şurasının “Statistik Vahidlər haqqında” Əsasnaməsinə uyğun olaraq yardımçı fəaliyyət tək-cə aid edildiyi vahidə xidmət edir, onun istehsal etdiyi məhsulə

(xidmət) satılmır, onun xərcləri isə əsas iqtisadi vahidin istehsal məsrəflərinə (xərclərinə) daxil edilir (Yusifov Y.X., 2012).

Beləliklə, MHS-nin tövsiyələrinə əsasən boru kəmərləri üçün ümumi iqtisadi göstəricilər, yəni ümumi əlavə dəyər, xərclər, gəlir və s. formalaşdırılarkən institusional, nəqliyyat göstəriciləri, yəni yük dövriyyəsi yük daşınması və sairə üzrə göstəricilər formalaşdırılarkən funksional yanaşma prinsipi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. İnformasiya istifadəçiləri üçün əlavə anlaşılmazlıqların olmaması üçün nəqliyyat statistikasına aid məlumatların həm institusional, həm də funksional yanaşma prinsipi üzrə verilməsi daha faydalı hesab oluna bilər.

Nəqliyyat statistikasında nəqliyyat xidmətlərinin dəyişməsinə müqayisəli qiymətlərlə hesablamaq üçün qiymət indekslərindən istifadə edilir. Yükdaşıma tariflərinin indeksləri müxtəlif nəqliyyat növlərinin yükdaşıma tariflərinin artım(dəyişmə) sürətlərinin qiymətləndirilməsi, eyni zamanda ÜDM-un artma və ya azalma sürətinin hesablanması, deflyator indekslərinin və başqa makroiqtisadi göstəricilərin müəyyən etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Yükdaşıma tariflərinin indeksləri nəqliyyat müəssisələrinin ayrı – ayrı nəqliyyat növləri ilə yükdaşımalar hesabına əldə etdikləri gəlirlərdəki qiymət yəni tarif amilini səciyyələndirmək üçün istifadə edilir. Bu indekslər müxtəlif iqtisadi hesablamalar apararkən və makro səviyyədə proqnozlar verərkən tətbiq olunur. Yükdaşıma tarifləri indeksləri vasitəsilə yükün növünə, daşınma məsafəsinə və ərazisinə, çatdırma vaxtına, yükqaldırma səviyyəsinə göndərmənin ölçüsünə və sairəyə görə daşınan yüklərin quruluşundakı dəyişmələri nəzərə almadan cari dövr üçün onların dəyişmələrini təyin etmək mümkündür.

Dəmir yolu, avtomobil, dəniz və hava nəqliyyatının yükdaşıma tariflərinin indeksləri əsasında bütün nəqliyyat növləri üzrə yükdaşıma tariflərinin məcmu indeksi müəyyən edilir.

Dövlət statistikasının ərazi orqanları müşahidə edilən nəqliyyat müəssisələrinin mütəxəssisləri ilə birlikdə konkret tarifyaradıcı əlamətləri özündə əks etdirən təmsilçi xidmətlərin seçilməsini həyata keçirir. Tariflərin uçotu üçün

təmsilçi xidmətləri seçərkən aşağıda göstərilənləri nəzərə almaq vacib hesab edilir (Yaqubov S.M., Məmmədov A.C. , 2011):

- seçilmiş təmsilçi xidmət müşahidə edilən nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən uzunmüddətli dövr ərzində həmişə təqdim olunmalıdır;
- müşahidə edilən təmsilçi xidmətin xüsusi çəkisi(hissəsi) müəyyən əlaqədə olan konkret nəqliyyat növü vasitə ilə yükdaşımalar üzrə olan bütün xidmətlərin ümumi həcmində (cəmində) üstün çəkiyə malik olmalıdır;
- yükdaşımalar üzrə müayinə üçün seçilmiş konkret xidmətlər həmin ərazidə yükdaşımaların yerinə yetirildiyi bütün nəqliyyat vasitələrinin (dəmir yolu, hava , dəniz və s.) əlaqə növlərini təmsil etməlidir.

Bundan başqa nəqliyyat sektoru üzrə müayinələri təşkil edərkən əsas nəqliyyat növləri ilə bərabər, əlavə və köməkçi nəqliyyat vasitələrində qiymətlərin müayinəsi də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat statistikasında statistika müşahidələri 2 üsulla – başdan-başa (ümumi) və seçmə müşahidələri vasitəsilə həyata keçirilir. Nəqliyyat sektorunda hüquqi şəxslər (müəssisə, təşkilat və s.) üzrə məlumatlar başdan-başa(ümumi) müşahidə ilə aylıq, rüblük və illik hesabatlar vasitəsilə əldə edilir. Bu hesabat formaları həm institusional həm də funksional yanaşma prinsiplərini əhatə etməklə, nəqliyyat statistikasını üzrə lazım olan statistika informasiyanı əldə etməyə imkan verir. Dövlət statistika orqanlarında nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar aşağıdakı statistik hesabat formalarından istifadə edilir (Yusifov Y.X., 2012):

1. Malların istehsalı, yüklənməsi (göndərilməsi) , xidmətlərin göstərilməsi haqqında 1-istehsal nömrəli aylıq hesabat ;

2.İşçilərin sayı, hərəkəti və əməkhaqqı haqqında 4-əmək nömrəli aylıq hesabat ;

3. Müəssisənin istehsal fəaliyyəti haqqında 1-if nömrəli rüblük və illik hesabat ;

4. Əmək üzrə 1-əmək nömrəli illik hesabat ;

5. Əsas fondların, digər qeyri-maliyyə aktivlərin mövcudluğu və hərəkəti haqqında 11-əv nömrəli illik hesabat ;

6. Dəmir yolu nəqliyyat vasitəsinin işinin əsas göstəriciləri haqqında 1-dəmir yolu nömrəli aylıq hesabat ;
7. Dəmir yolu nəqliyyat vasitəsinin işi haqqında 65-dəmir yolu nömrəli rüblük hesabat ;
8. Dəmir yolunun hərəkət heyətinin, konteynerlərin və vaqonların mövcudluğu, qurulma illəri üzrə inventar parkı və istismar göstəriciləri haqqında 10 -dəmir yolu nömrəli illik hesabat ;
9. Qeyri-nəqliyyat müəssisələrinə aid dəmir yolu nəqliyyat vasitəsinin işi haqqında 1-nəqliyyat (dəmir yolu) illik hesabat ;
10. Dəniz nəqliyyat vasitəsinin işinin əsas göstəriciləri haqqında 5-dəniz nömrəli aylıq hesabat ;
11. Dəniz nəqliyyatının işi haqqında 65-dəniz nömrəli rüblük hesabat ;
12. Gəmilərin sayı və hərəkət xarakteristikası haqqında 1-dəniz nömrəli illik hesabat ;
13. Dəniz limanlarının işi haqqında haqqında 9-dəniz nömrəli illik hesabat ;
14. Avtomobil nəqliyyatının işi haqqında 65-avtomobil nömrəli rüblük hesabat ;
15. Yol hərəkəti, onun təhlükəsizliyi göstəriciləri haqqında 2-DYP nömrəli rüblük hesabat ;
16. Avtonəqliyyat haqqında 1-nəqliyyat (avto) nömrəli illik hesabat ;
17. Ümumi istifadədə olan avtomobil yolları haqqında 41-yol nömrəli illik hesabat ;
18. Yol-nəqliyyat hadisələri haqqında 1-yol nəqliyyat hadisəsi nömrəli rüblük hesabat;
19. Avtomobil, motosikl , qoşquların markalarına və tiplərinə görə sayı ,texniki vəziyyəti haqqında 10-DYP nömrəli illik hesabat ;
20. Kiçik sahibkarlıq subyektlərinin gəlir , xərcləri haqqında 1-KM nömrəli illik hesabat ;
- 21.Sərnişin daşınması ilə məşğul olan fərdi sahibkarlar haqqında 1-avtomobil (sərnişin) nömrəli illik hesabat ;

22. Magistral neft kəmərinin işi haqqında 2-nəqliyyat (boru) nömrəli aylıq hesabat ;

23. Magistral qaz kəmərlərinin əsas göstəriciləri haqqında 6-nəqliyyat (qaz) nömrəli aylıq hesabat ;

24. Magistral neft kəmərlərinin işi haqqında 65-boru (neft kəməri) nömrəli rüblük hesabat;

25. Magistral qaz kəmərlərinin işi haqqında 65-boru (qaz kəməri) nömrəli rüblük hesabat;

26. Hava nəqliyyat vasitəsinin işinin əsas göstəriciləri haqqında 5-aviasiya nömrəli aylıq hesabat;

27. Hava nəqliyyatının işi haqqında 65-aviasiya nömrəli rüblük hesabat;

28. Hava gəmilərinin parkı, onlardan istifadənin təqvim vaxtı haqqında 34-aviasiya nömrəli illik hesabat ;

29. Şəhər elektrik nəqliyyatının əsas göstəriciləri haqqında 30-elektrik nömrəli aylıq hesabat;

30. Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin fəaliyyəti haqqında 1-ND nömrəli aylıq hesabat;

Yalnız avtomobil nəqliyyatında fəaliyyət göstərən fiziki şəxslər üzrə məlumatlar illik seçmə müşahidələri vasitəsilə əldə edilir.

Avtomobil nəqliyyatında seçmə müşahidəsi beynəlxalq təcrübədə geniş istifadə olunan statistik müşahidə növlərindən biridir. Bu müşahidə növü ümumi müşahidə növündən fərqli olaraq məcmunun müəyyən hissəsini əhatə etməklə tədqiq edilən hadisə və proseslər barəsində etibarlı informasiya əldə etməyə imkan verir (Hacıyev S.M., 2005).

Avtomobil nəqliyyatında seçmə müşahidəsi aparılarkən baş məcmunu (N) ölkə ərazisində qeydiyyatı uçota alınmış bütün növ yük avtomobilləri təşkil edir. Avtomobil nəqliyyatında seçmə müşahidəsi aparılarkən seçmənin məcmunun həcmi (n)

$$n = N \cdot f$$

düsturu ilə hesablanır.

Burada :

f - seçmə faizidir və AB şurasının göstərişinə əsasən bu faiz baş məcmunun 8.8% həddində müəyyən edilir.

Regionlar üzrə seçmə məcmunun həcmi (n_h)

$$n_h = N_h \frac{n}{N}$$

düsturu ilə müəyyən edilir.

Burada:

N_h - stratalar üzrə baş məcmunu xarakterizə edir

Yük avtomobilləri (baş məcmu) təbəqələrə həmcinslik səviyyəsinə bölünməklə qruplaşdırılır. Beynəlxalq tövsiyələrə uyğun olaraq yük avtomobilləri yük tutumuna əsasən qruplaşdırılır.

Ölkə və region üzrə baş məcmuda qruplaşdırma aparmaq və hər stratada seçilənlərin zəruri sayını müəyyən etmək üçün optimal bölgü həyata keçirilməlidir. Bu məqsədlə statistikada müxtəlif metodlar vardır. Beynəlxalq təcrübədə ən çox tətbiq edilən metodlardan biri Neyman optimal bölgü metodudur. Neyman optimal bölgü metodu aşağıdakı düsturla həyata keçirilir (ИВУТЬ Р.Б, 2003):

$$n_h = n \frac{N_h S_h}{\sum_{h=1}^H N_h S_h}$$

Bu düsturda :

S_h - strata üzrə standart uzaqlaşmanı göstərir və aşağıdakı kimi müəyyən edilir:

$$S = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

Bu metodu tətbiq etməklə, hər bir strata üzrə seçilənlərin zəruri sayını onların eynicinsliyinə əsasən müəyyən etmək mümkündür.

Seçilənlərin zəruri sayı müəyyən edildikdən sonra müşahidə obyektini, yəni nəqliyyat müəssisələri və yaxud fərdi sahibkarlar seçilir. Daha sonra sorğunu

həyata keçirmək üçün mühüm məlumatları özündə əks etdirən siyahı (proqram) tərtib edilir. Avtomobil nəqliyyatında baş məcmudan vahidlər təsadüfi seçmə qaydasında seçilir.

Beləliklə, nəqliyyatda dövlət idarəetmə siyasətinin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat sektorunda investisiya, elmi-texniki, iqtisadi və tarif siyasətinin aparılması, nəqliyyatın müxtəlif növlərinin inkişafına aid dövlət proqramlarının tərtib edilməsi və onların icra edilməsi vəziyyətini müəyyən etmək üçün statistik məlumatlar toplanmalıdır. Nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri arasında olan rəqabəti tənzimləmək üçün vahid məlumat şəbəkəsinin yaradılması, beynəlxalq və tranzit sahədə nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etməsi üçün statistik məlumatlar işlənilməlidir.

II Fəsil ƏHALİYƏ NƏQLİYYAT XİDMƏTİ STATİSTİKASINI SƏCİYYƏLƏNDİRƏN GÖSTƏRİCİLƏRİN TƏHLİLİ VƏ HESABLANMASI

2.1. Əhaliyə nəqliyyat xidməti statistikasının mütləq və nisbi göstəriciləri

Əhaliyə nəqliyyat xidmətləri statistikasının əsas vəzifəsi ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərini uçota almaq və bu barədə lazımi informasiyalar hazırlamaqdır. Əhaliyə göstərilən xidmətləri uçota almaq üçün müxtəlif mütləq və nisbi göstəricilərdən istifadə edilir ki, bu da göstəricilər də ayrı – ayrı nəqliyyat növlərində fərqli qaydada hesablanır.

Ayrı – ayrı nəqliyyat növlərində yük daşımaları , yük dövriyyəsi, sərnişin daşımaları və sərnişin dövriyyəsi göstəriciləri əhaliyə nəqliyyat xidmətlərini səciyyələndirən əsas göstəricilər hesab edilir. Bu göstəricilər vasitəsilə əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səmərəli təşkili , inkişaf dinamikası öyrənilir.

Nəqliyyatla yük daşınması göstəricisi müxtəlif nəqliyyat növlərində daşınan yükün həcmi, sərnişin daşınması göstəricisi isə müxtəlif nəqliyyat növlərində daşınan sərnişinlərin cəmini xarakterizə edir.

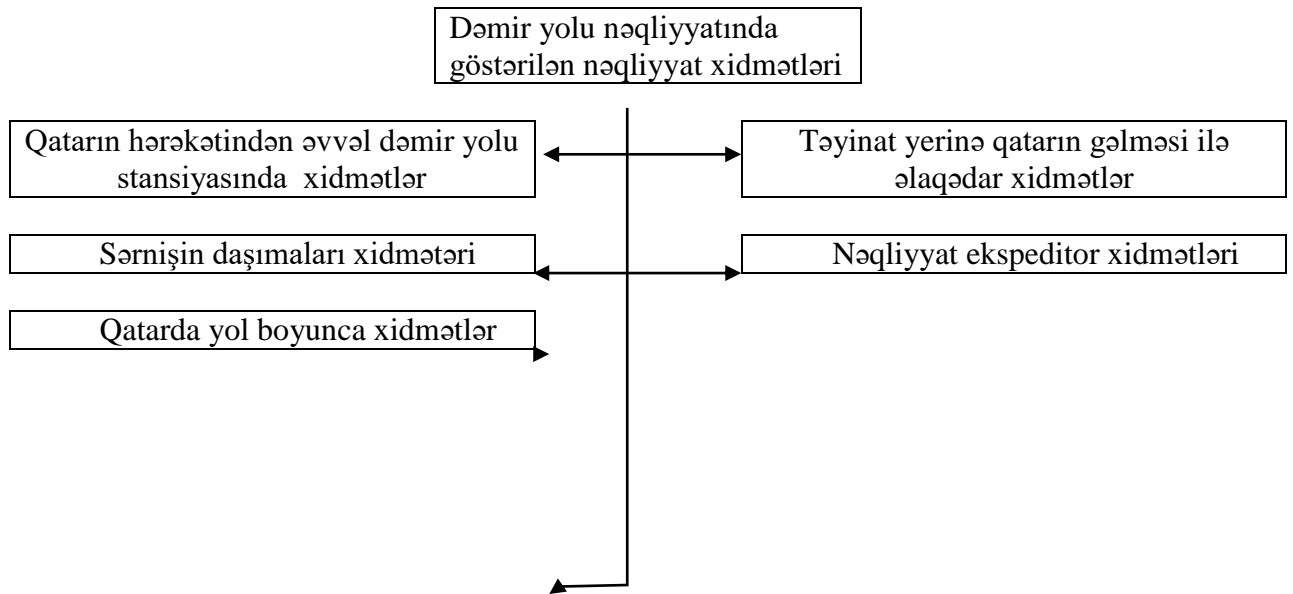
Dəmir yolu nəqliyyatı aparıcı nəqliyyat segmenti olub, respublikanın iqtisadi fəaliyyətinin, eyni zamanda müdafiə qabiliyyətinin təmin edilməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bununla bərabər dəmir yolu nəqliyyatı qonşu ölkələr arasında olan qarşılıqlı əlaqələrin və beynəlxalq ticarətin genişləndirilməsində də fəal iştirak edir. Müasir dövrdə qonşu ölkələr arasında olan qarşılıqlı əlaqələrin təmin edilməsində nəqliyyatın səmərəliliyinin müəyyən edilməsi çox mühüm amildir. Nəqliyyatın səmərəliliyi dedikdə nəqliyyat xərclərinin aşağı olması, yük və sərnişinlərin təyinat nöqtəsinə qısa müddətdə çatdırılması nəzərdə tutulur. Məhz bu baxımdan dəmir yolu nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən bir sıra üstünlükləri vardır (Терешина Н.П., 2013):

-ilin bütün fəsilərində fasiləsiz işləmək imkanına malik olması;

-ağır çəkili yüklərin uzaq yerlərə daşınmasında daha səmərəli nəqliyyat növü hesab olunması və s.

Dəmir yolu nəqliyyatında göstərilən nəqliyyat xidmətləri aşağıdakılardır:

Şəkil 1. Dəmir yolu nəqliyyatında göstərilən nəqliyyat xidmətləri



Mənbə: Терешина Н.П. Экономика железнодорожного транспорта

Dəmir yolu nəqliyyatının infrastrukturu əsas, ikinci və ehtiyat dəmir yolları kimi fərqlənən dəmir yollarını əhatə edir.

Ümumi istifadə olan dəmir yolu nəqliyyatında statistik müşahidə obyektləri sərnişinlərin və malların daşınması, dəmir yolu xətləri, yol və yol təsərrüfatı, daşınan yüklərin təhlükəsizliyi və daşıma fəaliyyətinin maliyyə nəticələri, statistik müşahidə vahidi isə, dəmir yolu, dəmir yolu şöbələri, stansiyalar, dəmir yolu nəqliyyat müəssisələridir. Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin daşınması göstəricisi ölkə ərazisində dəmir yolu nəqliyyatı ilə həm ölkədaxili, eyni zamanda beynəlxalq xətlər üzrə bütün yük vaqonlarında daşınmış yüklərin cəmi kimi müəyyən edilir.

Dəmir yolu nəqliyyatı statistikasını üzrə məlumatların formalaşması üçün məlumat bazasını 1 – dəmir yolu nömrəli aylıq və 65- dəmir yolu nömrəli rüblük hesabat formaları təşkil edir (Терешина Н.П., 2013).

Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə yük dövriyyəsi göstəricisi daşınmış yükün tonla həcmnin daşıma məsafəsinin uzunluğuna hasilinin cəmi kimi aşağıdakı düsturla hesablanır (Yusifov Y.X. , 2012):

$$Yük\ döv. = \sum_{i=1}^n (Y_{daş} \cdot D_m)$$

Burada:

$Y_{daş}$ -daşınmış yüklərin həcmi;

D_m - daşınma məsafəsinin uzunluğunu göstərir.

Respublika üzrə dəmir yolu üzrə yük dövriyyəsi göstəricisi ölkə ərazisindən keçən müxtəlif dəmir yolu xəttlərinin yük dövriyyələrinin cəmi kimi hesablanır.

Ümumi istifadədə olan dəmir yolu nəqliyyatında sərnişin daşınması göstəricisi cari dövrdə ölkə ərazisində və yaxud beynəlxalq marşrutlarda bütün növ vaqon və qatarlarda daşınmış sərnişinlərin sayını özündə əks etdirir. Bu göstəriciyə həmçinin, ölkənin stansiyalarından yola salınmış, eyni zamanda, xarici ölkələrdən və beynəlxalq marşrutlarla bu ölkəyə tranzitlə gəlmiş sərnişinlərin sayı da daxil edilir.

Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi göstəricisi cari dövrdə daşınmış sərnişinlərin sayının sərnişin daşınmasının tarif məsafəsinə hasili kimi hesablanır. Respublika üzrə dəmir yolu üzrə sərnişin dövriyyəsi göstəricisi ölkə ərazisindən keçən müxtəlif dəmir yollarının sərnişin dövriyyələrinin həcmi cəmləməklə hesablanır (Петрова Е.В., Ганченко О.И., Кеверш А.Л., 2001).

Dəniz nəqliyyatında statistik müşahidə obyektləri yüklərin və sərnişinlərin daşınması, donanmanın mövcudluğu, tranzit əməliyyatları, dəniz gəmilərindən istifadə göstəriciləri, dəniz nəqliyyatında nəqliyyat prosesinin həyata keçirilməsinə aid daşınma və digər fəaliyyətlərin maliyyə nəticələridir.

Dəniz nəqliyyatında müşahidə vahidləri dəniz nəqliyyatı müəssisələri (liman, göndərmə şirkətləri, daşınma şirkətləri) və iqtisadiyyatın digər sektorlarının yük daşımaları, nəqliyyat- ekspeditor və kommersiya əsasında dəniz nəqliyyatında digər fəaliyyətlə məşğul olan müəssisələrdir.

Dəniz nəqliyyat növü üzrə aylıq və rüblük dövriliklə yük və sərnişin daşınmalarının uçotu həyata keçirilir. 1-dəniz nömrəli hesabat formasının tətbiq etməklə, aylıq dövriliklə yük və sərnişin daşınmaları haqqında, 65-dəniz nömrəli hesabat formasının tətbiq etməklə rüblük dövriliklə yük və sərnişin daşınmaları haqqında məlumatlar da əldə edilir (Yusifov Y.X., 2012).

Dəniz nəqliyyatında əhaliyə göstərilən xidmətləri xarakterizə etmək üçün dəniz nəqliyyat vasitələri ilə yük və sərnişin daşınmaları, həmçinin bu fəaliyyətlə əlaqədar olan digər iqtisadi göstəricilərdən istifadə edilir.

Dəniz nəqliyyatında yük daşınması göstəricisi bütün növlərdən olan dəniz nəqliyyat vasitələri ilə göndərilən və gətirilmiş yüklərin məcmusunu xarakterizə edir və onun həcmi yükdaşıma sənədlərinə əsasən müəyyən edilir. Göndərilən yüklərin həcmi gəminin limandan reysə çıxdığı faktiki vaxta əsasən , gətirilən yükün həcmi limana faktiki daxil olan və təhvil verilən yükün miqdarına əsasən müəyyən edilir. Yük sənədlərində ədədlə və sairə ölçü vahidləri ilə ifadə olunan (çəkisi göstərilməyən) yüklər, gəmiçiliyin preyskurantlarına uyğun əmsallarla hesablanır. Yük daşınması ilə əlaqədar quraşdırılmış və daşıma göstərilən avadanlıqların çəkisi daşınan yüklərin həcminə daxil edilir.

Bir liman daxilində hərəkət edən və əsas fəaliyyətə kömək məqsədlə yükdaşıma sənədlərində göstərilməyən daşımalar, həmçinin yükləmə-boşaltma işləri ilə əlaqədar limanlarda gəmidən sahilə və yaxud sahildən gəmiyə daşımalar. daşınmış yüklərin həcminə daxil deyil.

Dəniz nəqliyyatında yük dövriyyəsi göstəricisi daşınmış yükün tonla miqdarının yükün göndərildiyi və təyinat limanları arasında olan ən qısa məsafəyə hasilinin cəmi kimi müəyyən edilir. Dəniz nəqliyyatında yükün daşınma məsafəsini ifadə etmək üçün mil ölçü vahidindən istifadə edilir və şərti olaraq 1 mil = 1852 metr kimi qəbul edilir.

Dəniz nəqliyyatında sərnişin daşınması göstəricisi istiqamətindən asılı olmayaraq xarici və ya yerli əlaqə üzrə daşınan bütün sərnişinlərin sayını xarakterizə edir. Daşınan sərnişinlərin sayına öz hesabına bilet alan ,güzəştli gediş hüququ əsasında daşınan ,yüklərin müşayiət edilməsi məqsədilə gəmilərdə ayrıca

olaraq gediş haqqı ödənilmiş sərnişinlər daxil edilir. Dəniz nəqliyyatında sərnişin dövriyyəsi göstəricisi hər reysdə daşınan sərnişinlərin sayını daşınma məsafəsinə hasilinin cəmi kimi hesablanır.

Son illərdə Azərbaycan Respublikasında hava nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı məsələlər xüsusi əhəmiyyət kəcb etməyə başlamışdır. Bu nəqliyyat növünün hər bir müstəqil dövlət üçün turizm, beynəlxalq və regionlararası ticarət və başqa sahələrdə qarşılıqlı iqtisadi əməkdaşlığa yardımçı olması, səmərəli və etibarlı beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması və s. kimi mühüm əhəmiyyəti vardır. Hava nəqliyyatının, sərnişinlərin çatdırılmasında yüksək sürətin və servis xidmətlərinin olması, sərnişinlərin daha komfortlu uçuşla təminatı və s. kimi üstünlükləri, daşıma xidmətləri üzrə yüksək tariflərin mövcud olması, cəki və həcm baxımından məhdudiyətlərin olması və s. kimi çatışmamazlıqları vardır.

Hava nəqliyyatında statistik müşahidə obyektləri sərnişin yük, poçt və baqajların daşınması, təyyarə parkları, təyyarə uçuşlarının müntəzəmliyi, daşınma fəaliyyətinin maliyyə nəticələridir. Statistik müşahidə vahidləri uçuş cədvəlinə tabe olan və olmayan (müntəzəm və qeyri – müntəzəm daşıyıcılar) hava nəqliyyatı müəssisələri təşkil edir.

Ölkəmizin rəsmi statistika xidmətində hava nəqliyyat növü üzrə aylıq və rüblük dövriliklə yük və sərnişin daşınmalarının uçotu həyata keçirilir. 5-aviasiya nömrəli hesabat formasının tətbiq etməklə aylıq dövrilik, yük və sərnişin daşınmaları haqqında, 65-aviasiya nömrəli hesabat formasını tətbiq etməklə rüblük dövriliklə yük və sərnişin daşınmaları haqqında məlumatlar da əldə edilir (<https://stat.gov.az/>).

Bu nəqliyyat növündə daşınmış sərnişinlərin sayı göstəricisi beynəlxalq və daxili hava xətləri üzrə bütün aviasiya nəqliyyatı növlərində daşınan bütün sərnişinlər cəmini xarakterizə edir. Sərnişin dövriyyəsi göstəricisi hesabat dövründə ölkənin aviasiya nəqliyyatı növləri ilə daşınmış sərnişinlərin sayının daşınma məsafəsinə hasillərinin cəmi kimi hesablanır.

Hava nəqliyyatı vasitəsilə əhaliyə göstərilən yük daşınması göstəricisi beynəlxalq və daxili hava xətləri üzrə bütün aviasiya nəqliyyatı növlərində

daşınan bütün yükləri, pullu baqajı və poçtu əhatə edir. Hava nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin dövriyyəsi göstəricis yükün tonla miqdarının daşınma məsafəsinə hasillərinin cəmi kimi hesablanır.

Avtomobil nəqliyyatı avtomobil nəqliyyatının infrastrukturundan və nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə, yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat növüdür (Azərbaycan Respublikasının “Avtomobil nəqliyyat haqqında” Qanunu, Bakı şəhəri, 2008).

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınma xidmətləri aşağıdakılardır:

- avtomobil nəqliyyat vasitələri ilə sərnişinlərin və baqajın birbaşa hərəkəti üçün xidmətlər;
- avtomobil nəqliyyat vasitələri ilə sərnişinlərin və baqajın hərəkəti ilə bağlı olmayan, lakin birbaşa daşımaya aid olan xidmətlər.

Daşımaların həyata keçirilməsinin müntəzəmliyinə görə nəqliyyat xidmətləri müntəzəm və qeyri-müntəzəm (birdəfəlik) xidmət göstərir. Daşımaların parametrlərinin müəyyənləşdirilməsində sərnişinin iştirak dərəcəsindən asılı olaraq nəqliyyat xidmətləri aşağıdakılar ola bilər:

- sərnişin marşrutu, dayanacaq yerini və gediş vaxtını müəyyənləşdirir;
- sərnişin dayanacaq yerini müəyyənləşdirir və marşrut və hərəkət cədvəlləri əvvəlcədən müəyyən edilir;
- sərnişin daşımaların parametrlərini müəyyənləşdirməkdə iştirak etmir, çünki onlar əvvəlcədən müəyyənləşdirilir.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşıma xidmətləri şəhər daxili, şəhər ətrafı, şəhərlər arasındakı və beynəlxalq ola bilər. Daşımaların təyinatına görə nəqliyyat xidmətləri ümumi istifadəyə xüsusi daşımalara (xüsusi təşkil edilmiş qruplar tərəfindən daşımalar) bölünür.

İstifadə edilən avtonəqliyyat vasitəsinin növündən asılı olaraq nəqliyyat xidmətləri aşağıdakı kimi təsnifatlaşdırılır:

- avtobuslarla daşımalar;
- minik avtomobilləri ilə (taksiləri daxil olmaqla) daşımalar;
- sərnişin daşınması üçün xüsusi hazırlanmış yük avtomobilləri ilə daşımalar.

Avtomobil nəqliyyat vasitələri ilə sərnişinlərin və baqajın hərəkəti ilə bağlı olmayan, lakin birbaşa daşımaya aid olan xidmətlər aşağıdakıları əhatə edir:

- gediş sənədlərinin satışı üzrə xidmətlər (satış, gediş sənədlərinin qəbul edilməsi, oturacaq yerlərinin ehtiyatda saxlanması, biletlərin göstərilən ünvana çatdırılması və s.);

- informasiya xidmətləri (avtonəqliyyat vasitələrinin gediş yeri və vaxtı, tariflər, hərəkət cədvəli, nəqliyyat qaydaları və s. haqqında vizual və səsli məlumatların verilməsi);

- tibb məntəqələrində, ana və uşaq otağında, sərnişinlərin istirahət yerlərində və s. xidmətlərin göstərilməsi;

-sanitar – gigiyenik xidmətlər;

- baqajın saxlanması və idarəedilməsi üzrə xidmətlər (baqaj paketlənməsi, baqaj saxlama xidmətləri, baqaj daşıyanların xidmətləri və s.).

Avtomobil nəqliyyatında statistik müşahidə obyektləri malların və sərnişinlərin daşınması, bütün hərəkət edən tərkib , onun istifadəsi və nəqliyyat işinin maliyyə nəticələridir.

Avtomobil nəqliyyatında statistika müşahidə vahidləri nəqliyyat vasitələrini idarə edən müəssisələr və yüklərin və sərnişinlərin kommersiya daşınmasını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin sahibləridir (fərdi sahibkarlardır).

Avtomobil nəqliyyatı respublikamızın nəqliyyat sektorunda ən sürətli inkişaf edən nəqliyyat növü hesab edilir.

Avtomobil nəqliyyatı statistikasını üzrə məlumatların formalaşması üçün məlumat bazası aşağıdakılardır:

1) nəqliyyat müəssisələrinin illik dövrüliklə statistik müşahidələri;

2) yolların uzunluğu, nəqliyyat - yol qəzaları və avto nəqliyyat parkları haqqında dövlət qurumlarının inzibati məlumatları,

3) avtomobil nəqliyyatında fərdi sahibkarların işlərinin həcmnin qiymətləndirilməsi.

Deməli, avtomobil nəqliyyatında yük daşınmalarının həcmi haqqında informasiyalar bu sahədə fəaliyyət göstərən fiziki və hüquqi şəxslərdən əldə edilir.

İnformasiyalar hüquqi şəxslərdən ildə bir dəfə olmaqla “1-avtomobil nəqliyyatı” nömrəli hesabat forması əsasında alınır. Fiziki şəxslərdən informasiya əldə etmək üçün seçmə müşahidəsi tətbiq edilir və sorğu aparmaq üçün müvafiq hesabat forması hazırlanır.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yük daşınması dedikdə əsas fəaliyyətindən asılı olmayaraq minik furqonları avtoqoşqular, pikaplar və yük avtomobilləri vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi nəzərdə tutulur.

Əlaqə növləri üzrə (yerli, şəhərdaxili, şəhərətərafı, şəhərlərarası, beynəlxalq) yük daşınması göstəricisi yükün hansı istiqamətlərə daşındığını xarakterizə edir. Yerli əlaqədə yük daşınması dedikdə yükləmə və boşaltma məntəqələri ölkə ərazisi daxilində yerləşməklə 2 məntəqə arasında olan yük daşınmaları nəzərdə tutulur. Şəhərdaxili əlaqə dedikdə şəhərdaxili istisna olmaqla, bir region ərazisində rayon mərkəzi və mərkəzin kəndləri, həmçinin kəndlər arasında yük daşınmaları nəzərdə tutulur. Şəhərətərafı əlaqə dedikdə şəhərdaxili istisna olmaqla, bir region ərazisində rayon mərkəzi və mərkəzin kəndləri, həmçinin kəndlər arasında yük daşınmaları nəzərdə tutulur. Şəhərlərarası əlaqə dedikdə respublika daxilində müxtəlif şəhərlər və rayonlar arasında olan yük daşınmaları nəzərdə tutulur. Beynəlxalq əlaqədə yük daşınması dedikdə yükləmə və yaxud da boşaltma məntəqələrindən biri respublika, o biri isə digər ölkə ərazisində yerləşməklə 2 məntəqə arasında olan yük daşınmaları nəzərdə tutulur.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yük daşınmasının həcmi müəyyən etmək üçün aşağıdakı düstur tətbiq edilir:

$$Yük.daş = \sum_{i=1}^n A_y$$

Burada:

A_y - müxtəlif avtomobil növləri tərəfindən daşınmış yüklərin həcmi göstərir.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yük dövriyyəsi göstəricisi hər bir avtomobil nəqliyyatı vasitəsinin bir reysində daşınmış yükün həcmi yükün daşındığı məsafənin uzunluğuna hasilinin cəmi kimi hesablanır :

$$Yük.döv. = \sum_{i=1}^n (Y_{dash}^{avto} \cdot D_{mas})$$

Burada:

Y_{dash}^{avto} - bir reysdə daşınmış yüklərin həcmi;

D_{mas} - yükün daşınma məsafəsini göstərir.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınması dedikdə avtobuslar və minik taksiləri ilə şəhər nəqliyyatı da daxil edilməklə ölkə daxilində eyni zamanda beynəlxalq marşrutlarda sərnişin daşınması nəzərdə tutulur. Daşınmış sərnişinlərin sayı bilet satışından əldə edilmiş vəsaitin məbləğini bir sərnişin üzrə orta gediş tarifiyə bölməklə və yaxud satılmış biletlərin sayı ilə müəyyən edilir.

Minik taksiləri ilə daşınan sərnişinlərin sayı daşınmalardan əldə edilmiş vəsaitin məbləğini bir sərnişin üzrə orta gediş tarifiyə bölməklə və yaxud müəyyən edilmiş formada vergi orqanlarında qeydiyyatdan keçmiş taksometrin göstəricilərinə uyğun ödəniş əsasında müəyyən edilir.

Əlaqə növləri üzrə (şəhərdaxili, şəhərətrafi, şəhərlərarası, beynəlxalq və qarışıq) sərnişin daşınması – avtomobil nəqliyyatında sərnişinlərin hansı istiqamətlərə daşındığını xarakterizə edir. Şəhərdaxili əlaqə dedikdə rayon mərkəzləri də daxil edilməklə şəhərin inzibati-ərazi həddləri daxilində həyata keçirilən daşımalar nəzərdə tutulur. Şəhərətrafi əlaqə dedikdə şəhərdaxili istisna olmaqla, bir region ərazisində rayon mərkəzi və mərkəzin kəndləri, həmçinin kəndlər arasında sərnişin daşımaları nəzərdə tutulur. Şəhərlərarası əlaqə dedikdə respublika daxilində müxtəlif şəhərlər və rayonlar arasında olan sərnişin daşımaları nəzərdə tutulur. Beynəlxalq əlaqə dedikdə Azərbaycan Respublikası ilə başqa ölkələr arasında olan sərnişin daşımaları nəzərdə tutulur. Qarışıq əlaqə dedikdə müxtəlif istiqamətlərə, qarışıq halda həyata keçirilən daşımalar nəzərdə tutulur.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi göstəricisi daxili və beynəlxalq marşrutlarda daşınmış sərnişinlərin sayının sərnişinlərin daşınma məsafəsinə hasili kimi müəyyən edilir. Minik taksilərində sərnişin dövriyyəsi göstəricisi avtomobilin sərnişinlə yüklü yürüşünün bir reysdə daşınmış

sərnişinlərin sayına hasilinin cəmi kimi hesablanır. Bir reysdə daşınmış sərnişinlərin sayı orta hesabla iki sərnişinə bərabər götürülür.

Azərbaycan Respublikasında ən geniş yayılmış nəqliyyat növlərindən biri də şəhər elektrik nəqliyyatıdır. Şəhər elektrik nəqliyyatı özündə trolleybus, tramvay və metro nəqliyyat növlərini birləşdirir. Daşımaların maya dəyərinin, eyni zamanda saxlanma və bərpa xərclərinin başqa nəqliyyat növlərindən aşağı olması, yol – hərəkət qəzalarının minimum olması, sərnişinlərin çatdırılma sürətinin sabit olması, ekoloji cəhətdən təmiz olması və s. şəhər elektrik nəqliyyatının üstünlükləri, mövcud infrastrukturun saxlanmasına və yeni nəqliyyat vasitələrinin alınmasına böyük maliyyə vəsaitlərinin tələb olunması və s. çatışmamazlıqları hesab edilir.

Son illərdə Azərbaycanda trolleybus və tramvay nəqliyyat növləri üzrə hərəkət xətlərinin söküldüyü, eyni zamanda parkları ləğv edildiyi üçün bu nəqliyyat növləri üzrə heç bir statistik göstərici hesablanmır.

Metropolitəndə daşınan sərnişinlərin sayını xarakterizə edən sərnişin daşınması göstəricisi sərnişin daşınmasına görə gediş haqqından əldə edilən vəsaitə və ondan pulsuz istifadə edənlərin sayına əsasən müəyyən edilir. Sərnişin daşınmasından əldə olunan vəsaitin həcmi bir gediş üçün müəyyən edilmiş tarifə bölməklə sərnişinlərin sayı müəyyən edilir. Metropolitəndən pulsuz istifadə edənlərin sayı isə müəyyən dövrlərdən bir keçidlərdə həyata keçirilən uçot məlumatlarına əsasən müəyyən edilir.

Metropolitəndə sərnişin dövriyyəsi göstəricisi daşınmış sərnişinlərin sayını orta daşınma məsafəsinə vurmaqla hesablanır. Beynəlxalq metodologiyaya əsasən metropolitəndə orta daşınma məsafəsi beş ildən bir aparılan seçmə müşahidəsinə əsasən müəyyən edilir və ondan növbəti beş il ərzində istifadə edilir.

Bununla yanaşı, əhaliyə nəqliyyat xidməti statistikasında əhalinin hərəkəti əmsalı, əhalinin avtobusla və minik avtomobilləri ilə təminatı, sərnişinlərin orta hərəkət sürəri göstəriciləri də hesablanır. Əhalinin hərəkəti əmsalı müəyyən ərazidə bir sakinə düşən hər hansı növ nəqliyyatla gedişin sayını səciyyələndirir.

Əhalinin avtobusla təminatı göstəricisini hesablamaq üçün ilin axırına faktiki işləyən avtobusların sayını mövcud əhalinin sayına bölüb, 10000-ə vurmaq lazımdır. Əhalinin minik avtomobilləri ilə təminatı göstəricisini hesablamaq üçün ilin axırına faktiki işləyən avtomobillərin (fərdi istifadə olan) sayını mövcud əhalinin sayına bölüb, 10000-ə vurmaq lazımdır.

Sərnişinlərin orta hərəkət sürəti müəyyən dövr ərzində sərnişinlərin getdikləri yolun uzunluğunu səciyyələndirir (Yaqubov S.M., Məmmədov A.C., 2011).

Nəqliyyat -yol qəzalarının statistikasını inzibati mənbələrin məlumatlarına əsasən formalaşır. Qəzaların , ölənlərin və yaralananların sayı nəqliyyat - yol qəzaları statistikasının əsas göstəriciləridir. Zərər çəkmişlərin sayı (ölən və yaralı) onların yaşına və cinsinə görə öyrənilir.

Beləliklə, əhaliyə göstərilən xidmətlərin içərisində nəqliyyat xidmətləri mühüm əhəmiyyət kəsb edir və əhalinin həyat səviyyəsinin artırılmasında mühüm rol oynayır. Əhaliyə nəqliyyat xidmətlərini xarakterizə etmək üçün istifadə edilən yük və sərnişin daşınması göstəricilərində qiymət amili heç bir rol oynamadığı üçün, bu göstəricilər əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərini birbaşa xarakterizə edir.

2.2. Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərin hesablanması

Əhaliyə göstərilmiş nəqliyyat xidmətləri əsasında sahibkarlıqla əlaqədar gəlir, mənfəət, xərc, zərər və sairə bu kimi maliyyə göstəriciləri əmələ gəlir. Bu göstəricilər nəqliyyat xidmətlərinin nəticəsi kimi formalaşır və öz əksini milli hesablar sistemində tapır.

Nəqliyyatın ümumi buraxılışı hər hansı hüquqi forma və mülkiyyət forması üzrə nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsində ixtisaslaşan müəssisələr tərəfindən həyata keçirilən nəqliyyat xidmətlərinin dəyərini əks etdirir. Bu göstərici, eyni zamanda müşahidə olunmayan iqtisadiyyatda yaranan xidmətlərin dəyərini də əhatə edir.

Nəqliyyat xidmətlərinin buraxılışı yük və sərnişin daşımalarına görə ödəniş kimi alınan vəsaitin (gəlirin) məbləği hesablanır və dəmir yolu, dəniz, hava, avtomobil şəhər elektrik nəqliyyatları, köməkçi və əlavə nəqliyyat fəaliyyətləri üzrə həyata keçirilir.

Nəqliyyat xidmətlərinin ümumi buraxılışı bütün nəqliyyat növləri üzrə qeydiyyatda alınmış müəssisələrin, fərdi sahibkarların göstərdikləri xidmət buraxılışının, eləcə də bütün nəqliyyat növləri üzrə müşahidə edilməyən iqtisadiyyatda xidmət buraxılışının cəmi kimi hesablanır (Yusifov Y.X., 2012):

$$W = V_p + V_{ip} + V_n$$

Burada:

W - nəqliyyat xidmətlərinin həcminə görə ümumi buraxılış;

V_p - kiçik, orta və iri nəqliyyat müəssisələrinin ümumi buraxılışı;

V_{ip} – avtomobil nəqliyyatında fiziki şəxslərin (fərdi sahibkarların) məhsul buraxılışı qiymətləndirilməsi;

V_n - müşahidə edilməyən iqtisadiyyatda xidmətlərin həcmnin qiymətləndirilməsini göstərir.

Nəqliyyat müəssisələrinin ümumi buraxılışından onun aralıq istehlakını çıxıldıqda əlavə dəyər göstəricisi əmələ gəlir. Əlavə dəyər bütün müəssisələrin əsas istehsal göstəricisidir və ölkənin ÜDM-da öz əksini tapır. Əlavə dəyər göstəricisi cari bazar qiymətləri ilə qiymətləndirilir.

2017 –ci ildə nəqliyyatda sektorunda yaranan əlavə dəyərin həcmi cari bazar qiymətləri ilə 4737 milyon manat olmuşdur. Bu onu göstərir ki, 2016 – cı illə müqayisədə 2017 – ci ildə əlavə dəyərin həcmi 661 milyon manat (16,2%) artmışdır. Respublika iqtisadiyyatında yaranan əlavə dəyərin həcmində nəqliyyat sektorunda yaranan əlavə dəyərin xüsusi cəkisi 2016 – cı ildə 6,7% , xaliş 2017 – ci ildə isə 6,8 % olmuşdur (<https://stat.gov.az/>).

Nəqliyyat sektoru üzrə ilkin dəyər göstəriciləri, yəni, daşımалardan əldə edilən gəlir və xərclər haqqında məlumatlar rüblük , illik hesablarla əlaqədar başqa maliyyə göstəriciləri haqqında məlumatlar illik dövrüklə toplanır.

Nəqliyyat sektorunda müəssisələrin əldə etdikləri gəlir göstəricisi cari dövrdə əhaliyə yük və sərnişin daşınmaları üzrə göstərilən xidmətlərdən, eyni zamanda göstərilən başqa nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin həcmi xarakterizə edir.

2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi təhlil etmək üçün cədvəl 1-in məlumatlarından istifadə edək: (3)

Cədvəl 1. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi, (min manat)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	3 283 599	3 341 800	3 508 772	3 678 120	4 005 562	4 780 684	5 549 692
Dəmir yolu	196 683	201 855	223 315	236 303	232 077	262 435	200 879
Dəniz	109 710	114 580	97 901	102 339	93 990	160 096	179 725
Hava	557 911	617 870	779 843	837 820	828 058	1 053 949	1 647 341
Boru kəməri	1 605 901	1 535 006	1 448 865	1 439 109	1 679 770	2 047 004	2 203 546
neft kəməri	1 444 549	1 359 306	1 249 234	1 195 644	1 325 903	1 515 830	1 599 097
qaz kəməri	161 352	175 700	199 631	243 465	353 867	531 174	604 449
Avtomobil	784 626	831 682	916 044	1 020 030	1 128 662	1 214 938	1 273 879
Tramvay	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-	-
Metro	28 768	40 807	42 804	42 519	43 005	42 262	44 322

Mənbə: Azərbaycanın milli hesabları, Az.Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2018

Cədvəldən göründüyü kimi, 2011- 2017 – ci illərdə bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi ildən – ilə artmışdır. Bu göstəricinin səviyyəsi 2011 – ci ildə 3283599 min manata, 2012 – ci ildə 3341800 min manata, 2013 – cü ildə 3508772 min manata, 2014 –cü ildə 3678120 min manata, 2015 – ci ildə 4005562 min manata, 2016 – cı ildə 4780684 min manata, 2017 – ci ildə 5549692 min manata bərabər olmuşdur.Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlirin artım sürəti hər il əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 101,8%, 2013 – cü ildə 105,0 %, 2014 –cü ildə 104,8%, 2015 – ci ildə 108,9 % , 2016 – cı ildə 119,4 %, 2017 – ci ildə 116,1% təşkil etmişdir.Bu o deməkdir ki, nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən

gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 1,8%, 2013 – cü ildə 5,0 %, 2014 – cü ildə 4,8%, 2015 – ci ildə 8,9 % , 2016 – cı ildə 19,4 %, 2017 – ci ildə 16,1% artmışdır.

Nəqliyyat müəssisələrinin əhaliyə göstərdikləri xidmət nəticəsində əldə etdikləri mənfəət (zərər) göstəricisi ölkə qanunvericiliyinə əsasən vergilər və başqa məcburi ödəmələr nəzərə alınmadan mövcud qiymətlərlə xidmətlərin göstərilməsi nəticəsində əldə edilən gəlirlərdən onlara sərf edilən xərcləri çıxmaqla hesablanır.

2017 –ci ildə nəqliyyatda sektorunda yaranan ümumi mənfəətin həcmi cari bazar qiymətləri ilə 3849 milyon manat olmuşdur. Bu onu göstərir ki, 2016 – cı illə müqayisədə 2017 – ci ildə əlavə dəyərin həcmi 568 milyon manat(11,7%) artmışdır. 2017 –ci ildə nəqliyyatda sektorunda yaranan xalis mənfəətin həcmi cari bazar qiymətləri ilə 2984 milyon manat olmuşdur. Bu onu göstərir ki, 2016 – cı illə müqayisədə 2017ci ildə əlavə dəyərin həcmi 822 milyon manat(1,4dəfə) artmışdır.

2016 – cı və 2017 – ci illərdə respublika iqtisadiyyatında yaranan ümumi mənfəətin həcmində nəqliyyat sektorunda yaranan ümumi mənfəətin xüsusi cəkisi 7,6% , xaliş mənfəətin xüsusi cəkisi isə 6,5% olmuşdur.

Nəqliyyat müəssisələrində xərclərin quruluşu aşağıdakı kimi qruplara ayrılır:

- xidmətlərin göstərilməsi üçün zəruri olan xammal və materiallar xərcləri;
- hesabat dövründə yanacaqın (benzin, mazut, kerosin, sürtgü yağları, neftbitum, dizel yanacağı) və qazın alınmasına çəkilən xərclər;
- maşınların, mexanizmlərin və avadanlığın işlək vəziyyətdə olması və təmiri üçün lazım olan ehtiyat hissələri, alətlər, cihazlar, laboratoriya avadanlığı və başqa xərcləri;
- əhaliyə nəqliyyat xidmətlərini həyata keçirən zamanı istifadə olunan xüsusi geyim (paltar, ayaqqabı; əlcək) xərcləri;
- işçilərin dəftərxana ləvazimatı, təlimatlar və blanklarla təmin edilməsi, işçilərə iaşə xidmətlərinin göstərilməsi (qab-qacaq ,süfrələr, dəsmallar, və s.),

texniki sınaqların keçirilməsi, kassa uçotunun aparılması, əsas fondların saxlanması xərcləri;

- digər xərclər.

2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclər aşağıdakı kimi olmuşdur (<https://stat.gov.az/>):

Cədvəl 2. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin dinamikası (min manat)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	1 411 122	1 561 089	1 839 606	1 990 343	2 136 400	2 583 043	3 407 283
Dəmir yolu	164 340	187 582	146 455	223 751	201 976	327 401	460 350
Dəniz	100 461	105 050	107 496	119 029	154 817	173 960	162 394
Hava	511 886	538 080	678 670	770 221	810 422	975 035	1 626 498
Boru kəməri	287 903	334 848	445 535	362 412	379 729	390 673	418 547
Avtomobil	252 081	299 079	350 949	415 678	485 611	557 946	634 494
Tramvay	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-	-
Metro	94 451	96 450	110 501	99 252	103 845	158 028	105 000

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

Linq: <https://stat.gov.az/>

Cədvəldən göründüyü kimi, 2011- 2017 – ci illərdə bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi kimi daşınmalara çəkilmiş xərclərin həcmi də ildən – ilə artmışdır. Nəqliyyat sektoru üzrə daşınmalara çəkilmiş xərclərin həcmi 2011 – ci ildə 1411122 min manata, 2012 – ci ildə 1561089 min manata, 2013 – cü ildə 1561089 min manata, 2014 –cü ildə 1990343 min manata, 2015 – ci ildə 2136400 min manata, 2016 – cı ildə 2583043 min manata, 2017 – ci ildə 3407283 min manata bərabər olmuşdur.

2017 – ci ildə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin cəmi həcmində dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi çəkisi 13,5%, dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi 4,8%, hava nəqliyyatının xüsusi çəkisi 47,7%, boru kəməri nəqliyyatının xüsusi çəkisi 12,3%, avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 18,6%,metro nəqliyyatının xüsusi çəkisi 3,1% olmuşdur. Bu isə bir daha sübut edir ki, əhaliyə göstərilən ən bahalı nəqliyyat xidməti hava nəqliyyatı, ən ucuz

nəqliyyat xidməti metro vasitəsilə göstərilir. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin xüsusi çəkisi aşağıdakı kimi olmuşdur:

Cədvəl 3. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin xüsusi çəkisi (%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	110,6	117,8	108,2	107,3	120,9	131,9
Dəmir yolu	114,1	78,1	152,8	90,3	162,1	140,6
Dəniz	104,6	102,3	110,7	130,1	112,4	120,9
Hava	105,1	126,1	113,5	105,2	120,3	166,8
Boru kəməri	116,3	133,1	81,3	104,8	102,9	112,4
Avtomobil	118,6	117,3	118,4	116,8	114,9	120,3
Tramvay	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-
Metro	102,1	114,6	89,8	104,6	152,2	66,4

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

Link: <https://stat.gov.az/>

Cədvəldən göründüyü kimi, özündən əvvəlki ilə nisbətən nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin xüsusi çəkisi 2012 – ci ildə 110,6%, 2013 – cü ildə 117,8 %, 2014 – cü ildə 108,2%, 2015- ci ildə 107,3%, 2016 – cı ildə 120,9%, 2017 – ci ildə 131,9% olmuşdur.

Əhaliyə nəqliyyat xidmətləri göstərən müəssisələrinin dəyər göstəriciləri müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə göstəricilərə əsasən formalaşır.

Dəmir yolu nəqliyyatı üzrə əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərin ümumi həcmi göstəricisi müəyyən müddət ərzində dəmir yolu müəssisələrində yerinə yetirilən xidmətlərin dəyərinin ümumi həcmi səciiyələndirir. Bu göstəriciyə həmçinin, üçüncü tərəfə göstərilən xidmətlərin (əmtələrin) satışı da daxil edilir.

Dövriyyə göstəricisi müəssisələrin sifarişçilərdən daxilolmalarını, şirkətin istehsalını, xidmətlərin (əmtələrin) rüsumlarını(vergilərini) özündə cəmləşdirir. Buraya eyni zamanda, sifarişçilər üzrə bütün ayırmalar daxil edilir. Dövriyyədən qiymətlərin aşağı düşməsi, qaytarılmış taraların və güzəştlərin dəyəri çıxılır. Əsas fondların satışından daxilolmalar, nəqliyyat əməliyyatlarının yerinə yetirilməsinə ayrılan subsidiyalar dövriyyəyə aid edilir.

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrində nəqliyyat əməliyyatları və yaxud xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar çəkilmiş xərclər ayrıca əks etdirilir. Bu xərclərin əsas kateqoriyalarına aşağıdakılar aid edilir

-işçi qüvvəsinə çəkilən xərclər. Buraya fəhlələrin və qulluqçuların əmək haqqları, eyni zamanda müxtəlif sosial məqsədlərə ayırmalar daxildir;

-enerjiyə çəkilən xərclər . Buraya dərzi vahidlərinə enerjinin kəmiyyəti üzrə ayrılmış məbləğlər daxildir;

- maliyyə ayırmaları;

-vergilər;

-digər xərclər.

Dəmir yolu nəqliyyatında sənişinlərin daşınmasına çəkilən xərclər göstəricisi dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrində sənişinlərin daşınması xidmətlərinin həyata keçirilməsi üçün çəkilən xərcləri, yüklərin daşınmasına çəkilən xərclər göstəricisi isə, dəmir yolu nəqliyyatının müəssisələrində yüklərin daşınmasına çəkilən xərcləri səciyyələndirir.

Dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınmasından əldə edilən gəlir göstəricisi beynəlxalq, həmçinin yerli və tranzit yüklərin daşınmasından əldə edilən gəliri ifadə edir və daşımaldan əldə edilən gəlirlə əlaqədar dəyər göstəriciləri öz əksini rüblük 65-dəmir yolu nömrəli hesabatı əsasında alınır. Bununla yanaşı digər maliyyə hesabatları formasında tapır.

Bu nəqliyyat növündə sənişinlərin daşınmasından əldə edilən gəlirlər ölkələrarası, şəhərdaxili, şəhərətrafi sənişin daşınmasından əldə edilən gəlirlərin həcmidir və bütün bilet satışından əldə edilmiş məbləğin cəmini səciyyələndirir.

Dəmir yolu nəqliyyat vasitəsilə daşımaldan əldə edilən gəlirin həcmi 2011 – ci ildə 196683 min manata, 2012 – ci ildə 201855 min manata, 2013 – cü ildə 223315 min manata, 2014 – cü ildə 236303 min manata, 2015 – ci ildə 232077 min manata, 2016 – cı ildə 262435 min manata, 2017 – ci ildə 200879 min manata bərabər olmuşdur. Bu nəqliyyat vasitəsilə daşımaldan əldə edilən gəlirin artım sürəti əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 102,6%, 2013 – cü ildə 110,6 %, 2014 – cü ildə 105,8%, 2015 – ci ildə 98,2% , 2016 – cı ildə 113,1%,

2017 – ci ildə 76,5 % təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, dəmir yolu nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 2,6%, 2013 – cü ildə 10,6 %, 2014 –cü ildə 5,8% artmış, 2015 – ci ildə 1,8 % azalmış , 2016 – cı ildə 13,1% artmış, 2017 – ci ildə 23,5 % azalmışdır.

Dəniz nəqliyyatında yük daşınmasından əldə edilən gəlir göstəricisi gəmiçiliyin yük daşınması üzrə iqtisadi fəaliyyətinin maliyyə nəticəsini ifadə edir. Bu göstəriciyə yüklərin gətirilməsindən, göndərilməsindən, tranzit yüklərin daşınmasından əldə edilən gəlirlərin həcmi daxil edilir.

Xarici ölkələrə üzmədən əldə edilən gəlirin həcminə ölkə limanlarından yüklərin göndərilməsindən, ölkənin dəniz yollarından istifadə olunmaqla digər ölkələrə yük daşınmasından, xarici ölkələrin limanlarından ölkəyə yük gətirilməsindən, ölkə gəmilərindən istifadə edilməklə xarici limanlar arasında yüklərin daşınmasından əldə edilən gəlirlərin həcmi və s. daxil edilir.

Gəmilər vasitəsilə sərnişinlərin daşınmasından əldə edilən gəlir göstəricisi istiqamətinin haraya olmasından asılı olmadan sərnişinlərin daşınmasından əldə edilən gəlirin həcmi xarakterizə edir. Bu göstəriciyə bilet satışından və gəmilərdə daşınan sərnişinlər tərəfindən bilavasitə sərnişinə görə ödədiyi məbləğin həcmi daxildir.

Dəniz nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi 2011 – ci ildə 109 710 min manata, 2012 – ci ildə 114 580 min manata, 2013 – cü ildə 97 901 min manata, 2014 –cü ildə 102 339 min manata, 2015 – ci ildə 93 990 min manata, 2016 – cı ildə 160 096 min manata, 2017 – ci ildə 179 725 min manata bərabər olmuşdur. Bu nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin artım sürəti əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 104,4%, 2013 – cü ildə 85,4 %, 2014 –cü ildə 104,5%, 2015 – ci ildə 91,8% , 2016 – cı ildə 170,3%, 2017 – ci ildə 112,3% təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, dəniz nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 4,4% artmış, 2013 – cü ildə 14,6% azalmış , 2014 –cü ildə 4,5% artmış , 2015 – ci ildə 8,2% azalmış , 2016 – cı ildə 70,3%, 2017 – ci ildə 12,3% artmışdır.

Xarici ölkələrə sənişin daşınmasından əldə edilən gəlir ölkənin limanlarından başqa ölkəyə aparılmış , eyni zamanda başqa ölkəyə aid limanlardan ölkəyə gətirilmiş sənişinlər, həmçinin xarici ölkələrin limanlardan bir – birinə daşınan sənişinlərə satılmış biletlərin məbləği daxil edilir.

Dəniz nəqliyyatında sənişin və yük daşımaları üzrə xərclər yük və sənişin daşınmasından , həmçinin bu işləri yerinə yetirmək üçün yardımçı fəaliyyəti ilə əlaqədar istismar xərclərini əks etdirir. Bu göstərici daşımaların dəyərinə daxil olunan xərcləri ifadə edir.

Dəniz nəqliyyatında daşımalarından əldə edilən gəlirlə əlaqədar dəyər göstəriciləri rüblük 65-dəniz nömrəli hesabat forması əsasında əldə edilir.

Hava nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi 2011 – ci ildə 557 911 min manata, 2012 – ci ildə 617 870 min manata, 2013 – cü ildə 779 843 min manata, 2014 –cü ildə 837 820 min manata, 2015 – ci ildə 828 058 min manata, 2016 – cı ildə 1 053 949 min manata, 2017 – ci ildə 1 647 341 min manata bərabər olmuşdur. Bu nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin artım sürəti əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 110,7%, 2013 – cü ildə 126,2 %, 2014 –cü ildə 107,4%, 2015 – ci ildə 98,8% , 2016 – cı ildə 127,3%, 2017 – ci ildə 156,3 % təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, hava nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 10,7%, 2013 – cü ildə 26,2 %, 2014 –cü ildə 7,4% artmış, 2015 – ci ildə 1,2 % azalmış , 2016 – cı ildə 27,3%, 2017 – ci ildə 56,3 % artmışdır.

Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sənişin daşınmasından əldə edilən gəlir göstəricisi əlaqə növlərindən asılı olmadan bütün sənişin daşımalarından əldə edilən gəliri xarakterizə edir.

Sənişin daşımaları üzrə xərclər göstəricisi avtomobillər vasitəsilə sənişin daşınması, həmçinin daşımaları yerinə yetirmək üçün yardımçı fəaliyyəti üzrə istismar xərclərini göstərir. Buraya əmək haqqı, sürtkü ,yanacaq və s. bu kimi istismar materiallarının, əsaslı təmirdən başqa avtomobillərin və avtoqoşquların təmiri , aşınmasının bərpa edilməsi üçün hesablanmış məbləğ və s. məsrəflər daxildir. Fərdi sahibkarlar (fiziki şəxslər) tərəfindən təqdim edilən 1- nəqliyyat

nömrəli illik hesabatda sərf edilmiş yanacaq xərclərini, avtomobilin istismarı ilə əlaqədar başqa xərclər üzrə orta hesabla lisenziya, cari texniki təmir, icarə, dayanacaqlarında avtomobilin dayanmasına görə ödəmələr, texniki baxış, , sığorta və s. xərcləri göstərilir.

Yük daşınmasından əldə edilən gəlir göstəricisi əlaqə növlərindən asılı olmadan yük daşınmalarından əldə edilmiş vəsaitin, eyni zamanda müqavilə əsasında arendaya verilmiş nəqliyyat vasitələrindən əldə edilən gəlirin həcmi səciiyələndirir.

Avtomobil nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi 2011 – ci ildə 784 626 min manata, 2012 – ci ildə 831 682 min manata, 2013 – cü ildə 916 044 min manata, 2014 – cü ildə 1 020 030 min manata, 2015 – ci ildə 1 128 662 min manata, 2016 – cı 1 214 938 ildə min manata, 2017 – ci ildə 1 273 879 min manata bərabər olmuşdur. Bu nəqliyyat vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin artım sürəti əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 106,0%, 2013 – cü ildə 110,1 %, 2014 – cü ildə 111,4%, 2015 – ci ildə 110,6% , 2016 – cı ildə 107,6%, 2017 – ci ildə 104,9 % təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, avtomobil vasitəsilə daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 6,0%, 2013 – cü ildə 10,1 %, 2014 – cü ildə 11,4% , 2015 – ci ildə 10,6 %, 2016 – cı ildə 7,6% , 2017 – ci ildə 4,9 % artmışdır

Yük daşınmaları üzrə xərc göstəricisi avtomobilin yük daşınması ilə, həmçinin daşınmaları yerinə yetirmək üçün yardımçı fəaliyyəti üzrə istismar xərclərini göstərir.

Avtomobil nəqliyyatında məhsul buraxılışı aşağıdakıları yekunlaşdırmaqla hesablanır:

-bütün nəqliyyat xidmətləri üzrə təsnifatlaşdırılan ümumdövlət statistik müşahidələrin yekun informasiyaları nəticəsində formalaşmış məhsulların buraxılışı ;

-qeydiyyatda alınmamış nəqliyyat müəssisələrinin mövcudluğu halında müşahidə edilməyən iqtisadiyyat sahəsində yaranan xidmətlərin həcmi;

-fiziki şəxslərin (fərdi sahibkarların) məhsul buraxılışı qiymətləndirilməsi.

Metro vasitəsilə sərnişin daşınmalarından əldə edilən gəlirin həcmi 2011 – ci ildə 28 768 min manata, 2012 – ci ildə 40 807 min manata, 2013 – cü ildə 42 804 min manata, 2014 –cü ildə 42 519 min manata, 2015 – ci ildə 43 005 min manata, 2016 – cı ildə 42 262 min manata, 2017 – ci ildə 44 322 min manata bərabər olmuşdur. Bu nəqliyyat növü üzrə daşınmalardan əldə edilən gəlirin artım sürəti əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 141,8 %, 2013 – cü ildə 104,9 %, 2014 –cü ildə 99,3 %, 2015 – ci ildə 101,1% , 2016 – cı ildə 98,3 %, 2017 – ci ildə 104,9 % təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 41,8 %, 2013 – cü ildə 4,9 %, 2014 –cü ildə 0,7 % azalmış , 2015 – ci ildə 1,1% artmış , 2016 – cı ildə 1,7 % azalmış, 2017 – ci ildə 4,9 % artmışdır.

Nəqliyyat statistikasında məhsulun həcmi indeksi baza dövrü ilə müqayisədə hesabat dövründə yük və sərnişin daşımalarının kəmiyyət həcmindəki dəyişiklikləri xarakterizə edir və yüklərin və sərnişinlərin daşınmasından əldə edilən gəlirlərin orta çəkili artım tempi əsasında hesablanır.

Beləliklə, nəqliyyatın müxtəlif növləri üzrə dəyər göstəricilərinin müəyyən edilməsi müqayisəliliyin təmin edilməsi, maliyyə resurslarının idarə edilməsi, səmərəliliyin qiymətləndirilməsi ,rentabelliyn hesablanması üçün mühüm göstərici hesab edilir.

III FƏSİL AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA ƏHALİYƏ GÖSTƏRİLƏN NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN STATİSTİK ÖYRƏNİLMƏSİ VƏ ONUN SƏVİYYƏSİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. Azərbaycan Respublikasında müxtəlif nəqliyyat növlərində sərnişin daşınmalarının həcmnin və dinamikasının statistik öyrənilməsi

Ölkəmizdə əhaliyə nəqliyyat xidmətləri bazarının formalaşmasında nəqliyyat sektorunun tərkib hissələri olan ayrı – ayrı nəqliyyat növlərinin dinamik inkişafı mühüm faktor hesab olunur. Bu baxımdan respublikamızda mövcud olan nəqliyyat sistemlərinin potensialının yüksəldilməsi, həyata keçirilən xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi hesabına sərnişin və yük daşınmalarının intensivliyinin sürətləndirilməsi nəqliyyat sektorunun əsas hədəfləri kimi həm dövlət, eyni zamanda özəl müəssisələrinin qarşısında dayanan mühüm məsələlərdən biri sayılır. Müstəqilliyimizin ilk illərində respublikamızın nəqliyyat sektorunda sərnişin və yük daşınmalarının ümumi həcmində böyük geriləmələr müşahidə olunsada, son illərdə ölkədə aparılan uğurlu siyasət nəticəsində bu sahədə müsbət dəyişikliklər əldə edilmişdir. Nəqliyyat sektorunun inkişafına təsir edən mühüm amillərə onun müasir infrastrukturunu, həmçinin onun texnoloji səviyyəsinin artırılması, milli iqtisadiyyatın bu sektoruna investisiya qoyuluşlarının artırılmasını və s. göstərmək olar.

Cədvəl 4. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmalarının həcmi

İllər	Yük daşınmaları,(mln .ton)	Sərnişin daşınmaları,(mln. sərnişin)
2007	192,3	1148,3
2008	209,8	1242,2
2009	217,6	1328,1
2010	222,6	1387,3
2011	227,7	1491,9
2012	234,6	1617,3
2013	241,6	1746,1
2014	244,8	1828,3
2015	245,4	1891,9
2016	245,4	1929,7
2017	249,2	1973,4

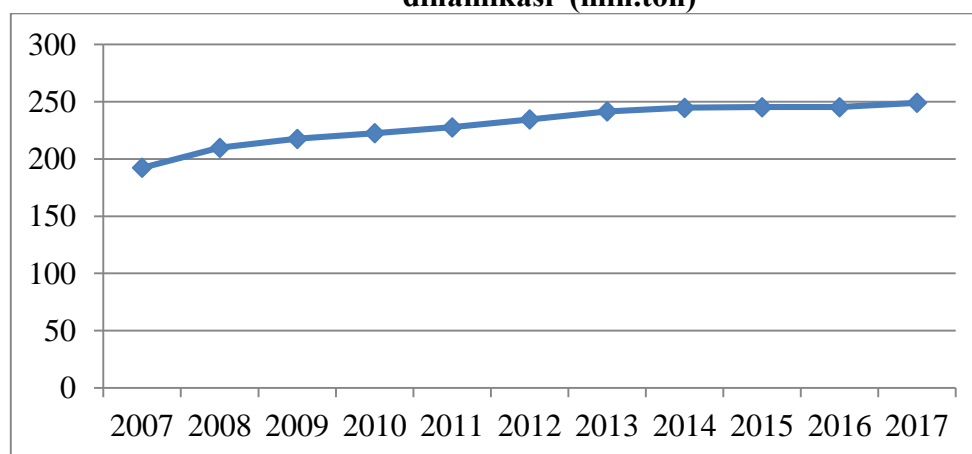
Mənbə: Azərbaycanca nəqliyyat, Az.Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2018

Son illərdə respublikamızın nəqliyyat sektorunda olan geriləmələrin aradan qaldırılması istiqamətində dövlətin həyata keçirdiyi bir sıra səmərəli tədbirlər nəticəsində yük və sərnişin daşınmalarının ümumi həcmində artım müşahidə olunmuşdur (Azərbaycanda nəqliyyat, 2018):

Cədvəldən göründüyü kimi, 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmalarının həcmində daim artım müşahidə olunmuşdur. 2007 – 2017 – ci illərdə yük daşınmalarının həcmi 29,6% artmışdır. Beləki, yük daşınmalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2007 – ci ildə 7,9% ,2008 – cu ildə 9,1%, 2009 – cu ildə 3,7%, 2010- cu ildə 2,3%, 2011 – ci ildə 2,3%, 2012 – ci ildə 3,0 % , 2013 – cü ildə 3,0%, 2014 – cü ildə 1,3 % , 2015 – ci ildə 0,2%, 2017 – ci ildə 1,5% artmışdır. 2015 – ci illə müqayisədə 2016 – cı illərdə yük daşınmalarının həcmi demək olar ki, dəyişməmişdir. Təhlil göstərir ki, 2007 – 2017 – ci illərdə yük daşınmalarının həcmində artım müşahidə olunsa , onun artım sürəti ildən – ilə azalmışdır.

2007 – 2017 – ci illərdə sərnişin daşınmaları üzrə də daim artım müşahidə olunmuşdur. 2007 – 2017 – ci illərdə sərnişin daşınmalarının həcmi 71,8% artmışdır. Beləki, sərnişin daşınmalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2007 – ci ildə 8,0 % ,2008 – cu ildə 8,2 % , 2009 – cu ildə 6,9 % , 2010- cu ildə 4,5%, 2011 – ci ildə 7,5 % , 2012 – ci ildə 8,4 % , 2013 – cü ildə 8,0%, 2014 – cü ildə 4,7 % , 2015 – ci ildə 3,5%, 2016 – cı ildə 2,0%, 2017 – ci ildə 2,3% artmışdır.

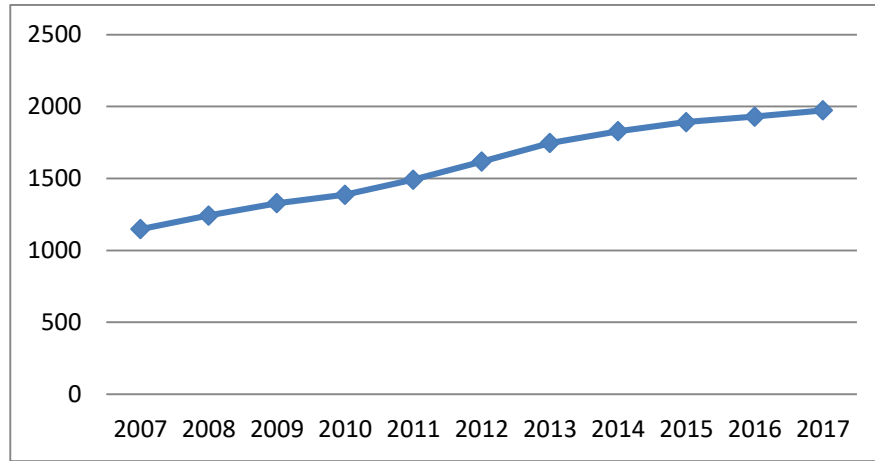
Qrafik 1. 2007 – 2017 – ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yük daşınmalarının dinamikası (mln.ton)



Mənbə: Cədvəl 4-ün məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

2007 – 2017 – ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yük və sərnişin daşınmalarındakı mövcud meyli daha əyani müşahidə etmək üçün aşağıdakı qrafiklər qurulmuşdur.

Qrafik 2. 2007 – 2017 – ci illərdə Azərbaycan Respublikasında sərnişin daşınmalarının dinamikası, (mln. sərnişin)



Mənbə: Cədvəl 4-ün məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Ölkədə əhaliyə nəqliyyat xidmətləri üzrə nəqliyyat sektorunda 5 əsas bölmə vardır:

1. Dəmiryolu;
2. Hava;
3. Dəniz;
4. Şəhər elektrik nəqliyyatı;
5. Avtomobil.

Bu nəqliyyat növlərinin hər birinin ayrı – ayrılıqda inkişafı, ölkədə əhaliyə nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını təmin edir.

Müasir dövrdə respublikada Avropada ən geniş yayılmış nəqliyyat növü olan dəmir yolu nəqliyyatının rolu böyükdür. Dəmir yolu nəqliyyatı aparıcı nəqliyyat seqmenti olub, respublikanın iqtisadi fəaliyyətinin, eyni zamanda müdafiə qabiliyyətinin təmin edilməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bununla bərabər dəmir yolu nəqliyyatı qonşu ölkələr arasında olan qarşılıqlı əlaqələrin və beynəlxalq ticarətin genişləndirilməsində də fəal iştirak edir. Müasir dövrdə qonşu ölkələr arasında olan qarşılıqlı əlaqələrin təmin edilməsində nəqliyyatın səmərəliliyinin müəyyən edilməsi çox mühüm amildir. Nəqliyyatın səmərəliliyi

dedikdə nəqliyyat xərclərinin aşağı olması, yük və sərnişinlərin təyinat nöqtəsinə qısa müddətdə çatdırılması nəzərdə tutulur. Məhz bu baxımdan dəmir yolu nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən bir sıra üstünlükləri vardır.;

-ilin bütün fəsilərində fasiləsiz işləmək imkanına malik olması ;

-ağır çəkili yüklərin uzaq yerlərə daşınmasında daha səmərəli nəqliyyat növü hesab olunması və s.

Son illərdə respublikamızda dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmi və ümumi sərnişin dövriyyəsinin dinamikasını təhlil etmək üçün cədvəl 5-in məlumatlarından istifadə edək (Azərbaycanın statistik göstəriciləri , 2018):

Cədvəl 5. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin dəmir yolu nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

İllər	Sərnişin daşınmaları,(min sərnişin)	Sərnişin dövriyyəsi ,(milyon sərnişin-km
2007	6598	1108
2008	6394	1049
2009	6389	1024
2010	4803	917
2011	3451	660
2012	2668	591
2013	2508	609
2014	2517	612
2015	1883	495
2016	1978	448
2017	2490	467

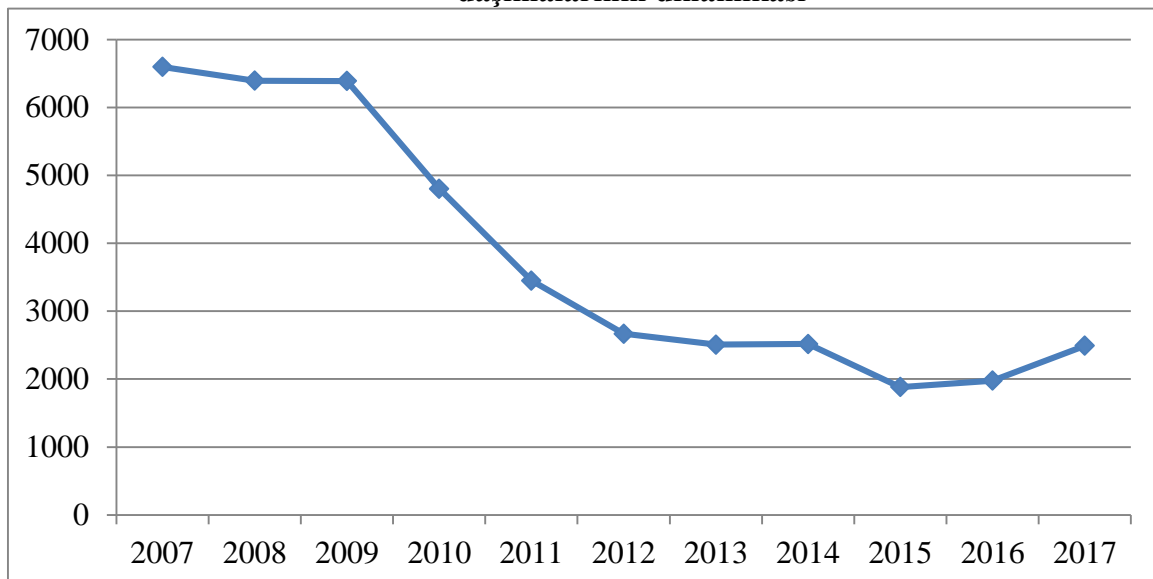
Mənbə: Azərbaycanın statistik göstəriciləri , Bakı, 2018

Cədvəldən göründüyü kimi, respublikamızda 2007 – 2017-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmində nəzərə carpan dəyişikliklər baş vermişdir. Təhlil göstərir ki, 2007 – 2013- cü illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmi ildən – ilə azlasa da, onun həcmi 2013 – cü illə müqayisədə 2014 – cü ildə çox cüzi (0,4%) artmış, 2014 –cü illə müqayisədə 2015- ci ildə 25,2% azalmış, 2015 – 2017 – ci illərdə yenidən artmışdır. Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmi 2007 – ci ildə 6598 min sərnişin, 2008- ci ildə 6394 min sərnişin , 2009 –cu ildə 6389 min

şərnişin, 2010- cu ildə 4803 min şərnişin, 2011-ci ildə 3451 min şərnişin, 2012 – ci ildə 2668 min şərnişin , 2013 – cü ildə 2508 min şərnişin, 2014 – cü ildə 2517 min şərnişin, 2015 – ci ildə 1883 min şərnişin , 2016 – cı ildə 1978 min şərnişin, 2017 – ci ildə 2490 min şərnişin olmuşdur. Tədqiq edilən dövr ərzində ən aşağı daşıma səviyyəsi 2015 –ci ildə qeydə alınmışdır.Ümumiyyətlə, 2007 – ci illə müqayisədə 2017-ci ildə şərnişin daşımalarının həcmi 62,3% azalmışdır.

2007 – 2017-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə şərnişin daşımalarının həcmində nəzərə carpan dəyişiklikləri daha əyani görmək üçün aşağıdakı qrafiki quraq:

Qrafik 3. 2007 – 2017-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə şərnişin daşımalarının dinamikası



Mənbə: Cədvəl 5-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir

Cədvəl 5-in təhlili göstərir ki, son illər dəmir yolu nəqliyyatında şərnişin dövriyyəsinin həcmində də ciddi dəyişikliklər baş vermişdir. 2007 – ci illə müqayisədə 2017-ci ildə şərnişin dövriyyəsinin həcmi 57,8 % azalmışdır. 2007 – 2012- cü illərdə şərnişin dövriyyəsinin həcmində ildən – ilə azalma, 2013 - 2014 – cü illərdə artım, 2015- 2017 –ci illərdə yenidən azalma müşahidə olunmuşdur. Şərnişin dövriyyəsinin həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 – ci ildə 5,3 % , 2009 – cu ildə 2,4 % , 2010 – cu ildə 10,4 % , 2011- ci ildə 28 % , 2012 – ci ildə 10,5 % azalsa da, 2013 – cü ildə 3,0 % , 2014 – ci ildə 0,5 % artmış, 2015 – ci ildə 19,1 % , 2016 – cı ildə 9,5 % azalmış, 2017 – ci ildə isə yenidən 4,2 %

artmışdır. Bu nəqliyyat növü üzrə sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmnin azalmasının əsas səbəbləri daşıma tariflərinin yüksək olması, turizm əlaqələrinin zəif inkişafı və s. hesab olunur.

Son illərdə respublikamızda dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi və ümumi sərnişin dövriyyəsinin dinamikasını təhlil etmək üçün cədvəl 6-nın məlumatlarından istifadə edək (Azərbaycanın statistik göstəriciləri, 2018):

Cədvəl 6. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin dəniz nəqliyyatında sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

İllər	Sərnişin daşımaları,(min sərnişin)	Sərnişin dövriyyəsi ,(milyon sərnişin-km)
2007	14	5
2008	14	5
2009	10	4
2010	12	4
2011	17	7
2012	17	6
2013	14	5
2014	15	5
2015	9	3
2016	20	9
2017	17	8

Mənbə: Azərbaycanın statistik göstəriciləri, Bakı, 2018

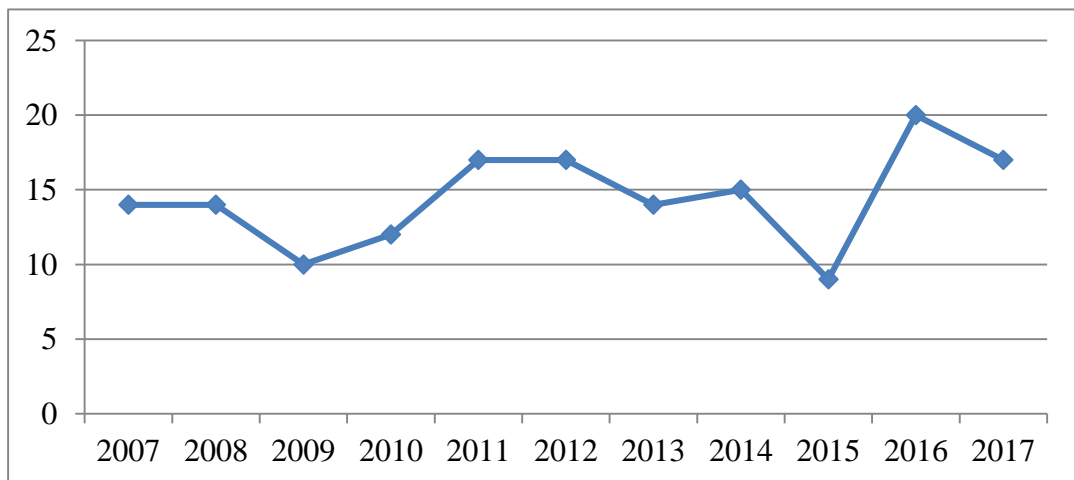
Cədvəldən göründüyü kimi, 2007–2017–ci illər ərzində Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi dəyişkən olmuşdur. Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi 2007 – ci ildə 14 min sərnişin, 2008- ci ildə 14 min sərnişin , 2009 –cu ildə 10 min sərnişin, 2010- cu ildə 12 min sərnişin, 2011-ci ildə 17 min sərnişin, 2012 – ci ildə 17 min sərnişin , 2013 – cü ildə 14 min sərnişin, 2014 – cü ildə 15 min sərnişin, 2015 – ci ildə 9 min sərnişin , 2016 – cı ildə 20 min sərnişin, 2017 – ci ildə 17 min sərnişin olmuşdur. Bu onu göstərir ki, dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə dəyişməmiş, 2009 – cu ildə 4 min sərnişin azalmış, 2010 – cu ildə 2 min sərnişin, 2011–ci ildə 5 min sərnişin artmış, 2012 –ci ildə dəyişməmiş, 2013- ci ildə 3 min sərnişin azalmış, 2014 –cü ildə 1000 sərnişin artmış, 2015 –ci ildə 6

min şərnışin azalmış , 2016 – ci ildə 11 min şərnışin artmış, 2017 – ci ildə 3 min şərnışin azalmışdır. Bütövlükdə 2007–ci ilə nisbətən 2017–ci ildə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnışin daşımalarının həcmi 21,4 % artmışdır. 2007 – 2017 ci illərdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnışin daşımalarının üzrə orta mütləq artım 300 sərnışinə bərabər olmuşdur.

Dəniz nəqliyyat növü üzrə sərnışin daşımalarının və sərnışin dövriyyəsinin həcmnin azalmasının əsas səbəbləri respublikamızla Türkmənistan və Qazaxıstan arasında olan dəniz – bərə daşıma reyslərinin azaldılması və bir sıra marşrutların bağlanması, turizm əlaqələrinin zəif inkişafı , qonşu dövlətlərin dəniz nəqliyyatı üzrə sərnışin daşımalarında iştirakının artması və s. hesab olunur.

2007 – 2017-ci illərdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnışin daşımalarının həcmində nəzərə carpan dəyişiklikləri daha əyani görmək üçün aşağıdakı qrafiki quraq:

Qrafik 4. 2007 – 2017-ci illərdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnışin daşımalarının dinamikası, (min sərnışin)



Mənbə: Cədvəl 6-nın məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafikdən görüldüyü kimi, 2007–2017–ci illərdə dəniz nəqliyyatında sərnışin dövriyyəsinin həcmi bəzi illərdə dəyişməmiş, bəzi illərdə artmış, bəzi illərdə isə azalmışdır. Bütövlükdə 2007–ci ilə nisbətən 2017–ci ildə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnışin dövriyyəsinin həcmi 60% artmışdır.

Son illərdə Azərbaycan Respublikasında hava nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı məsələlər xüsusi əhəmiyyət kəsb etməyə başlamışdır. Bu nəqliyyat növünün

hər bir müstəqil dövlət üçün turizm, beynəlxalq və regionlararası ticarət və başqa sahələrdə qarşılıqlı iqtisadi əməkdaşlığa yardımçı olması, səmərəli və etibarlı beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması və s. kimi mühüm əhəmiyyəti vardır. Hava nəqliyyatının, sərnişinlərin çatdırılmasında yüksək sürətin və servis xidmətlərinin olması, sərnişinlərin daha komfortlu uçuşla təminatı və s. kimi üstünlükləri, daşıma xidmətləri üzrə yüksək tariflərin mövcud olması, cəki və həcm baxımından məhdudiyyətlərin olması və s. kimi çatışmamazlıqları vardır.

Ölkəmizdə hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmi və ümumi sərnişin dövriyyəsinin dinamikasını təhlil etmək üçün cədvəl 7-nin məlumatlarına nəzər salmaq (Azərbaycanda nəqliyyat, 2018):

Cədvəl 7. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin hava nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

İllər	Sərnişin daşınmaları,(min sərnişin)	Sərnişin dövriyyəsi , (milyon sərnişin-km)
2007	1526	1999
2008	1396	2002
2009	941	1488
2010	1017	1613
2011	1394	2106
2012	1599	2476
2013	1664	2579
2014	1788	2918
2015	1818	3338
2016	1980	3549
2017	2359	5601

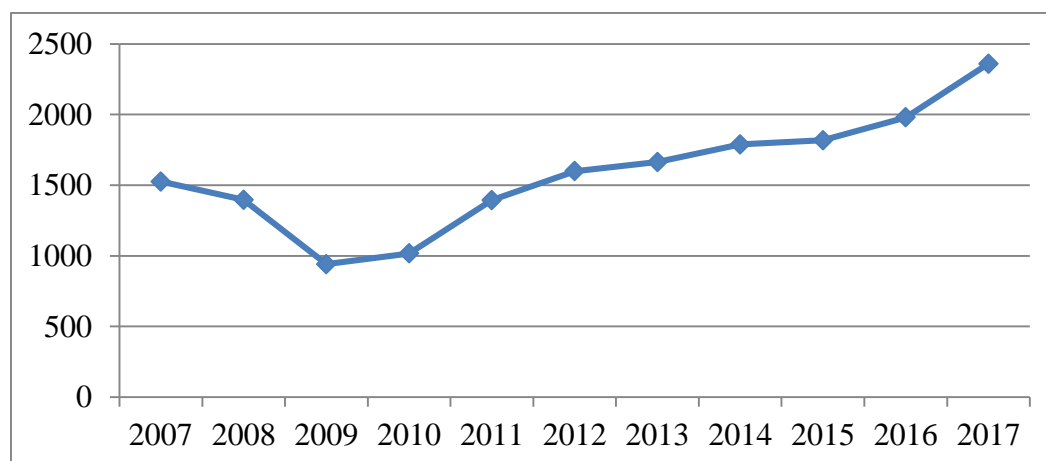
Mənbə: Azərbaycanca nəqliyyat, Az.Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2018

Cədvəldən göründüyü kimi, hava nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmi 2007 – ci illə müqayisədə 2008 – ci ildə 8,5% , 2009- cu ildə 38,3%, 2010 – cu ildə 33,4%, 2011- ci ildə 8,6% azalmış, 2012 – ci ildə 4,8%, 2013 – cü ildə 9,0%, 2014 – cü ildə 17,2%, 2015 – ci ildə 19,1% , 2016 – cı ildə 29,7%, 2017 – ci ildə 54,6% artmışdır. 2007 – 2011 – ci illərdə respublikamızda hava nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmnin azalmasının əsas səbəbləri kimi ölkədə istismar müddəti bitmiş sovet istehsalı olan təyyarələrin mövcudluğu ilə əlaqədar turizm

əlaqələrinin azalması, nəqliyyat xidməti bazarına xarici avia şirkətlərin daxil olması, onların daha üstün mövqeyə malik olması və s. göstərmək olar.

2007 – 2017-ci illərdə hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmində nəzərə carpan dəyişiklikləri daha əyani görmək üçün aşağıdakı qrafiki quraq:

Qrafik 5. 2007 – 2017-ci illərdə hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası, (min sərnişin)



Mənbə: Cədvəl 7-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir

Hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 0,2% artmış, 2009 – cu ildə 15,7% azalmış, 2010 – cu ildə 8,4%, 2011–ci ildə 30,6%, 2012 –ci ildə 17,6%, 2013- ci ildə 4,2%, 2014 –cü ildə 13,1%, 2015 –ci ildə 14,4%, 2016 – cı ildə 6,3%, 2017 – ci ildə 57,8% artmışdır.

Azərbaycan Respublikasında ən geniş yayılmış nəqliyyat növlərindən biri də şəhər elektrik nəqliyyatıdır. Şəhər elektrik nəqliyyatı özündə trolleybus, tramvay və metro nəqliyyat növlərini birləşdirir. Daşımaların maya dəyərinin, eyni zamanda saxlanma və bərpa xərclərinin başqa nəqliyyat növlərindən aşağı olması, yol – hərəkət qəzalarının minimum olması, sərnişinlərin çatdırılma sürətinin sabit olması, ekoloji cəhətdən təmiz olması və s. şəhər elektrik nəqliyyatının üstünlükləri, mövcud infrastrukturun saxlanmasına və yeni nəqliyyat vasitələrinin alınmasına böyük maliyyə vəsaitlərinin tələb olunması və s. çatışmamazlıqları hesab edilir.

Son illərdə Azərbaycanada trolleybus və tramvay nəqliyyat növləri üzrə hərəkət xəttlərinin söküldüyü,eyni zamanda parkları ləğv edildiyi üçün bu nəqliyyat növləri üzrə heç bir statistik göstərici yoxdur.

Ölkəmizdə metropoliten nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınmalarının həcmi və ümumi sərnişin dövriyyəsinin dinamikasını təhlil etmək üçün cədvəl 8-in məlumatlarına nəzər salaq (Azərbaycanda nəqliyyat, 2018)

Cədvəl 8. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin metroda sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

İllər	Sərnişin daşınmaları,(min sərnişin)	Sərnişin dövriyyəsi,(milyon sərnişin-km)
2007	175689	1652
2008	200412	1884
2009	206140	1937
2010	181146	1830
2011	182602	1844
2012	195642	1976
2013	206673	2234
2014	215472	2387
2015	222040	2450
2016	217516	2400
2017	228848	2525

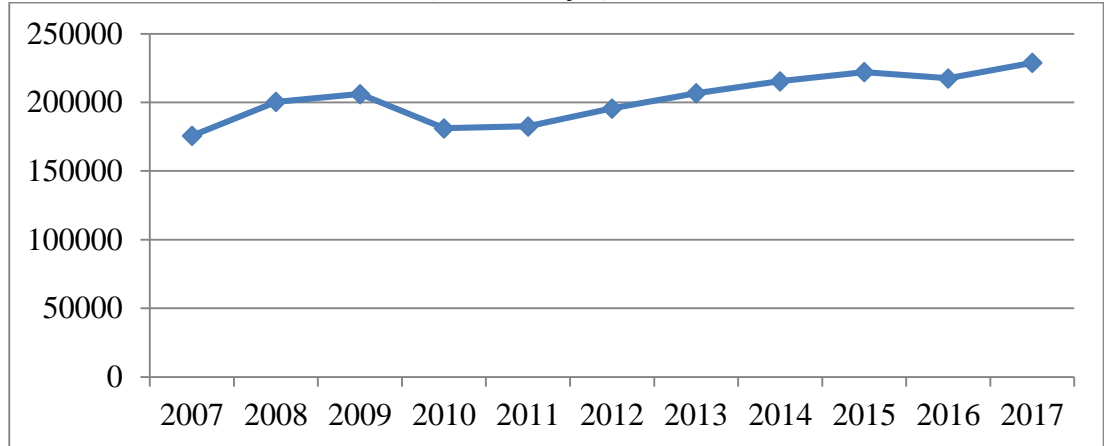
Mənbə: Azərbaycanada nəqliyyat, Az.Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2018

Cədvəldən göründüyü kimi, metropoliten nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 – ci ildə 14,1% , 2009- cu ildə 2,9% artmış, 2010 – cu ildə 12,1% azalmış, 2011- ci ildə 0,8% azalmış,2012 – ci ildə 7,1%, 2013 – cü ildə 5,6%, 2014 – cü ildə 4,3%, 2015 – ci ildə 3,0% artmış , 2016 – cı ildə 2% azalmış , 2017 – ci ildə yenidən 5,2% artmışdır.

Metropoliten vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 4,0% , 2009 – cu ildə 2,8% artmış, 2010 – cu ildə 5,5% azalmış, 2011–ci ildə 0,8%, 2012 –ci ildə 7,2%,2013- ci ildə 13,1%, 2014 –cü ildə 6,4%, 2015 –ci ildə 3,0% artmış, 2016 – cı ildə 2% azalmış, 2017 – ci ildə yenidən 5,2% artmışdır.

2007 – 2017-ci illərdə metro vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmində nəzərə carpan dəyişiklikləri daha əyani görmək üçün aşağıdakı qrafiki quraq:

Qrafik 6. 2007 – 2017-ci illərdə metro vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası, (min sərnişin)



Mənbə: Cədvəl 8-in məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Avtomobil nəqliyyatı respublikamızın nəqliyyat sektorunda ən sürətli inkişaf edən nəqliyyat növü hesab edilir. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınması dedikdə, beynəlxalq marşrutlarda və ya ölkə daxilində avtobuslar və yaxud minik taksiləri ilə sərnişinlərin daşınmasıdır. Nəqliyyat sektoru üzrə sərnişin daşımalarının ümumi həcmində avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 2007 – ci ildə 84% -ə, 2008 –ci ildə 83,2%-ə, 2009 – cu ildə 83,9 %-ə , 2010 – cu ildə 86,5%-ə, 2011–ci ildə 87,4%-ə, 2012 –ci ildə 87,6 %-ə,2013- ci ildə 87,9 %-ə, 2014 –cü ildə 88,0%-ə, 2015 –ci ildə 88,0%-ə , 2016 – cı ildə 88,5%-ə ,2017 – ci ildə 88,2 %-ə bərabər olmuşdur.

Müntəzəm və təcili çatdırılma imkanına malik olması, müasir daşıma texnologiyasının tətbiqi imkanları,yaxın və orta məsafələrə sərnişin daşınmalarında digər nəqliyyat növlərinə nisbətən yüksək iqtisadi səmərəliyə malik olması və s. avtomobil nəqliyyatının üstünlükləri, mükəmməl yol şəbəkəsindən asılı olması, nisbətən az sərnişin tutumuna malik olması, uzaq məsafələrə sərnişin daşınmalarında yüksək daşıma tariflərinin mövcud olması və s. isə çatışmamazlıqları hesab edilir.

Son illərdə respublikamızda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə, o cümlədən avtobus və minik taksiləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi və sərnişin dövriyyəsinin dinamikasını təhlil etmək üçün cədvəl 9-un məlumatlarından istifadə edək (Azərbaycanın statistik göstəriciləri, 2018):

Cədvəl 9. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

İllər	Sərnişin daşımaları, (min sərnişin)			Sərnişin dövriyyəsi, (milyon sərnişin-km)		
	Cəmi	Avtobus	Taksi	Cəmi	Avtobus	Taksi
2007	964501	933889	30612	12893	12241	652
2008	1033945	1000194	33751	14041	13319	722
2009	1114593	1076509	38084	15291	14491	800
2010	1200330	1158324	42006	16633	15752	881
2011	1304441	1257940	46501	18264	17280	984
2012	1417413	1366123	51290	20034	18939	1095
2013	1535247	1478828	56419	21880	20663	1217
2014	1608532	1548333	60199	22992	21696	1296
2015	1666155	1602523	63632	23825	22455	1370
2016	1708191	1642587	65604	24429	23016	1413
2017	1739726	1672154	67572	24886	23431	1455

Mənbə: Azərbaycanın statistik göstəriciləri , Bakı, 2018

Cədvəldən görüldüyü kimi, 2007 – 2017 – ci illərdə respublikamızda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə , o cümlədən avtobus və minik taksiləri ilə sərnişin daşımalarının həcmində hər il artım müşahidə olunmuşdur. Ölkəmizdə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının ümumi həcmi 2007 – ci ildə 9644501 min sərnişin, 2008- ci ildə 1033945 min sərnişin , 2009 –cu ildə 1114593 min sərnişin, 2010- cu ildə 1200330 min sərnişin, 2011-ci ildə 1304441 min sərnişin, 2012 – ci ildə 1417413 min sərnişin , 2013 – cü ildə 1535247 min sərnişin, 2014 – cü ildə 1608532 min sərnişin, 2015 – ci ildə 1666155 min sərnişin , 2016 – cı ildə 1708191 min sərnişin, 2017 – ci ildə 1739726 min sərnişin olmuşdur. Bu o deməkdir ki, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 7,2%, 2009 – cu ildə 7,8%, 2010 – cu ildə 7,7%, 2011–ci ildə 8,7%, 2012 –ci ildə 8,7%, 2013- ci ildə 8,3%, 2014 –cü ildə 4,8%, 2015 –ci ildə 3,6%, 2016 – cı ildə 2,5%, 2017 – ci ildə 1,8% artmışdır.

Təhlil göstərir ki, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının ümumi həcmində avtobusla sərnişinlərin daşımalarının xüsusi çəkisi təhlil edilən bütün illərdə üstünlük təşkil etmişdir. Beləki, 2007–2017 – ci illərdə respublikamızda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının ümumi

həcmində avtobusla və taksi ilə sərnişinlərin daşınmalarının xüsusi çəkisi müvafiq olaraq 2007 – ci ildə 96,8% və 3,2% ,2008 – ci ildə 96,7% və 3,3% , 2009 – cu idə 96,6% və 3,4%, 2010- cu ildə 96,5% və 3,5%, 2011 – ci ildə 96,4% və 3,6%, 2012 – ci ildə 96,4% və 3,6%, 2013 – cü ildə 96,3% və 3,7%, 2014 – cü ildə 96,3% və 3,7%, 2015- ci ildə 96,2% və 3,8%, 2016 – cı ildə 96,2% və 3,8%, 2017 – ci ildə 96,1% və 3,9% olmuşdur.

Yuxarıda verilən cədvəlin məlumatlarına əsasən onu da demək olar ki, avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarının dövriyyəsində də mühüm dəyişikliklər (artım) baş vermişdir. Ölkəmizdə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi 2007 – ci ildə 12893 milyon sərnişin -km, 2008- ci ildə 14041 milyon sərnişin-km , 2009 –cu ildə 15291 milyon sərnişin-km, 2010- cu ildə 16633 milyon sərnişin-km, 2011-ci ildə 18264 milyon sərnişin-km, 2012 – ci ildə 20034 milyon sərnişin-km , 2013 – cü ildə 21880 milyon sərnişin-km, 2014 – cü ildə 22992 milyon sərnişin-km, 2015 – ci ildə 23885 milyon sərnişin-km, 2016 – cı ildə 24429 milyon sərnişin-km, 2017 – ci ildə 24886 milyon sərnişin-km olmuşdur. Bu o deməkdir ki, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 8,9%, 2009 – cu ildə 8,9%, 2010 – cu ildə 8,8%,2011–ci ildə 9,8%, 2012 –ci ildə 9,7%,2013- ci ildə 9,2%, 2014 –cü ildə 5,1%, 2015 –ci ildə 3,6%, 2016 – cı ildə 2,5%, 2017 – ci ildə 1,9% artmışdır.

2007–2017–ci illərdə respublikamızda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsinin ümumi həcmində avtobusla sərnişin dövriyyəsinin xüsusi çəkisi üstünlük təşkil etmişdir.

Avtobus nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin dövriyyəsi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 8,8 % , 2009 – cu ildə 8,8%, 2010 – cu ildə 8,7%,2011–ci ildə 9,7%, 2012 –ci ildə 9,6%,2013- ci ildə 9,1%, 2014 –cü ildə 5,0%, 2015 – ci ildə 3,5%, 2016 – cı ildə 2,5%, 2017 – ci ildə 1,8% artmışdır.

Taksi ilə sərnişin dövriyyəsi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 –ci ildə 10,7%, 2009 – cu ildə 10,8%, 2010 – cu ildə 10,1%,2011–ci ildə 11,7%, 2012 –ci ildə 11,3%,2013- ci ildə 11,1%, 2014 –cü ildə 6,5%, 2015 –ci ildə 5,7%, 2016 – cı ildə 3,1%, 2017 – ci ildə 3,0% artmışdır.

3.2. Azərbaycan Respublikasında əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin təkmilləşdirilməsi istiqamətləri

Əhaliyə göstərilən xidmətlərinin səviyyəsini yüksəldilməsi sosial xarakterli tədbirlər olmaqla bərabər, eyni zamanda respublikamızın iqtisadi qüdrətinin göstəricisidir. Ulu öndər H.Əliyevin qoyduğu siyasətin davam etdirildiyi respublikamızda son illərdə ölkə Prezidenti İ. Əliyevin həyata keçirdiyi islahatlar nəticəsində əhaliyə göstərilən xidmətlər sahəsində bir sıra məqsədyönlü yeniliklər baş vermişdir. Respublika iqtisadiyyatının bütün sahələrində olduğu kimi, əhaliyə göstərilən xidmətlər bazarında vaxtında aparılan islahatlar artıq öz müsbət nəticələrini vermişdir.

2012 –2017 – ci ildə əhaliyə göstərilən ödənişli xidmətlərinin tərkibi aşağıda verilən cədvəldəki kimi olmuşdur (Azərbaycanın milli hesabları, 2018).

Cədvəlin rəqəmləri göstərir ki, respublikamızda əhaliyə göstərilən ödənişli xidmətlərin quruluşunda nəqliyyat və rabitə xidmətləri ən yüksək xüsusi çəkiyə malik olmuşlar.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətləri 2011- 2017 –ci illər ərzində dinamik inkişaf etmişdir. Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin həcmi 2012- ci ildə 1159785,6 min manat, 2013 – cü ildə 1300119,7 min manat, 2014- cü ildə 1396270,7 min manat,2015–ci ildə 1460499,2 min manat, 2016 - cı ildə 1538521,9 min manat, 2017 – ci ildə 1 695 451,1 min manat olmuşdur.

2012 – 2017 – ci illərdə əhaliyə göstərilən cəmi ödənişli xidmətlərinin tərkibində nəqliyyat xidmətlərinin xüsusi çəkisi demək olar ki, dəyişməmişdir. Bu göstərici 2012 –ci ildə 19,9%, 2013 – cü ildə 19,9% 2014 – cü ildə 19,9%, 2015 – ci ildə 19,6%, 2016 – cı ildə 19,7 %, 2017 – ci ildə 19,6 % olmuşdur.

2017-ci ildə əhaliyə göstərilən ödənişli xidmətlərin tərkibi – hüquqi səciyyəli və bank xidmətləri 5%, məişət xidməti 11%, rabitə xidməti 20%, bədən tərbiyəsi və idman 1%, turist-ekskursiya 3%, mədəniyyət 2%, təhsil sistemi üzrə xidmətlər 7%, mənzil-kommunal təsərrüfatı 18%, nəqliyyat xidməti 20%, sair xidmətlər 7 % olmuşdur.

Cədvəl 10. 2012 – 2017 – ci illərdə respublikamızda əhaliyə göstərilən ödənişli xidmətlərin quruluşu (min manatla)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi xidmətlər	5828068,4	6527282,2	7 016 435,7	7 462 765,2	7 809 755,70	8 636 035,80
o cümlədən:						
məişət xidməti	705375,2	763164,5	809 696,7	863 114,6	890 312,10	959 087,40
nəqliyyat xidməti	1159785,6	1300119,7	1 396 270,7	1 460 499,2	1 538 521,90	1 695 451,10
rabitə xidməti	1346283,8	1470141,9	1 567 471,7	1 620 765,7	1 655 668,20	1 766 598,00
mənzil təsərrüfatı	143953,3	155613,5	167 170,2	176 866,1	164 004,90	185 161,50
kommunal xidmətləri	827585,7	931861,4	1 001 066,3	1 060 129,2	1 202 702,40	1 326 580,70
mədəniyyət	120641,0	134152,8	144 538,6	158 847,9	179 624,40	202 616,30
turist-ekskursiya	128217,5	144116,5	156 466,5	181 188,2	195 243,90	233 316,50
bədən tərbiyəsi və idman	47207,4	52777,9	58 938,1	64 537,2	67 944,90	78 748,10
tibbi xidmətlər	199436,5	243910,8	270 834,4	310 647,1	382 678,00	453 856,10
sanatoriya-kurort və sağlamlıq	72792,6	81891,7	86 302,2	92 947,5	85 907,30	99 051,30
hüquqi səciyyəli və bank xidmətləri	320485,5	387467,0	428 704,2	453 140,3	413 917,10	455 722,70
təhsil sistemi üzrə xidmətlər:	387887,1	446179,5	484 835,7	531 864,7	546 682,90	615 564,90
məktəbəqədər təhsil	15894,1	18993,4	21 090,4	23 030,7	24 913,80	31 393,80
ali və orta təhsil	178259,2	194124,3	211 485,3	226 923,7	235 510,80	259 152,80
əhalinin kurslarda öyrədilməsi	193733,8	233061,8	252 260,0	281 910,3	286 258,30	325 018,30
sair ödənişli xidmətlər	368417,2	415885,0	444 140,4	488 217,5	486 547,80	564 281,20

Mənbə: Azərbaycanın milli hesabları, Az.Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2018

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin əvvəlki illə müqayisədə fiziki həcm indeksi 2012 –ci ildə 111,4%, 2013 – cü ildə 110,1% 2014 – cü ildə 103,7%, 2015 – ci ildə 103,1%, 2016 – cı ildə 103,5 %, 2017 – ci ildə 109,4 % olmuşdur.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin həcmində artmasına yeni avtovagzalların, metro stansiyalarının tikilməsini, müasir standartlara uyğun geniş, rahat yolların salınması, modern sərnişin dayanacaqlarının quraşdırılması, şəhərlərarası və şəhərdaxili sərnişin daşımada istifadə edilən rahat avtobusların respublikamıza gətirilməsi və s. səbəb olmuşdur. Bütün deyilənlər isə ölkəmizdə əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin yüksəldilməsinə şərait yaradır.

Rəsmi dövlət statistika xidmətinin məlumatlarına əsasən nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən müəssisələr tərəfindən daşınan yüklərin həcmi 2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində 1,2% artaraq, 127,6 milyon tona bərabər olmuşdur. Əhaliyə göstərilən sərnişin xidmətlərinin həcmi isə 2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində 1,4% artaraq, 1 mlrd . 100,8 milyon nəfərə bərabər olmuşdur. Sərnişinlərin 12,3 %-i metro, 87,5%-i avtomobil nəqliyyatı, 0,2% -i digər nəqliyyat vasitələri ilə daşınmışdır.

2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşınmalarının həcmi 4,3% azalaraq 7,9 milyon tona, sərnişin daşınmasının həcmi isə 6,2% artaraq 1 milyon 505,2 min nəfər olmuşdur.

2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınmalarının həcmi 8,0 % artaraq 4 milyon 975,6 min tona, sərnişin daşınmasının həcmi isə 18,0 % azalaraq 9100 nəfər olmuşdur.

2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmalarının həcmi 2,8% artaraq 81,1 milyon tona, sərnişin daşınmasının həcmi isə 1,4 % artaraq 963,1 milyon nəfər olmuşdur. Sərnişinlərin 96,0%-i avtobus, 4,0%-i taksi xidmətlərindən istifadə etmişdir. Avtomobil nəqliyyatı ilə yük dövriyyəsi 2,9 %, sərnişin dövriyyəsi isə 1,4 % artmışdır.

2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində metro xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayı 1,4% artaraq 134,9 milyon nəfər olmuşdur.

2017-ci ilin birinci yarım ili ilə müqayisədə 2018-ci ilin birinci yarım ilində hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının həcmi isə 6,3 % artaraq 1 milyon 366,7 min nəfər olmuşdur. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaların 0,2 %-i özəl müəssisələrə, 99,8% -i dövlətə məxsus nəqliyyat vasitələri ilə reallaşmışdır.

Ölkəmizdə əhalinin sayının sürətlə artması, şəhərlərin böyüməsi, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını tələb edir. Ölkəmizdə bu sahədə atılma addımlar birinci növbədə əhalinin gündəlik tələbatlarının ödənilməsini və modern nəqliyyat infrastrukturunu formalaşdırmaq məqsədini güdür. Bu baxımdan əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətləri bazarında ayrı – ayrı nəqliyyat növlərinin inkişafı, iqtisadi fəaliyyətin və azad rəqabətin sərbəstliyini , mal və xidmətlərin sərbəst dövriyyəsinə, iqtisadi cəhətdən milli təhlükəsizliyini , əhalinin sosial müdafiəsinin ,həyat səviyyəsinin yüksəldilməsini təmin edir.

Nəqliyyat sektorunun inkişafı dövlətin həmişə diqqət mərkəzindədir və onun bütün sahələri planlı surətdə inkişaf etdirilir. Son illər respublikamızda əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsini yüksəltmək üçün icra edilən tədbirlərin miqyası olduqca geniş, eyni zamanda əhəmiyyətlidir. Hər bir nəqliyyat növü üzrə əlavə proqramlar, layihələr mövcuddur.

Artıq respublikada dəmir yolu nəqliyyat növü üzrə transmilli layihələr icra edilir. Bu baxımdan 2017 – ci ildə istismara verilən Bakı – Tbilisi – Qars dəmiryolu xətti ölkə üçün mühüm hadisədir . Bu yol Azərbaycanı Türkiyə dövləti ilə,Asiyanı isə Avropa dövlətləri ilə birləşdirir.

2020-ci ilədək Bakı şəhərində sərnişin nəqliyyatının fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi üzrə ölkənin Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən baş plan hazırlanmışdır. Bu planda Bakı şəhərinin yollarının yeniləşməsi, reabilitasiyası üzrə layihələrin həyata keçirilməsi, yeni yol qovşaqları və körpülərin tikilməsi nəzərdə tutulur. Burada eyni zamanda ,avtobus parklarını quruluşunun təkmilləşdirilməsi və onun tənzimlənməsi, metropoliten üzrə yeni xətlərin inşası,

elektrik nəqliyyatının reabilitasiyası nəzərdə tutulur. Xatırladaq ki, paytaxtda əsas sərnişin nəqliyyat vasitələri metropoliten , avtobus, piyada hərəkəti və taksi nəqliyyatıdır (Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti, 2013).

Son illər respublikada əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsini yüksəltmək üçün “Azərbaycanda avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşməsinə və inkişafına dair 2006-2015-ci illər üzrə Dövlət Proqramı”na müvafiq qaydada tunellər, körpülər, yerüstü və yeraltı piyada keçidləri inşa edilir və beynəlxalq standartlara cavab verən avtomobil yolları salınır. Bütün bunlar yollarda tıxac probleminin həll edilməsi və əhalinin rahatlığının təmin olunması məqsədini daşıyır. Ölkə Prezidentinin fərmanı ilə Bakıda yol infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, eyni zamanda nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsi üzrə işlər görülür.

Hazırda respublikamızda icra edilən infrastruktur layihələri Azərbaycanın potensialını üzə çıxartmaqla bərabər , ölkəmizin gələcəyi istiqamətində düzgün addımların atıldığını göstərir. Ölkə başçısının göstərişlərinə əsasən Bakı şəhərinin yol-nəqliyyat infrastrukturunun müasir standartlara çatdırılması yönündə görülən tədbirlər sırasına H. Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı gedən yolun , Ələt – Astara – İran yolunun , Dəmirçi-Lahıc avtomobil yolunun salınmasını, Bilgəh-Novxanı- Sumqayıt yolunun yenidən tikilməsini və s. misal göstərmək olar.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətləri yüksəldilməsi istiqamətində aparılan mühüm tədbirlər şəhər elektrik nəqliyyatının- metropolitenin daha da genişləndirilməsini və yenidən qurulmasını tələb edir. Əhalinin rahat, təhlükəsiz və sürətli daşınmasında mühüm rol oynayan metronun fasiləsiz işinin təmin edilməsi, maddi – texniki bazasının möhkəmləndirilməsi , eyni zamanda yeni stansiyaların tikilməsi üçün qəbul edilmiş müvafiq Dövlət Proqramı müvəfəqqiyyətlə həyata keçirilir.

2011- ci ildə ölkə Prezidenti İlham Əliyev Bakı metrosunun gələcək inkişafı ilə əlaqədar görülməli tədbirlər haqqında sərəncam vermişdir. Bu sərəncama uyğun olaraq metro nəqliyyat növünün daha da inkişaf etdirilməsi, yeni

stansiyaların və xəttlərin tikintisini və sairəni təmin etmək üçün “Bakı metropoliteni xətlərinin konseptual inkişaf sxemi” təsdiqlənmişdir. Bu sxemə müvafiq olaraq Bakı metrosunda ən müasir texnologiyalardan istifadə etməklə, 53 yeni stansiyanın tikintisi və təmiri planlaşdırılırdı .

2011- ci ildə “Dərnəgül” stansiyası və əsaslı təmirdən sonra “Məşədi Əzizbəyov” stansiyası “Koroglu” adı ilə , 2015 – ci ildə yenidən qurulan “28 may ” stansiyası, 19 aprel 2016 – cı ildə “Avtovağzal” stansiyası və 7 iyun 2018-ci ildə əsaslı təmirdən sonra “Sahil” stansiyası əhalinin istifadəsinə verildi. Hazırda “Əcəmi -2” və Bakının C.Səlimov küçəsindəki “B-3” (şərti ad), “H.Aslanov-2” stansiyalarının tikintisi üzrə işlər görülür. 27 sentyabr 2018 – ci ildən 10 avqust 2019 – cu ilədək “Xətai “ stansiyası əsaslı təmirə görə bağlanmışdır.Bütün bu işlər stansiyalar arasında intervalın iki dəqiqədən çox olmamaqla, əhaliyə göstərilən metro xidmətlərinin səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi məqsədini daşıyır (Azərbaycanda nəqliyyat, 2018).

Son zamanlarda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sənişin daşımalarında həyata keçirilən islahatların səmərəliliyinin yüksəldilməsi, ayrı – ayrı nəqliyyat infrastrukturalarının yenidən qurulması və inkişaf etdirilməsi, həyata keçirilən bir sıra məqsədyönlü işlərlə bərabər, avtobus nəqliyyatı vasitəsilə sənişin daşınmaları üzrə dövlət siyasətinin həyata keçirilməsi istiqamətində müntəzəm şəkildə tədbirlərin həyata keçirilməsi vacibdir. Hazırda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sənişin daşınmalarında nizamsızlıq , pərakəndəlik hallarına , eyni zamanda özəl sənişin daşıyıcıları arasında rəqabət nəticəsində sənişinlərin hüquqlarının və yol – hərəkəti qaydalarının pozulması, sənişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməməsi, sənişinlərə yüksək səviyyədə xidmətin göstərilməməsi və s. mənfi hallara da rast rast gəlinir.Bununla yanaşı, Bakıda avtobus ictimai nəqliyyat vasitəsilə sənişin daşınmalarındakı payına görə bir sıra inkişaf etmiş dünya ölkələrindən geri qalmır. Ancaq bu sahədə narahatşılıq əsasən sürücülərin davranış mədəniyyəti, təhlükəsizlik məsələləri, qrafik intizamsızlığı məsələlərindədir ki, onları da aradan qaldırmaq üçün çox ciddi tənzimləmələr aparılmalıdır.

Əhaliyə yüksək səviyyədə nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi yeni yolların salınması, yeni nəqliyyat vasitələri ilə bərabər, nümunəvi xidmətin göstərilməsini də tələb edir. Sürücülərin səliqəli geyiminə, sənişinlərlə rəftarına, nəqliyyat vasitələrinin gigiyenik vəziyyətinə daim nəzarət edilir və nəqliyyat vasitələri rübdə bir dəfə olaraq texniki müayinədən keçirilir. Bu baxımdan Bakı şəhərində əhaliyə təhlükəsizlik və keyfiyyət baxımından müasir standartlara cavab verən nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi Bakı Nəqliyyat Agentliyinin əsas vəzifəsidir.

Əhali tərəfindən çox istifadə edilən nəqliyyat xidmətlərindən biri də taksi xidmətidir. Bu isə taksilərin daha müasir, təhlükəsiz səviyyədə olmasını tələb edir. Hazırda əhali münasib qiymətlərlə hər cür rahatlığa malik müxtəlif taksi xidmətlərindən istifadə edirlər. Onu da qeyd etmək ki, taksi kimi fəaliyyət göstərən bəzi nəqliyyat vasitələri ölkəmizdə istehsal edilir. Taksi xidmətində şəffaflığın təmin edilməsi üçün, həmçinin sənişin və sürücü arasında narazılığın yaranmaması üçün taksilərə taksometr quraşdırılmışdır. Taksometrlərin tətbiqi sənişinlərə imkan verir ki, göstərilən xidmətin əvəzində taksometrə göstərilən məbləğdə ödənişi həyata keçirsinlər.

Heç şübhəsiz ki, həyata keçirilən bu tədbirlər respublikada əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin yüksəldilməsi, onların rahatlığının təmin olunması məqsədini daşıyır.

Beləliklə, ölkəmizdə hər sahənin inkişafı ilə bərabər, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı da daim dövlətin diqqət mərkəzindədir. Məqsəd isə aydındır: ölkə əhalisi rahat və əziyyət çəkmədən nəqliyyat xidmətindən istifadə etsinlər.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Nəqliyyat cəmiyyət həyatının mühüm tərkib hissəsi olmaqla, onun inkişafında həlledici rola malikdir. O, cəmiyyətin başqa infrastruktur sektorları kimi əhalinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi və sosial, iqtisadi və s. məqsədlərinə nail olunması üçün mühüm vasitələrdən biri hesab edilir. Nəqliyyat dedikdə, sərnişinlərin və yüklərin daşınmasını yerinə yetirən xidmət sahəsi nəzərdə tutulur. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” qanununda göstərilir : “Nəqliyyat ölkə ərazisində müəyyən olunmuş qaydada dövlət qeydiyyatına alınmış insanların və yüklərin daşınma vasitələridir. Bu nəqliyyat vasitələrinə dəmir yolu , avtomobil,hava, daxili su, dəniz, metropoliten,şəhər və şəhərətrafi elektrik, magistral boru kəməri aid edilir ”

Nəqliyyat istehsal sahəsi olsa da , orada maddi məhsul istehsal edilmir. Nəqliyyatın məhsulu qeyri-maddi xarakterə malik olur. Nəqliyyatın məhsuluna nəqliyyat xidməti deyilir. Nəqliyyat xidməti nəqliyyatın sərnişin və yüklərin daşınması üzrə fəaliyyətindən ibarətdir. Nəqliyyat sektoru yük nəqliyyatı olaraq yüklərin istehlakçıya çatdırılmasını və yaxud sərnişin nəqliyyatı olaraq əhalinin nəqliyyatla hərəkətini həyata keçirir.

Ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsi və həyata keçirilməsi geniş və keyfiyyətli statistika informasiyanın mövcudluğu şəraitində mümkündür. Ölkə nəqliyyatının beynəlxalq nəqliyyat sistemə uğurlu inteqrasiya olunması üçün respublikanın nəqliyyat sektorunun inkişafı və onun inkişaf istiqamətlərinin proqnozlaşdırılması haqqında konkret rəqəmlər olmalıdır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin respublikanın ərazisindən keçən yerlərində infrastrukturun inkişafı, tranzit daşımaların intensivləşdirilməsi və planlaşdırılması, intermodal və multimodal daşımaların inkişaf etməsi üçün geniş məlumat şəbəkəsi yaradılmalıdır. Bununla bərabər, nəqliyyat infrastrukturalarının yenidən qurulması, nəqliyyat parklarının yeniləşdirilməsi nəqliyyat sektorunun inkişafında mühüm mərhələlərdən biri hesab edildiyi üçün informasiya istifadəçilərin bu sahədə olan tələbatı ödənilməlidir. Ona görə də nəqliyyat- yol

kompleksi üzrə vahid məlumat sisteminin yaradılması prioritetlərdən biri olmalıdır və onun əsasını dolğun və dəqiq statistik informasiyalar təşkil etməlidir. Nəqliyyat statistikasına aid informasiyaları toplanmaq üçün statistik və inzibati mənbədən istifadə edilir.

Nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin hərtərəfli öyrənilməsi ona müxtəlif yanaşma prinsiplərinin tətbiqini şərtləndirir. Belə ki, hazırki dövrdə nəqliyyat statistikasında məlumatların tamlığının təmin edilməsi üçün statistik informasiya hazırlanarkən institusional və funksional yanaşma prinsipləri tətbiq edilir. Bu yanaşmalara eyni zamanda əsas fəaliyyət və sahə metodları da deyirlər.

Əhaliyə göstərilən xidmətləri uçota almaq üçün müxtəlif mütləq və nisbi göstəricilərdən istifadə edilir ki, bu da göstəricilər də ayrı – ayrı nəqliyyat növlərində fərqli qaydada hesablanır. Ayrı – ayrı nəqliyyat növlərində yük daşımaları, yük dövriyyəsi, sərnişin daşımaları və sərnişin dövriyyəsi göstəriciləri əhaliyə nəqliyyat xidmətlərini səciyyələndirən əsas göstəricilər hesab edilir. Bu göstəricilər vasitəsilə əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səmərəli təşkili, inkişaf dinamikası öyrənilir.

Əhaliyə göstərilmiş nəqliyyat xidmətləri əsasında sahibkarlıqla əlaqədar gəlir, mənfəət, xərc, zərər və sairə bu kimi maliyyə göstəriciləri əmələ gəlir. Bu göstəricilər nəqliyyat xidmətlərinin nəticəsi kimi formalaşır və öz əksini milli hesablar sistemində tapır.

Nəqliyyatın ümumi buraxılışı hər hansı hüquqi forma və mülkiyyət forması üzrə nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsində ixtisaslaşan müəssisələr tərəfindən həyata keçirilən nəqliyyat xidmətlərinin dəyərini əks etdirir. Bu göstərici, eyni zamanda müşahidə olunmayan iqtisadiyyatda yaranan xidmətlərin dəyərini də əhatə edir.

Nəqliyyat sektoru üzrə ilkin dəyər göstəriciləri, yəni, daşımalardan əldə edilən gəlir və xərclər haqqında məlumatlar rüblük, illik hesablarla əlaqədar başqa maliyyə göstəriciləri haqqında məlumatlar illik dövrüklə toplanır.

Nəqliyyat sektorunda müəssisələrin əldə etdikləri gəlir göstəricisi cari dövrdə əhaliyə yük və sərnişin daşımaları üzrə göstərilən xidmətlərdən, eyni

zamanda göstərilən başqa nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin həcmi xarakterizə edir.

Nəqliyyat sektoru üzrə ilkin dəyər göstəriciləri, yəni, daşımalarından əldə edilən gəlir və xərclər haqqında məlumatlar rüblük, illik hesablarla əlaqədar başqa maliyyə göstəriciləri haqqında məlumatlar illik dövrüklə toplanır.

Nəqliyyat sektorunda müəssisələrin əldə etdikləri gəlir göstəricisi cari dövrdə əhaliyə yük və sərnişin daşınmaları üzrə göstərilən xidmətlərdən, eyni zamanda göstərilən başqa nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin həcmi xarakterizə edir.

2011- 2017 – ci illərdə bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə daşımalarından əldə edilən gəlirin həcmi ildən – ilə artmışdır. Bu göstəricinin səviyyəsi 2011 – ci ildə 3283599 min manata, 2012 – ci ildə 3341800 min manata, 2013 – cü ildə 3508772 min manata, 2014 –cü ildə 3678120 min manata, 2015 – ci ildə 4005562 min manata, 2016 – cı ildə 4780684 min manata, 2017 – ci ildə 5549692 min manata bərabər olmuşdur. Nəqliyyat sektorunda daşımalarından əldə edilən gəlirin artım sürəti hər il əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 101,8%, 2013 – cü ildə 105,0 %, 2014 –cü ildə 104,8%, 2015 – ci ildə 108,9 % , 2016 – cı ildə 119,4 %, 2017 – ci ildə 116,1% təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat sektorunda daşımalarından əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 1,8%, 2013 – cü ildə 5,0 %, 2014 –cü ildə 4,8%, 2015 – ci ildə 8,9 % , 2016 – cı ildə 19,4 %, 2017 – ci ildə 16,1% artmışdır.

2011- 2017 – ci illərdə bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə daşımalarından əldə edilən gəlirin həcmi ildən – ilə artmışdır. Bu göstəricinin səviyyəsi 2011 – ci ildə 3283599 min manata, 2012 – ci ildə 3341800 min manata, 2013 – cü ildə 3508772 min manata, 2014 –cü ildə 3678120 min manata, 2015 – ci ildə 4005562 min manata, 2016 – cı ildə 4780684 min manata, 2017 – ci ildə 5549692 min manata bərabər olmuşdur. Nəqliyyat sektorunda daşımalarından əldə edilən gəlirin artım sürəti hər il əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 101,8%, 2013 – cü ildə 105,0 %, 2014 –cü ildə 104,8%, 2015 – ci ildə 108,9 % , 2016 – cı ildə 119,4 %, 2017 – ci ildə 116,1% təşkil etmişdir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat sektorunda

daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi əvvəlki ilə nisbətən 2012- ci ildə 1,8%, 2013 – cü ildə 5,0 %, 2014 –cü ildə 4,8%, 2015 – ci ildə 8,9 % , 2016 – cı ildə 19,4 %, 2017 – ci ildə 16,1% artmışdır.

Nəqliyyat sektoru üzrə daşınmalara çəkilmiş xərclərin həcmi 2011 – ci ildə 1411122 min manata, 2012 – ci ildə 1561089 min manata, 2013 – cü ildə 1561089 min manata, 2014 –cü ildə 1990343 min manata, 2015 – ci ildə 2136400 min manata, 2016 – cı ildə 2583043 min manata, 2017 – ci ildə 3407283 min manata bərabər olmuşdur.

2017 – ci ildə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin cəmi həcmində dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi çəkisi 13,5%, dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi 4,8%, hava nəqliyyatının xüsusi çəkisi 47,7%, boru kəməri nəqliyyatının xüsusi çəkisi 12,3%, avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 18,6%,metro nəqliyyatının xüsusi çəkisi 3,1% olmuşdur. Bu isə bir daha sübut edir ki, əhaliyə göstərilən ən bahalı nəqliyyat xidməti hava nəqliyyatı, ən ucuz nəqliyyat xidməti metro vasitəsilə göstərilir.

Müasir dövrdə respublikada Avropada ən geniş yayılmış nəqliyyat növü olan dəmir yolu nəqliyyatının rolu böyükdür. Təhlil göstərir ki, 2007 – 2013- cü illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi ildən – ilə azlasa da, onun həcmi 2013 – cü illə müqayisədə 2014 – cü ildə çox cüzi (0,4%) artmış, 2014 –cü illə müqayisədə 2015- ci ildə 25,2% azalmış, 2015 – 2017 – ci illərdə yenidən artmışdır.

2007–ci ilə nisbətən 2017–ci ildə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının həcmi 21,4 % artmışdır. 2007 – 2017 ci illərdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının üzrə orta mütləq artım 300 sərnişinə bərabər olmuşdur.

Hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarının həcmi 2007 – ci illə müqayisədə 2008 – ci ildə 8,5% , 2009- cu ildə 38,3%, 2010 – cu ildə 33,4%, 2011- ci ildə 8,6% azalmış,2012 – ci ildə 4,8%, 2013 – cü ildə 9,0%, 2014 – cü ildə 17,2%, 2015 – ci ildə 19,1% , 2016 – cı ildə 29,7%, 2017 – ci ildə 54,6% artmışdır.2007 – 2011 – ci illərdə respublikamızda hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarının

həcmnin azalmasının əsas səbəbləri kimi ölkədə istismar müddəti bitmiş sovet istehsalı olan təyyarələrin mövcudluğu ilə əlaqədar turizm əlaqələrinin azalması, nəqliyyat xidməti bazarına xarici avia şirkətlərin daxil olması, onların daha üstün mövqeyə malik olması və s. göstərmək olar.

Metropoliten nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının həcmi özündən əvvəlki illə müqayisədə 2008 – ci ildə 14,1% , 2009- cu ildə 2,9% artmış, 2010 – cu ildə 12,1% azalmış, 2011- ci ildə 0,8% azalmış, 2012 – ci ildə 7,1%, 2013 – cü ildə 5,6%, 2014 – cü ildə 4,3%, 2015 – ci ildə 3,0% artmış , 2016 – cı ildə 2% azalmış, 2017 – ci ildə yenidən 5,2% artmışdır.

Avtomobil nəqliyyatı respublikamızın nəqliyyat sektorunda ən sürətli inkişaf edən nəqliyyat növü hesab edilir. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşınması dedikdə, beynəlxalq marşrutlarda və ya ölkə daxilində avtobuslar və yaxud minik taksiləri ilə sərnişinlərin daşınmasıdır. Nəqliyyat sektoru üzrə sərnişin daşımalarının ümumi həcmində avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 2007 – ci ildə 84% -ə, 2008 –ci ildə 83,2%-ə, 2009 – cu ildə 83,9 %-ə , 2010 – cu ildə 86,5%-ə, 2011–ci ildə 87,4%-ə, 2012 –ci ildə 87,6 %-ə, 2013- ci ildə 87,9 %-ə, 2014 –cü ildə 88,0%-ə, 2015 –ci ildə 88,0%-ə , 2016 – cı ildə 88,5%-ə , 2017 – ci ildə 88,2 %-ə bərabər olmuşdur.

Təhlil göstərir ki, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının ümumi həcmində avtobusla sərnişinlərin daşınmalarının xüsusi çəkisi təhlil edilən bütün illərdə üstünlük təşkil etmişdir. Beləki, 2007–2017 – ci illərdə respublikamızda avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının ümumi həcmində avtobusla və taksi ilə sərnişinlərin daşınmalarının xüsusi çəkisi müvafiq olaraq 2007 – ci ildə 96,8% və 3,2% , 2008 – ci ildə 96,7% və 3,3% , 2009 – cu idə 96,6% və 3,4%, 2010- cu ildə 96,5% və 3,5%, 2011 – ci ildə 96,4% və 3,6%, 2012 – ci ildə 96,4% və 3,6%, 2013 – cü ildə 96,3% və 3,7%, 2014 – cü ildə 96,3% və 3,7%, 2015- ci ildə 96,2% və 3,8%, 2016 – cı ildə 96,2% və 3,8%, 2017 – ci ildə 96,1% və 3,9% olmuşdur.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin həcmnin artmasına yeni avtovagzalların, metro stansiyalarının tikilməsini, müasir standartlara uyğun

geniş, rahat yolların salınması, modern sənişin dayanacaqlarının quraşdırılması, şəhərlərarası və şəhərdaxili sənişin daşımada istifadə edilən rahat avtobusların respublikamıza gətirilməsi və s. səbəb olmuşdur. Bütün deyilənlər isə ölkəmizdə əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinin yüksəldilməsinə şərait yaradır.

Nəqliyyat sektorunun inkişafı dövlətin həmişə diqqət mərkəzindədir və onun bütün sahələri planlı surətdə inkişaf etdirilir. Son illər respublikamızda əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsini yüksəltmək üçün icra edilən tədbirlərin miqyası olduqca geniş, eyni zamanda əhəmiyyətliyədir. Hər bir nəqliyyat növü üzrə əlavə proqramlar, layihələr mövcuddur.

Beləliklə, əhaliyə göstərilən xidmətlərinin səviyyəsini yüksəldilməsi sosial xarakterli tədbirlər olmaqla bərabər, eyni zamanda respublikamızın iqtisadi qüdrətinin göstəricisidir. Ulu öndər H.Əliyevin qoyduğu siyasətin davam etdirildiyi respublikamızda son illərdə ölkə Prezidenti İ. Əliyevin həyata keçirdiyi islahatlar nəticəsində əhaliyə göstərilən xidmətlər sahəsində bir sıra məqsədyönlü yeniliklər baş vermişdir. Respublika iqtisadiyyatının bütün sahələrində olduğu kimi, əhaliyə göstərilən xidmətlər bazarında vaxtında aparılan islahatlar artıq öz müsbət nəticələrini vermişdir.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasının “Avtomobil nəqliyyat haqqında” Qanunu, Bakı şəhəri, 2008
2. Azərbaycan Respublikasının “Nəqliyyat haqqında” Qanunu, Bakı şəhəri, 1999
3. Azərbaycanın milli hesabları , Az.DSK, Bakı, 2018
4. Azərbaycanda nəqliyyat, Az.DSK, Bakı, 2018
5. Azərbaycanın statistik göstəriciləri , Bakı, 2018
6. Allahverdiyev S.S. (2006), Nəqliyyat müqavilələri, Bakı.
7. Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti, təhlil təcrübə, tövsiyələr, Yaşıl axın – yaşıl şəhər, 2013
8. Əhaliyə göstərilən pullu xidmətlərin uçotuna dair təlimat, Az.DSK, Bakı, 1997
9. Hacıyev S.M. (2005), Statistikanın ümumi nəzəriyyəsi. Dərslik. Bakı.
10. Yaqubov S.M., Məmmədov A.C. (2011), Sosial-iqtisadi Statistika. Dərslik, Bakı.
11. Yaqubov S.M., Əliyev Ə.İ. (2015), Statistika. Dərslik, Bakı.
12. Yusifov Y.X. (2012), Nəqliyyat və rabitə statistikasını, Dərs vəsaiti, Bakı.

Xarici dildə

1. Алексеева И.М., Ганченко О.И., Петрова Е.В. (2005), Статистика автомобильного транспорта, М, Экзамен.
2. Бардаль А.Б. “Рынок транспортных услуг северо-восточной Азии: тенденции и перспективы”, жур. Пространственная Экономика, 2016. № 1, С. 132—162
3. Будрина Е.В. (2002), Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг ,СПб, Издательство СПбГИЭУ,

4. Бычков В.П. (2006), Экономика автотранспортного предприятия: учеб. М., ИНФРА-М.
5. Васильева Э.К., Юзбашев М.М. (2010), Выборочный метод в социально-экономической статистике. Финансы и статистика, М.
6. Горев А.Э (2010), Основы теории транспортных систем, учеб.пособие, СПб, Издательство СПбГАСУ.
7. Ефимова М.Е., Бычкова С.Г. (2003), Социальная статистика, учеб.пособие М.
8. Ивуть Р.Б (2003), Статистика автомобильного транспорта, учеб-мет.пос., БНТУ , Минск.
9. Инфокарты транспортной статистики (2018), ЕЭК,ООН
10. Касаткин Ф.П., Амирсейидов Ш.А. (2014), Организации транспортных услуг и безопасность транспортного процесса, учеб.пособие, Владимир.
11. Козлова Т. Статистика железнодорожного транспорта: Под редакции. М., Транспорт, 1987.
12. Кусков А. (2004), Менеджмент транспортных услуг: туризм. М., 448 с.
13. Петрова Е.В., Ганченко О.И., Кевеш А.Л. (2001), Статистика транспорта, учеб., М., «Финансы и статистика».
14. Социальная статистика, Под редакции И.Елисеевой, М, 1999
15. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособие / под редак. Г.Я. Резго, Москва, Финансы и статистика, 2006
16. Терешина Н.П. (2013), Экономика железнодорожного транспорта, учеб. М., ИНФРА-М.

Internet resurlari

1. <https://stat.gov.az/>
2. <https://studref.com/>

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə edilən gəlirin həcmi, (min manat)	42
Cədvəl 2. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin dinamikası (min manat)	44
Cədvəl 3. 2011- 2017 – ci illərdə nəqliyyat sektorunda daşınmalara çəkilmiş xərclərin xüsusi çəkisi (%)	45
Cədvəl 4. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmalarının həcmi	53
Cədvəl 5. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin dəmir yolu nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi	56
Cədvəl 6. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin dəniz nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi	58
Cədvəl 7. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin hava nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi	60
Cədvəl 8. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin metroda sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi	62
Cədvəl 9. 2007 – 2017 – ci illərdə ölkəmizin avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşınmalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi	64
Cədvəl 10. 2012 – 2017 – ci illərdə respublikamızda əhaliyə göstərilən ödənişli xidmətlərin quruluşu (min manatla)	67

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1. Dəmir yolu nəqliyyatında göstərilən nəqliyyat xidmətləri	30
--	----

Qrafiklərin siyahısı

Qrafik 1. 2007 – 2017 – ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yük daşımalarının dinamikası (mln.ton)	54
Qrafik 2. 2007 – 2017 – ci illərdə Azərbaycan Respublikasında sərnişin daşımalarının dinamikası, (mln. sərnişin)	54
Qrafik 3. 2007 – 2017-ci illərdə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası	57
Qrafik 4. 2007 – 2017-ci illərdə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası,(min sərnişin).....	59
Qrafik 5. 2007 – 2017-ci illərdə hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası,(min sərnişin)	61
Qrafik 6. 2007 – 2017-ci illərdə metro vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası,(min sərnişin)	63