

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

**“AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYAT TARİFLƏRİNİN MÜƏYYƏN
EDİLMƏSİ MƏSƏLƏLƏRİ VƏ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ
İSTİQAMƏTLƏRİ”**
mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Əmirhüseynov Fuad Zahir

BAKİ - 2021

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**
“ ___ ” _____ **2021-ci il**

“AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYAT TARİFLƏRİNİN MÜƏYYƏN
EDİLMƏSİ MƏSƏLƏLƏRİ VƏ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ
İSTİQAMƏTLƏRİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060404 İqtisadiyyat

İxtisaslaşma: İqtisadi nəzəriyyə

Qrup: 14

Magistrant:

Əmirhüseynov Fuad Zahir oğlu

_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.ü.f.d., dos. Suqra Hübətova İnqilab

_____ **imza**

Proqram rəhbəri:

i.ü.f.d., dos. Suqra Hübətova İnqilab

_____ **imza**

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Yaşar Kəlbiyev Atakişi

_____ **imza**

BAKİ - 2021

Elm Andı

Mən, Fuad Əmirhüseynov Zahir oğlu and içirəm ki, “Azərbaycanda ictimai nəqliyyat tariflərinin müəyyən edilməsi məsələləri və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normaları və istinad qaydalarına tamamilə riayət edərək və istifadə etdiyim mənbələrin hamısını ədəbiyyat siyahısında əks etdirərək yazmışam.

“AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYAT TARİFLƏRİNİN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ MƏSƏLƏLƏRİ VƏ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ”

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktualığı: Son illərdə ölkəmizin ictimai həyatının bütün sahələrinin dinamik inkişafı respublikamızın geosiyasi əhəmiyyətini xeyli artırmışdır. Eyni zamanda, global iqtisadi məkanda davam edən sosial-iqtisadi proseslərdə fəal iştirak etmək, xarici bazarlara səmərəli çıxış əldə etmək, rəqabətədavamlı milli sənayeyə sahib olmaq lazım gəlmişdir.

Tədqiqatın məqsədi: Tədqiqat işinin məqsədi ümumilikdə ictimai nəqliyyat və ictimai nəqliyyatda istifadə edilən tarifin mahiyyətini vermək, Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin təhlili, yerli və xarici modellərin təcrübəsindən irəli gələn mövcud modelin təkmilləşdirilməsi və ölkəmizdə tətbiqi məsələlərini öyrənməkdir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Problemin iqtisadi inkişafı əlaqəli tarixi inkişaf nöqtəyi-nəzərindən təhlil edildiyi sistemə analiz metodu tətbiq olunur. Dissertasiyada tədqiqatın hər mərhələsində həm ümumi elmi analiz metodlarından, həm də məntiqi təhlil, iqtisadi və statistik metoddan, müqayisə metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiya hazırlanarkən yerli və xarici ədəbiyyatlardan, konfrans materiallarından, məqalələr və məruzələrdən, Azərbaycan Respublikası Tarif Şurasının, Bakı Nəqliyyat Agentliyinin statistik nəticələrindən və internet resurslarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Hal-hazırda ölkədə Covid-19 koronavirus pandemiyası və hərbi vəziyyətlə əlaqədar olaraq bütün məlumatlar yalnız internetdən əldə edilmişdir. Yetərli məlumatın olmaması tədqiqat işinin məhdudiyyətidir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Xarici ölkələrdə tətbiq edilən ictimai nəqliyyat modelləri, xüsusilə Tallin modelinin ölkəmizdə tətbiqinin səmərə verəcəyi müəyyənləşdirilmişdir.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, əldə olunan nəzəri və praktik müddəalar, tövsiyələr, xüsusi ümumiləşdirmələr elmi-tədqiqat işlərində, verilən təklif və tövsiyələr Azərbaycanda nəqliyyat tariflərində yeni modellərin tətbiqi və təhlili istiqamətində istifadə oluna bilər.

Açar sözlər: İctimai nəqliyyat, tarif, tarif modelləri, Tarif Şurası, ölkə iqtisadiyyatı, logistika sistemi

“ISSUES OF SETTING TARIFFS FOR PUBLIC TRANSPORT IN AZERBAIJAN AND DIRECTIONS FOR THEIR IMPROVEMENT”

ABSTRACT

The actuality of the research: The dynamic development in all spheres of public life in our country in recent years has significantly increased the geopolitical importance of our republic. Meanwhile, it has become necessary to take an active part in the ongoing socio-economic processes in the global economic space, to have effective access to foreign markets, and to have a competitive national industry.

Purpose and tasks of the research: The purpose of the research is to give the essence of public transport and tariffs used in public transport, to analyse public transport tariffs in Azerbaijan, to investigate the issues of improvement of the existing model based on the experience of local and foreign models and their application in our country.

Research methods applied: The method of systematic analysis is applied, in which the problem is analysed from the point of view of historical development related to economic development. General scientific analysis methods, as well as logical analysis, economic and statistical methods, and comparison methods have been used at each stage of the research in the dissertation.

The data base of the research: Local and foreign literature, conference materials, articles and reports, statistical indicators of the Tariff Council of the Republic of Azerbaijan, Baku Transport Agency and internet resources have been used during the preparation of the dissertation.

Restrictions of research: All information has been obtained from internet resources because of Covid-19 pandemic and military situation in the country.

The novelty and practical results of the research: It has been determined that the application of public transport models applied in foreign countries, especially the Tallinn model, in our country will be effective.

Practical significance of results: The practical significance of the results is that the theoretical and practical provisions obtained and special generalizations can be used in scientific researches as well as suggestions and recommendations can be utilized in application and analysis of new models for transport tariffs in Azerbaijan.

Keywords: Public transport, tariff, tariff models, Tariff Council, national economy, logistics system

İXTİSARLAR SİYAHISI

| | |
|-----------------|------------------------------|
| ASC | Açıq səhmdar Cəmiyyət |
| COVID-19 | Koronavirus |
| QSC | Qapalı Səhmdar Cəmiyyət |
| MMC | Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət |
| MDB | Müstəqil Dövlətlər Birliyi |
| ÜDM | Ümumi Daxili Məhsul |

MÜNDƏRİCAT

| | |
|---|-----------|
| GİRİŞ | 7 |
| I FƏSİL. İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN MÜƏYYƏN OLUNMASININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI | 12 |
| 1.1. İctimai nəqliyyatın mahiyyəti və bu sahədə dövlətin rolu | 12 |
| 1.2. İctimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin müəyyən edilməsi modelləri | 21 |
| II FƏSİL. AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİ VƏ TƏDQIQI | 33 |
| 2.1. Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin təhlili və effektivliyinin dəyərləndirilməsi | 33 |
| 2.2. Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin tətbiqində “Tallin modeli” təcsübəsi | 48 |
| III FƏSİL. AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN TƏTBİQİ MODELİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ | 59 |
| 3.1. Yerli və xarici modellərin təcrübəsindən irəli gələn mövcud modelin təkmilləşdirilməsi və ya daha səmərəli modelin tətbiqi | 59 |
| 3.2. Yerli modelin təkmilləşdirilməsi üçün prioritet istiqamətlərin müəyyən edilməsi | 72 |
| NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR | 79 |
| İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI | 80 |
| Sxemlərin siyahısı | 84 |
| Qrafiklərin siyahısı | 84 |
| Cədvəllərin siyahısı | 84 |
| Şəkillərin siyahısı | 84 |

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil və səhiyyə ilə yanaşı nəqliyyat da sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinin əldə edilməsində, cəmiyyətin əsas ehtiyaclarının ödənilməsində mühüm rol oynayır. Müstəqillik qazandıqdan sonra Azərbaycan Respublikası nəqliyyat sisteminin inkişafında yeni bir mərhələyə qədəm qoymuşdur.

Ölkə iqtisadiyyatı sürətli inkişafın növbəti mərhələsinə keçdi və bu da bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat üçün qanunvericilik bazasının yaradılmasına, bazar iqtisadiyyatının tələblərini əks etdirən güclü tələbə mərkəzli fəaliyyətə səbəb oldu.

Son illərdə ölkəmizdə əldə edilmiş ictimai həyatın bütün sahələrinin dinamik inkişafı respublikamızın geosiyasi əhəmiyyətini xeyli artırmışdır. Eyni zamanda, qlobal iqtisadi məkanda baş verən sosial-iqtisadi proseslərdə fəal iştirak etmək, xarici bazarlara səmərəli çıxış əldə etmək, rəqabətə davamlı milli sənayeyə sahib olmaq lazım gəlmişdir. Bu gün qlobal gündəmi zəbt edən qloballaşma, sürətli inteqrasiya, davamlı inkişaf və s. suallar ölkəmiz üçün xüsusilə aktualdır.

Bu gün nəqliyyat sektoru ölkə iqtisadiyyatının sürətli və hərtərəfli inkişafında xüsusi yer tutur. Bu sektor mal və xidmətlərin istehsalını, paylanmasını və istehlakını əhatə edir və bütün iqtisadi fəaliyyətlərdə danılmaz rol oynayır. 2018-ci il Dünya Bankının bir hesabatına görə, bir məhsulun başlanğıc qiymətindəki nəqliyyat xərclərinin payı inkişaf etmiş ölkələrdə hal-hazırda 5 %, inkişaf etməkdə olan ölkələrdə 4,25 % və qlobal olaraq ortalama 4,8 %-dir. Xüsusilə Asiya nəqliyyat bazarının illik həcmi təxminən 200 milyard dollardır. Beləliklə nəqliyyat xərclərindəki azalma və nəticədə sənaye mallarının istehlak bazarlarına çatdırılması xərclərinin azalması rəqabət qabiliyyətinin artmasına və iqtisadiyyatın digər sahələrinin, o cümlədən sənaye və milli iqtisadiyyatın inkişafına səbəb olur.

Dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi və inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsi nəqliyyat sisteminin hər bir ölkənin milli iqtisadiyyatının əsas sütunlarından biri olduğunu təsdiqləmişdir. Nəqliyyat xidmətlərinin sosial-iqtisadi mahiyyətini aydınlaşdıran tədqiqatçılar bu sistemin geniş miqyaslı çoxalma

üçün vacib şərt olduğunu çoxdan sübut etmişdirlər. Bu baxımdan iqtisadiyyatda aparılan genişmiqyaslı köklü islahatlar şəraitində nəqliyyatın xüsusiyyətlərini, iqtisadi və sosial proseslərdəki rolunu dəqiq nəzərə alan bir siyasət hazırlamaq və həyata keçirmək çox vacibdir. Buna görə nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafı üçün geniş miqyaslı kapital qoyuluşları, çox sayda böyük nəqliyyat qovşağının inşası və yenidən qurulması tələb olunur.

Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat tək cə sərnəşin və yük daşımır, həm də məhsuldar qüvvələrin inkişafında, istehsalda təbii və əmək ehtiyatlarından sürətli istifadədə, məskunlaşmada və istehsal güclərinin ərazidə optimal yerləşdirilməsində mühüm rol oynayır. Dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin artırılması və yükdaşımalara əlverişli tənzimlənməsinin tətbiqi nəqliyyatın hər bir sahəsində beynəlxalq standartlara uyğun təkmilləşdirilməsini tələb edir. Coğrafi mövqeyindən asılı olmayaraq, ölkələr öz məhsullarını dünya bazarlarına daha sərfəli yollarla tədarük etməyə və daha səmərəli olmağa çalışırlar. Bu baxımdan beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin kəşf etməsində yerləşən Azərbaycan Respublikasının əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması dünyanın bir çox ölkələri ilə qarşılıqlı faydalı iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsi üçün əlverişli şərait yaradır.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Mövzunun aktuallığı həmişə ən vacib məsələlərdən biri olmuşdur. Eyni zamanda tədqiqatı vacibdir, çünki bu mövzunun öyrənilməsinin həcmi ölkəmizdə inkişaf üçün böyük perspektivlər açacaqdır. İctimai nəqliyyatın mahiyyəti, ictimai nəqliyyatdan istifadə tarifləri, Azərbaycanda ictimai nəqliyyat tariflərinin müəyyən edilməsi məsələləri və bu məsələlərlə bağlı problemlər barədə yerli iqtisadçılardan Şəkərəliyev A.Ş., Məmmədov Z., Kazımlı X.H., Panaliyev Ə.P., Kazımova Ə.X., Eyvazov E., Balabəyova N., Qafarov Z., Əliyev E. və başqalarının tədqiqatlarında mühüm yer almışdır. Tədqiqatın nəzəri əsası, bir çox tədqiqatçılardan Kantoğlu T.S., Gürsoy M., Yardım M.S., Balabayeva İ.T., Velmojin A.V., Safranov E.A., Serova V.A. və başqaları tərəfindən tədqiqatların nəzəri əsasları kimi istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Tədqiqat işinin məqsədi ümumilikdə ictimai nəqliyyat və ictimai nəqliyyatda istifadə edilən tarifin mahiyyətini vermək, Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin təhlili, yerli və xarici modellərin təcrübəsindən irəli gələn mövcud modelin təkmilləşdirilməsi və ölkəmizdə tətbiqi məsələlərini öyrənməkdir. Bu məqsədə uyğun olaraq aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirmək qarşıya qoyulmuşdur:

- İctimai nəqliyyatın mahiyyəti və ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin müəyyən edilməsi modellərinin tədqiqi;

- Azərbaycan Respublikasında ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin təhlil edilməsi;

- Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin tətbiqində “Tallin modeli” təsübesinin tətbiqinin müəyyənləşdirilməsi;

- Yerli və xarici modellərin təcrübəsindən irəli gələn mövcud modelin təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi;

- Yerli modelin təkmilləşdirilməsi üçün prioritet istiqamətlərin müəyyənləşdirilməsi.

Tədqiqat işinin obyektı və predmeti: Ümumi olaraq tədqiqatın obyektini Azərbaycan Respublikasında ictimai nəqliyyat infrastrukturunu və tətbiq olunan tarif sistemləri təşkil edir. Tədqiqat işinin predmetini isə ictimai nəqliyyatla əlaqədar nəzəri əsaslar, tarif sisteminin öyrənilməsi üçün tətbiq olunan metodların analizi təşkil edir.

Tədqiqat metodları: Problemin iqtisadi inkişafı əlaqəli tarixi inkişaf nöqtəyindən nəzərdən təhlil edildiyi sistemə analiz metodu tətbiq olunur. Dissertasiyada tədqiqatın hər mərhələsində həm ümumi elmi analiz metodlarından, həm də məntiqi təhlil, iqtisadi və statistik metoddan, müqayisə metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiya hazırlanarkən yerli və xarici ədəbiyyatlardan, konfrans materiallarından, məqalələr və məruzələrdən, Azərbaycan Respublikası Tarif Şurasının, Bakı Nəqliyyat Agentliyinin statistik nəticələrindən və internet resurslarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Hal-hazırda ölkədə Covid-19 koronavirus pandemiyası və hərbi vəziyyətlə əlaqədar olaraq bütün məlumatlar yalnız internetdən əldə edilmişdir. Yetərli məlumatın olmaması tədqiqat işinin məhdudiyyətidir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Tədqiqat işi dünya təcrübəsinə əsaslanaraq xarici ölkələrdə ictimai nəqliyyat sistemində tətbiq olunan tarif modellərinin araşdırılmasına və ölkəmizdə tətbiq edilən tarif modeli, onun təkmilləşdirilməsi istiqamətində aparılmışdır. Tədqiqat işində yekun olaraq aşağıdakı elmi yeniliklər əldə edilmişdir:

- Xarici ölkələrdə tətbiq edilən ictimai nəqliyyat modelləri, xüsusilə Tallin modelinin ölkəmizdə tətbiqinin səmərə verəcəyi müəyyənləşdirilmişdir;

- Dünya təcrübəsinə əsaslanaraq yerli modelin tətbiq edilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri verilmişdir.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, əldə olunan nəzəri və praktik müddəalar, tövsiyələr, xüsusi ümumiləşdirmələr elmi-tədqiqat işlərində, verilən təklif və tövsiyələr Azərbaycanda nəqliyyat tariflərində yeni modellərin tətbiqi və təhlili istiqamətində istifadə oluna bilər.

I FƏSİL. İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN MÜƏYYƏN OLUNMASININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. İctimai nəqliyyatın mahiyyəti və bu sahədə dövlətin rolu

Nəqliyyat milli iqtisadiyyatın spesifik bir sahəsi kimi dünya iqtisadi proseslərində mühüm rol oynayır. Bu sahə ayrıca bir xidmət sektoru olaraq hər bir ölkənin vətəndaşları, müəssisələri və digər təşkilatlarla ictimaiyyətlə əlaqələr qurur. Sivilizasiyanın ilk günlərindən insanlar lazımlı əşyaları bir yerdən başqa yerə daşımaq üçün uyğun vasitə və marşrutlar düşünür və axtarırdılar. Fikrimizcə, bu fikirlər nəqliyyat konsepsiyasının mərkəzindədir. Nəqliyyat termininin mahiyyəti latın dilində yerləri gətirmək, götürmək, dəyişdirmək mənasını verir. Nəqliyyatın əsas məqsədi hər hansı bir yükün və insanlar-sərnişinlərin bir yerdən digərinə daşınmasıdır. Nəqliyyat heç bir məhsul istehsal etmir, lakin təyinatından asılı olaraq vətəndaşlara, cəmiyyətə və bütövlükdə dövlətə vacib və zəruri xidmətlər göstərir.

Nəqliyyat maddi istehsal yarada bilməsə belə bu proseslərdə dəyər obyektini kimi çıxış edir. Bu cəhətdən nəqliyyat istənilən məhsulun son qiymətinin müəyyən olunmasında önəmli rola malikdir. Bu meyarlara əsasən qeyd edilə bilər ki, nəqliyyat iqtisadi cəhətdən, həmçinin siyasi və sosial cəhətdən önəmli təsirə malikdir. Buna əsas səbəb kimi nəqliyyatın daim hərəkətdə olması nəticəsində maddi istehsalın əksər dövrlərində iştirak etməsi göstərilə bilər. Məlum olduğu kimi, nəqliyyatda tariflər hesablanarkən yükün həcmi ilə yanaşı yükün daşınacağı məsafə də nəzərə alınır və bu tariflər məhsulun son qiymətində təsirə malik olduğu üçün nəqliyyat əksər situasiyalarda fundamental rola malik olur.

Yaşamaq üçün cəmiyyət maddi nemətlər istehsal etməlidir. Maddi nemətlərin istehsal sahələrindən biri nəqliyyatdır. Nəqliyyatın əsas vəzifəsi ictimai istehsalın normal fəaliyyətini, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin dövrüyyəsini təmin etmək və əhalinin köçürülmə ehtiyaclarını vaxtında, təhlükəsiz, itkisiz, minimal xərclərlə tam təmin etməkdir.

Müasir bazar münasibətləri şəraitində Azərbaycan iqtisadiyyatının bütün sahələrində istehsal və nəqliyyat sisteminin dinamik inkişafı üçün təməl

qoyulmuşdur. İqtisadiyyatın bütün digər sahələrinin səmərəliliyi birbaşa nəqliyyat sisteminin səmərəliliyindən asılıdır və iqtisadiyyatın nəqliyyat sektoru olmayan heç bir sektorunda istehsal prosesi (istehsal dövrü) bitmir. Nəticədə nəqliyyat iqtisadiyyatın bütün sahələrinin işləməsi və cəmiyyətin mövcudluğu üçün zəruri vasitələrdən biridir.

Nəqliyyat məhsulu malların (məhsulların) və sərnişinlərin daşınması prosesidir. Nəqliyyat yalnız malgöndərənlər (istehsalçılar) və mal alanlar (istehlakçılar) arasında vasitəçi rolunu oynamır, həm də ictimai istehsalın artmasına təsir göstərir (Kazımlı X.H., Panaliyev Ə.P., Kazımova Ə.X., 2010: s.194).

Nəqliyyat insan inkişafı tarixində mühüm amillərdən biridir. Nəqliyyatın inkişafı cəmiyyətin inkişafı ilə əlaqəli idi, sahələrin inkişafına və məhsuldar qüvvələrin formalaşmasına təsir edən amillərdən biri idi, daim təkmilləşdirilir və formalaşır. Nəqliyyatın inkişafı və ərazilərinin formalaşmasında tarixən dünyanın müxtəlif bölgələrinin, dənizlərin və okeanların öyrənilməsi və bu ərazilərə girişin təmin edilməsi zərurəti ilə əlaqədar olaraq fərdi şəxsiyyətlərin inkişafına diqqət artırılmışdır. Əgər cəmiyyətin inkişafında maddi nemətlərin istehsalı üçün istehsalçı qüvvələrin inkişafı lazım idisə, sənaye mallarının daşınması üçün nəqliyyatın inkişafı tələb olunurdu. Bu səbəbdən də ibtidai istehsal vasitələrindən istifadə olunduğu dövrdə əsas nəqliyyat vasitələri atlar, öküzlər və arabalar idisə, istehsalın ən yüksək səviyyədə olduğu texnologiya əsərində yeni mütərəqqi istiqamətlər inkişaf etdirilmişdir (Məmmədov Z.S. 2002: s.18).

Bəşəriyyətin tərəqqisi obyektiv olaraq insanların iqtisadi fəaliyyətlərinə görə artan hərəkətliliyi, habelə ünsiyyət, istirahət və səyahət üçün yeni imkanların meydana çıxması ilə müşayiət olunur. İnsanlar səyahət olmadan edə bilmədiyi kimi, ictimai nəqliyyat olmadan da normal fəaliyyət göstərəcək bir şəhər və ya sənaye yoxdur. Davamlı işi sayəsində insanlar mağazalara və marketlərə, stadionlara və teatrlara baş çəkirlər və buna görə istehlakçı xərcləri artmaqdadır, bunun miqdarı müşayiət olunan nəqliyyat xərclərindən dəfələrlə çoxdur.

İctimai nəqliyyat, əhalinin hərəkətdə olan müxtəlif ehtiyaclarının ödənilməsində böyük rol oynayır, əksər hallarda yaşayış şəraitində maddi

dəyişikliklər gətirən hərəkətverici qüvvəyə çevrilir (Общественный транспорт Беларуси: состояние и пути развития, 2012: s.2).

İctimai nəqliyyatın inkişafı iqtisadi inkişafa kömək edir, şəxsi avtomobillərin istifadəsini azaldaraq tıxacların sayını azaldır, şəhərlərin mərkəzi hissələrində parklanma probleminə təsir edir və çirkləndiricilərin tullantılarının azaldılmasına kömək edir. Nəqliyyat şirkətləri, vətəndaşların həyat tərzini dəyişdirəcək və ictimai nəqliyyatın üstünlük verilən səyahət növünə çevriləcək sərnişin xidməti formalarından istifadə etməlidirlər. Günümüzdə əsas vəzifələrdən biri şəhər nəqliyyat sisteminin inkişafına inteqrasiya olunmuş bir yanaşma inkişaf etdirmək üçün ictimai nəqliyyat sərnişinlərinin nəqliyyat xidmətləri sahəsində yeniliklərə münasibətini qiymətləndirməkdir.

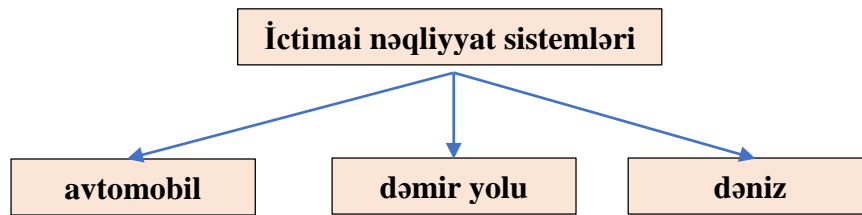
Ərazinin nəqliyyat sisteminin səmərəli işləməsi iqtisadiyyat sahəsinin və sosial sahənin inkişaf etməsindən ötrü lazım olan şəraiti yaradır. Dünyadakı şəhər əhalisinin artması, fərdi nəqliyyat sayının müvafiq şəkildə artmasına səbəb olmuşdur. Yol infrastrukturunun inkişaf etməsindən ötrü kifayət şəkildə məhdud imkanların mövcudluğu bu şəhərlərdə həqiqi hərəkət sürətinin kəskin azalmasına gətirib çıxarmış, yəni, şəhər sakinlərinin hərəkətliliyinin pisləşməsinə səbəb olmuşdur. Trafik axınlarının yenidən bölüşdürülməsi və yolun genişləndirilməsi səbəbindən yol vəziyyətinin optimallaşdırılması imkanlarını böyük ölçüdə tükənmişdir. Bu şərtlərdə yol vəziyyətində keyfiyyətcə yaxşılaşma və vətəndaşların hərəkətliliyində artım yalnız avtomobil sahiblərinin şəxsi istifadə vasitələrindən ictimai nəqliyyat vasitələrinin xeyrinə imtina etməsi ilə mümkündür. Bunun üçün ictimai nəqliyyat müasir sərnişinlərin dəyişən ehtiyaclarını ödəməli və yenilərini cəlb etməlidir (Берман Н.Д., Белов А.М. 2019: s.9).

İctimai nəqliyyat şəhər nəqliyyat probleminin həlli kimi görülür. Artan əhali və onu müşayiət edən şəhərləşmə bir çox problemə səbəb olur, xüsusilə şəhər yerlərində nəqliyyat problemi getdikcə artır. Xüsusilə xüsusi nəqliyyat vasitələrinin istifadəsindəki artım trafikdə sıxlığa səbəb olur və trafikdə sərf olunan vaxtı artırır. İctimai nəqliyyatda da sıxlığa səbəb olan bu vəziyyət, rezin təkərli ictimai nəqliyyat vasitələrinə təsir edir və trafikdə olduqları vaxtı özəl nəqliyyat vasitələri ilə

bölüşürlər. Bu səbəbdən də müxtəlif həllər hazırlanır və yerlərdə ictimai nəqliyyat üçün xüsusi yollar ayrılır. İctimai nəqliyyatda dəmir yolu sistemlərinin inkişafının yüksək tutum, etibarlılıq və sürət kimi parametrlərlə gündəmə gəlməsi ilə bunların şəhər nəqliyyatında istifadəsi geniş yayılmışdır. Bu sistemlər tutum, quraşdırma dəyəri, istismar dəyəri, sürət və forma baxımından da dəyişir.

İctimai nəqliyyat sistemləri üç sistemə bölünür (Sxem 1).

Sxem 1: İctimai nəqliyyat sistemləri



Mənbə: Saatçioğlu C., Yaşarlar Y. 2012: s.121.

Yol ictimai nəqliyyat sistemlərinə avtobus, trolleybus, mikroavtobus və metrobuslar daxildir.

Avtobuslar şəhər sərnişin daşımalarında ən çox istifadə edilən ictimai nəqliyyat vasitəsidir. Avtobus xidmətləri şəhərin bütün qurulmuş ərazisini bir şəbəkə kimi əhatə edir. Avtobuslar digər ictimai nəqliyyat vasitələrindən daha az infrastruktur investisiyaları tələb edir və sərnişinləri tək bir xətt üzrə daşımaq məcburiyyətində qalmadıqları üçün yollarda daha rahat bir hərəkət tapa bilirlər. Avtobus təchizatı xüsusilə böyük şəhərlərdə şəhər nəqliyyatında intizamlı deyil və buna bənzər bir problem tələbin strukturunda ortaya çıxdı.

İctimai nəqliyyatda dəmiryol nəqliyyatı vasitələrinin istifadəsi ilə avtobuslar əsas sistem kimi fəaliyyət göstərir. Dəmir yolu nəqliyyatına keçməmiş ölkələrdə avtobuslar hələ də əsas nəqliyyat vasitəsi kimi fəaliyyət göstərir. Görünüşlərinə görə avtobuslara bənzəsələr də, sabit elektrik xətti olan hava xətlərində işləyən trolleybuslar yollarda avtobuslar qədər rahat hərəkət etmək fürsəti tapmırlar. Bəzi ölkələrdə, daha az enerji istehlak etdikləri və neft böhranı səbəbindən daha az ətraf mühit çirkliliyi yaratdıqları üçün hələ də istifadə olunur.

Aralıq ictimai nəqliyyat sistemləri olan mikroavtobuslar, kütləvi nəqliyyat sisteminin yetərli olmadığı ölkələrdə geniş kütlələrin avtobus dayanacaqlarında gözləməsinin qarşısını alan vasitədir. Az gəlirli şəhər qruplarının həyatını asanlaşdıran bir həll yolu kimi inkişaf etmiş bu sistem, kortəbii həll yollarının əksəriyyətində olduğu kimi bəzi problemlərlə də gəlir. Mikroavtobus sistemlərində sərnişinlərin yüklənməsi və boşaldılması üçün bir intizam qurula bilmədiyi üçün şəhər trafik axını kəsilir, vaxt cədvəlində özbaşınalıq olur, operatorlar az tələb olunan xətlərdə işləyir, xətt ayırmalarında prinsipial və planlı bir yanaşma qəbul edilmir, maraqlar toqquşması səbəbiylə mikroavtobus rəhbərliyindəki rəşional bir iş model inkişaf etdirilə bilməz (Saatçioğlu C., Yaşarlar Y. 2012: s.122).

Müxtəlif sahələrdə olduğu kimi, şəhər nəqliyyatı da ictimai nəqliyyatın seçimi, marşrut seçimi, layihə seçimi və investisiya sahələri kimi işlər ilə bölünürlər. Akman və Alkan nəqliyyat, nəqliyyat və metro sıxlığını azaldan, metrobüs, tramvay, yüngül dəmir yolu və monoray şəhər nəqliyyatı alternativləri, nəqliyyat, nəqliyyat xəttinin xüsusiyyətləri, nəqliyyat vasitələrinin xüsusiyyətləri, ətraf mühitin şüuru və müştəri məmnuniyyəti əsas götürməklə 14 alt kriteriya ilə fəaliyyətə əsaslanan metodla çox meyarlı qərar qəbuletmə tətbiq etmişlər (Akman G. ve Alkan A. 2016: s.56).

Edilən araşdırmalar nəticəsində, yüngül relsli sistemlər və metrobüs ictimai nəqliyyat sistemi quruluşu üçün ən uyğun alternativ olaraq təyin olunmuşdur. Tirachini operator və istifadəçi xərcləri baxımından üç fərqli ictimai nəqliyyat rejimini müqayisə etmişdir. Tirachini Avstraliya şəhərlərindən alınan məlumatlara əsaslanaraq, xərclərin səmərəliliyi baxımından standart avtobus xidmətinin dəmir yolu rejimindən nisbətən daha yaxşı olduğunu söyləmişdir. Casello alternativ sistemlərin xərclərini hesablayaraq yüngül relsli nəqliyyat sistemləri üçün metod təqdim etmişdir. Sivakumaran ana xətt üçün nəqliyyat rejimi seçimi üçün araşdırmalarında, giriş növünün təsirini nəzərə alaraq, dəmir yolu sistemlərinin digər alternativlərlə müqayisədə qiymətləndirilmədiyini vurğulamışdır (Sivakumaran K.Y., Cassidy L.M., Madanat S. 2014: s.206).

Stutsman, yüngül relsli müxtəlif aspektlər, xərc effektivliyi, ətraf mühitə təsir və sosial təsir baxımından müqayisə edən bir iş təqdim etmişdir. Şəhər

marşrutundakı dəmir yolu xətti üçün stansiya, marşrut və gediş haqqı kimi bir sıra qərar dəyişikliklərini optimallaşdırmaq lazım olduğunu vurğulamışdır. Planlaşdırma sahəsindəki əhali sıxlığı, dəmir yolu sistemi xəttinin dizaynında əsas amil kimi müəyyən edilir. Dəmir yolu sisteminin uzunluğunun nəticələrini təhlil edərkən daha uzun bir dəmir yolu xəttinin daha çox örtük təmin etdiyini və eyni zamanda yüksək xərclər gətirdiyini qeyd etmişdirlər (Hamurcu1 M., Eren T. 2017: s.2).

Ədəbiyyatda nəqliyyat növü seçimi problemi ilə bağlı tədqiqatlar müxtəlif sahələrdə aparılmışdır. Logistika, nəqliyyat və şəhər nəqliyyatı bu sahələr arasındadır. Əsasən avtobus, yüngül dəmir yolu və metro kimi müxtəlif nəqliyyat növlərinin dəyəri və əməliyyat səmərəliliyinin müqayisəsinə yönəldilmişdir

Bazar iqtisadiyyatının bir xüsusiyyəti, bütün iqtisadi sistemlərdə subyektlərin davranışına təsir göstərən əsas bazar qanunları olan özünütənzimləmə mexanizminin olmasıdır. Lakin bazar mexanizmləri ya sosial-iqtisadi xarakterli problemləri (müdafiə, ictimai qaydanın qorunması) həll etmək iqtidarında deyil, ya da məhdud miqyasda həll edirlər (gəlirin yenidən bölüşdürülməsi). Son illərdə, dünya üzrə iqtisadiyyatda sabit böyümə mərhələsinə keçid şəraitində dövlət tənzimlənməsinin uyğunlaşdırılması problemi xüsusilə aktualdır. Bazar proseslərinin səmərəliliyinin artırılması milli iqtisadiyyatın mütərəqqi inkişafının təmin edilməsi və əhəlinin maddi rifahının yaxşılaşdırılması qərarı nəticəsində məhdudiyyətsiz müdaxilə hesabına təmin edilməlidir. Bu daşıyıcı yalnız idarəetmə səviyyələri (federal, regional və bələdiyyə) ilə və xüsusən də iqtisadiyyatın müxtəlif sahələri üçün fərqlənən bir sıra alətlər daxil olan dövlət tənzimləmə tədbirlərinin üçqat balanslaşdırılmış sistemə sahib ola bilər. Bununla əlaqədar olaraq, müasir iqtisadi elmdə iqtisadiyyatın milli və regional səviyyədə dövlət tənzimlənməsi probleminə yanaşmaları nəzərdən keçirmək, ölkədəki nəqliyyat sektorunun inkişafının məqsədəuyğunluğunu müəyyənləşdirmək, regiondakı hökumət müdaxilələrinin inkişafının məqsədəuyğunluğunu müəyyənləşdirmək, nəqliyyat kompleksini inkişaf etdirmək ideyasının dövlət tənzimlənməsində xarici ölkələrin təcrübəsini öyrənmək, regiona dövlət müdaxilələrinin inkişafının məqsədəuyğunluğunu

müəyyənləşdirmək vacibdir. Əksər müasir iqtisadçılar dövlət tənzimləməsini müasir bazar iqtisadiyyatının fəaliyyətinin ayrılmaz hissəsi qəbul edirlər.

V.P. Byçkova görə, bazarın iqtisadiyyatı “ümumi sosial və iqtisadi proseslərin ümumi olaraq hər vətəndaşın və cəmiyyətin mənafeyinə uyğun olaraq avtomatik tənzimləmə apara bilmədiyi üçün” dövlət tənzimləməsinə ehtiyac duyur (Bychkov V.P., Penshin N.V. 2017: s.12).

İqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsi ölkənin sosial-iqtisadi həyatının bütün sahələrini əhatə edən bir-biri ilə əlaqəli metodlar və sənaye məhsullarının istehsalı, mübadiləsi, paylanması və istehlakı da daxil olmaqla iqtisadi sistemin köməyi ilə həyata keçirilir. Dövlət tənzimləmə metodları iki kiçik qrupda cəmləşdirilə bilər: birbaşa, dövlət hakimiyyətinin gücünə əsaslanan dolayı yolla. Regionların qeyri-bərabər inkişafını düzəltmək üçün dövlət iqtisadi tənzimləmə istiqamətindən - regional siyasətdən istifadə edir. Dövlət-hərbi regional siyasət, milli iqtisadiyyatın müəyyən bir məkan-istehsal tarazlığına nail olmaq üçün dövlət tədbirlərinin məcmusudur. Nesterova qeyd edir ki, “dövlətin regional siyasəti yerində olan regional siyasətlə qarışdırılmamalıdır. Regionların özləri tərəfindən göstərilən və həyata keçirilən regional siyasət, yerli şərtlər nəzərə alınmaqla bölgə iqtisadiyyatının bütün elementlərinin koordinasiyalı inkişafı üçün edilməlidir”. Öz növbəsində, dövlətin regional siyasəti ümumiyyətlə bölgələrin iqtisadi bərabərsizliyini yaxşılaşdırmağa və milli iqtisadiyyat çərçivəsində ayrı-ayrı istehsal sahələrinin və sosial infrastrukturun balanslı inkişafını təmin etməyə yönəldilmişdir. Mövcud iqtisadi sistemin xüsusiyyətlərindən asılı olmayaraq ölkədə nəqliyyat fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsi obyektiv zərurət olaraq qalır. Nəqliyyat bazarının subyektlərinin fəaliyyətinə dövlət müdaxiləsi üçün əsas şərtlər arasında aşağıdakıları ayırmaq olar (Zlatin A.P. 2016: s.6).

1) nəqliyyat sənayesinin infrastrukturun digər sahələri, sosial və sənaye sahələri ilə əlaqəli əsas xarakteri. Dövlətin iqtisadiyyatın inkişafına təsirini ümumiyyətlə tarazlaşdırmaq nəqliyyat kompleksindəki proseslər üzərində dövlət nəzarəti olmadıqda mümkün deyildir, çünki nəqliyyat eyni zamanda istehsal sahələrinə xidmət edir və istehsal ilə vasitəçilik edən və istehsal ilə əlaqəli olan sahələri təmin

edir. Eyni zamanda, nəqliyyat işindəki nasazlıqlar ilə bütün infrastruktur-struktur kompleksinin işləməsi qeyri-mümkündür;

2) inhisarçıların istəklərini məhdudlaşdırmaq üçün nəqliyyat sektorundakı təbii inhisarların (məsələn, dəmir yolu nəqliyyatı) fəaliyyətinə rəqabəti və nəzarəti təşviq etmək üçün sosial şərtlə ehtiyac tariflərin əsassız artması, iqtisadiyyatı və müştəri xidmətinin keyfiyyəti, zərərli, eyni zamanda sosial əhəmiyyətli nəqliyyatdan imtina yolu ilə maksimum şəxsi fayda;

3) nəqliyyat-xüsusi tariflərin tənzimlənməsi yolu ilə inflyasiya proseslərinin inkişafına nəzarət (nəqliyyat xərclərinin artması qaçılmaz olaraq nəql olunan məhsulların maya dəyərinin artmasına və bazar qiymətlərinin mikro quruluşu nəticəsində mümkündür);

4) yüksək kapital intensivliyi, uzun müddətli tikinti və nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin təxirə salınmış alınması, investisiyaların riskli olması - bütün bunlar nəqliyyat kompleksinin inkişafında iştirakı özəl sahibkarlıq üçün cəlbedici edir. Buna görə dövlət nəqliyyat sektorundakı irimiqyaslı layihələrin qismən maliyyələşdirilməsinin koordinasiyasını öz üzərinə götürməli, dövlət-özəl tərəfdaşlıq üçün ən əlverişli şərait yaratmalıdır;

5) ətraf mühitin qorunması, yol təhlükəsizliyi, normal iş şəraitini təmin etmək üçün vahid texniki və ekoloji standartların müəyyənləşdirilməsinə ehtiyac. Belə standartların hazırlanması və tətbiqi üçün vaxt və məqsədyönlü maliyyə tələb olunduğunu və onların uyğunluğunun əlavə xərclərlə əlaqəli olduğunu nəzərə alaraq, dövlət bu tələbləri nəinki tətbiq etməli, əksinə yerinə yetirilməsinə nəzarət etməlidir. Nəqliyyat sisteminin dövlət tənzimlənməsinin qlobal meyilləri arasında aşağıdakılar ən əsas olanlardır (Кузьменко С.Ю. 2008: s.239):

Dövlət idarəçiliyinin mərkəzləşdirilməsi və geniş bir ərazidə nəqliyyat sektorunun inkişafını tənzimləmək üçün səlahiyyətlərin ötürülməsi. Eyni zamanda regional inzibati strukturların yaradılması, məsuliyyət sahələrinin səviyyəli bölgüsü, bölgələrdə dövlət nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi mexanizmlərinin işlənməsi problemləri və s.;

1. nəqliyyat sisteminin işləməsi və inkişafına, xüsusilə kapitala ehtiyacı olan sosial əhəmiyyətli layihələrin həyata keçirilməsinə maliyyələşdirilməsinə dövlət dəstəyi;

2. ayrı nəqliyyat sahələrinin dəstəklənməsindən nəqliyyatın inkişafının inteqrasiya edilmiş planlaşdırılmasına keçid;

3. nəqliyyat sektorlarının əlaqəli və dəstəkləyici sənayelərdə milli müəssisələr vasitəsi ilə dəstək (hava nəqliyyat limanı → təyyarə istehsalı).

Xarici ölkələrdə istifadə olunan nəqliyyat fəaliyyətinin tənzimlənməsi metodlarını təhlil edən Zlatin A.P. nəqliyyat sektorunda tətbiq olunan dövlət tənzimləmə metodlarının bir neçə dəyişdirilmiş təsnifatını təklif edir. Nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətinin ümumi şərtlərinin müəyyənləşdirildiyi birbaşa metodların təşkilati və inzibati, dolayısı üsullarla - iqtisadi və sosial olaraq bölünməsinin məqsədəuyğun olduğuna inanılır. Təşkilati metodlar arasında lisenziyalaşdırma (müəssisələrdən nəqliyyat bazarlarına çıxma şərtlərinin müəyyənləşdirilməsi) və ekoloji təhlükəsizlik və hərəkət təhlükəsizliyi məsələləri üçün normaların müəyyənləşdirilməsini fərqləndirir. Müəllif nəqliyyat siyasəti ilə əlaqədar qaydaların qəbul edilməsinə və nəqliyyat sektorunda ictimai əmlakın idarə olunması kompleksinə istinad edir. Məsələn, böyük nəqliyyat şirkətlərinin rəhbərlərinin dövlət nəqliyyat siyasətinin inkişafı üçün dövlət komitələrində və nümayəndəliklərdə işləməyə cəlb edilməsini nəzərdə tutan sosial idarəetmə metodlarının bölgüsünə xüsusi diqqət yetirilməlidir. Məsələn, Rusiya Federasiyasında nəqliyyat kompleksinin tənzimlənməsinin iqtisadi metodları arasında vergi güzəştlərinin verilməsi, uzunmüddətli aşağı faizli dövlət kreditləri və dövlət zəmanətlərinin verilməsi, nəqliyyat üçün birbaşa və şəffaf subsidiyalar, nəqliyyatın qiymət formalaşmasına nəzarətdə fəal istifadə olunur.

1.2. İctimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin müəyyən edilməsi modelləri

Dünyadakı və ölkəmizdəki şəhər nəqliyyatının əksəriyyəti ictimai nəqliyyatla aparılır. İctimai nəqliyyat vasitələr üçün deyil, insanlar üçün gediş və gəlişi təmin edən bir sistemdir. Bu səbəbdən şəhər nəqliyyatının tənzimlənməsində ictimai nəqliyyat sistemlərinə üstünlük verilməlidir. Təkərli nəqliyyat, şəxsi yolları olan mikroavtobuslar, avtobuslar və metrobüslər, həmçinin 15-16 nəfərlik kiçik avtobuslar, şəhər nəqliyyatında relsli ictimai nəqliyyat növləri, tramvay sistemləri, yüngül relsli sistemlər, metro sistemləri, monoray sistemləri və fenikulyar sistemlər ictimai nəqliyyatda istifadə olunur. Bütün bu sistemlər şəhər nəqliyyatında təkbaşına və ya tamamlayıcı sistem kimi istifadə edilə bilər. Nəqliyyat planlaşdırmaçıları üçün nəqliyyat növünü seçmək mürəkkəb bir prosesdir. Çünki eyni anda bir çox amili nəzərə almalıdırlar. Eyni zamanda, ətraf mühiti nəzərə alaraq trafikə sərf olunan vaxtı azaldacaq ekoloji sistemlərin seçilməsini təmin etmək vacibdir. Çox kriteriyalı qərar qəbul etmə üsulları, nəqliyyat qərarlarında çox yönlü düşünmək və qərar müddətini tək bir modeldə yekunlaşdırmaq üçün uyğun metodlardır (Hamurcu1 M., Eren T. 2017: s.2).

Şəhər sərnişin nəqliyyatının maliyyələşdirilməsinin müxtəlif üsulları mövcuddur. Müəyyən bir metodun seçilməsi ictimai nəqliyyatın inkişaf strategiyasından asılıdır. Bəzi şəhərlərdə maliyyələşdirmə tamamilə ödəniş haqqına əsaslanır (Hong Kong, Buenos Aires, Curitiba). Digər şəhərlərdə sərnişin daşımalarının ilk növbədə sosial funksiyanı yerinə yetirməli olduğuna inanılır, buna görə sərnişindəşımaya üçün büdcə subsidiyalarının ümumi maliyyələşdirmə payı 70%-ə çatır (Paris, Seattle). Üçüncüsü, büdcə dotasiyalarından maliyyələşmənin vacib olduğu qənaətinədəirlər, lakin bunun minimuma çatması lazımdır (London) (Бессонов В.Е. 2015: s.42).

Beləliklə, şəhər sərnişin nəqliyyatı inkişafının üç istiqamətini ayırd edə bilərik: ticarət, sosial və sosial-iqtisadi. Bu sxemlər arasındakı əsas fərq sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin büdcədən maliyyələşdirmə payı ilə ödəniş yığımından öz gəlirlərinin nisbətidir.

Çox kriteriyalı qərar qəbul etmə üsulları nəqliyyat qərarlarında çox yönlü düşünmək və qərar müddətini tək bir modeldə yekunlaşdırmaq üçün uyğun metodlardır. Kriteriyaların çox olduğu hallarda, mürəkkəb problemlər üçün istifadə olunan çox meyarlı qərar qəbuletmə metodları gündən-günə müxtəlifləşir. Bu texnikalardan bəziləri- WPM, WSM, ELECTRE, TOPSIS, PROMETHEE, ANP, SAW, VIKOR, DEMATEL, AHP, və s.dir (Hamurcu1 M., Eren T. 2017: s.3).

Rus praktikasında tarif təyinetmə metodları müxtəlif tərəflərdən nəzərdən keçirilir. Bəzi müəlliflər nəqliyyat tarifini məsrəflərin və mənfəət marjalarının illik nəqliyyat həcminə nisbəti kimi təyin edirlər (standart metod). Sərnişindəşımə tariflərinin hesablanması üçün normativ metodlar hal-hazırda əksər bələdiyyələrdə tətbiq olunur. Bəzi işlərdə tarifin hesablanmasına əlavə xərc maddələrinin daxil edilməsi məsələləri, məsələn, nəqliyyat vasitələrinin alınması üçün investisiya xərcləri nəzərə alınır. Trequbov V.H., istehsalın inkişafını təmin edən daxili hədəf proqramlarının xərcləri, imtiyazlı sərnişinlərə xidmət xərcləri və istehlakçı həyat təhlükəsizliyi sığortası məsələlərini nəzərdən keçirmişdir. Göstərilən xidmətlərin keyfiyyət əmsalı üçün düzəldilmiş normativ tarif metodundan istifadə edirlər ki, bu da iki komponentə əsasən müəyyən edilir: hərəkət heyəti tutumundan istifadə əmsalı və marşrutlar üzrə hərəkət qanunauyğunluğu əmsalı (Трекубов В.Н. 2010: s.100).

Digər müəlliflər bütün şəhər nəqliyyatı üçün tarifin hesablanmamasını, ancaq fərqləndirilməsini təklif edirlər. Beləliklə, istifadə olunan hərəkət heyətinin növündən asılı olaraq tariflərin diferensiaslaşdırılması məsələsinə baxılır və sərnişin axını və avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin gəlirlərini tənzimləmək üçün gün ərzində tarifin dəyişdirilməsi təklif olunur.

Bir neçə müəllif tarif tənzimləməsinin bazar əsaslı metodlarını nəzərdən keçirir. Məsələn, müəllifləri optimal tarif siyasətinin formalaşdırılmasında sərnişin daşınmasına tələbin qiymət elastikliyi nəzərə almağı zəruri hesab edirlər. Tariflərin müəyyənləşdirilməsinə bu yanaşma sərnişin tələbi və modelləşdirmə işinə əsaslanır qiymət dəyişikliyinə reaksiya qiymətləndirilir. Səyahət qiymətinin tələb və təkliflə tənzimlənməli və göstərilən xidmətlərin keyfiyyətindən, əhalinin real gəlirlərindən və şəhərdəki sosial-iqtisadi vəziyyətdən asılı olmalıdır. Qiymətləri

tənzimləmək üçün Kossoy Y.M., bir limit təyin etməyi təklif edir (Коссо́й Ю.М. 2011: s.205).

Sərnişindaşıma xidmətlərinin mövcud alternativlərə (rəqiblərin xidmətlərinə) əsasən müəyyən edilən istehlakçı dəyərində görə qiymətinin müəyyənləşdirilməsi prinsipini də nəzərdən keçirmək olar. Üstəlik, gediş haqqı maya dəyərindən aşağı ola bilməz. Xidmət dəyərində səviyyəsi bir çox göstəricilərlə müəyyən edilir: rahatlıq, təhlükəsizlik, qanunauyğunluq və s. Öz növbəsində, gediş haqqının maksimum dəyərində müəyyənləşdirilməsi zəruridir. Daha sonra marşrutun gediş haqqı meyarına görə paylanması üçün tenderlər keçirilir. Daha sonra sərnişin axını çox olan marşrutlarda gediş haqqı güclü rəqabət səbəbindən azalacaq, uzun məsafəli marşrutlarda və ya az sərnişin axını olan yerlərdə isə qiymət əksinə daha yüksək olacaq, lakin limit dəyərindən çox olmayacaq. Yəni Leqkiy S.A., gediş haqqını marşrutun uzunluğundan və sərnişin axınının həcmindən asılı olaraq fərqləndirir (Легкий С.А. 2010: s.166).

Ədəbiyyatın təhlilindən belə çıxır ki, əsas diqqət normativ qiymət metoduna (daha az - əlavə xərc maddələrinin daxil edilməsi, keyfiyyət səviyyəsinə düzəlişlər və s.) yönəldilir, hansı ki, tarifin hesablanması üçün konkret metodlar hazırlanır. Tənzimləmə metodunun əsas çatışmazlığı yalnız daşıyıcıların maraqlarının nəzərə alınmasıdır ki, bu da nəqliyyat xərclərinin azalmasına təkan vermir. Son illərdə sərnişinlərin mənafeələrini nəzərə alan bir tarifin formalaşdırılması üzərində iş başlamışdır (nəqliyyatın keyfiyyət səviyyəsinə görə tənzimləmə nəzərə alınmaqla tarifin hesablanması və əhəlinin gəlirləri nəzərə alınmaqla tarifin limit dəyərində müəyyənləşdirilməsi). Bu yanaşmanın çatışmazlığı keyfiyyət göstəricilərinin rəsmiləşdirilməsinin çətinliyidir. Bir sıra müəlliflər tələb və təklifi nəzərə almağın vacibliyindən danışmağa başladılar.

Beləliklə, müasir tarif təyinetmə üsulları, sərnişindaşıma prosesinin yalnız iki tərəfini - tarifin formalaşmasında və tənzimlənməsində əsas rol oynayan səlahiyyətli mənafeələri istisna olmaqla daşıyıcıları və ya sərnişinləri nəzərə alır. Həm də müəlliflər praktik olaraq tarifin formalaşması üçün optimal modelləri düşünməyə, baxmayaraq ki, onlar optimal dəyəri əldə etməyə imkan verirlər. Bir

çox müəllifin fikrincə, bütün sərnişindəşımaya iştirakçılarının (səlahiyyətli, sərnişinlər və daşıyıcılar) maraqlarını nəzərə alan bir tarifi formalaşdırılması üçün bir model təklif etmək lazımdır.

İctimai sərnişin nəqliyyatı xidmətləri bazarı iki qurumu əhatə edir: xidmət istehsalçıları və istehlakçıları (Sxem 2). Xidmət təminatçıları daşıyıcılardır, marşrutlarda nəqliyyat həyata keçirir, investisiya siyasətini formalaşdırır və marşrutlarda nəqliyyat vasitələrinin növlərini seçirlər (maya dəyəri, doluluq, qanunauyğunluq və hərəkət intervalı meyarlarına əsasən). Xidmət istehlakçıları sərnişinlərə (pullu və imtiyazlı kateqoriyalara) və sərnişin olmayanlara (büdcə) bölünür. Sərnişinlər kütləvi və ya ayrı-ayrı nəqliyyat növləri lehinə seçim edirlər və ictimai nəqliyyat xidmətlərinin istehlak həcmi müəyyənləşdirirlər və eyni zamanda xidmətlərin əsas maliyyə mənbəyidirlər. Sərnişin olmayan şəxslər (büdcə), sərnişinlərlə yanaşı, vətəndaşların əmək haqları kateqoriyasına ödənilən kompensasiya ödənişləri və sosial yönümlü marşrutlarda zərərlərin subsidiyalaşdırılması yolu ilə əlavə maliyyə təmin edirlər.

Bir bazar tənzimləyicisi də var - səlahiyyətli (Yollar və Nəqliyyat Departamenti və Şəhər Nəqliyyat İdarəsi tərəfindən təmsil olunur). Yollar və Nəqliyyat Departamenti sərnişindəşımaların təşkili prosesində bazar subyektlərini idarə edir: tarif siyasətini formalaşdırır və tənzimləyir, marşrutların daşıyıcılar arasında bölüşdürülməsi üçün müsabiqə keçirir, marşrut şəbəkəsini və cədvəlini, nəqliyyat keyfiyyətinin minimum səviyyəsini müəyyənləşdirir və subsidiyaları paylayır. Şəhər nəqliyyat rəhbərliyi xətt üzrə hərəkətli heyətin operativ idarə edilməsini həyata keçirir (dispetçer).

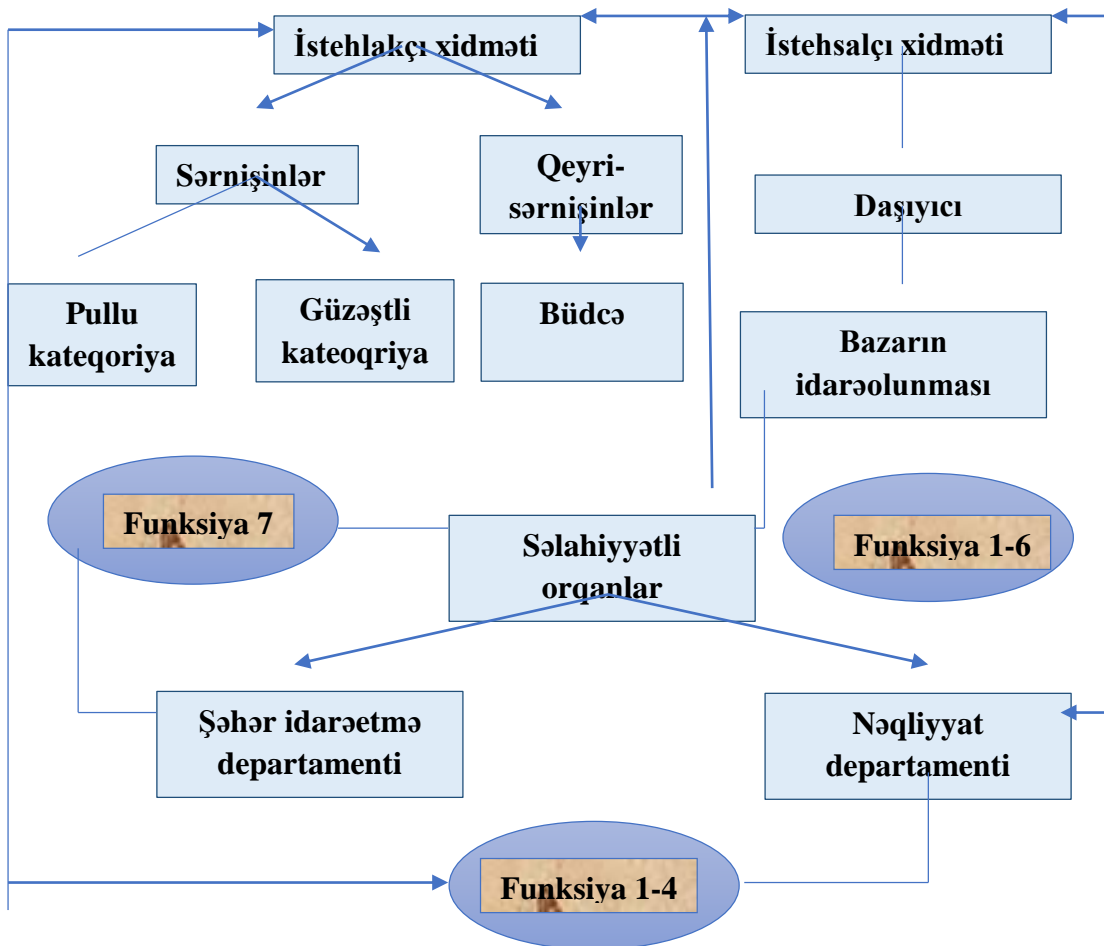
Beləliklə, tarif formalaşmasına üç iştirakçı təsir göstərir: səlahiyyətli, xidmətlər istehsalçıları və xidmət istehlakçıları. Bazar iştirakçılarının hər birinin müəyyən bir məqsədi var (Sxem 3) Bu məqsədlər aşağıdakılardan ibarətdir (Постников В.П. 2014: s. 37).

- səlahiyyətli - bazarın maksimum səmərəliliyi;
- xidmət istehlakçıları - sərnişinlər: daşıyıcı tərəfindən funksiyalarının yüksək keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi ilə minimum səyahət xərcləri;

- sənişin olmayanlar: funksiyalarının daşıyıcısı tərəfindən yüksək keyfiyyətli göstəricilərlə minimum büdcə subsidiyaları;

Beləliklə, çox istiqamətli obyektiv funksiyalar əldə edirik. Xidmət təminatçılarının məqsədi qazancı maksimum dərəcədə artırmaq və xidmət istehlakçılarının məqsədi xərclərini minimuma endirməkdir. Eyni zamanda, büdcə subsidiyalarının həcmində azalma yalnız səyahət üçün sənişin xərclərinin artması və əksinə səyahət üçün sənişin xərclərinin azalması sayəsində yalnız büdcə subsidiyalarının həcmnin artması (sabit gəlirlilik səviyyəsi ilə) mümkündür.

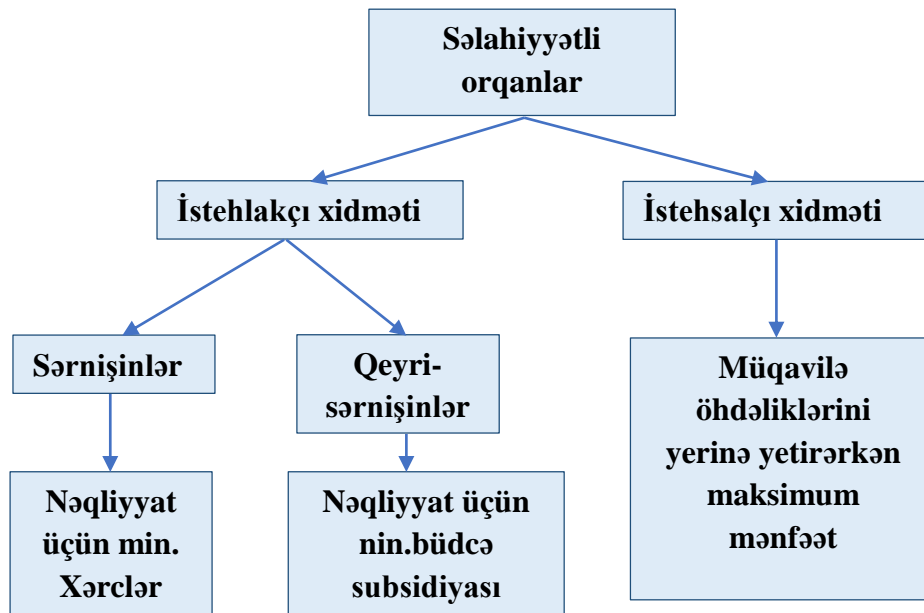
Sxem 2: İctimai nəqliyyat bazarı modeli



1-tariflərin tənzimlənməsi, 2-subsidiyaların formalaşdırılması və paylanması; 3-marşrut şəbəkəsinin yaradılması; 4-cədvəlin formalaşdırılması; 5 - rəqabətli seçim; 6 - xidmət müqavilələrinin bağlanması; 7 - göndərmə

Mənbə: Постников В.П. 2014: s. 47

Sxem 3: İctimai nəqliyyat bazarı iştirakçılarının məqsədləri



Mənbə: Постников В.П. 2014: s.47.

Tariflərin formalaşması problemini həll etmək üçün ictimai nəqliyyat xidmətləri bazarında iştirakçıların maraqlarını nəzərə alan optimal bir modeldən istifadə edilməsi təklif olunur. Optimizasiya problemləri vacib bir riyazi problem sinifini təşkil edir, çünki hər hansı bir fəaliyyət sahəsində insan xərclərə, vaxta və mənbələrə qənaət etməyə yönəlmiş optimal həlləri seçməyə çalışır. Optimal, əsaslandırılmış qərarların seçilməsi keyfiyyət və səmərəliliyin artırılması üçün vacib ehtiyatlardan biridir.

Model, sadələşdirilmiş bir nüsxədir, süni şəkildə yaradılmış bir obyektədir ki, onun üzərində həqiqi bir obyektin müəyyən xüsusiyyətləri çoxaldılır. Bu obrazları öyrənmək və nəticələrini real aləmin cisimlərinə və hadisələrinə ötürmək üçün həqiqi cisimlərin və ya hadisələrin açıq şəkildə sadələşdirilmiş obrazları (modelləri) ilə əvəzlənməsindən ibarət bir modelin qurulması prosesi modelləşdirmə adlanır (Левда Н.М., Постников В.П. 2012: s.7).

Modelləşdirmə ehtiyacı mürəkkəblik və bəzən həqiqi bir obyektə birbaşa öyrənməyin mümkünsüzlüyü ilə əlaqədardır. Qurulmuş model reallığa adekvat olmalıdır, yəni, tədqiqat üçün ən vacib xüsusiyyətlərə cavab verir. Optimal modellər hər zaman seçim üçündür və bu seçim həmişə nisbi xarakter daşıyır. Eyni həll bəzi

şərtlərdə optimal, digər şərtlərdə isə optimal olmaya bilər. İqtisadiyyatda tez-tez başqalarından bir variantın seçilməsi məsələsi var. Ümumiyyətlə ən təsirli seçim seçilir, bunun üçün nəticələr və xərclər müqayisə olunur. Riyazi metod bütün variantları keçmədən ən optimalını tapmaq imkanı verir. Xüsusi olaraq qeyd etmək lazımdır ki, optimal həll ifadəsi bu modelin təsvir etdiyi obyekt və ya fenomenə deyil, xüsusi olaraq modelə aiddir. Bu baxımdan optimal həll modelin ən yaxşı həllidir (Воробьева М.В. 2015: s.45).

Optimal model aşağıdakı elementləri əhatə edir:

- sistemi inkişaf etdirə biləcəyiniz bir sıra bilinməyən miqdar (iş planı);
- mümkün olan müxtəlif seçimlərdən ən yaxşısını seçməyə imkan verən obyektiv funksiya (optimallıq meyarı).

Ən yaxşı seçim, hədəf funksiyasına həddən artıq dəyər verir və bilinməyən miqdarlara tətbiq olunan və cəmiyyət üçün mövcud olan məhdud mənbələrdən və həmçinin hər hansı bir tələbatı ödəmək ehtiyacından irəli gələn məhdudiyyətlər sistemidir. Məhdudiyyətlər riyazi olaraq tənliklər və bərabərsizliklər şəklində ifadə olunur.

Optimallaşdırma modelinin xətti forması varsa, onda sadə və ya qeyri-xətti formada, Lagranj üsulu ilə həll edilir. İctimai nəqliyyat xidmətləri üçün tarifin formalaşdırılması üçün optimal bir model qurmaq vəzifəsi bir sıra aşağıdakı alt tapşırıqların ardıcıl həllini təmin edir (Воробьева М.В. 2015: s.46):

- tədqiqat obyektinin (tədqiqat sahəsinin) rəsmiləşdirilməsi;
- həll olunan problemin azadlıq dərəcələrinin təyin edilməsi;
- optimallıq meyarının seçilməsi;
- məqsəd funksiyasına qoyulmuş yuxarı və aşağı məhdudiyyətlərin seçilməsi və rəsmiləşdirilməsi.

Bu vəziyyətdə optimallaşdırma obyektini ictimai sərnişin nəqliyyatı və mövzu tarifləridir. Tarifin formalaşmasında tərəfləri nəzərdən keçirərkən, tədqiqatın mövzusunun təyin edən müxtəlif yanaşmalar mümkündür. İctimai nəqliyyat xidmətləri tarifinin formalaşdırılması üçün modelin optimallığı üçün mümkün meyarlar aşağıdakılardır:

- sərnişinlərin minimum xərcləri;
- minimum büdcə xərcləri;
- minimum büdcə və sərnişin xərcləri;
- daşıyıcılar üçün maksimum mənfəət və s.

İctimai sərnişin nəqliyyatının işinin təşkili üçün optimal həllərin seçilməsi daşıyıcıların fəaliyyət göstəriciləri ilə sərnişinlərin hədəfləri arasındakı daxili ziddiyyətdən irəli gəlir. Beləliklə, operatorların fəaliyyətindən əldə olunan qazancların artması tarifi artırılması və ya nəqliyyat vasitələrini sərnişinlə doldurmaqla mümkündür. Lakin bu, sərnişinlər üçün xidmətlərin səmərəliliyinin azalmasına səbəb olacaq: ya xərclərinin artmasına, ya da xidmətin keyfiyyətinin aşağı düşməsinə.

Aşkar bir ziddiyyət görülür, buna görə də bir optimallıq meyarının seçilməsi problemi çox mürəkkəbdir. Bu vəziyyətdə, tapşırıqda qalan bir məhdudiyyəti tətbiq edən bir əsas göstərici seçilir və ya ümumiləşdirilmiş bir göstərici istifadə olunur. Tədqiqatda bir tarifi formalaşması üçün hədəf göstərici daşıyıcı xidmətlərin gəlirliliyi (yuxarı və aşağı hədlər) məhdudiyyətlərinə (istehsalçıların mənafeələrinə) cavab verərkən sərnişinlərin ictimai nəqliyyat xidmətləri (istehlakçıların maraqları) üçün minimum xərcləridir.

İctimai əqliyyatda aşağıdakı tarif növləri mövcuddur (Постников В.П. 2014: s. 49).

- vahid tarif;
- ictimai nəqliyyat növündən asılı olaraq tariflər;
- marşrutdan asılı olaraq tariflər;
- günün vaxtından asılı olaraq tariflər və s.

Beləliklə, optimal modelin tətbiqi tədqiqatın məqsədlərindən asılı olaraq tarifləri fərqləndirməyə imkan verir. Bu vəziyyətdə nəqliyyat üçün vahid tarif qəbul edilir, bu da ərazidə yaşayış sahəsindən asılı olmayaraq ictimai nəqliyyatın bərabər əlçatanlığına dair fərmanla bağlıdır. Ayrıca, nəzərdən keçirilən sistemin riyazi modelini qurarkən tətbiq olunan məhdudiyyətlər üçün müxtəlif seçimlər mümkündür:

- nəqliyyatın gəlirliliyinin məhdudlaşdırılması;

- tələb məhdudluğu;
- təklif məhdudluğu və s.

Tədqiq olunan modeldə nəqliyyatın gəlirliliyi ilə bağlı məhdudluqlardan istifadə olunur. Tələb və təklif üzrə məhdudluqların istifadəsi istisna olunur, çünki bu, optimallaşdırma və ekonometrik modelləşdirmə problemlərinin daha yüksək səviyyəsini nəzərdə tutur. İctimai nəqliyyat xidmətləri tarifinin formalaşması ilə bağlı optimallaşdırma probleminin formalaşdırılmasında əsas fərziyyə ərazinin istifadəsi balansının dəyişməzliyini nəzərdə tutan tələb və təklifin dəyişməzliyi olacaqdır. Başqa sözlə, problem daimi nəqliyyat tələb və təklif səviyyəsinə malik olan riyazi model istifadə edilərək həll ediləcəkdir. İctimai nəqliyyat xidmətləri üçün tarifin formalaşdırılması üçün riyazi bir model də qurmaq olar (Постников В.П. 2014: s.49).

Daha əvvəl qeyd edildiyi kimi, problemin optimal modelini qurarkən müxtəlif optimallıq meyarlarını (məsələn, ayrıca sərnişinlərin minimum dəyəri və ya büdcə subsidiyaları) və ya dəyişənləri (məsələn, marşrutdan asılı olaraq diferensial tarif) seçmək mümkündür. Daşıyıcıların rentabelliğini məhdudlaşdırarkən sərnişin xərclərini və büdcə subsidiyalarını minimuma endirmək üçün marşrutlar üçün diferensial tarifin formalaşdırılması probleminin həlli nümunəsidir.

Gördüyümüz kimi, hər bir marşrut üçün tariflər çox dəyişir. Sonra bütün marşrutlarda vahid tarifin yaradılması bəzi marşrutlarda müəssisələrin artıq mənfəət (-200% -ə qədər), digər marşrutlarda isə zərər (-56% -ə qədər) əldə etməsinə gətirib çıxarır. Nəticədə, zərərləri azaltmaq üçün zərərli marşrutlarda işləyən müəssisələrin nəqliyyat işlərinin həcmi azaltmağa meyli olacağını, gəlirli marşrutlarda işləyən şirkətlərin isə nəqliyyat işlərinin mövcud həcmi qoruyacağını gözləmək ağılabatandır. Beləliklə, araşdırmanın nəticələri göstərir ki, nəqliyyat üçün tarif formalaşdırarkən, optimal modellərdən istifadə edərək bütün bazar iştirakçılarının maraqlarını nəzərə almaq mümkündür.

Ümumiyyətlə, deyə bilərik ki, təklif olunan modellər tarifin büdcə dotasiyaları və sərnişin xərcləri həcminə təsirini təhlil etməyə, səyahət üçün gediş haqqının optimal dəyərini formalaşdıraraq endirim intervalı müəyyən etməyə imkan verir.

Optimal modellərin inşası marşrutlarda nəqliyyat tələbi və təklifinin sabit olduğu fərziyyəsi ilə həyata keçirilmişdir. Həqiqi iqtisadi vəziyyətdə nəqliyyat tələbi (sərnişin trafiki) nəqliyyat tədarükü həcmnin (nəqliyyat işi) və tariflərin dəyişməsinə reaksiya verir. Tarifin dəyərində azalma ilə sərnişin axını artacaq və nəqliyyat işinin həcmində azalma ilə (yəni uçuşlar arasındakı fasilələrin artması) azalacaq. Buna görə sərnişin trafikinin tarifin dəyərindən və nəqliyyat işinin həcmindən asılılıq funksiyalarının qurulması məsələsi ortaya çıxır (Постников В.П. 2014: s.51).

Tarif ümumi sərnişin nəqliyyatı bazarının iki komponentinə təsir edir: sərnişin axınının həcmi (tarif nə qədər yüksək olarsa, ictimai sərnişin nəqliyyatından daha az istifadə etmək istəyən) və nəqliyyat işinin həcmi (tarif nə qədər yüksək olarsa, marşrutlardakı fasilələr qısaldılır və marşrutların sayı daha çox olur). Eyni zamanda nəqliyyat işlərinin həcmi sərnişin axınının həcminə də təsir göstərir. Trafik intervalı nə qədər qısa və marşrutlar nə qədər rahat olsa, insanlar daha çox ictimai nəqliyyat xidmətlərindən istifadə etməyə hazır olacaqlar. Buna görə tarifin sərnişin axınının həcminə təsirini modelləşdirmək lazım gəlir.

Sərnişin trafikinin həcmnin tarifdən asılılığını modelləşdirmək üçün respondentlər arasında sorğu keçirmək və sərnişin trafikinin tarifdən asılılığını müəyyənləşdirmək üçün elan edilmiş üstünlüklər metodunu tətbiq etmək mümkündür. İctimai nəqliyyat üçün elan edilmiş üstünlüklər metodunun tətbiqi də ətraflı müzakirə edilmişdir.

Sərnişin axınının həcmnin marşrutdakı nəqliyyat işinin həcmindən asılılığını modelləşdirmək üçün Visum proqramında hazırlanan şəhərin nəqliyyat modelindən istifadə etmək olar. Visum proqramından istifadə edərək şəhər ərazilərinin nəqliyyat analiz üsulları və texnologiyaları ətraflı şəkildə müzakirə olunur.

Alqoritmə uyğun olaraq şəhərin nəqliyyat sisteminin ilkin məlumatları Access verilənlər bazasına daxil edilir. Bazadan, hər marşrut üzrə nəqliyyat işinin həcmi daxil olmaqla ilkin məlumatlar ictimai nəqliyyat marşrutları boyunca sərnişin axınlarını simulyasiya edən Visuma göndərilir. Sərnişin trafik məlumatları Access-ə göndərilir və oradan Excel-ə ixrac olunur. Həmçinin, ictimai sərnişin nəqliyyatının

işinin ilkin məlumatları Excel-də daxil edilir. Çözüm axtar eklentisində qurulmuş riyazi model əsasında, dəyişənlər (tarif və hər marşrut üçün nəqliyyat işinin həcmi) Excel vərəqində saxlanılan optimallaşdırılır. Daha sonra nəqliyyat işlərinin həcmi Access və Visum-a ixrac olunur, burada hər marşrut üçün sərnişin trafiki yenidən hesablanır. Dövr, optimal həll tapılanadək davam edir (hər marşrut üçün tarif və nəqliyyat işinin həcmi), yəni, məhdudiyyətlər sistemini yerinə yetirərkən hədəf funksiyasının ekstremumuna çatır

Nəqliyyat tələbinin (sərnişin axınının) tarif və nəqliyyat təminatındakı dəyişikliklərdən (nəqliyyat işinin həcmindən) asılılıq funksiyalarının tarif formalaşmasının optimal modelinə inteqrasiyası bir sıra problemlərlə əlaqələndirilir:

- nəqliyyat tələbi ilə tarifi dəyəri arasındakı əlaqəni müəyyənləşdirmək üçün sorğuların aparılmasının mürəkkəbliyi və dəyəri;
- respondentlərin cavablarının subyektiv mahiyyəti;
- iki modeli birləşdirməkdə texniki çətinlik (şəhərin nəqliyyat modeli və tarif formalaşmasının optimal modeli).

Tariflərin müəyyənləşdirilməsinə mövcud yanaşma sərnişindəşımaya bazarındakı bütün iştirakçıların maraqlarını, həmçinin nəqliyyatın tələb və təklifindəki dəyişikliklərə tarifi təsirini nəzərə almır. Bundan əlavə, tariflərin formalaşdırılması metodologiyası və daşıyıcılar tərəfindən verilən məlumatlar hələ tam şəffaf deyil. Bu, tarifi formalaşmasında fikir ayrılıqlarına səbəb olur. Regional səlahiyyətli, daşıyıcıların fəaliyyətindən gələn zərərləri ödəmək üçün büdcə subsidiyalarının artımını dayandırmağa çalışırlar ki, bu da sərnişin axınının gəlirliyini artırmaq üçün tariflərin artırılmasını tələb edir. Ancaq tarifləri çox yüksək qaldırmaq sosial gərginliyə səbəb ola bilər (Постников В.П. 2014: s.56).

Bu problemi həll etmək üçün, ümumi sərnişindəşımaya xidmətləri bazarının bütün iştirakçıları nəzərə alınmaqla, tariflərin formalaşdırılmasının optimal modeli təklif olunur. Bir çox sual işin əhatə dairəsindən kənar qalır. Birincisi, icazə verilən maksimum tarifi dəyəri əhalinin alıcılıq qabiliyyətinin öyrənilməsi baxımından müəyyən edilməyib. Tariflərin böyüməsi rentabelliğin marjinal dəyəri

ilə məhdudlaşır, eyni zamanda əhalinin gəlirlərinə əsasən sosial cəhətdən məqbul bir tarifi təyin edilməsi də vacibdir.

İkincisi, optimal modelin inşası marşrutlarda nəqliyyat tələbi və təklifinin həcmi sabit olduğu fərziyyəsi ilə həyata keçirilmişdir. Üçüncüsü, göstərilən xidmətlərin keyfiyyəti (rahatlığı) göstəriciləri rəsmiləşdirilməsinin çətinliyi səbəbindən nəzərə alınmadı. Bu və digər problemlərin həlli ictimai sərnişindəşmə xidmətləri tariflərinin təyin edilməsi sahəsində əsas məsələlərdəndir.

II FƏSİL. AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİ VƏ TƏDQIQI

2.1. Azərbaycanca ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin təhlili və effektivliyinin dəyərləndirilməsi

Dünya təcrübəsindən görünür ki, iqtisadi artım dinamikasının ən vacib göstəricisi ölkədə fəaliyyətə aid müxtəlif sahələri əhatə edən logistika sisteminin formalaşdırılmasıdır. İnkişaf etmiş ölkələr, uzunmüddətli nağd pul axını təmin etmək üçün logistika sahəsinə böyük sərmayə yatırımlar. Bugünkü bazar şəraitində malların hərəkətinin idarə edilməsinin maddi və texniki bazanın uyğunlaşdırılması obyektiv hərəkət edən təşkilatların daha çox inteqrasiyasına səbəb olur.

Təchizat zəncirinin səmərəliliyi bütün treyderlərin iqtisadi münasibətlərinin korporativ səviyyəsində tənzimlənsə, o zaman bütün əmtəə sistemini tənzimləməliyik. Xarici ölkələrdə nəqliyyat sistemlərinin inkişafı tək-cə ayrı-ayrı təşkilatlar üçün deyil, bütövlükdə ölkə üçün ən vacib strateji rəqabət alətlərindən birinə çevrilmişdir. Azərbaycan Respublikasında vəziyyət bir qədər fərqlidir. Tarixi, siyasi və iqtisadi xarakterli obyektiv səbəblərdən logistika sahəsində müəyyən texnoloji baza mövcuddur.

Sənaye inqilabından bəri davam edən kənd yerlərindən şəhərlərə miqrasiya, şəhərləşmə fenomeni bütün dünyada aydın hala gəlmişdir. Şəhərlərdə əhalinin artması ilə ortaya çıxan problemlərdən birinin nəqliyyat problemi olduğu diqqət çəkir. Şəhərlərdə rahat nəqliyyatın təmin edilməsi ilk növbədə səmərəli və uyğun ictimai nəqliyyat sisteminin mövcudluğundan asılıdır. Nəqliyyatda qiymətlərin müxtəlifliyi və ödəmə üsulu, ictimai nəqliyyat sistemindən uyğun şəkildə istifadə edilməsində əsas rola malikdir. Qiymət müxtəlifliyi kollektiv nəqliyyat tələbini və ödəniş asanlıığı isə ictimai nəqliyyatın sürətini və tutumunu artırır (Hatipoğlu S. 2017: s.273-282).

İctimai nəqliyyat strategiyası, insanların şəhər nəqliyyatında xüsusi nəqliyyat vasitələri əvəzinə ictimai nəqliyyat sistemlərinə üstünlük verməsi üçün tətbiq olunan və əsas məqsədi ictimai nəqliyyat xidmətini populyarlaşdırmaqla mövcud

sistemlərin xidmət keyfiyyətini artırmaq üçün tətbiq olunan bütün siyasət, strategiya və tətbiqlərdir. İctimai nəqliyyat dünyanın ən məşhur və istifadə edilən nəqliyyat növü sistemləridir. Bu sistemin metro sistemindən üstünlüyü aşağı investisiya xərcləri, qapıdan qapıya daşınmanın olmasındadır (Cirit F. 2014: s.23).

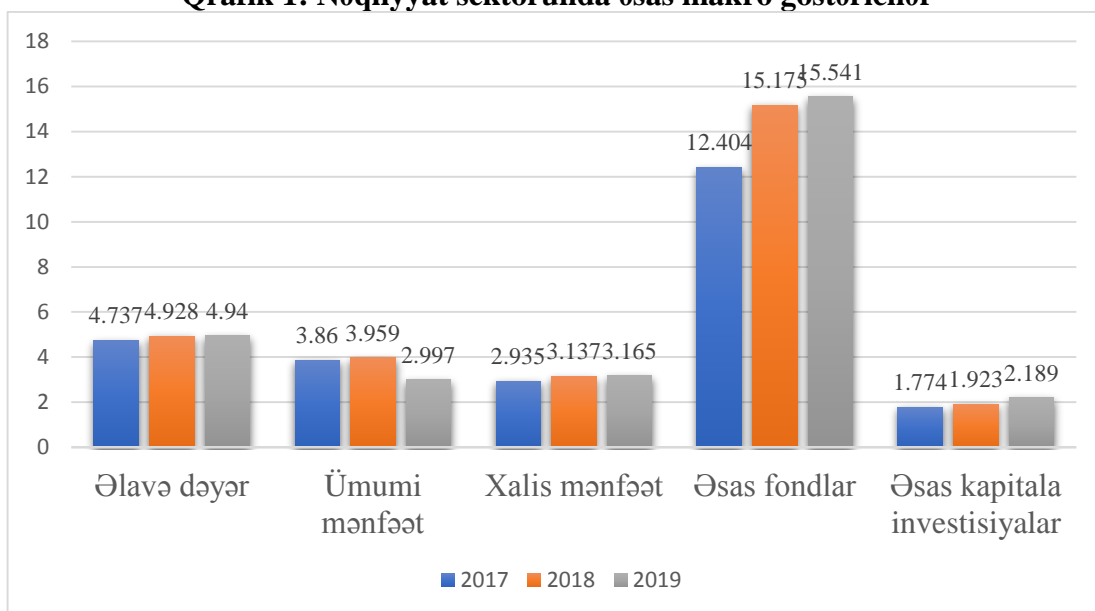
İctimai nəqliyyatdan istifadə haqqı, müxtəliflik və ödəniş sistemi birbaşa və ya dolayı yolla ictimai nəqliyyatın istifadəsinə təsir göstərir.

Nəqliyyat sektorunda, ölkədə ictimai nəqliyyat xidmətləri üçün 5 əsas sektor mövcuddur:

- Dəmir yolu;
- Hava;
- Dəniz;
- Şəhər elektrik nəqliyyatı;
- Avtomobil.

Nəqliyyat, milli iqtisadiyyatın ahəngdar fəaliyyətinin təşkili, hər sahədə qorunmanın gücləndirilməsi və əhalinin artan dinamikasının qorunması üçün mühüm bir infrastruktur kimi ölkənin ictimai həyatında əsas rola malikdir. Nəqliyyat sektorunun payı ÜDM, əlavə dəyər, xalis mənfəət, ümumi mənfəət, işçilərin sayı, orta aylıq əmək haqqı, əsas fondlar və kapital qoyuluşlarında nəzərə alınır. AR-sı Nəqliyyat Nazirliyinin təmin edilməsi ilə başladılan nəqliyyat sahəsində aparılmış əsaslı islahatların nəticəsi olaraq müsbət dinamika əldə olunmuş və nəqliyyat xidmətlərinin ÜDM-də payında hər il artım müşahidə edilmişdir. 2017-2019-cu illərdəki əsas makroiqtisadi göstəricilərə nəzər salsaq bu artımları müşahidə edə bilərik (Qrafik 1).

Qrafik 1: Nəqliyyat sektorunda əsas makro göstəricilər



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır

Qrafik 1-dən görüldüyü kimi 2017-2019-cu illər ərzində nəqliyyat sektorunda əlavə dəyər, ümumi mənfəət, xalis mənfəətdə cüzi də olsa artım müşahidə olunmuşdur. 2017-cı ildə əsas kapitalla qoyulan investisiyalar 1,774 milyon manat təşkil etmişdirsə, bu rəqəm 2019-cu ildə 2,189 milyon manat olmuşdur.

Cədvəl 1: Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, %-lə

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Əlavə dəyər | 6,0 | 6,7 | 6,7 | 6,2 | 6,0 |
| Ümumi mənfəət | 6,6 | 7,6 | 7,4 | 6,7 | 7,0 |
| Xalis mənfəət | 5,4 | 6,5 | 6,5 | 5,8 | 6,0 |
| İşçilərin orta illik sayı | 8,4 | 8,1 | 8,2 | 8,1 | 8,0 |
| Orta aylıq nominal əmək haqqı | 123,3 | 129,9 | 138,9 | 148,2 | 134,8 |
| Əsas fondlar | 8,3 | 8,1 | 6,8 | 7,6 | 7,4 |
| Əsas kapitalla investisiyalar | 13,8 | 8,8 | 10,2 | 11,2 | 11,8 |

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır

Beynəlxalq nəqliyyat ölkələr arasında sərnişin, qida, geyim və müxtəlif sənaye mallarının daşınmasını əhatə edən ticarət prosesidir. Bütün bunlar sayəsində beynəlxalq nəqliyyat bütün ölkələrin iqtisadi inkişafında əsas rola malikdir. Yuxarıdakı nəticələrə əsasən qeyd edə bilərik ki, nəqliyyat xidmətlərinin həcmindəki dəyişikliklər ölkədə ÜDM-in yaradılmasında mühüm rol oynayır.

Nəqliyyat sektorunda daşımalarından əldə olunan gəlirlərin dinamikası ilə bağlı göstəricilər Cədvəl 2-də verilmişdir.

Cədvəl 2: Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, əvvəlki ilə nisbətən %-lə

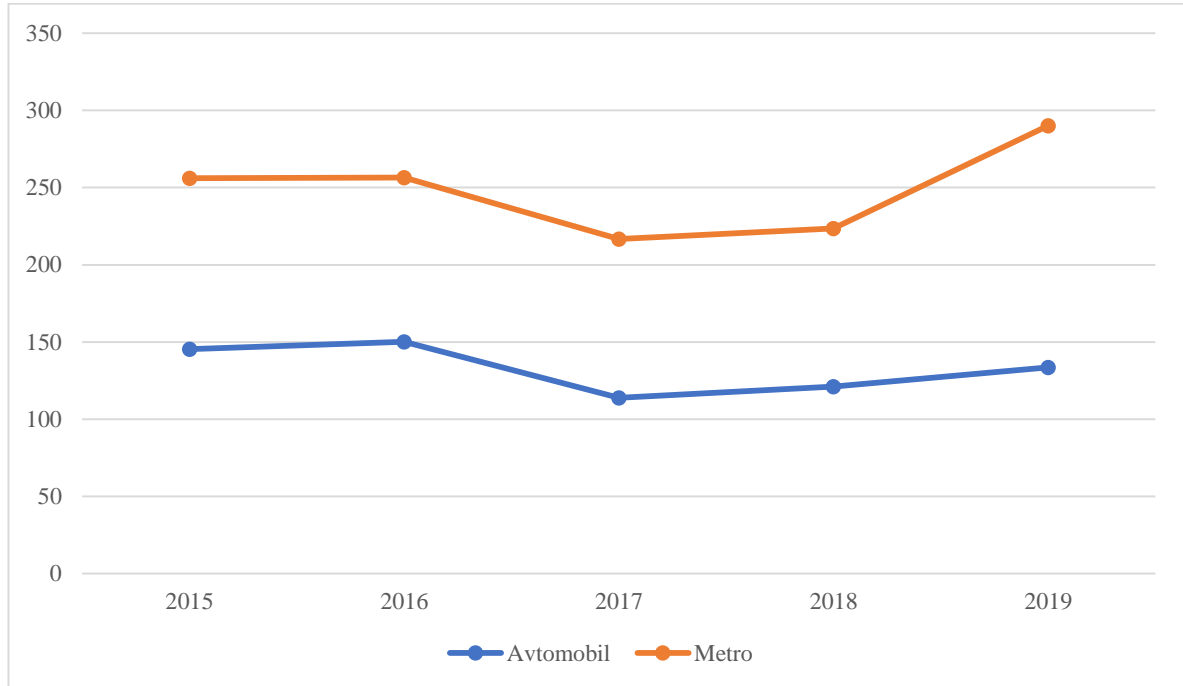
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Cəmi: | 109,9 | 122,2 | 117,9 | 109,4 | 105,2 |
| Dəmir yolu | 99,1 | 113,3 | 106,3 | 96,7 | 110,5 |
| Dəniz | 92,0 | 171,1 | 112,2 | 94,5 | 105,5 |
| Hava | 98,5 | 135,1 | 165,2 | 129,8 | 89,6 |
| Avtomobil | 145,3 | 150,1 | 113,8 | 121,2 | 133,6 |
| Metro | 110,9 | 106,5 | 103,0 | 102,4 | 156,5 |

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır.

Cədvəldən istifadə edərək nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsinə gəliri təhlil edə bilərik. Gördüyümüz kimi, 2017-2019-cu illərdə ümumi gəlirdə həm artım, həm də azalma müşahidə edilmişdir. Bundan əlavə, əsasən hava nəqliyyatı sektorunda 2015-2017-ci illərdə hava nəqliyyatından gəlirlərdə artım hiss edilmişdir, 2019-cu ildə koronavirus (COVID-19) pandemiyası ilə əlaqədar olaraq əldə olunan gəlir azalmış, 2018-ci ildə olan 129,8 % nəticədən, 89,6%-ə düşmüşdür. Bu tendensiya 2020-ci ildə də davam etmişdir. Avtomobil və metro nəqliyyatında gəlirlərdə artım müşahidə edilmişdir. Pandemiya ilə əlaqədar olaraq daşımalar daha çox dəmir yolu nəqliyyatı üzərindən aparıldığına görə 2019-cu ildə 110,5% artım əldə olunmuşdur. Bu da 2018-ci ilə nisbətə 13,8 % artım deməkdir.

Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlirlər sərnişin tərəfindən nəqliyyat təşkilatları üçün müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi nəticəsində əldə edilir. Bu, müştəri ilə nəqliyyat vasitəsi arasındakı müqavilənin nəticəsidir. Ümumi sərnişin axını sərnişin dövriyyəsinə təşkil edir. Bu göstərici 1 km-ə düşən sərnişin sayı ilə ölçülür. Bu göstərici sərnişin daşınması üçün ən çox istifadə olunan nəqliyyat vasitələrini müəyyən edir. İctimai nəqliyyat vasitəsi olan avtomobil və metro vasitələrindən əldə edilən gəlir dinamikasını aşağıdakı Qrafik 2-də daha aydın şəkildə vermək olar.

Qrafik 2: Avtomobil və metro nəqliyyat vasitələrindən əldə edilən gəlir, əvvəlki ilə nisbətən faizlə



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır.

2018-ci ildə tarif qiymətlərinin artması nəticəsində 2018-2019-cu illər ərzində avtomobil və metro nəqliyyat vasitələrindən əldə olunan gəlirdə artım müşahidə edilmişdir. 2020-ci ilə nəzər salsaq, statistik nəticələr açıqlanan zaman pandemiya ilə əlaqədar olaraq metro nəqliyyat sistemi qapalı olduğu üçün gəlirlərdə azalma tendensiyasını müşahidə edəcəyik.

Dünyada insanlar əksər ölkələrdə bir nöqtədən digər nöqtəyə çatmaq üçün əsasən ictimai nəqliyyat vasitələrinə üz tuturlar. İctimai nəqliyyatın tətbiqi bütün ölkələrdə mövcud olsa da, hər bir ölkə ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərini özünə məxsus qaydada müəyyən edir. Son dövrlərdə ölkəmizdə də ictimai nəqliyyat sistemlərinin, o cümlədən metronun inkişafı ilə bağlı müəyyən tədbirlər görülmüşdür. Yeni avtobusların və qatarların alınıb istismara buraxılması kimi tədbirləri bu məqsədlə atılmış addımlardan biri kimi hesab etmək olar. Bununla yanaşı, tariflərdə də müəyyən dəyişikliklər edilmişdir. 2007-ci ildə avtobus, 2011-ci ildə isə metro xidmətləri üzrə tətbiq olunan tariflərə dəyişikliklər edilmişdir.

Azərbaycanda ictimai nəqliyyat dövlət və özəl sektordan ibarətdir. Bakı Metropoliteni metro üzrə sərnişindəşmə sahəsində təbii inhisardır. Dövlət (Baku Bus MMC) və özəl sektor avtobus nəqliyyatında paralel olaraq fəaliyyət göstərir.

Ölkədəki ictimai nəqliyyat tarifləri dövlət tərəfindən tənzimlənir (Tarif Şurası). Sərnişin daşınması yalnız xüsusi icazə (lisenziya) tələb edən bir fəaliyyət növüdür. Bu günə qədər bir sıra dövlət proqramlarının həyata keçirilməsinə baxmayaraq, ölkədə müasir tələblərə uyğun olan ictimai nəqliyyat sisteminin yaradılması mümkün olmamışdır. 2015-ci ildə Bakı şəhərində sərnişindəşmə sahəsində dövlət siyasətini və nəzarətini bir qurum tərəfindən həyata keçirmək üçün Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi yaradılmışdır (<https://president.az/articles/17196>). Son illərdə əhalinin təbii artımı, şəhərləşmə, turizm sektorunun inkişafı, yanacaq qiymətlərinin bahalaşması və paytaxt Bakıda tıxac problemi kimi amillər səbəbindən ictimai nəqliyyat xidmətlərinə tələbat artmışdır.

2017-ci ildə nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi 1 milyard 973,4 milyon nəfər (2007-ci ilin müvafiq göstəricisi 1 milyard 148 milyon nəfər) olmuşdur ki, bunun da 84,7% -i və ya 1 milyard 672,2 milyon nəfəri avtobus, 11,6% -i və ya 228,8 milyon insan metronun payına düşür. Ümumiyyətlə, ölkədə sərnişin axınının 96,3% -i avtobus və metro ilə həyata keçirilib. 10 il ərzində avtobus nəqliyyatından 487,7 milyon manat, metro nəqliyyatından 44,3 milyon manat qazanılmış və nəticədə ümumi gəlir 532 milyon manat olmuşdur. Xatırladaq ki, son qiymət dəyişikliyi baş verən 2007-ci ildən bəri avtobus gəlirləri dörd dəfə artmışdır. 2011-ci ildə qiymət dəyişikliyindən sonra metro gəliri 54 % artdı. Gəlirin artması sektorun əvvəlki illərlə müqayisədə şəffaflığının artması, şəhərlərarası sərnişindəşmə qiymətlərinin yüksəlməsi və sərnişin dövriyyəsinin artması ilə əlaqədardır.

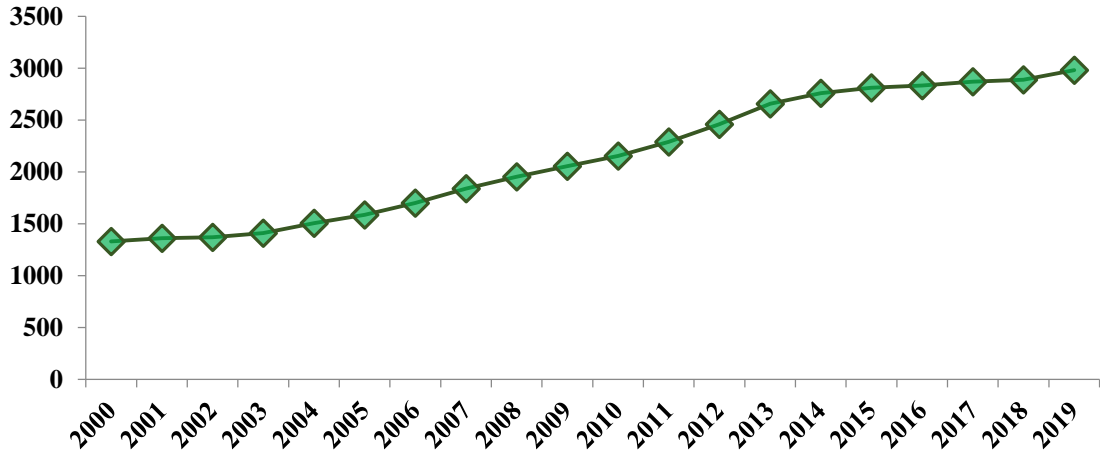
Cədvəl 3: İctimai nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi (milyon sərnişin-km)

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Sərnişin dövriyyəsinin ümumi həcmi - cəmi | 26316 | 27125 | 27650 | 28289 | 28714 | 29533 |
| Yol nəqliyyatı | | | | | | |
| Sərnişin dövriyyəsi | 22992 | 23825 | 24429 | 24886 | 25276 | 25950 |
| Ümumi sərnişin dövriyyəsində payı, % | 87,4 | 87,8 | 88,4 | 88,0 | 88,0 | 87,9 |
| Xüsusi avtomobillər | | | | | | |
| Sərnişin dövriyyəsi | 1296 | 1370 | 1413 | 1455 | 1494 | 1550 |
| Yol nəqliyyatı dövriyyəsində payı, % | 5,6 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,9 | 6,0 |
| Şəhərlərdə ictimai nəqliyyat | | | | | | |
| Sərnişin dövriyyəsi | 15191 | 14214 | 14369 | 14628 | 14845 | 15241 |
| Yol nəqliyyatı dövriyyəsində payı, % | 66,1 | 59,7 | 58,8 | 58,8 | 58,7 | 58,7 |
| Şəhərlərdə şəhərlərarası ictimai nəqliyyat | | | | | | |
| Sərnişin dövriyyəsi | 6505 | 8241 | 8647 | 8803 | 8937 | 9159 |
| Yol nəqliyyatı dövriyyəsində payı, % | 28,3 | 34,6 | 35,4 | 35,4 | 35,4 | 35,3 |
| Yeraltı nəqliyyat (metro) | | | | | | |
| Sərnişin dövriyyəsi | 2378 | 2450 | 2400 | 2525 | 2549 | 2611 |
| Ümumi sərnişin dövriyyəsində payı, % | 9,2 | 9,0 | 8,7 | 8,9 | 8,9 | 8,8 |
| Bir ilə düşən sərnişin dövriyyəsi, km | 2759,91 | 2811,08 | 2833,63 | 2870,8 | 2888,8 | 2981,8 |

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır.

Sərnişin axını hər il artır. 2019-cu ildə sərnişin axını 29,533 milyon sərnişin-km təşkil edib və bu da 2000-ci illə müqayisədə 2,7 dəfə artım deməkdir. Ölkədə sərnişin axınının əsas hissəsi şəhər və şəhərlərarası ictimai nəqliyyatın payına düşür və ümumi nəqliyyat vasitələrinin 82,6 %-ni təşkil edir (Qrafik 3).

Qrafik 3: 1 ilə düşən sərnişin dövriyyəsi



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır.

Ölkədə metro ictimai nəqliyyat vasitəsi nəqliyyat sektorunda mühüm yerlərdən birini tutur. Metro ilə ölkəmizdə sərnişin axınının həcmi və ümumi sərnişin axınının dinamikasını təhlil etmək üçün Cədvəl 4-dəki məlumatlara baxaq.

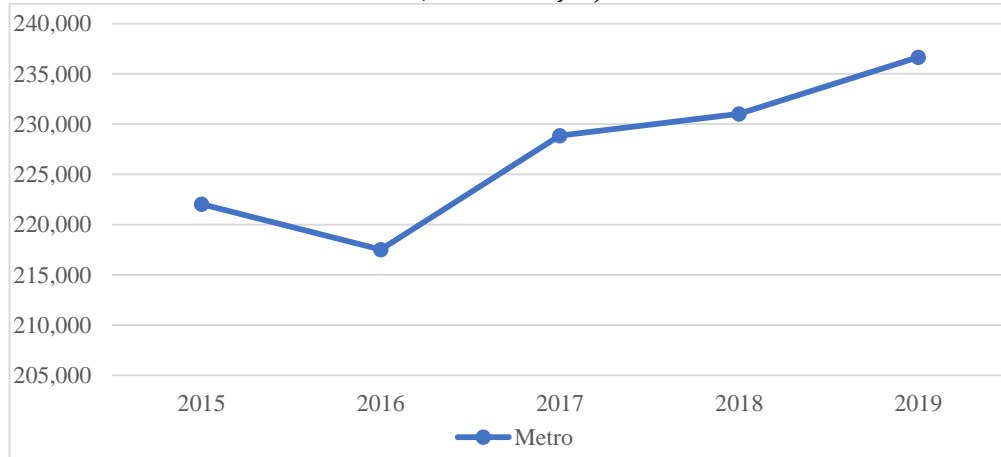
Cədvəl 4: 2015-2019-cu illərdə ölkədə metro nəqliyyat vasitəsilə sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi

| İllər | Sərnişin daşımaları (min sərnişin) | Sərnişin dövriyyəsi (milyon sərnişin, km) |
|-------|------------------------------------|---|
| 2015 | 222 040 | 2450 |
| 2016 | 217 516 | 2400 |
| 2017 | 228 848 | 2525 |
| 2018 | 231 016 | 2549 |
| 2019 | 236 682 | 2612 |

Mənbə: Azərbaycanda nəqliyyat, Bakı-2020, Statistik məcmuə, s.17 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvəldən görüldüyü kimi, metroda sərnişin axınının həcmi 2008-ci ildə 14,1%, 2009-cu ildə 2,9% artmış, əvvəlki ilə nisbətən 2010-cu ildə 12,1%, 2011-ci ildə isə 0,8% azalmışdır. 2012, 2013-cü ildə 5,6%, 2014-cü ildə 4,3%, 2015-ci ildə 3,0% artım, 2016-cı ildə 2% azalma, il ərzində yenidən 5,2% artım müşahidə edilmişdir. Metro sərnişin dövriyyəsi 2008-ci ildə əvvəlki ilə nisbətən 4,0%, 2009-cu ildə 2,8% artmış, 2010-cu ildə 5,5%, 2011, 2012-ci illərdə 0,8% azalmışdır. 2013-cü ildə 7,2%, 13,1%, 2014-cü ildə 6,4%, 2015-ci ildə 3,0% artmış, 2016-cı ildə 2% artım və 2017-ci ildə yenidən azalmışdır. 2015-2019-cu illərdə metropoliten tərəfindən sərnişin axınının həcmində baş verən ciddi dəyişiklikləri daha aydın görmək üçün aşağıdakı qrafiki qurmaq olar (Qrafik 4).

Qrafik 4: 2015-2019-cu illərdə metro nəqliyyat vasitəsilə sərnəşin daşımalarının dinamikası (min sərnəşin)



Mənbə: Azərbaycanca nəqliyyat, Bakı-2020, Statistik məcmuə, s.17 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Avtomobil nəqliyyatı respublikanın nəqliyyat sektorunda ən sürətlə inkişaf edən nəqliyyat növü hesab olunur. Sərnəşinlərin nəqliyyat vasitəsi ilə daşınması beynəlxalq marşrutlarda və ya bir ölkə daxilində avtobus və ya taksi ilə sərnəşin daşınması deməkdir. Nəqliyyat sektorunda avtomobil nəqliyyatı payının ümumi sərnəşin dövriyyəsindəki payı 2007-ci ildə 84%, 2008-ci ildə 83,2%, 2009-cu ildə 83,9 % və 2010-cu ildə 86,5%, 2011-ci ildə 87,4%, 2012-ci ildə 87,6%, 2013-cü ildə, 87,9%, 2014-cü ildə 88.0%, 2015-ci ildə 88.0%, 2016-cı ildə 88.5% və 2017-ci ildə 88.2% təşkil etmişdir. Avtobus və taksilər daxil olmaqla avtomobil nəqliyyatı ilə son illərdə ölkədə sərnəşin axınının həcmi və sərnəşin axınının dinamikasını təhlil edək (Cədvəl 5).

Cədvəl 5: Ölkədə avtomobil nəqliyyatında sərnəşin daşımalarının və sərnəşin dövriyyəsinin həcmi

| İllər | Sərnəşin daşımaları (min sərnəşin) | | | Sərnəşin dövriyyəsi (milyon sərnəşin-km) | | |
|-------|------------------------------------|-----------|--------|--|---------|--------|
| | Cəmi | Avtobus | Taksi | Cəmi | Avtobus | Taksi |
| 2015 | 1 666 155 | 1 602 523 | 63 632 | 23 825 | 22 455 | 1370 |
| 2016 | 1 708 191 | 1 642 587 | 65 604 | 24 429 | 23 016 | 1413 |
| 2017 | 1 739 726 | 1 672 154 | 67 572 | 24 886 | 23 431 | 1455 |
| 2018 | 1 766 564 | 1 697 236 | 69 328 | 25 276 | 23 782 | 24 400 |
| 2019 | 1 813 258 | 1 741 365 | 71 893 | 25 950 | 1 494 | 1 550 |

Mənbə: Azərbaycanca nəqliyyat, Bakı-2020, Statistik məcmuə, s.19 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvəldən də görüldüyü kimi, 2015-2019-cu illərdə ölkədə avtobus və taksilər də daxil olmaqla, avtomobil yolu ilə sərnəşin axınının həcmində dinamika dəyişik

olmuşdur. Ölkəmizdə 2006-cı ildə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşin daşımalarının ümumi həcmi 9 644 501 min sərnəşin, 2008-ci ildə 1 033 945 min sərnəşin, 2009-cu ildə 1 114 593 min sərnəşin, 2010-cu ildə 1 200 330 min sərnəşin, 2011-ci ildə 1 304 441 min sərnəşin, 2012-ci ildə 1 417 413 min sərnəşin, 2013-cü ildə 1 535 247 min sərnəşin, 2014-cü ildə 1 608 532 min sərnəşin, 2015-ci ildə 1 666 155 min sərnəşin, 2016-cı ildə 1 708 191 min sərnəşin, 2017-ci ildə 1 739 726 min sərnəşin, 2018-ci ildə 1 766 564 min sərnəşin, 2019-cu ildə isə 1 813 258 min sərnəşin təşkil etmişdir. Bu, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşin daşımalarının həcmninin 2008-ci ildə 7,2%, 2009-cu ildə 7,8%, 2010-cu ildə 7,7% və 2011-ci ildə əvvəlki ilə nisbətən 8,7%, 2012-ci ildə 8,7%, 2013-cü ildə 8,3%, 2014-cü ildə 4,8%, 2015-ci ildə 3,6%, 2016 və 2017-ci illərdə 2,5% artım deməkdir (Azərbaycanda nəqliyyat, Bakı-2020, Statistik məcmuə, s.19).

Təhlil göstərir ki, təhlil olunan bütün illərdə avtobus nəqliyyatının ümumi sərnəşin daşımalarının həcmində payı üstünlük təşkil etmişdir. Beləliklə, 2015-2019-cü illərdə avtobus və taksi ilə sərnəşin daşımalarının ümumi sərnəşindəşimə həcmində payı 2007-ci ildə 64%, 2008-ci ildə müvafiq olaraq 96,8% və 3,2% və 96,7% təşkil etmişdir. 2009-cu ildə 3,3%, 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%, 2013-cü ildə 96,3% və 3,7%, 2014-cü ildə 96,2% və 2015-ci ildə 3-8%, 2016-cı ildə 96,2% və 3,8%, 2017-ci ildə 96,1% və 3,9% təşkil etmişdir.

Yuxarıdakı cədvələ əsasən, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşin axınının dövriyyəsində əhəmiyyətli dəyişikliklərin (artımların) olduğunu söyləyə bilərik. Avtobuslarda sərnəşin sıxlığı əvvəlki ilə nisbətən 2008-ci ildə 8,8%, 2009-cu ildə 8,8%, 2010-cu ildə 8,7%, 2011-ci ildə 9,7% və 2012-ci ildə 9% təşkil etmişdir. 2013-cü ildə 6%, 2014-cü ildə 9,1%, 2015-ci ildə 3,5%, 2016-cı ildə 2,5% və 2017-ci ildə 1,8% artmışdır. Əvvəlki ilə nisbətən taksi sərnəşin dövriyyəsi 2008-ci ildə 10,7%, 2009-cu ildə 10,8%, 2010-cu ildə 10,1%, 2011-ci ildə 11,7% və 2012-ci ildə 11%, 2013-cü ildə 11,1%, 2014-cü ildə 6,5%, 2015-ci ildə 5,7%, 2016-cı ildə 3,1% və 2017-ci ildə 3,0% artmışdır. 2018-ci ildə yüksək artım müşahidə olunsada 2019-cu ildə bu göstərici pandemiya ilə əlaqədar olaraq kəskin azalmışdır.

Ölkənin regionlarında da daşınmalar ölkə iqtisadiyyatında mühüm rol oynayır. Cədvəl 6-da iqtisadi rayonlar üzrə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının illər üzrə dinamikasını verə bilərik.

Cədvəl 6: Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmışdır, min sərnişin

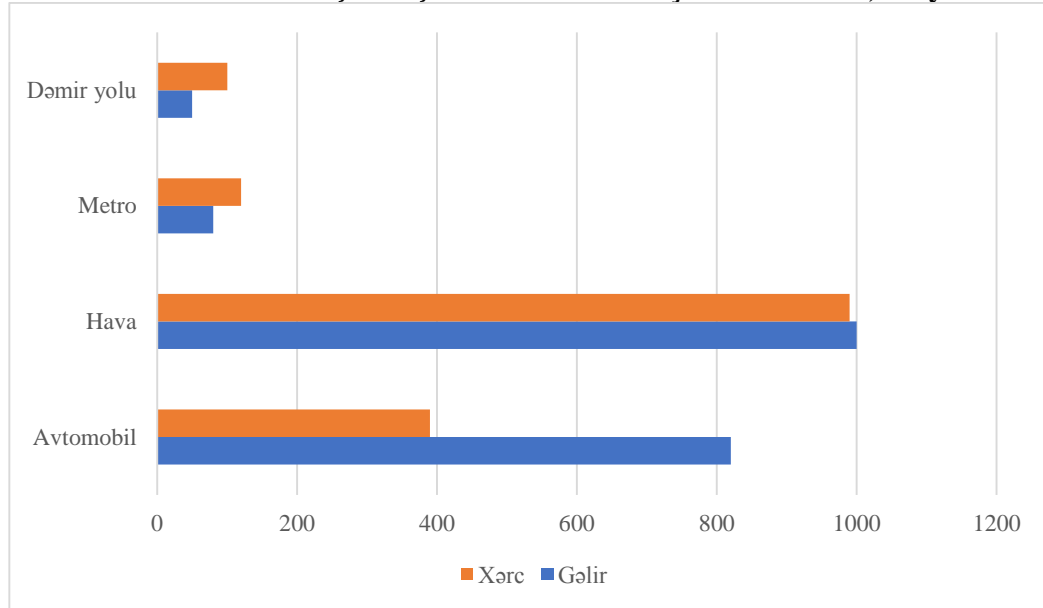
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Ölkə üzrə | 1 666 155 | 1 708 191 | 1 739 726 | 1 766 564 | 1 813 258 |
| Bakı şəhəri (qəsəbələrlə birlikdə) | 720 402 | 723 813 | 727 076 | 731 162 | 754 013 |
| Abşeron iqtisadi rayonu | 131 767 | 137 273 | 142 026 | 145 229 | 149 510 |
| Gəncə-Qazax iqtisadi rayonu | 198 731 | 207 452 | 213 650 | 217 901 | 223 855 |
| Şəki-Zaqatala iqtisadi rayonu | 62 207 | 65 490 | 67 969 | 69 486 | 71 306 |
| Lənkəran iqtisadi rayonu | 69 391 | 72 338 | 74 266 | 75 898 | 77 772 |
| Quba-Xaçmaz iqtisadi rayonu | 68 533 | 71 446 | 73 351 | 74 772 | 76 285 |
| Aran iqtisadi rayonu | 250 562 | 261 158 | 268 424 | 275 469 | 281 262 |
| Yuxarı Qarabağ iqtisadi rayonu | 19 681 | 20 331 | 20 613 | 21 072 | 21 379 |
| Kəlbəcər-Laçın iqtisadi rayonu | 13 097 | 13 506 | 13 928 | 14 097 | 14 281 |
| Dağlıq Şirvan iqtisadi rayonu | 33 633 | 35 255 | 36 462 | 37 483 | 38 343 |
| Naxçıvan iqtisadi rayonu | 98 151 | 100 129 | 101 961 | 103 995 | 105 252 |

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/> Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında hazırlanmışdır.

Yuxarıdakı cədvəli təhlil etsək görərik ki, iqtisadi rayonlar üzrə sərnişin daşınmalarında ildən-ilə artım müşahidə edilmişdir. Sərnişin daşınmalarında artımın olması əldə olunan gəlirə də öz təsirini göstərir.

Statistik təhlillər göstərir ki, 2007-2017 illər aralığında sərnişin dövriyyəsi xərclərində əhəmiyyətli bir artım olmuşdur. Lakin, bu müddət ərzində tariflərdə heç bir artım qeydə alınmayıb. Artıma təkan verən amillər arasında yanacaq və elektrik qiymətlərinin artması, istifadə olunan avadanlıqların yenilənməsi və sektorda əmək haqqının artması nəticəsində çoxalan maliyyə xərcləri göstərilir (İctimai nəqliyyatda tarif artımlarının mənfi və müsbət tərəfləri, 2018). 2019-cu ildə bu istiqamətdə maliyyə dəyişikliyinə dinamikası aşağıdakı diaqramda daha ətraflı təsvir edilmişdir.

Qrafik 5: 2019-cu ildə sərnişin daşıma xidməti üzrə çəkilən xərclər, milyon manatla



Mənbə: Azərbaycanda nəqliyyat, Bakı-2020, Statistik məcmuə, s.76.

Qeyd etmək lazımdır ki, xüsusilə son üç ildə Azərbaycanda yeni iqtisadi vəziyyət yaranıb. Belə ki, 2015-2017-ci illərdə neftin ucuzlaşması səbəbindən milli valyuta (Azərbaycan manatı) 54%-dən çox dəyər itirdi, yanacaq qiymətləri 63,6%, elektrik enerjisi qiymətləri isə orta hesabla 34% artdı. Bundan əlavə, ölkənin istehlak qiymətləri indeksi 2015-ci ildə 4%, 2016-cı ildə 12,4% və 2017-ci ildə 12,9% təşkil edib. Bu şərtlərdə, digər sənaye sahələri ilə yanaşı, ictimai nəqliyyat segmentində fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri üçün də yeni problemlər meydana çıxdı. Bu problemlər ictimai nəqliyyat sahəsində çalışan təsərrüfat subyektlərinin investisiyalarını azaltdı. 2012-ci ildə sərnişin daşınması üçün ölkəyə 1038 avtomobil gətirilmişdisə, 2017-ci ildə müvafiq rəqəm 6 dəfə az və ya 187 ədəd təşkil etmişdir. Nəticədə sektorun mənfəəti azalmış, ictimai nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti zəifləmiş, nəqliyyat parkı o cümlədən, avtobus parkı köhnəlmişdir. Xüsusilə, yerli valyutanın kəskin devalvasiyası idxaldan asılı nəqliyyat sektorunu texniki avadanlıq baxımından modernləşdirmək və təmir etmək xərclərini xeyli artırmışdır. Bütün bunların fonunda ictimai nəqliyyat xidmətləri sahəsində müəyyən addımların atılması zərurəti yaranır.

Bu addımlar arasında ən mühim hesab olunan sərnişindaşıma üzrə mövcud tariflərin optimallaşdırılmasıdır. Lakin, Azərbaycan Respublikası Tarif Şurasınının 30 iyul 2018-ci il tarixli qərarı ilə avtobus və metro ilə daxili sərnişindaşıma qiymətləri

artırıldı. İctimai nəqliyyatda qiymət artımının gözlənilməz olduğunu söyləmək rasional fikir kimi hesab edilməməlidir. Çunki, 2011-ci ildə metroda gediş haqqı artırıldıqda rəsmilər bu artımın yetərli olmadığını bildirmişdilər. Növbəti illərdə ictimai nəqliyyat qiymətlərində artım xəbəri ictimai rəy mövzusu oldu. Artıq 2016-cı ildə yerli media hökumət mənbələrinə istinadən sərnişindəşımaya xidmətlərinin qiymətlərinin 50% artırılacağı bildirilmişdir. 2017-ci ilin iyun ayında benzinin qiymətinin qaldırılması qərarı müzakirələrə səbəb oldu. Nəticədə, həmin ilin oktyabr ayında sərnişindəşımaya üzərində dövlət nəzarətini həyata keçirən şöbələrəndən biri kimi Bakı Nəqliyyat Agentliyi tarifləri artırdı. 2018-ci ildə Tarif Şurası qərarından sonra Azərbaycanda fərqli kateqoriyalı sərnişindəşımaya xidmətlərinin qiymətlərinin necə dəyişəcəyini görmək olar.

Cədvəl 7: Nəqliyyatda sərnişindəşımaya üzrə tairflər üzrə dəyişikliklər

| Nəqliyyat növü | Əvvəlki tarif | Yeni tarif | Artım səviyyəsi |
|---|---------------|------------|-----------------|
| Metro | 0,20 | 0,30 | 50% |
| Avtobus (şəhərdaxili) | 0,20 | 0,30 | 50% |
| Avtobus (şəhərlər arası), hər km yol üçün | 0,16 | 0,24 | 50% |

Mənbə: <http://www.tariffcouncil.gov.az/?/az/content/184/> Azərbaycan Respublikası Tarif Şurası, 2018

Tariflərin optimallaşdırılması zəruri olduğu halda Tarif Şurasının ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərini 50% artırması və bu artımla əlaqədar olaraq qurum tərəfindən verilən açıqlamada bu tarif dəyişikliyinə nəqliyyat infrastrukturunu daha da yaxşılaşdırmaq və maliyyə təhlükəsizliyini artırmaq məqsədilə edildiyinin qeyd olunması o qədər də uğurlu addım hesab edilməməlidir. Buna əsas səbəblərdən biri kimi keyfiyyətin artmadığı halda tarifi artırılması və keyfiyyətlə tarif arasındakı əlaqəsizliyin gələcəkdə bu sahədə baş verə biləcək müsbət dəyişikliklərə mənfi təsir göstərməsi qeyd oluna bilər. İkinci səbəb kimi tariflər müəyyən olunarkən əhali arasında sosial bölgü cəhətdən qiymət fərqləndirilməsinin aparılmaması göstərilə bilər. Sosial bölgü deyildikdə tələbələr, pensiyaçılar, çoxuşaqlı analar və s. nəzərdə tutulur. Öz növbəsində bu addım gəlirlərin bərabər paylanması prinsipinin pozulmasına gətirib çıxarmışdır. Digər bir səbəb kimi müvafiq infrastukturun

formalaşdırılması və nağdsız ödəniş sisteminin yekunlaşdırılması başa çatmadan tariflərə artım edilməsini qeyd etmək olar. Həmçinin, qeyd edilməlidir ki, ölkədə ictimai nəqliyyatın cari vəziyyəti müasir standartlara cavab vermədiyindən mövcud qiymətlərin artırılması bu sektorun inkişafını daha da ləngidəcəkdir.

Əlavə olaraq qeyd etmək lazımdır ki, dövlət şirkətlərinin fəaliyyətində, xüsusən də sərnişindəşımaya sahəsində şəffaflıq səviyyəsi qənaətbəxş deyil. Məsələn, 20 ən böyük dövlət müəssisəsindən biri olan Bakı Metropoliteninin hesabatlılığı çox zəif təşkil olunmuş və hətta dövlət standartlarına uyğun təşkil edilməmişdir. Bu qurumun orta illik dövriyyəsinin təxminən 100 milyon manat olmasına baxmayaraq maliyyə fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi üçün kənar auditor qismində sadəcə 1 fiziki şəxs cəlb edilmişdir. Eyni zamanda, bu qurumun illik maliyyə hesabatları məlumatverici deyil (<http://metro.gov.az/az/about/metropoliten/fin>).

Bu, fəaliyyətin yüksək keyfiyyətli maliyyə monitorinqi qabiliyyətini zəiflədir.

Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması üçün nağdsız ödənişlər sisteminə natamam keçid bu sahədə gizli trafikəin mövcudluğunu təmin edən əsas amillərdən biridir. 2011-ci ildən bəri Bakıda ictimai nəqliyyatda nağdsız ödəniş sisteminin tətbiqi üçün addımlar atılsa da, bu proses hələ başa çatdırılmayıb. Nəhayət, Bakı Nəqliyyat Agentliyi nağdsız ödəniş sisteminin tam tətbiqinin 2018-ci ilin birinci yarısında başa çatdırılacağını elan etsə də, bunun qeyri-mümkün olduğu zamanla aydın oldu. Qeyd etmək lazımdır ki, hələ də xeyli sayda avtobus nağd şəkildə ödəniş qəbul etməyə davam edir. Statistika əsasən, hazırda 2021 avtobus Bakının 150 marşrutu üzrə sərnişin daşımalarına xidmət göstərir ki, bunlardan da 25 marşrut üzrə cəmi 500 avtobusun nağdsız ödəniş sisteminə keçidi başa çatdırılıb. Başqa sözlə, Bakıda işləyən avtobusların 75%-i nağd ödənişi qəbul edir (<http://bna.az/az/ictimai-neqliyyat>).

Tariflər yeniləndikdən sonra da Azərbaycanda ictimai nəqliyyat xidmətləri tarifləri MDB ölkələrində və regionlarında mövcud olan tariflərin əksəriyyətindən aşağı olaraq qalmışdır. Qeyd edək ki, cari olaraq metroda xidmət qarşılığında tətbiq olunan tariflər Rusiya Federasiyasında 0,80-1,50, Qazaxıstanda 0,20-0,40, Belarusda 0,48-0,56, Gürcüstanda 0,35 və Türkiyədə 0,44-1,75 manat təşkil edir.

Şəhərdaxili avtobus tariflərinə gəldikdə isə bu Rusiya Federasiyasında 0,80-1,50, Qazaxıstanda 0,20-0,45, Belarusda 0,44-0,52, Gürcüstanda 0,35, Türkiyədə isə 0,91 manat təşkil edir. Şəhərlərarası avtobus xidmətləri üzrə mövud tariflər isə Rusiya Federasiyasında 5,2-9,2, Türkiyədə 4,9-8,0, Gürcüstanda isə 4.2-7.5 qəpik/km-dir.

Ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi və həyata keçirilməsi geniş və keyfiyyətli statistik məlumatların olması ilə mümkündür. Ölkə nəqliyyatının beynəlxalq nəqliyyat sisteminə uğurla inteqrasiyası üçün respublikanın nəqliyyat sektorunun inkişafı və inkişaf istiqamətlərinin proqnozlaşdırılması üçün konkret rəqəmlər olmalıdır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin respublika ərazisindən keçən hissələrində infrastrukturun inkişafı, tranzit trafikə intensivləşdirilməsi və planlaşdırılması, intermodal və multimodal nəqliyyatın inkişafı üçün geniş məlumat şəbəkəsi yaratmaq lazımdır. Eyni zamanda, nəqliyyat infrastrukturunun yenidən qurulması, nəqliyyat parkının yenilənməsi nəqliyyat sənayesinin inkişafında mühüm mərhələlərdən biri hesab edildiyi üçün bu sahədəki məlumat istifadəçilərinin ehtiyacları təmin edilməlidir. Buna görə əsas təkliflərdən biri budur ki, nəqliyyat və yol kompleksi üçün vahid bir məlumat sisteminin yaradılması əsas prioritetlərdən biri olsun və həmin sistem tam və etibarlı statistik məlumatlarla əsaslandırılınsın.

2.2. Azərbaycanda ictimai nəqliyyatdan istifadə tariflərinin tətbiqində “Tallin modeli” təsüübəsi

Son illərdə ictimai nəqliyyatda bir çox müsbət dəyişikliklər edildi, infrastruktur yeniləndi, yeni, daha rahat və daha böyük avtobuslar sərnişinlərin istifadəsinə verildi. Şübhəsiz ki, tariflərin artırılması sərnişindəşimə ilə məşğul olan hüquqi və fiziki şəxslərə istehsal bazasını, avtobus parkını modernləşdirməyə, eyni zamanda daha yaxşı və daha rahat sərnişindəşimə xidmətləri göstərməyə imkan verəcəkdir. Yəni sərnişinlərin rahatlığı üçün bu istiqamətdə yeniliklər davam edəcəkdir.

Bu baxımdan Bakı Nəqliyyat Agentliyi tərəfindən qeyd olunur ki, sərnişinlərin rahat və təhlükəsiz şəkildə ictimai nəqliyyat vasitələrilə daşınması agentliyin prioritetlərindəndir. Bakı Metropoliteninin hesabatında deyilir ki, qiymət artımı olmasına baxmayaraq Bakı Metropolitenində tətbiq olunan tariflər digər postsovet ölkələrindəki vəziyyət ilə müqayisədə daha aşağıdır. Beləliklə, bir vətəndaşın daşınması üçün tələb olunan xərc 47 qəpikdir. Məsələn, postsovet ölkələrində bu göstərici Ukraynada 41-50 qəpik, Minskdə 55 qəpik, Daşkənddə 37 qəpik təşkil edir, Moskvada isə bu ölkələrlə müqayisədə bir qədər yüksəkdir. Bununla yanaşı, Rusiya metropoliteninin inkişafı cəhətdən böyük potensiala malikdir.

Bir zamanlar Azərbaycanın müqayisə olunduğu Estoniyada paytaxt Tallin şəhərində 2013-cü ildən bəri qeydiyyatda olan vətəndaşlar üçün ictimai nəqliyyatdan istifadə tarifləri aradan qaldırılmışdır. Lakin, şəhər daxilində turistlər onlar üçün müəyyən edilmiş qiymətlərə uyğun olaraq ödəniş edib ictimai nəqliyyatdan istifadə edirlər. Tallində həyata keçirilən bu layihə dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilir. Hətta, bu qərarın müzakirəsi zamanı Tallin Şəhər Şurasının 60 deputatından 40-ı bu qərarın lehinə səs vermişdir. Hesablamalara görə dövlətin bu qərarı ilə hər ailə öz büdcəsinə 50 avro dəyərində qənaət edə biləcək. Bundan başqa, bəzi ölkələrdə, məsələn Lüksemburqda də pulsuz ictimai nəqliyyat müəyyən şərtlər daxilində vətəndaşların istifadəsinə verildi. 2019-cu ildən etibarən Lüksemburqda bütün ictimai nəqliyyatdan istifadə tarifləri ləğv olundu. Bu modelin artıq bir neçə ölkə ilə yanaşı şəhərlərdə də tətbiq olunması digər ölkənin də diqqətini cəlb etmişdir. Hətta, bəzi ölkələr artıq bu istiqamətdə araşdırmalar aparmağa da başlamışdır.

Belorusiya və Rusiya Federasiyası kimi ölkələrdə sənişindəşımə gedış haqqını iqtisadi xərclərdən aşəğı tutmaq üçün qismən subsidiyalaşdırır və buna görə də vətəndaşların ödədiyi gedış haqqı dövlətin onların daşınması üçün çəkdiyi xərci tam qarşıləmir. Sənişin nəqliyyatının subsidiyalaşdırılması onun uğurlu fəaliyyətinin ayrılmaz hissəsidir.

Avropa ölkələrində ictimai nəqliyyatda səyahət xərcləri valyutamızla 2-4 manat arasında dəyişsə də, Estoniya təcrübəsi avropalıların elə də diqqətini çəkməmişdir. Ancaq rəsmi gedış haqqının cəmi 30 qəpik olduğu Bakıda cəmiyyətdə bu barədə danışılır, mətbuatda müzakirələr aparılır, mütəxəssislərin rəyləri dərc olunur və s. Bu ziddiyyətin əsas səbəbi təkcə bütün ölkədə deyil, həm də paytaxt Bakıda vətəndaşlarımızın gəlirlərinin aşəğı olmasıdır. Gün ərzində ən azı iki dəfə ictimai nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edən şəhər sakinlərinin sayına baxsaq, görürük ki, azərbaycanlılar 60 qəpiyə qənaət etməkdən ciddi şəkildə narahət olsalar da, avropalıları gündə 4-8 manat qazanmağa əhəmiyyət vermirlər. Azərbaycanda minimum təqaüd 160 manat olduğu halda, Avropada bir çox ölkələrdə bu göstərici valyutamızda 1000 manatdan artıqdır. Bu səbəbdən Estoniyanın Tallin şəhərində tətbiq olunan model Azərbaycan cəmiyyətində daha çox müzakirə obyektinə çevrilmiş və ölkədə bu cür modelin tətbiq olunması barədə fikirlər formalaşmışdır.

İlk öncə qeyd etmək lazımdır ki, Estoniyanın paytaxtı Tallin şəhərində ictimai nəqliyyatda tətbiq olunan tarif modeli 2013-cü ildən bəri həyata keçirilir. Layihənin əsas məqsədi paytaxtda ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısını almaq üçün tıxac problemini həll etməkdir. Hökumət bütün çirklənmənin qarşısının alınması layihələrini dayandırmış və vəsaitləri ictimai nəqliyyatın maliyyələşdirilməsinə sərf etmişdir. Hökumət 2013-cü ilin əvvəlindən etibarən qeydiyyatdan keçmiş paytaxt sakinlərinin avtobuslarla, tramvaylarla və trolleybuslarla pulsuz hərəkəti üçün 2 avroya “yaşıl kart” ala biləcəyi bir proqram hazırlamışdır.

Şəkil 1: Tallində vətəndaşların istifadəsinə verilmiş “yaşıl kart”



Mənbə: <https://under35.me/2018/07/estonia-free-public-transport/> Как устроен бесплатный общественный транспорт Эстонии.

Estoniya hökumətinin işinin nəticəsində təcrübənin yalnız bir neçə ilində Tallində qeydə alınmış sakinlərin sayının 415 min nəfərdən təxminən 450 minə yüksəlməsi olmuşdur. Əlbəttə ki, Estoniya paytaxtında sakinlərin sayındakı artım yalnız pulsuz ictimai nəqliyyatla əlaqədar deyil. Bu prosesdə dünyanın hər yerindən sahibkarlara yüksək keyfiyyətli inzibati xidmətlərə onlayn çıxış əldə etməyə imkan verən geniş miqyaslı rəqəmsal vətəndaşlıq sistemi mühüm rol oynayır.

Bundan əlavə, Estoniya artıq yalnız Avropada deyil, bütün dünyada işgüzar xidmətlər və start-up şirkətlərinin inkişafı üçün ən yaxşı şərtləri təklif edən ən yenilikçi ölkələrdən biri hesab olunur.

Beləliklə, paytaxt əhalisi büdcədən əlavə vəsait almadan ictimai nəqliyyatdan pulsuz istifadə etməyə başladı. Təcrübə artıq öz bəhrəsini bir neçə istiqamətdə vermişdir: şəhərdə yol sıxlığı azalmış və böyük avtobuslara tələb artmışdır. 2020-ci ildə Estoniyanın bütün bölgələrində ictimai nəqliyyatın pulsuz olması üçün bütün işlər görülmüşdür. Bundan əlavə, bir sıra Avropa şəhərləri bu təcrübədən faydalanmaq qənaətinə gəlmişdir. Çünki, yalnız bir ildə layihənin əsas məqsədi olan ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısının alınmasında çox ciddi sosial nailiyyətlər əldə edilmişdir. Beləliklə, şəhərdəki atmosfer havasının çirklənməsi səviyyəsi yarıdan çox azalmış və paytaxtda tıxac problemi tamamilə aradan qaldırılmışdır. Növbəti illərdə ticarət dövriyyəsinin artması ilə büdcəyə əlavə vəsait cəlb olundu ki, bu da öz növbəsində layihənin maddi dividendi sayıla bilər.

2016-cı ildə aparılan bir araşdırma göstərdi ki, Tallində pulsuz nəqliyyatın tətbiqi şəhər tıxacı sıxlığını bir qədər azaldıb və eyni zamanda Tallinin gənc və yaşlı

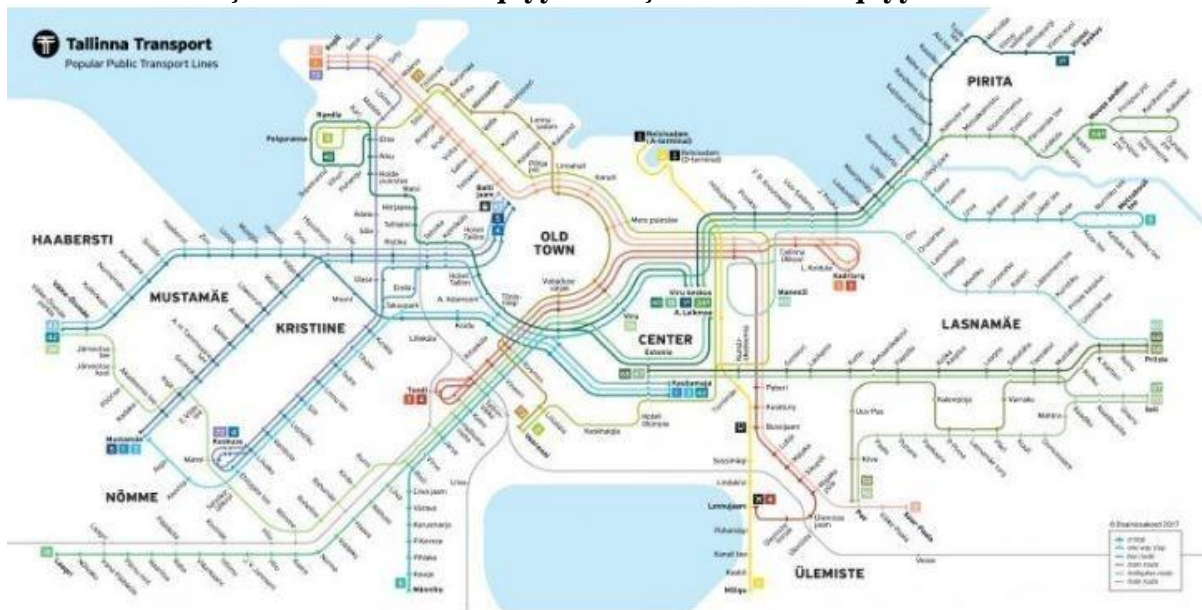
sakinləri arasında ictimai nəqliyyatla hərəkətin sayını xeyli artırmışdır. Bu gün Tallindən nümunə götürərək dünyanın bir sıra digər şəhər və bölgələrində pulsuz ictimai hərəkət təmin etmək təşəbbüslərinə də baxılır.

Uelsdə, 2017-ci ilin aprelindən 2018-ci ilin mayına qədər səlahiyyətli daxili turizmi stimullaşdırmaq üçün həftə sonları pulsuz şəhərlərarası avtobus xidməti göstərməyi təcrübə etdilər. Nəticələrdən ilham alan Uels hökuməti təcrübəni bir il də davam etdirdi (<https://under35.me/2018/07/estonia-free-public-transport/> / Как устроен бесплатный общественный транспорт Эстонии).

Bu nümunə müəyyən dərəcədə Estoniya hökumətini öz təşəbbüsünü genişləndirməyə təşviq etdi: indi Tallinə əlavə olaraq pulsuz nəqliyyat əlaqələri Estoniyanın digər bölgələrində də mövcuddur. Tədqiqatçıların proqnozlarına görə, belə bir addım hətta rayonlardan paytaxta daxili əmək miqراسiyasını azalda bilər.

Polşa, Fransa və Almaniyadakı bəzi şəhərlər də küçələrindəki tıxacı azaltmaq üçün məhdud bir pulsuz nəqliyyat sistemindən istifadə edirlər. Məsələn, Brüssel və Parisdə havanın kəskin çirklənməsi dövründə hətta avtomobillərin şəhərin mərkəzinə girişi vaxtaşırı qadağan edilir və bu yolla sakinləri ictimai nəqliyyatdan istifadə etməyə təşviq edirlər.

Şəkil 2: Tallində nəqliyyat. Məşhur ictimai nəqliyyat xətləri



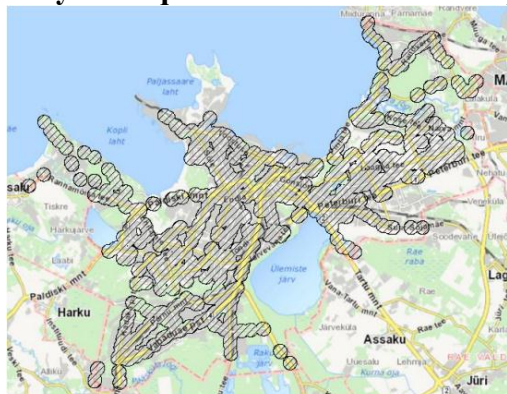
Mənbə: Oded C., Yusak O., Susilo T.R. 2017: s.1091

Pulsuz ictimai nəqliyyat sistemi Polşanın Varşava yaxınlığındakı Zombki şəhəri kimi bəzi şəhəratrafi ərazilərində mövcuddur. Latviyanın Riqa şəhərində isə güclü qar yağışı zamanı əhali üçün pulsuz nəqliyyat təmin edilir.

Tallinn şəhər sakinləri üçün pulsuz ictimai nəqliyyat 8 ildən bəri həyati əhəmiyyət daşıyır. Siyasi təsirlə bağlı gözləntilər yüksək olsa da, pulsuz ictimai nəqliyyat hələ də bu baxımdan əhəmiyyətli bir dəyişiklik göstərmədiyi halda tətbiq olunmaqdadır. Bu dövrdə ictimai nəqliyyatdan istifadə 55%-dən 63%-ə yüksəlmişdir. Estoniyanın inkişaf etmiş elektron idarəetmə çərçivəsi daxilində nəqliyyat xətləri və xərclərin optimallaşdırılması effektiv şəkildə həyata keçirilmişdir. Avtomobillərin sayı davamlı olaraq artsa da nəqliyyat vasitələri və yanacaqlar üçün sərt ekoloji tələblər səbəbindən şəhərdəki çirklənmə və emissiya səviyyəsi artmamışdır. Tallində pulsuz ictimai nəqliyyat xidmətlərindən məmnunluq olduqca yüksək olduğundan, Estoniyanın digər bələdiyyələri də eyni konsepsiyayı nəqliyyatda tətbiq etməyə başlamışdırlar (Prause G., Tuisk T. 2020: s.163-177).

Tallində dörd növ ictimai nəqliyyat mövcuddur. Şəhər sərnişin qatarları (hərəkəti elektrik və dizel qatarları ilə dövlət tərəfindən təşkil edilir), avtobus (67 marşrut), trolleybus (7 marşrut) və tramvay (4 marşrut) ictimai nəqliyyatın hərəkətini təşkil edir. Sakinlərin 88%-i işləmə tezliyi saatda ən az olan ictimai nəqliyyat xidmətindən ən az 300 metr radiusda yaşayır (Şəkil 3). Elektrikli nəqliyyat (qatarlar istisna olmaqla) ictimai nəqliyyatın ümumi məsafəsinin dördü birini əhatə edir.

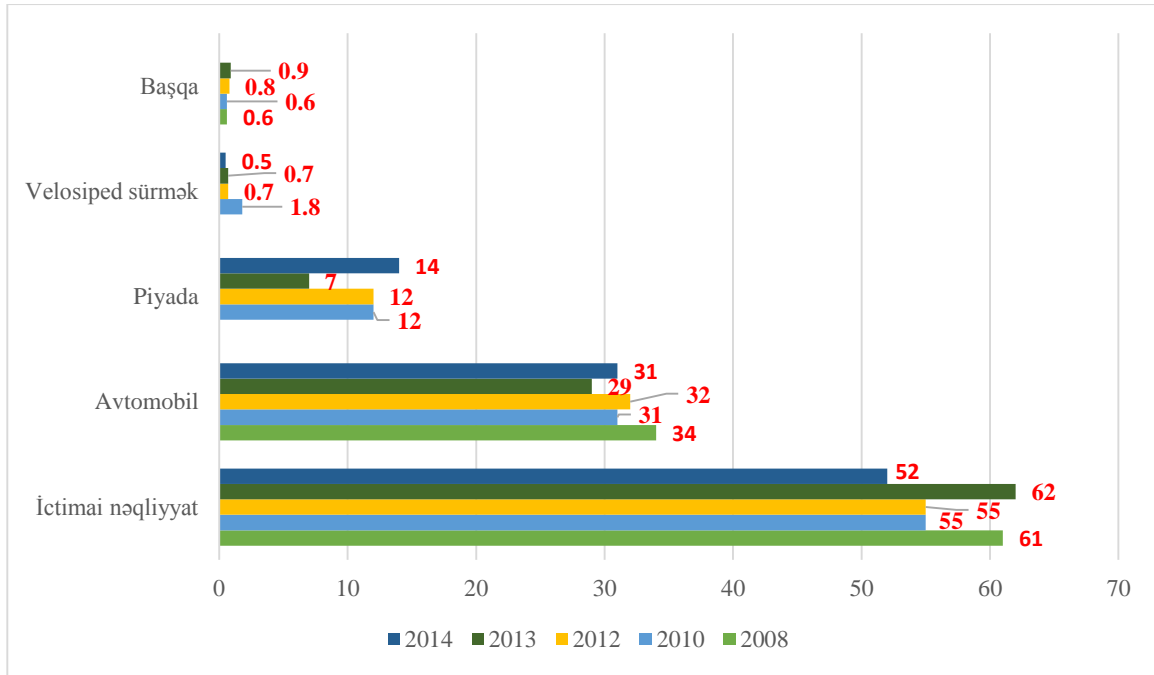
Şəkil 3: Tallində ictimai nəqliyyat xidmətinin əlçatanlığı (ictimai nəqliyyat dayanacaqlarından 300 m radiusda)



Mənbə: <http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>

Tallinn və Harju bölgəsindəki avtomobillərin sayı hər il artsa da, səyahət rejimlərinin bölgüsündə Tallindəki ictimai nəqliyyat hələ də ən böyük payı tutur (53-62%, Qrafik 6). İctimai nəqliyyatın ümumi məsafəsi artıq 11 ildir ki, eyni səviyyədə qalmışdır (ildə təxminən 30 milyon km/s).

Qrafik 6: İş günlərində işə, məktəbə və ya digər əsas təyinatlı yerlərə hərəkətin əsas rejimi, %-lə



Mənbə: <http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>

Tallində ildə 140 milyondan çox insan ictimai nəqliyyatdan istifadə edir (Cədvəl 8).

Cədvəl 8: 2012-2014-cü illərdə Tallində ictimai nəqliyyatdan istifadənin sayı (milyon nəfər)

| | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Avtobus | 64,7 | 91,7 | 96,6 |
| Trolleybus | 26,7 | 26,6 | 25,8 |
| Tramvay | 32,5 | 24,3 | 20,0 |
| Metro | 1,6 | 1,8 | 3,7 |
| Cəmi | 135,5 | 144,4 | 146,1 |

Mənbə: Oded C., Yusak O., Susilo T.R. 2017: s.1092.

2012-ci ildə Tallin ictimai nəqliyyatda bilet sistemini yeniləyərək müasir, elektron, təmassız kartlara əsaslanan Ühiskaart (Ümumi Kart) sistemini yaratdı. Bununla Tallində bahalı kağız biletlərin istifadəsi sona çatdı. Tallindəki bütün ictimai nəqliyyat vasitələri bilet təsdiqləyiciləri ilə təchiz edilmiş və sistemi idarə edən mərkəzi proqram yaradılmışdır. Mərkəzi serverdə qeyd olunan hərəkət

məlumatları marşrut şəbəkəsinin optimallaşdırılması və vətəndaşlara daha yaxşı ictimai nəqliyyat xidmətləri təklif etmək üçün istifadə olunur. Yeni bilet satış sistemi müxtəlif milli reyestrlərə qoşulub və digər şəhər və mahalların sistemləri ilə uyğunluq üçün açıqdır. Tallində tətbiq olunan kart standartı 2015-ci ilə qədər Estoniyanın əksər ölkələrində qəbul edilmişdir və bu, Tallinə gələn turistlər tərəfindən ictimai nəqliyyatdan və Estoniyanın başqa yerlərində Tallin sakinləri tərəfindən ictimai nəqliyyatdan istifadəni xeyli asanlaşdırmışdır. Xarici turistlər “Tallin Kartı”-a bənzər bir kartdan istifadə edir. Tallində ictimai nəqliyyat vasitələrinin əlaqə sürətini yaxşılaşdırmaq üçün küçələrdə 28,6 km ictimai nəqliyyat prioritet zolaqları qeyd edilmişdir (Cədvəl 9). Zolaqlar ictimai nəqliyyatdan istifadə rahatlığını və şəhərin mərkəzində dəqiqliyi xeyli yaxşılaşdırmışdır.

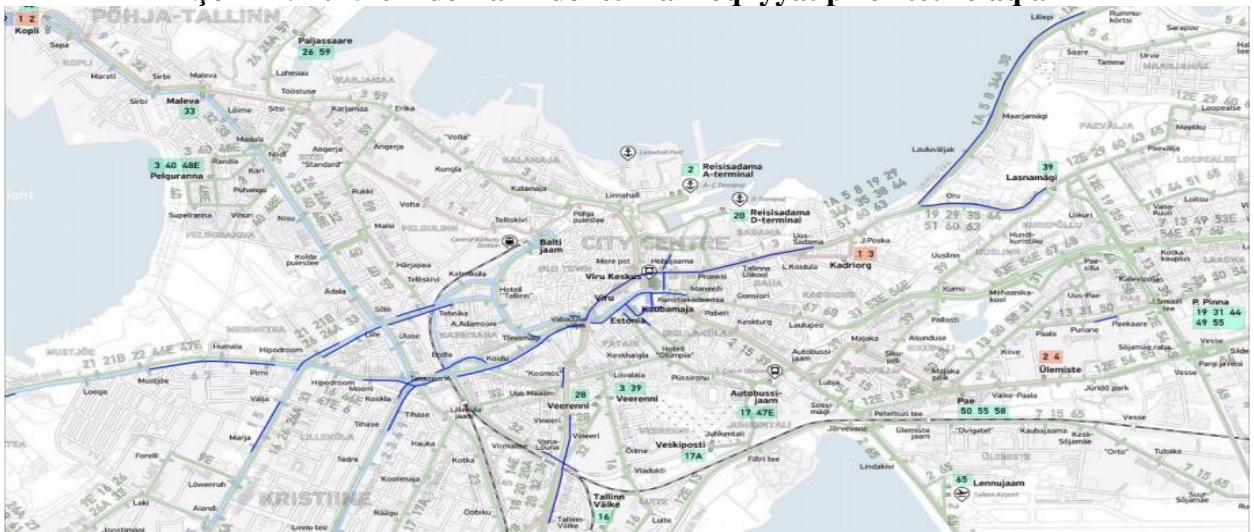
Cədvəl 9: Tallində ictimai nəqliyyatda prioritet zolaqların uzunluğu (km)

| | 2004 | 2006 | 2007 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Ümumi nəqliyyat prioritet zolaqlarının ümumi uzunluğu (km) | 4,45 | 5,24 | 17,4 | 26,1 | 27,6 | 28,6 |

Mənbə: <http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>

Tallində 31 nəqliyyat qovşağında ictimai nəqliyyat prioritet sistemi avadanlığı quraşdırılmışdır ki, bu da ictimai nəqliyyatın sürətini artırmaq üçün yaşıl işığın müddətini uzatmağa və ya qırmızı işığın müddətini qısaltmağa imkan verir. Şəhərdə 99 avtobus və 73 trolleybus lazımı avadanlıqla təchiz edilmişdir (Şəkil 4).

Şəkil 4: 2015-ci ildə Tallində ictimai nəqliyyat prioritet zolaqlar



Mənbə: <http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>

Estoniyada yerli nəqliyyatda (həm sərnişin, həm də yük) qısa və uzunmüddətli hədəflər və bu hədəflərə çatmaq üçün mühim olan prosedurlar planlaşdırılır. Bu hədəflərin əks olunduğu planlar, strategiyalar və bunların siyasi öhdəlikləri, büdcə ayırmaları, monitoring və fəaliyyət qiymətləndirmə sxemləri dövlət tərəfindən dəstəklənir. Şəhərdə ictimai nəqliyyat sahəsində hədəflərin həyata keçirilməsinə kömək edən qəbul edilmiş, lakin hələ həyata keçirilməmiş tədbirlər də daxil olmaqla aşağıdakılar müəyyən edilmişdir:

- İctimai nəqliyyatdan və velosipeddən istifadənin artırılması;
- Avtomobil istifadəsinin azaldılması və daha səmərəli hala gətirilməsi;
- Modal növbə;
- Şəhər nəqliyyatının ekoloji göstəricilərinin yaxşılaşdırılması;
- Alternativ yanacaq ilə işləyən nəqliyyat vasitələrinin istifadəsinin artırılması.

Şəhərsalma və davamlı hərəkətlik prinsipləri və hədəfləri 2014-2020-ci illərin Estoniya Nəqliyyat İnkişaf Planı, 2030-cu il Tallin Strategiyası və 2013-2018-ci illərdəki Tallinn Ətraf Mühitin Mühafizəsi Fəaliyyət Planından irəli gəlir. PİLOT layihəsi çərçivəsində hazırlanmış 2007-2035-ci illərdəki şəhərsalma nəqliyyat planında şəhərin nəqliyyat sahəsindəki inkişafı da təhlil edilmiş, Tallin və Ətraf Bölgələrin Nəqliyyat Planında da hədəflər qoyulmuşdur. Nəqliyyat siyasətinin məqsədi insanlar və şirkətlər üçün əlçatan, rahat, təhlükəsiz, sürətli və davamlı mobillik imkanlarını təmin etməkdir. Buna nail olmaq üçün vacib tədbir kimi əhali arasında ictimai nəqliyyat, velosiped və şəhərdə gəzintiyə üstünlük verilməsini təmin etməkdir.

Hədəflərə çatmaq üçün tələb olunan mümkün maliyyə məbləği Tallin şəhərinin büdcə strategiyasında tanınır və inkişaf planının icrası üçün xüsusi pul ayırmaları illik büdcəsində müəyyən edilir (<http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>).

Estoniyanın Tallin şəhərində sərbəst gedişli ictimai nəqliyyat siyasətinin təsirləri əvvəllər müqayisə və ictimai nəqliyyat tələbi model təhlili əsasında empirik olaraq qiymətləndirilmişdir. Pulsuz ictimai nəqliyyat tətbiqindən sonra sərnişin tələbi 3% artmışdır. Təchizat dəyişənlərinin təhlili göstərir ki, bu model tədbiri

sərnişin tələbində 1,2% artım, qalan artım isə ictimai nəqliyyat prioritet zolaqlar şəbəkəsində edilən uzanmalar və artan xidmət tezliyi ilə əlaqədardır. Yaşlı və işsizlərin payı yüksək olan və motorizasiya nisbətləri az olan rayonlar, ictimai nəqliyyatda gediş-gəliş pulsuz olduqda sərnişin tələbinin artması ilə əlaqəlidir. Pulsuz ictimai nəqliyyat tətbiqinin modal dəyişmə təsirlərinin təhlili effektləri ilə əvəzetmə effektləri arasında fərq qoymağı tələb edir. Birincisi, indi ictimai nəqliyyat vasitəsi ilə əks halda baş verməyəcək olan səfərlərə, ikincisi isə pulsuz ictimai nəqliyyat tətbiqi olmadan başqa bir rejimdə edildiyi və ictimai nəqliyyat rejimlərinə keçirildiyi səfərlərə aiddir.

Tallində orta səyahət uzunluğu 10% azalmışdır, bu da pulsuz ictimai nəqliyyat yumşaq rejimdən əvəzetmə effekti ilə nəticələndiyini göstərir. Tallində pulsuz ictimai nəqliyyat tətbiq edildikdən sonra sərnişin tələbinin nisbətən kiçik artması aşağıdakı amillərdən birinə və ya bir neçəsinə səbəb ola bilər (Oded C., Triin R., Yusak S. 2017: p.1083-1104).

- ictimai nəqliyyatda gediş haqqı nisbətən aşağı idi və bir çox istifadəçi qrupu tam miqyaslı tətbiq olunmadan əvvəl bir azadlığa malik idi;
- pulsuz ictimai nəqliyyat siyasətinin tətbiq olunduğu əvvəlki şəhərlərlə müqayisədə ictimai nəqliyyat payı nisbətən yüksək idi (40 %);
- pulsuz ictimai nəqliyyat sisteminin tətbiqi ictimai nəqliyyatın payında iyirmi illik mənfi tendensiyanı bərpa etməli idi.

Ən çox ehtimal ki, bilet gəlirlərinin maliyyələşdirmə sistemi əməliyyatları xərclərindəki mövcud payından və alternativ səyahət rejimlərinin - xüsusən də şəxsi avtomobilin - cari gediş haqqı səviyyəsi ilə müqayisə xərclərindən asılıdır. Nəticələrin ümumiliyi ilə bağlı yuxarıdakı göstərilənlərə əlavə olaraq göstərilən nəticələr pulsuz ictimai nəqliyyat sisteminin təsirini əks etdirir. Əsas hədəflərdən biri müxtəlif istifadəçi qrupları üçün hərəkət qaydalarındakı dəyişikliklərin daha ətraflı təhlilini tələb edən aşağı mobillik və imkansız qruplar üçün əlçatanlığı yaxşılaşdırmaqdır (Oded C., Triin R., Yusak S. 2017: p.1083-1104).

Bu sistemin Azərbaycanda həyata keçirilməsinə gəldikdə, qeyd olunmalıdır ki, Azərbaycanda mövcud şərait bu sistemin tətbiqinə icazə verir, hətta bu sistemin

tətbiqinin vacibliyini artırır. Çünki, əhalinin nominal gəlirləri Estoniya ilə müqayisədə nəzərəcarpacaq dərəcədə azdır və Bakıda atmosfer çirklənməsi qəbul olunmuş standartdan 3 dəfə çoxdur. Lakin, bu sistemin tətbiqi və onun axıcılığının təmin olunması ilə bəzi problemlər mövcuddur. İlk olaraq qeyd edilməlidir ki, dövlət büdcəsindən ətraf mühitin çirklənməsinə qarşı görüləcək tədbirlər üçün cəmi 15 mln. manat vəsait ayrılmışdır ki, bu vəsait həmin məqsədin yerinə yetirilməsi üçün kifayət deyil. Dövlət tərəfindən maliyyələşən “Bakubus” şirkətinin keçən ili 20 mln. manat zərərlə tamamladığını nəzərə alsaq görürük ki, dövlət büdcəsindən ekologiyanın qorunması üçün ayrılan maliyyə təkcə Bakıda ictimai nəqliyyat sahəsində fəaliyyət göstərən “Bakubus” şirkətinin zərərini qarşılaya bilmir. Bu layihənin həyata keçirilməsi üçün büdcədən əlavə vasitə ayrılmalıdır. Bu isə öz növbəsində büdcə xərclərini artırır. Lakin, bununla belə büdcədən ayrılacaq olan əlavə vəsaiti neft üzrə daxilolmalar hesabına qarşılamaq mümkündür, amma post-neft dövründə də bu xərcləri qarşılamaq üçün davamlı gəlir sahəsi yaratmaq lazımdır ki, həmin dövrlərdə layihənin davamlılığı təmin olunsun. Daha sonra ölkədə korrupsiyanın yüksək səviyyədə olması, şəffaflığın zəif olması və bu kimi amillər ictimai nəqliyyatda xərclərin artmasına gətirib çıxarır. Belə olan halda dövlət büdcəsindən kifayət qədər vəsait bu layihənin həyata keçirilməsi üçün ayrılsa da, korrupsiya, şəffaflığın olmaması və başqa bu kimi hallara görə əhali bu layihədən tam yararlanma bilməyəcək. Nəticədə əhalinin ictimai nəqliyyatdan istifadə etməsi üçün göstərilən səylər boşa çıxacaq. Əvəzində əhali fərdi nəqliyyat vasitələrinə üz tutmağa davam edəcək. Daha bir problem kimi ölkədə rəqabətliyin məhdud səviyyədə olmasını və əhali gəlirlərinin artımının zəif olmasının ölkədaxili ticarət həcmi məhdudlaşdırmasını qeyd etmək olar. Nəticədə layihə ticarət dövriyyəsinin yüksəlməsinə təsir göstərə bilməyəcək və ölkə iqtisadiyyatı layihənin tətbiqi nəticəsində Estoniyada əldə olunan müsbət nəticələrdən – büdcə gəlirlərinin artması, maddi dividənt və s. məhrum olacaq.

Qeyd olunan problemləri ümumiləşdirsək, qeyd edə bilərik ki, ölkədə şəffaflıq, iqtisadi rəqabətçi mühit və dürüstlüyün təmin olunması, korrupsiyanın aradan qaldırılması və ətraf mühitlə bağlı büdcədən daha çox vəsaitin ayrılması mümkün

olarsa, layihənin tətbiqi bədcə xərclərinin artmasına rəğmən iqtisadiyyata kifayət qədər müsbət təsirini göstərəcəkdir.

Dövlətin nəzarətində olan ictimai nəqliyyat sektoruna (Bakı Metropoliteni QSC və Bakı Bus MMC) subsidiya vermək də bu sektorda qeyri-bərabər rəqabət mühiti yaratmışdır. Beləliklə, özəl biznesin müasir tələblərə cavab verən avtomobilləri istismara verməsi çətinləşdi və bu da xüsusilə Bakı şəhərində zəif rəqabət mühiti yaratdı. Təklif olunur ki, əgər Tallin modelinin tətbiq olunmasına ölkədəki şərait imkan verirsə, dövlətə məxus şirkəti subsidiya ilə təmin edib qeyri-rəqabətçil bazar yaratmaq əvəzinə dövlət ictimai nəqliyyat sahəsində təbii inhisarçıya çevrilsin, bütün avtobuslar üçün marşrut xətlərini müəyyənləşdirsin.

Tarifləri 50% artırma qərarının, xüsusilə aşağı gəlirli qruplar üçün ailə bədcələri üçün ciddi bir xərc yükü yaratdığı və sosial təminatla mənfi təsir göstərdiyi güman olunur. İlk hesablamalara görə, tariflərin artması nəticəsində əhali ildə 260 milyon manat əlavə xərcə üzləşəcəkdir. Təklif olunur ki, dövlət ictimai nəqliyyat xərclərinin müəyyən hissəsini subsidiyalaşdırmaq əvəzinə Estoniyanın Tallin şəhərində ictimai nəqliyyat üçün tətbiq olunan tarif modellərini Azərbaycanda da tətbiq etmək üçün həmin xərcləri tam subsidiyalaşdırsın. Əgər bu modelin tətbiqi mümkün olmasa, o zaman sərnəşindəşimə xidmətlərində qiymət fərqləndirməsi etsin (məs: tələbələr, pensiyaçılar və s. qruplar üçün daha aşağı gediş haqqı) və ümumilikdə tariflərin müəyyənləşdirilməsi üçün optimal mexanizmdən istifadə olunsun. Nəticədə, vətəndaşa bu paketlər arasında seçim etməklə özünün uzunmüddətli bədcə planlamasını etmə imkanını yaradılır.

III FƏSİL. AZƏRBAYCANDA İCTİMAİ NƏQLİYYATDAN İSTİFADƏ TARİFLƏRİNİN TƏTBİQİ MODELİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. Yerli və xarici modellərin təcrübəsindən irəli gələn mövcud modelin təkmilləşdirilməsi və ya daha səmərəli modelin tətbiqi

Bir çox xarici ölkələrdə ictimai nəqliyyatda müxtəlif tarif modellərindən istifadə olunur. Xarici ölkələrdə tarif modellərinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində müəyyən işlər görülür.

İlk nümunə olaraq Almaniyanın Münhen şəhərində olan nəqliyyat sistemində tariflər barəsində yazmaq olar. Almaniyalı Münhen Nəqliyyat və Tariflər Birliyi təşkilatının mövcudluğu səbəbindən Münhendə nəqliyyat sistemində bilet inteqrasiyası uğurla həyata keçirilir. Bilet inteqrasiyasının məqsədi müxtəlif nəqliyyat növləri arasında köçürülən sərnişinlərin hər dəfə yeni bir bilet almasının qarşısını almaq və daha cəlbedici bir ictimai nəqliyyat sistemi yaratmaqdır. Bu sistemə görə bilet qiymətləri təşkilat tərəfindən təyin olunur və biletdən əldə edilən gəlir təşkilatda toplanır. İlboyu sərnişin sayılmasına görə bilet gəliri subpodratçı şirkətlər arasında bölünür. Bu şəkildə qiymətlər bir mənbədən idarə edilərkən, sərnişinlər sistem boyunca tək bir biletlə səyahət edə və eyni biletlə fərqli şirkətlərin nəqliyyat vasitələrindən istifadə edə bilərlər. Bu şəkildə sərnişin rahatlığı və məmnuniyyəti əhəmiyyətli dərəcədə artırılmış və ictimai nəqliyyat cəlbedici hala gətirilmişdir (Arslan O. 2011: s.221).

Azərbaycanda hal-hazırda bu cür rahat sistem yoxdur, amma Münhendəki sistemdə bilet almadan və yenidən ödəniş etmədən fərqli nəqliyyat növlərinə keçmək mümkündür. Münhendəki ictimai nəqliyyat ödəniş sistemində kontinental metod tətbiq olunur. Bu metoda görə, metropol bölgəsi hər biri bir qitə təşkil edəcək 4 qitə və 16 əraziyə bölünür və sərnişin haqqı qitə qədər müəyyən edilir. Birinci qitə bələdiyyə sərhədləri içərisindədir və daxili şəhər adlanır. Eyni qitədə səyahət edən sərnişinlər üçün təyin olunan qiymət 2.5 avro, kontinental növbə üçün 5 avro və iki və üç kontinental dəyişdirici üçün müvafiq olaraq 7.5 və 10 avrodur. Buna görə şəhər

daxilində səyahət edən bir sərnişin bir tərəfə 2,5 avro, şəhərdən 10-cu üzüyə gedən bir sərnişin 7,5 avro ödəyir. Bir tərəfli biletlərə əlavə olaraq beş dəfəlik biletlərdən də istifadə etmək olar. Bu biletlər üçün hər bir daxili minmə qiyməti 2,4 avrodur.

Münhendəki sistem dayanacaqlar və stansiyalar turniket sisteminə sahib deyil, bu səbəbdən sistemdən sui-istifadə edənlər (biletsiz minənlər) məmurlar tərəfindən təsadüfi yoxlamalarla təyin olunur. Bu şəkildə biletsiz yaxalananlar 40 avro cərimə olunur və biletsiz minmək Almaniyada qanuni cinayət sayıldığından, bu davranışın tez-tez təkrarlanması halında qanuni tədbirlər görülür. Bu şəkildə sistemə daxil edilməsi lazım olan turniket sistemləri və təhlükəsizlik işçiləri kimi xərc maddələri də ləğv edilir. Təşkilatda bilet sistemində bir çox fərqli tətbiqetmə var. Məsələn, sözdə qısa məsafəli biletlə 1,2 avroya getmək mümkündür. Metro / şəhərətrafi qatarla ən çox 2 dayanacaq, avtobus / tramvayla 4 dayanacaqla gedəcək sərnişinlər qısa məsafəli bilet əldə edə bilirlər. Qısa məsafəli biletlə yanaşı, vaxt məhdud bilet sistemləri də bir çox sərnişinin istifadə etdiyi bilet növləri arasındadır. Gündəlik, həftəlik, aylıq və illik (abunə) biletlərdən istifadə edən sərnişinlər hansı üzüklər arasında səyahət edəcəklərini, bu hesaba uyğun olaraq ödəniş edə bildiklərini və seçilmiş üzüklər arasında məhdudiyyətsiz səyahət edə biləcəklərini bilirlər. 25% tələbə endirimi tək biletlər üçün deyil, yalnız həftəlik və aylıq biletlər üçün keçərlidir. Fərqli bilet sistemləri olan fərqli ərazilər arasında səyahət edən bir sərnişinin ödəyəcəyi ödənişlər aşağıdakı cədvəl 10-da göstərilir.

Cədvəl 10: Fərqli bilet sistemlərində ödəniləcək ödənişlər

| Səyahət rinqləri (€) | Rinq 1-4 | Rinq 1-8 |
|--------------------------------|----------|----------|
| Tək gedişlik bilet | 2,5 | 5,0 |
| Beş gedişlik bileti | 2,4 | 4,8 |
| Gündəlik bilet | 5,4 | 7,3 |
| Həftəlik bilet | 17,6 | 26 |
| Həftəlik bilet (tələbə) | 13,2 | 19,5 |
| Aylıq bilet | 64,2 | 94,9 |
| Aylıq bilet (tələbə) | 48,2 | 71,2 |

Mənbə: Arslan O., 2011: s.224 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Yuxarıdakı cədvəli nəzərə alsaq, vaxtı məhdud biletlərin qiyməti birdəfəlik biletlərdən daha münasibdir. Bir neçə gəzintidə tək biletlərin istifadəsi, vaxtı məhdud biletlərin qiyməti ilə eyni olacağından, istifadəçilər vaxtı məhdud biletlərə

üstünlük verməyə meyilli və gələcək səyahətlərində ictimai nəqliyyata üstünlük verməli olurlar. Bu baxımdan Münhendəki bilet sisteminin nəqliyyat tələbinin idarə olunmasının yaxşı bir nümunəsi olduğu söylənə bilər.

İctimai nəqliyyatın cəlbedici olmasını təmin edən vacib amillərdən biri də sürət amilidir. Aşağı sürətli ictimai nəqliyyat rejimləri (avtobus) insanlar tərəfindən asanlıqla qəbul edilmədiyi halda, yüksək sürətli rejimlər daha asan qəbul edilir. Bu səbəbdən ictimai nəqliyyatda orta sürətin artırılması sistemin cəlbediciliyi baxımından çox faydalıdır. Ödəniş sistemlərindəki yaxşılaşdırma və nəqliyyat sıxlığından asılı olmayan zolaqların ayrılması iş sürətini artıracaq, eyni zamanda işıqforlarda ictimai nəqliyyat lehinə tənzimləmələr edəcəkdir. Yerdəki ictimai nəqliyyat vasitələrindəki ən böyük problemlərdən biri də işıqforlarda, həm də dayanacaqlarda vaxt itkisidir. Bəzən işıqforlarda keçirdiyimiz vaxt, səyahət sürətinin əhəmiyyətli bir hissəsinə uyğun gəlir və bu da işləmə sürətində ciddi azalmalara səbəb olur. Münhen şəhər sistemində, 2005-ci ildən bəri, yalnız dayanacaqlarda dayan prinsipi ilə tramvaylar və avtobuslar üçün prioritet tətbiq olunur (Block R. 2010: s.284).

İctimai nəqliyyat vasitələrinin qəbulu üçün lazımlı texnoloji infrastruktur təmin edilərək Münhen şəhərindəki 230 svetoforda prioritetləşdirilmişdir. Bu sistemdə kəsişməyə yaxınlaşan tramvay / avtobus ötürücülərin köməyi ilə sistemə daxil edilir və siqnal proqramı bu vasitəyə qısa müddətdə yaşıl rəng vermək üçün prosessor tərəfindən avtomatik olaraq yenidən qurulur. Bu sistemin tətbiq olunduğu kəsişmələrdə tramvay və avtobuslar üçün normal trafikdən fərqli bir işıqfor istifadə olunur.

İctimai nəqliyyat sistemi əlillərin tələbləri nəzərə alınmaqla hazırlanmışdır və gələcək investisiyalar bu istiqamətdə irəliləyir. Aşağı mərtəbəli və rampalı avtobuslar və tramvaylar, yeraltı dəmir yolu sistemlərindəki liftlər, metro dayanacaqlarındakı kəsikli xətlər, nəqliyyat vasitəsindəki səs və vizual məlumatlar əlillərin ehtiyaclarını qarşılayır. Bu şəkildə Münhendə yaşayan əlillər bütün nəqliyyat sistemindən faydalana bilərlər. Bunun xaricində Münhen nəqliyyat şirkətləri tanıtma və reklam üçün xeyli mənfəət ayırır, istifadəçilərə çağrı

mərkəzləri, müştəri mərkəzləri və dövri nəşrləri ilə hər zaman şəhər həyatının bir hissəsi olduqlarını hiss etdirir, ictimai nəqliyyat sisteminin nüfuzunu artırır. Münhendəki ictimai nəqliyyatdakı bu inkişaf və təcrübələr, yavaş-yavaş ölkəmizdəki nəqliyyat sıxlığı problemini hiss etməyə başlayan şəhərlərimiz üçün yaxşı bir nümunə ola bilər. Ölkəmizdə Münhendəki sistem araşdırılaraq öz şəhərlərimizin problemlərinə bəzi həll yolları tapa biləcəklər (Arslan O. 2011: s.229).

Cədvəl 11: Şəhəratrafi sərnişindəşımaya bazarında iştirakçıların maraqlarının rəsmiləşdirilməsi metodları

| Subyekt | Məqsəd | Formallaşdırma metodu | Metodun xarakteristikası |
|-----------------------------|---|---------------------------|--|
| Daşıyıcılar | Mənfəətin artırılması | Hesablama metodu | Mənfəətin gəlir və xərclərdən asılılıq modelinin qurulması texniki və iqtisadi əsaslarla daşıyıcıların göstəriciləri |
| | Bazar payının artırılması | Sərnişin sorğusu | İstehlakçı seçiminə təsir edən amillərin müəyyənəşdirilməsi |
| | | Rəqabət təhlili | Avtobus daşıyıcılarından rəqabətin qiymətləndirilməsi |
| Sərnişinlər | Səyahət xərclərinin minimuma endirilməsi | Hesablama metodu | Sərnişin xərclərinin tariflərin dəyərindən asılılığının bir modelinin yaradılması |
| | İstehlakçı seçimlərinin maksimum dərəcədə artırılması | Sərnişin sorğusu | İstehlakçı seçiminə təsir edən amillərin müəyyənəşdirilməsi |
| | | Ekonometrik modelləşdirmə | Sərnişin trafikinin tariflərin dəyərindən asılılığının bir modelinin yaradılması |
| Bazar tənzimləyicisi | Büdcə dotasiyalarının minimuma endirilməsi | Hesablama metodu | Büdcə subsidiyalarının tariflərin dəyərindən asılılığının bir modelinin yaradılması |
| | Sosial gərginliyin minimuma endirilməsi | Hesablama metodu | Tariflərin dəyərindən və əhalinin gəlirlərindən asılı olaraq sərnişinlərin nəqliyyat xidmətləri xərclərinin payının hesablanması |
| | Daşınan sərnişinlərin həcmnin artırılması | Ekonometrik modelləşdirmə | Sərnişin nəqliyyat tariflərinin dəyərindən asılılığının bir modelinin yaradılması |

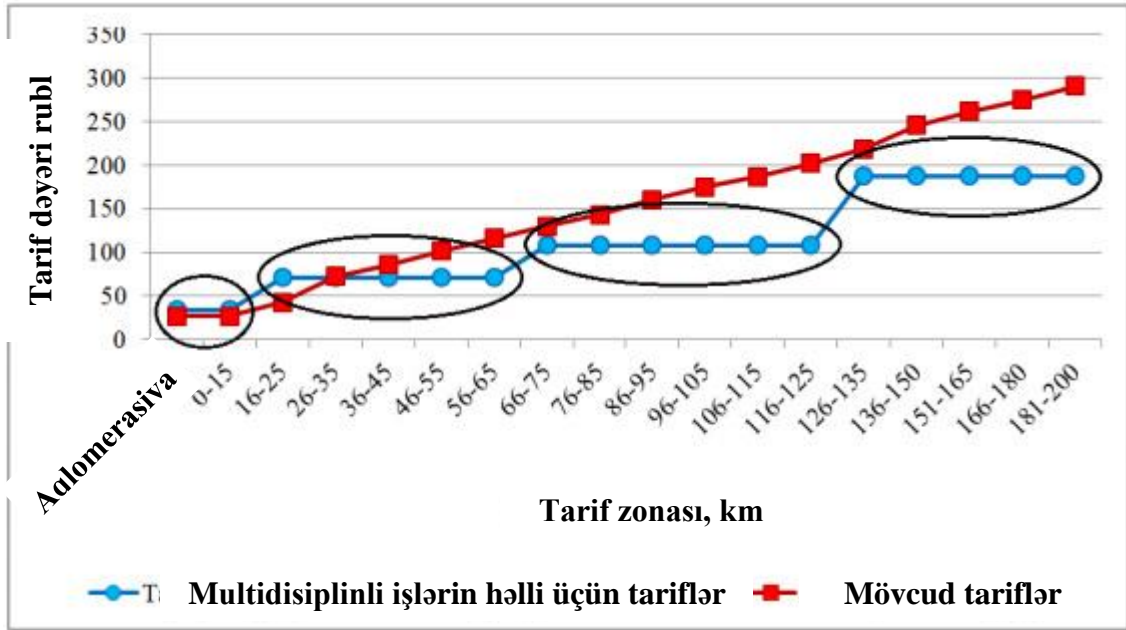
Mənbə: Постников В.П. 2019: s.13 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Tarifin formalaşmasına bazarın üç iştirakçısı təsir göstərir: daşıyıcılar (operatorlar), istehlakçılar (sərnişinlər) və hər biri müəyyən bir məqsədi olan tənzimləyici (səlahiyyətli orqanlar).

Daşıyıcılar qazanclarını maksimum dərəcədə artırmağa və avtobus daşıyıcıları ilə rəqabətdə bazar payını qorumağa çalışırlar. Buna görə də, daşıyıcıların məqsədi ən yüksək məqbul qiymətə daha çox sərnişin köçürməkdir. Sərnişinlər səyahət xərclərini minimuma endirmək və xidmətlərin keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq istəyirlər, yəni, istehlakçı seçimlərini maksimum dərəcədə artırmağa çalışırlar. Bazar tənzimləyicisi, sosial gərginliklərdən qaçınmaq və büdcə subsidiyalarını minimuma endirmək üçün səmərəli bazar fəaliyyətinin hədəfini qoyur. Bir iştirakçının mənafeələrinin yayılması digərinin mənafeələrinə mənfi təsir göstərir, buna görə hədəflərin ardıcılığını təmin etmək lazımdır. Yuxarıda göstərilənlərə əsasən tərəflərin maraqlarını Rusiyanın Perm şəhəri nümunəsində şəhərətrafi sərnişindəşmə tariflərinin formalaşdırılması modelinə daha da daxil edilməsi məqsədi ilə rəsmiləşdirmək üçün metodlar hazırlanmışdır (Cədvəl 11).

Çox kriteriyalı optimallaşdırma probleminin hesablanması Perm bölgəsinin şəhərətrafi nəqliyyatı üçün sərnişin axınının artmasına səbəb olacaq tariflərin səviyyəsini azaltmağı lazım olduğunu göstərmişdir. Üç hədəf funksiyaları birləşdirən və məhdudiyətlər sistemini müşahidə edən vahid optimallaşdırma meyarı ilə Perm bölgəsindəki şəhərətrafi nəqliyyat üçün, 22 tarif zonasının, şəhər aqlomerasiya zonası və Perm şəhərinin xaricindəki üç zonanın genişləndirilməsini əhatə edən tarif sistemi optimaldır (Qrafik 7). Eyni zamanda, tarif artımının qeyri-xətti müşahidə edilməlidir, yəni sərnişin marşrutun hər növbəti zonası üçün əvvəlkindən daha az pul ödəyir. Bu, sərnişinlərin uzaq məsafələrə hərəkətini stimullaşdırır. Şəhər aqlomerasiyası daxilində səyahət qiymətinin aşağı olması şəhər ictimai nəqliyyatının yüksək rəqabəti ilə əlaqələndirilir.

Qrafik 7: Perm Bölgəsinin şəhərətərafı nəqliyyatında tarif zonalarının birləşdirilməsi



Mənbə: Постников В.П., 2019: s.22 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Perm şəhəri üçün tarif sistemlərinin modelləşdirilməsinin nəticələri müxtəlif optimallaşdırma meyarları və buna görə şəhərətərafı nəqliyyatında tarifləri tənzimləyərkən idarəetmə qərarları qəbul etmək üçün müxtəlif strategiyalar üçün əldə edilir. Tariflərin formalaşdırılması və tənzimlənməsi üçün müəyyən bir strategiyanın seçilməsi tənzimləyicinin, daşıyıcı rəhbərliyinin və digər maraqlı strukturların görmə qabiliyyətindən asılıdır.

Optimal tarif siyasətinin təkmilləşdirilməsində sərnişindəşımaya üçün tələbin qiymət elastikliyi nəzərə almaq lazım olduğu qəbul edilmişdir. Tariflərin müəyyənləşdirilməsinə bu yanaşma sərnişin tələbinin öyrənilməsinə və qiymət dəyişikliyinə reaksiyalarının modelləşdirilməsinə əsaslanır. Xarici ədəbiyyatda ictimai nəqliyyat üçün tələbin elastikliyi geniş şəkildə nəzərdən keçirilir (Beck A. 2012).

Beləliklə, rus praktikasında tariflərin müəyyənləşdirilməsi metodları müxtəlif tərəflərdən nəzərdən keçirilir. Ancaq indiyə qədər əsas diqqət yalnız daşıyıcıların maraqlarını nəzərə alan tənzimləyici qiymət metoduna yönəldilmişdir, çünki iqtisadi cəhətdən əlverişli bir tarif şirkət tərəfindən təmin edilən xərclərdən ibarətdir. Ancaq çox vaxt sərnişindəşımaya xidmətlərinin dəyəri, bir çox daşıyıcı şirkətin mühasibat qeydlərinə görə, əsl əsaslandırılmış xərclərdən xeyli yüksəkdir. Bundan əlavə,

tariflərin müəyyənləşdirilməsinin müasir metodları, sərnişindəşımaya prosesinin yalnız iki tərəfini - tarifin formalaşmasında və tənzimlənməsində əsas rol oynayan səlahiyyətliyərin mənafeləri istisna olmaqla daşıyıcıları və sərnişinləri nəzərdən keçirir.

Mövcud tarif formalaşdırma üsulları praktik olaraq nəqliyyat tələbi və təklifini nəzərə almır, onları sabit bir dəyər kimi qəbul edir. Buna görə nəqliyyatın tələbi və təklifindəki dəyişiklikləri nəzərə alaraq, prosesin bütün maraqlı iştirakçıları tərəfindən tariflərin formalaşdırılması məsələsini nəzərdən keçirmək lazımdır. Tariflərin bu cür tənzimlənməsi amillərin tamlığına əsaslanan zəruridir: iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış maya dəyəri, əhalinin ödəmə qabiliyyəti, istehlakçı üstünlükləri, bölgənin sosial-iqtisadi vəziyyəti, bazarda rəqabət və büdcə subsidiyaları. Yəni tarif tənzimlənməsinə sistemətik bir yanaşma tələb olunur. Şəhəratrafi sərnişin şirkətlərinin problemlərinin həllinə həsr olunmuş xeyli sayda elmi işlərə baxmayaraq, hazırda maliyyələşdirmə və tarif tənzimlənməsində elmi cəhətdən əsaslanan yanaşma və mexanizmlər mövcud deyil. Eyni zamanda, ictimai nəqliyyat bazarındakı iştirakçıların maraqlarının müxtəlifliyini nəzərə almaq lazımdır.

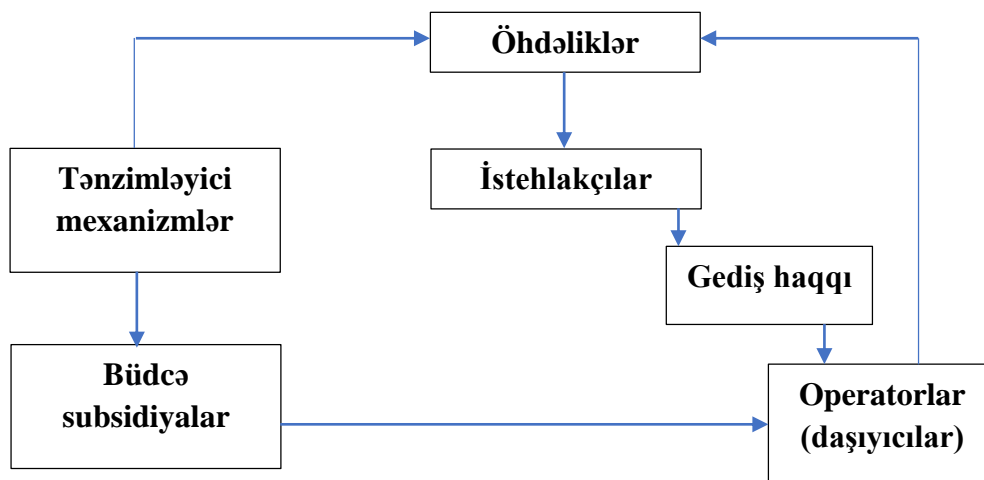
Beləliklə, bazar subyektlərinin maraqlarına, bölgənin sosial-iqtisadi vəziyyətinə və bazarda rəqabətə həssas olan, ictimai nəqliyyat bazarının bütün subyektlərinin maraqlarını uyğunlaşdırmağa imkan verən çevik tarif tənzimləmə modelinin hazırlanması şəhəratrafi sərnişindəşımaya səmərəliliyinin artırılması və sosial gərginliyin qarşısını almaq üçün vacib vəzifələrdən biridir. Şəhəratrafi sərnişin nəqliyyatı bazarı iki qurumu əhatə edir: xidmət istehsalçıları və istehlakçıları.

Xidmət təminatçıları avtobus və dəmir yolu ilə fəaliyyət göstərən şəhəratrafi sərnişin şirkətləri ilə fəaliyyət göstərən özəl nəqliyyat şirkətlərinə bölünən daşıyıcılardır (operatorlar). Marşrutlara (sərnişin daşınmasına) xidmət göstərməklə yanaşı, operatorlar investisiya siyasətini formalaşdırır, marşrutlarda nəqliyyat vasitələrinin növünü seçirlər (maya dəyəri, doluluq dərəcəsi, hərəkət qaydaları və

fasilələri meyarlarına görə). Xidmət istehlakçıları sərnişinlərə (pullu və imtiyazlı kateqoriyalara) və sərnişin olmayanlara bölünür.

Ödənişli kateqoriyaya gediş haqqı və dəmir yolu işçilərinin bütün xərclərini ödəmiş sərnişinlər daxildir. Güzəştli kateqoriya səyahət biletlərindən istifadə edir və bazar tarifi qalan hissəsi büdcədən kompensasiya ödənişləri ilə ödənilir. Güzəştli kateqoriyaya tələbələr, regional və federal faydalananlar daxildir. Sərnişinlər kütləvi və ya ayrı-ayrı nəqliyyat növləri lehinə seçim edir və ictimai nəqliyyat xidmətlərinin istehlak həcmi müəyyənləşdirirlər və eyni zamanda xidmətlər üçün əsas maliyyələşdirmə mənbəyidir. Sərnişin olmayan şəxslər, sərnişinlərlə yanaşı, sosial yönümlü marşrutlardakı zərərlərə (digər gəlirlərə) subsidiya verməklə əlavə maliyyə təmin edirlər. Bazar tənzimləyicisi regional enerji şirkəti və Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təmsil olunan orqanlar. Tənzimləyici sərnişin daşınmasının təşkilində bazar subyektlərini idarə edir, tarif siyasətini formalaşdırır və tənzimləyir, marşrut şəbəkəsini və cədvəlini, nəqliyyatın minimum keyfiyyət səviyyəsini müəyyənləşdirir, subsidiyaları paylayır. Şəhəratrafi dəmir yolu nəqliyyatı üçün regional enerji komissiyası mövcud metodoloji inkişafı uyğun olaraq xərcləri müəyyənləşdirir, planlaşdırılan gəliri hesablayır və zərərləri ödəmək üçün tələb olunan subsidiya miqdarını təyin edir. Rusiyada şəhəratrafi sərnişin dəmir yolu nəqliyyatı, sxem 4-də göstərilən şəkildə görə maliyyələşdirilir.

Sxem 4: Rusiyada ictimai sərnişin nəqliyyatı üçün maliyyələşdirmə sxemi



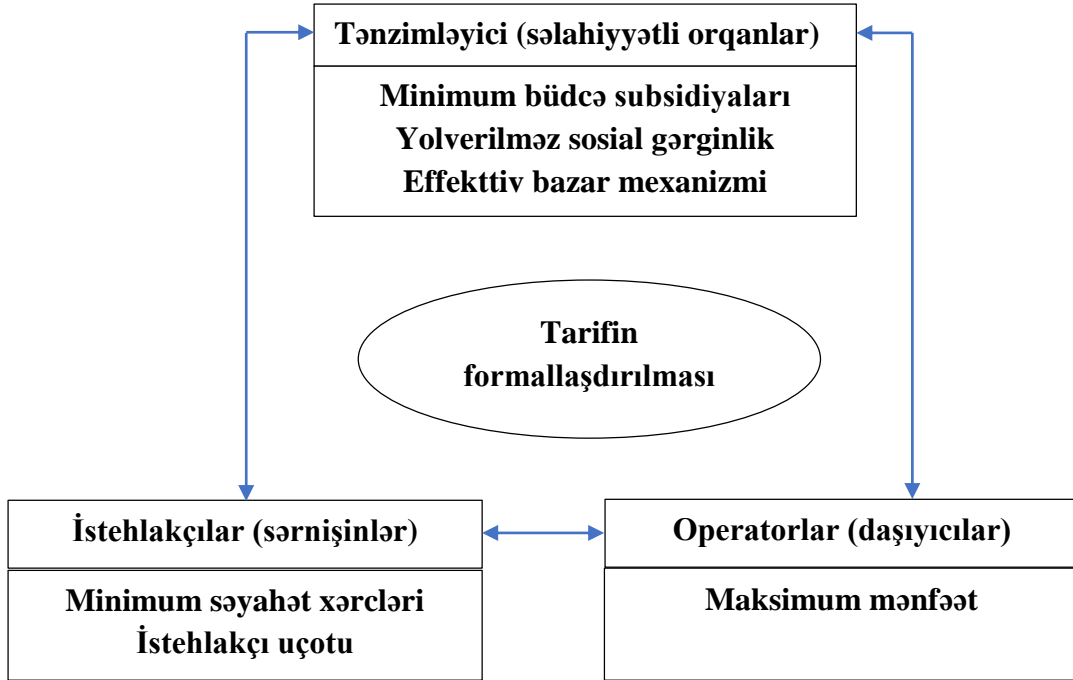
Mənbə: Владимир П.П., 2016: s.31 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Sərnişinlər əvəzinə nəqliyyat xidmətləri alaraq səyahət xərclərini ödəyirlər. Sərnişinlərin maliyyələşdirilməsi operatorların əsas gəlir mənbəyidir. Tənzimləyici operatorların öhdəliklərinin yerinə yetirilməsini müəyyənləşdirir və izləyir. Öhdəliklərini yerinə yetirmək müqabilində daşıyıcı sərnişin tariflərindən gəlir əldə edir, həmçinin kompensasiya hüququ (büdcə subsidiyaları) alır. Bunun üçün daşıyıcı hər il tənzimləyiciyə xərcləri barədə hesabat təqdim edir və büdcə subsidiyaları şəklində xərclər və gəlirlər arasındakı fərqi ödəməyi, həmçinin növbəti dövr üçün tarifin ölçüsünü təyin etməyi təklif edir (Додлова М., Кисельгоф С., Меняшев Р., Сорокин К., Хмельницкая Е., Чернина Е. 2013: с.101).

Operator nəql olunan sərnişinlərin həcmi yerinə yetirirsə, tənzimləyici ilin əvvəlində planlaşdırılan subsidiyaların həcmi təmin edir. Daşınan sərnişinlərin həmi planlandıqdan az olduqda, dotasiya miqdarı daşınan sərnişinlərin sayına nisbətdə azalır. Məsələn, bir daşıyıcı sərnişin axınının 90% -ni yerinə yetiribse, planlaşdırılmış subsidiyaların 90% -ni alacaq. Bu yanaşma bir sıra problemləri gündəmə gətirir. Birincisi, daşıyıcıya xərcləri azaltmağa təkan vermir. İkincisi, tarifin formalaşdırılması zamanı sərnişinlərin maraqları nəzərə alınmır, çünki bazar tənzimləyicisi yalnız büdcə subsidiyaları və daşıyıcıların xərcləri üzərində dayanır. Üçüncüsü, nəqliyyat tələbi və təklifindəki dəyişikliklər nəzərə alınmır. Dördüncüsü, tarif siyasəti bütün tərəflərin maraqlarını ümumilikdə nəzərə almır, çünki gələn il üçün tarif inflyasiya miqdarı ilə indeksləşdirmə yolu ilə müəyyən edilir.

Mövcud tarif siyasəti bu problemlərin həllinə imkan vermir. Bu səbəbdən, bazarda bütün iştirakçıların ictimai nəqliyyat xidmətləri maraqlarını, həmçinin nəqliyyat tələbi və təklifinin tarif dəyişikliklərinə reaksiyasını nəzərə alacaq bir tarifin hazırlanması üçün bir model hazırlamaq lazımdır (sxem 5).

Sxem 5: Şəhərətərafı Sərnişin Bazarı İştirakçılarının Məqsədləri



Mənbə: Владимир П.П., 2016: s.32 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

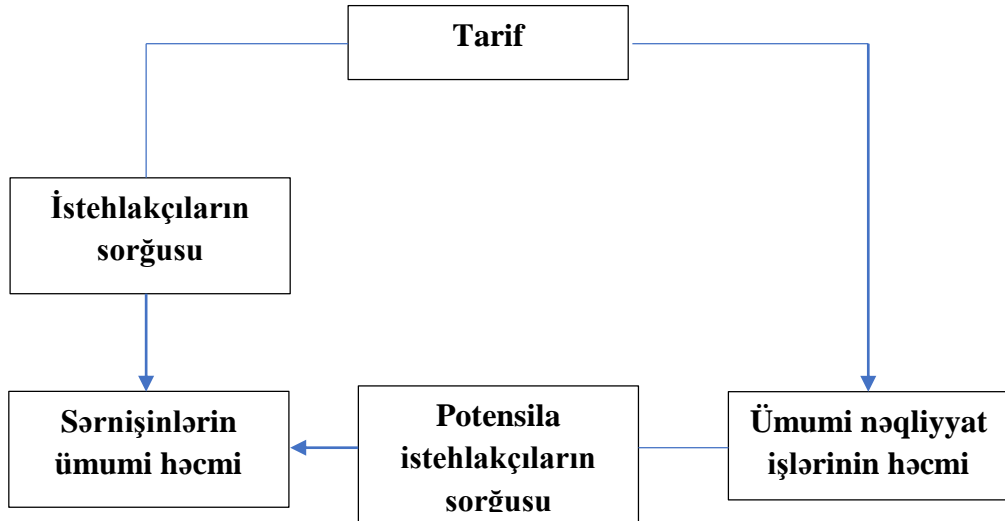
Operatorlar (şəhərətərafı sərnişin şirkətləri) qazanclarını maksimum dərəcədə artırmağa və avtobus daşıyıcıları ilə rəqabətdə bazar payını qorumağa çalışırlar. İstehlakçılar (əhali) xidmət keyfiyyətini artırarkən səyahət xərclərini minimuma endirmək istəyirlər (rahatlığı artırmaq, dayanacaqların cədvəlini və yerini uyğunlaşdırmaq, səyahət vaxtını azaltmaqla), yəni istehlakçı seçimlərinin nəzərə alınmasını təmin etməyə çalışırlar. Bazar tənzimləyicisi hədəflərini bazarın səmərəli fəaliyyətində, sosial gərginliyin qarşısını almaqda və büdcə subsidiyalarını minimuma endirməkdə görür. Beləliklə, çox istiqamətli hədəflər var. Deyək ki, xidmət operatorlarının məqsədi qazancı artırmaq, istehlakçıların məqsədi xərcləri minimuma endirməkdir. Eyni zamanda, büdcə dotasiyalarının həcmində azalma yalnız səyahət xərclərinin artması və əksinə səyahət üçün sərnişin xərclərinin azalması yalnız büdcə dotasiyalarının həcmində artması hesabına mümkündür. Buna görə tariflərin formalaşmasında bazar iştirakçılarının maraqlarının uyğunlaşdırılması sualı meydana çıxır (Владимир П.П. 2016: s.24).

Bu problemi həll etmək üçün bütün tərəflərin maraqlarını nəzərə alacaq tariflərin formalaşdırılması üçün bir model qurmaq lazımdır və nəticədə həll iştirakçıların hədəflərini optimallaşdırmağa imkan verəcəkdir. Problemin həlli üçün

bir metod hazırlamaq üçün alət dəsti iqtisadi və riyazi modelləşdirmə ola bilər. Optimizasiya problemləri vacib bir riyazi problem sinifini təşkil edir, çünki hər hansı bir fəaliyyət sahəsində insan xərclərə, vaxta və mənbələrə qənaət etməyə yönəlmiş optimal həlləri seçməyə çalışır. Şəhəratrafi sərnişindəşımaya bazarının iştirakçıları qarşılıqlı əlaqə quraraq hədəflərini tam təmin etməyə çalışırlar. Şəhəratrafi sərnişindəşımaya tarif siyasətini formalaşdırarkən bazar iştirakçılarının məqsədləri nəzərə alınmalıdır. Model göstərir ki, hədəflər həm bazar iştirakçıları arasında (məsələn, sərnişin xərclərinin minimuma endirilməsi və daşıyıcıların qazancının artırılması), həm də bir iştirakçı daxilində (məsələn, xərclərin minimuma endirilməsi və sərnişin üstünlüklərinin artırılması) fərqli istiqamətlərə malik ola bilər (Владимир П.П. 2016: s.25).

Daşınan sərnişinlərin həcmi maksimum dərəcədə artırmağın məqsədi yol şəbəkəsini boşaltmaq və getmə müddətini artırmaqdır. Ekoloji yükü minimuma endirməyin məqsədi bölgənin iqtisadiyyatına dəyən ekoloji zərərin miqdarını azaltmaq üçün havaya çirkləndirici tullantıların həcmi azaltmaqdır. Əlavə olaraq nəzərə almaq lazımdır ki, real iqtisadi vəziyyətdə nəqliyyat tələbi (sərnişin axını) və nəqliyyat tədarükü (nəqliyyat işinin həcmi) tarif dəyişikliklərinə reaksiya göstərir. Tarifin dəyərinin artması ilə sərnişin axını azalacaq, çünki daha az insan ictimai sərnişin nəqliyyatından istifadə etməyə hazır olacaq və nəqliyyat işlərinin həcmi artacaq, çünki marşrutlardakı fasilələr azalacaq və marşrutların sayı artacaq. Eyni zamanda, nəqliyyat işlərinin həcmi nəqliyyat aralığındakı dəyişikliklər və nəqliyyat vasitələrinin dolğunluğu ilə nəqliyyat tələbinə də təsir göstərir. Nəqliyyat işlərinin həcmi nə qədər çox olsa, insanlar ümumi sərnişin nəqliyyatının xidmətlərindən istifadə etməyə hazır olacaqlar. Bu vəziyyətdə interval və doluluq göstəriciləri xidmətlərin keyfiyyətini xarakterizə edəcəkdir. Bu səbəbdən sərnişin trafikinin tarifin dəyərindən və nəqliyyat işinin həcmindən asılılıq funksiyalarının qurulması məsələsi çox kəskindir (sxem 6).

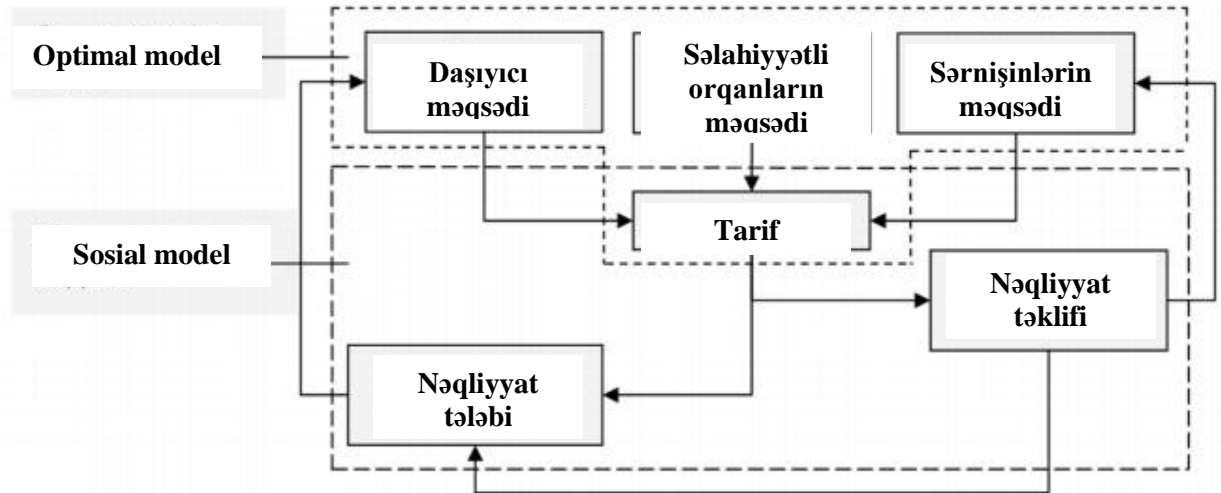
Sxem 6: Sərnişin axınının tarifi dərindən və nəqliyyat işinin həcmindən asılılığının modelləşdirilməsi



Mənbə: Владимир П.П., 2016: s.34 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Nəqliyyat tələbinin tarifdən asılılığının modelləşdirilməsi zamanı elan edilmiş üstünlüklər metodundan istifadə edərək sosioloji bir model qurulur. Bunun üçün respondentlər arasında sorğu keçirmək və sərnişin axınının tarifdən asılılığını müəyyənləşdirmək lazımdır. Sərnişin axınının nəqliyyat işinin həcmindən asılılığı funksiyasının qurulması rəqabətçi daşıyıcıların xidmətlərindən istifadə edən sərnişinləri sorğu-sual etmək və hərəkət aralığının müəyyən bir nəqliyyat vasitəsinin istehlakçı seçiminə təsirini qiymətləndirməklə mümkündür. Daha əvvəl də qeyd edildiyi kimi, şəhərətrafi dəmir yolu nəqliyyatı tarifini formalaşdırarkən hər bir bazar iştirakçısının maraqlarını nəzərə almaq lazımdır. Bu, tarifi formalaşması üçün hədəf dərəcəsinin və məhdudiyyətlər sisteminin vurğulandığı optimal bir model qurmaqla mümkündür. Bir-biri ilə əlaqəli iki modeldən ibarət olan ictimai sərnişindəşmə xidmətləri tarifi formalaşmasına yanaşma optimal və sosioloji şəkildə göstərilmişdir.

Sxem 7: Şəhərətrafi nəqliyyatı üçün tariflərin təkmilləşdirilməsinə yanaşma



Mənbə: Владимир П.П., 2016: s.34 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Optimal modeldə tarif üç bazar iştirakçısının hədəflərinə əsasən hesablanır. Sosioloji model tələbin (sərnişin axınının) tarifdən, təklifin (nəqliyyat işinin həcmnin) tarifdən və tələbin təklifdən asılılığının bir funksiyasıdır. Tarifin formalaşmasına bu yanaşma şəhərətrafi sərnişindəşım xidmətləri bazarında iştirakçıların maraqlarını, habelə nəqliyyat tələbi və təklifinin təsirini nəzərə almağa imkan verir.

3.2. Yerli modelin təkmilləşdirilməsi üçün prioritet istiqamətlərin müəyyən edilməsi

Bütün infrastruktur fəaliyyətlərinin inkişafında, tranzit yolu ilə dəniz nəqliyyatı və dəmir yolu üçün uzunmüddətli bazar formalaşması və fəaliyyətində, iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində, ümumiyyətlə yükdaşıma ilə əlaqəli sahələrin inkişaf etməsində, yeni iş yerlərinin açılmasında faydalar vardır. Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat yolları Azərbaycandan keçir və bundan sonra da uğurlu siyasət nəticəsində gələcəkdə eyni vaxt davam edəcəkdir. Bundan əlavə nəqliyyat marşrutlarının potensialından səmərəli istifadə gələcəkdə bu sahədə qeyri-neft sektorunda da əhəmiyyətli artım nümayiş etdirəcək və uğurlu nəticələrə gətirib çıxaracaqdır (Nəsimov M. 2013: s.124).

Bu yaxınlarda ölkəmizdə, o cümlədən Bakıda da həyata keçirilən uğurlu siyasət nəticəsində nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması və ölkədə tranzit potensialını gücləndirmək üçün hərtərəfli tədbirlər həyata keçirilmişdir. Hansı ki, bu qarşılıqlı əməkdaşlığın genişlənməsinə gətirib çıxaracaq, bu da sosial-iqtisadi inkişafa gətirib çıxaracaq. Ölkənin gələcək inkişaf sistemində neftdən asılı olmağı ümumiyyətlə aradan qaldırmaqla yanaşı, gələcək üçün tranzit potensialını artırmaq üçün vacib addımlar atmaq lazımdır. Bu gün ciddi iqtisadi islahatlar başladı və dərinləşir. İqtisadiyyatımız inkişaf etmiş ölkələrin önündədir. Həyata keçirilmiş layihələrin çoxu 2-3 ildən sonra yeni modelə uyğun işə başlayacaqdır. Ümumiyyətlə əminliklə demək olar ki, AR-sı tranzit cəhətdən dünyada çox məşhurdur. Bildiyiniz kimi, iqtisadi qloballaşma dövrü intellektual inkişaf dövrüdür. Bu səbəbdən nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və tranzit imkanlarının artırılması üçün qabaqcıl texnologiyaların gətirilməsi, eləcə də gələcəkdə texnoloji tərəqqi ilə ayaqlaşmamız üçün kifayət qədər insan resursları yetişdirilməlidir.

Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycan Respublikası üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil və səhiyyə ilə yanaşı nəqliyyat da sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinin əldə edilməsində, cəmiyyətin əsas ehtiyaclarının ödənilməsində mühüm rol oynayır.

Ümumiyyətlə nəqliyyat sektorundakı maliyyə dəstəyi və subsidiyalar aşağıdakı minimum zəruri hədəflərə yönəldilməlidir (<https://silo.tips/download/azrba-ycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>).

- nəqliyyat sahəsində dövlət nəzarəti funksiyalarının yerinə yetirilməsinin təmin edilməsi;

- dövlət nəqliyyat sistemi obyektlərinin iş vəziyyətinin təmin edilməsi;

- xarici və kommersiya kreditləri daxil olmaqla, birgə büdcədən maliyyələşdirilən nəqliyyat infrastrukturundakı çatışmazlıqların aradan qaldırılması ilə bağlı mühüm layihələr üçün təşviqlərə nail olmaq;

- dövlət orqanlarının sosial sifarişlərinin maliyyələşdirilməsi də daxil olmaqla, tənzimləmə qanunları ilə müəyyən edilmiş dövlət öhdəliklərinin təmin edilmiş maliyyələşdirilməsi;

- müəyyən nəqliyyat fəaliyyətləri növləri üçün məqsədli kreditlər.

Büdcədən nəqliyyat sənayesinin inkişafına maliyyələşdirmə müvafiq dövlət proqramları əsasında həyata keçirilir. Büdcə dəstəyinin nəqliyyata yönləndirilməsi aşağıdakı sahələrdə həyata keçirilir:

- struktur islahatlar həyata keçirildikdə və subsidiyalaşdırılan fəaliyyətlərin iqtisadi səmərəliliyi artdıqca birbaşa subsidiyalara ayrılan büdcə fondlarında azalmalar;

- müəyyən fəaliyyət növlərinə subsidiya verildiyi təqdirdə - nəqliyyat operatorlarına dəymiş ziyanın kompensasiyasından nəqliyyat xidmətləri istehlakçıları üçün ünvanlı kompensasiyaya keçid;

- özəl kapitalın iştirakı ilə büdcədən başlanan və ya qismən maliyyələşdirilən investisiya layihələrinin payında artım;

- xərclər mənbələri üzrə planlaşdırma və büdcənin icrasında hədəf proqram prinsipinin həyata keçirilməsi;

- böyük kommersiya layihələrinin maliyyələşdirilməsindən imtina;

- potensial rəqabətqabiliyyətli investisiya layihələrinin büdcə maliyyələşdirilməsinin istisna edilməsi;

- nəqliyyat kompleksinin inkişafının strateji istiqamətlərini əks etdirən orta müddətli büdcə planlaşdırmasının genişləndirilməsi.

Şəhər sərnişin nəqliyyatı islahatları əhalinin əksəriyyətini təmin edən davamlı, qənaətli bir şəhər və şəhərətrafi nəqliyyat sistemi yaratmağı hədəfləməlidir. Şəhər sərnişin nəqliyyatı islahatlarının iqtisadi komponenti operatorların iqtisadi səmərəliliyinin artırılması, müxtəlif mülkiyyət formalarındakı operatorlar üçün bərabər şərait yaradılması və rəqabət qabiliyyətinin inkişaf etdirilməsidir. İslahatlar aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır (<https://silو.tips/download/azrbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>):

- bələdiyyənin yerli rüsum və vergiləri vardır, yerli hökumət respublika qanunları ilə müəyyən edilmiş səlahiyyətlərlə nəqliyyat xidmətlərini təşkil etmək üçün tam səlahiyyətlərə malikdir və eyni zamanda müvafiq infrastruktur və marşrut şəbəkəsinə malikdir;

- vahid sosial standartlar əsasında şəhər nəqliyyatının səviyyəsinin tədricən düzəldilməsi;

- təşəbbüs planları irəli sürərək islahatlara dövlət dəstəyi;

- nəqliyyat orqanları tərəfindən müəyyən edilmiş tənzimləmə qaydalarına əsaslanan rəqabət modelinin sərbəst seçilməsində rəqabət qabiliyyətinin inkişafı;

- şəhər sərnişin nəqliyyatı sisteminin alt sektorunda idarəetmə və istismar funksiyalarının ayrılması;

- şəxsi avtomobillərin istifadəsini məhdudlaşdıran maliyyə mexanizmlərindən istifadə etməklə ictimai nəqliyyatda dəstək.

Nəqliyyat kompleksinin iri infrastruktur obyektlərində (dəniz limanları, hava limanları) mülkiyyət münasibətləri islahatlarının aparılması nəqliyyat və yol kompleksinin infrastrukturunda dövlət idarəetmə və iqtisadi fəaliyyət funksiyalarının ayrılmasına yönəlib. İnfrastrukturun ticarət əməliyyatı dövlətə və ya infrastruktur istifadəçilərinin nəzarəti altında fəaliyyət göstərən dövlət-özəl təşkilatlara və ya özəl şirkətlərə həvalə olunur. Nəqliyyatda struktur islahatlar operatorların statistik monitoring sisteminin təkmilləşdirilməsi və inteqrasiyası, yeni müasir məlumatlar əldə edilməsi istiqamətində aparılmalıdır.

Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinin Məlumat və Hesablama Mərkəzi Şamaxıda sərnişindəşımaya üçün nağdsız ödənişlərdə ən son yenilikləri tətbiq edən pilot bir layihəyə başladı. Beləliklə, Şamaxıda bir neçə avtobus təmassız texnologiyaları dəstəkləyən və bank kartları və mobil cihazlarla ödəmə imkanı verən yeni bir sistem quraşdırılmışdır. Bu geniş sistem NFC texnologiyası, QR kod ödəməsi, sosial kateqoriyalardakı xüsusi endirimlər, real vaxt ödəmə nəzarəti kimi xüsusiyyətləri birləşdirir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu sistem bütün ictimai nəqliyyat üçün ödəniş sisteminə inteqrasiya edilə bilər.

Sistem istənilən bank kartlarını dəstəkləyir. Vətəndaşın bank kartı yoxdursa, bu xidmətdən istifadə etmək üçün Azər-Türk Bank ASC-nin təqdim etdiyi əvvəlcədən ödənişli bank kartlarından istifadə edə bilər. Bu kartlar yalnız ictimai nəqliyyatda səyahət üçün deyil, digər ödənişlər üçün də (kommunal xidmətlər, mağazada alış-veriş və s.) istifadə edilə bilər. Xəritələr şəhərin müxtəlif yerlərində quraşdırılmış xüsusi cihazlarda da mövcud olacaq.

Bu layihə üçün Azərbaycan, rus və ingilis dillərində genişləndirilmiş reallıq texnologiyasına əsaslanan xüsusi bir mobil tətbiqetmə hazırlanmışdır. Tətbiqin köməyi ilə turizm məkanları, Şamaxının tarixi yerləri haqqında məlumat əldə etmək, marşrutu müəyyənləşdirmək mümkün olacaq. Bunun üçün mobil tətbiqetmədə açılan kameranı öncədən ödəniş kartına gətirmək kifayətdir.

Qeyd edək ki, layihənin sponsoru Mastercard, tənzimləyici orqanı isə Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidmətidir. Layihə çərçivəsində kart emalı və maliyyə xidmətləri Azər-Türk Bank ASC tərəfindən təmin ediləcəkdir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu cür layihələrin milli səviyyədə həyata keçirilməsi fiziki təmasları azaldır, ağıllı şəhər layihələrinin inkişafına dəstək verir və eyni zamanda müştəri məmnuniyyətini artırır (<https://mincom.gov.az/az/view/news/983/sernishindashimada-yeni-odeme-sistemi-shamaxi-modeli>).

Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ölkədə artan iqtisadi bərpa və iqtisadi inkişaf tələbinə paralel olaraq həyata keçirilir. Nəqliyyat infrastrukturunu aşağıdakı prinsiplərə əsasən modernləşdirilməlidir:

- yeni binalar deyil, mövcud istehsal sahələrinin çatışmazlıqlarının aradan qaldırılması, yaxşılaşdırılması və inkişaf etdirilməsinə üstünlük vermək;
- Prioritet layihələrə maksimum miqdarda resurs cəlb etmək və bunun üçün xarici kapital cəlb etmək daxil olmaqla hər vasitə ilə onların həyata keçirilməsini sürətləndirmək;
- özəl sektorun iştirakının stimullaşdırılması;
- çox məqsədli obyektlərin tikintisi yolu ilə iqtisadi mənbələrə qənaət;
- müxtəlif nəqliyyat növlərinin infrastrukturalarının inkişafının əlaqələndirilməsi;
- böyük obyektlərin infrastrukturula ixtisaslaşması, rəqabətin qarşısının alınması və ya aralarındakı rəqabətin məhdudlaşdırılması;
- Gələcəkdə magistral şəbəkələrin inkişafı üçün nəqliyyat torpaq ehtiyatlarının kifayət qədər təmin edilməsi.

Müxtəlif nəqliyyat növləri üçün infrastrukturun inkişafı üçün prioritet sahələr aşağıdakılardır. Nəqliyyatın həcmi artırmaq üçün köhnəlmiş nəqliyyat sahələrinin yenidən qurulması, mövcud infrastrukturun və dəmir yolu obyektlərinin modernləşdirilməsi əsas vəzifələrdən biri olmalıdır. Dəniz nəqliyyatı - xarici ticarətin inkişafı üçün perspektiv ssenarilərinə uyğun olaraq liman kompleksinin genişləndirilməsi, maye və konteyner yüklərin ixracının təmin edilməsi imkanlarının artırılması məqsəduyğun hesab olunur. Avtomobil nəqliyyatı - yolların yenidən qurulması, rayonlararası yolların modernləşdirilməsi, nəqliyyatın təşkili və tənzimlənməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat vasitələrinin texniki və ekoloji tələblər baxımından beynəlxalq standartlara uyğun modernləşdirilməsi, yolda standartlaşdırma və sertifikatlaşdırma sistemlərinin yaradılması və tətbiqi sərnişin nəqliyyatı. Nəqliyyat prioritet məsələlərdən olmalıdır. Hava nəqliyyatı - beynəlxalq hava limanlarının sayının optimallaşdırılması, vahid istinad hava limanları sistemində keçid, hava hərəkətinə nəzarət sisteminin müasir və beynəlxalq tələblərə uyğun texniki cəhətdən modernləşdirilməsi. Bakıda və ölkənin digər böyük şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunun yenilənməsi - milli səviyyəli yolların yenidən qurulması və genişləndirilməsi, yeni yolların, körpülərin,

keçidlərin, keçidlərin, çoxmərtəbəli və yeraltı dayanacaqların tikintisi, kiçik sənişin avtobuslarının iri avtobuslarla əvəzlənməsi.

Təbii inhisar sahələrində tariflər və qiymətlər mümkün qədər tənzimlənməlidir. Bu vəziyyətdə istifadəçilərin və nəqliyyat operatorlarının maraqları tarazlaşdırılmalıdır. Tarifləri tənzimləyərkən aşağıdakı əsas şərtlər müəyyən edilə bilər (<https://silo.tips/download/azrbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>):

- inflyasiyanın qarşısını almaq üçün tariflərin ümumi səviyyəsinə nəzarət;
- potensial istehlakçılara sərfəli xidmətlər göstərmək üçün tariflərin maksimum tənzimlənməsi;
- tullantıların qarşısını almaq üçün tariflərin endirilməsi;
- bazarda qiymətlərin şəffaflığının təmin edilməsi (“əlan edilmiş tarif” prinsipi);
- Tariflərin müvafiq sabitliyinin təmin edilməsi (müəyyən bir müddət ərzində tarif dəyişikliyinə icazə verilmədən).

Fərdi nəqliyyat xidmətləri üçün tarif tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi üçün əsas istiqamətlər aşağıdakılardır. Dəmiryol nəqliyyatı - dövlət dəmir yolu səhmdar cəmiyyətinin yaradılması, həmçinin nəqliyyat xidmətləri və infrastruktur xidmətlərinin ayrılması nəzərə alınmaqla, tarif tənzimlənməsi metodlarına və qiymət siyahılarına hərtərəfli yenidən baxılması lazımdır. Sənişin dəmir yolu Daxili cross-subsidiya azaldıqca, ən bahalı sənişin dəmir yolu tariflərindən başlayaraq tədricən pulsuz gediş haqlarına keçməyə ehtiyac var. Tranzit potensialını artırmaq üçün dəmir yolu ilə yük daşınması üçün yük tariflərini (dərəcələrini) nəzərə alaraq yük dəmir yolu nəqliyyatı tariflərini tənzimləyən hərtərəfli metodların inkişafı vacibdir. Xarici ticarət mallarının daşınması tariflərinin yenidən tənzimlənməsi ölkədə bu fəaliyyət növü üzrə ixtisaslaşmış multimodal operatorlar yaradıldıqdan sonra mümkün olacaqdır.

Dəniz Nəqliyyat Limanında yük tariflərinin və liman haqlarının tənzimlənməsi Azərbaycan Respublikasının daşıyıcılarına dəstək verilməsinə, limanın gəmi sahibləri və yük sahibləri üçün cəlbediciliyinin artırılmasına

yönəldilməlidir (<https://silo.tips/download/azrbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>).

Tarif (qiymət) Şurasının 30 iyul 2018-ci il tarixli qərarı ilə təsdiqlənən yeni tariflər ictimai nəqliyyat xidmətlərinin artan xərclərinin ödənilməsinə, avtobus parkının yenilənməsinə, nəqliyyat vasitələrinin yaxşı vəziyyətdə saxlanmasına və nəticədə səviyyənin yüksəlməsinə müsbət təsir göstərəcəkdir. BNA, bu səbəbdən bu sektorda çalışan hüquqi və fiziki şəxslərin təhlükəsiz və keyfiyyətli sərnişin daşımalarının təşkili məsələsinə daha ciddi və məsuliyyətli yanaşmalı olduqlarını söyləmişdir. Eyni zamanda, bütün təyin olunmuş marşrutlarda daşıyıcılar nağdsız ödəniş sisteminə keçidi sürətləndirməlidirlər. Vətəndaşlar üçün hər zaman rahat və təhlükəsiz nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsinə üstünlük verən Bakı Nəqliyyat Agentliyi, bir daha diqqətsiz və məsuliyyətsiz daşıyıcıların marşrut şəbəkəsindən çıxarılacağı barədə xəbərdarlıq edir. Bütün müntəzəm marşrutların yarışmaya daxil edilməsi qərarı bu məqsədə xidmət edir.

2020-ci üzrə Nazirlər Kabineti tərəfindən hazırlanmış hesabatda qeyd olunur ki, ölkə ərazisində sərnişinlərin daşınması üçün ictimai nəqliyyat sistemlərində tətbiq olunan tarifləri Tarif Şurası müəyyən edir və Tarif Şurası bu tənzimləmələri vahid standart tariflər üzrə mövcud olan siyasət əsasında həyata keçirir. Ən yaxşı beynəlxalq təcrübəni nəzərə alaraq, Azərbaycan bu sahədə güzəştli və nağdsız istifadəyə dair qanunvericiliyi təkmilləşdirmək üçün ictimai nəqliyyatda yeni tarif mexanizmini tətbiq etməyə hazırlaşır. Bu yanaşma ictimai nəqliyyat xidmətləri üçün nağdsız ödəniş sisteminə natamam keçid, sərnişindaşıma xidmətləri göstərən müvafiq təşkilatların bu sistemə keçid üçün texniki hazırlığı başa çatdırma bilməməsi və digər oxşar problemlərlə əlaqələndirilir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

İctimai nəqliyyat sistemi insanların tez-tez istifadə etdiyi bir sərnişin daşmasıdır. İctimai nəqliyyat xidmətləri ümumiyyətlə müəyyən bir ödəniş tələb edir. İctimai nəqliyyat sərnişinləri müəyyən bir marşrut üzrə (qrafik üzrə və ya tələb əsasında) avtomobil yolu ilə daşıyan xidmət sahəsidir. İctimai nəqliyyat nümunələri avtobuslar, qatarlar, metrolar, təyyarələr və digər nəqliyyat sistemlərini göstərmək olar.

Dissertasiya tədqiqatı bazar iştirakçılarının maraqlarına, sosial-iqtisadi səviyyəsinə həssas olan şəhərtrafi sərnişindaşıma tarif tənzimləmə sistemini təkmilləşdirərkən iqtisadi və riyazi aparatın funksional imkanlarını və tətbiqi metodlarını genişləndirmək problemini həll edir. Bölgənin inkişafı, əhəlinin ödəmə qabiliyyəti, bazarda rəqabət, nəqliyyat tələbinin reaksiyası və tarifi dəyişdirilməsinə dair təkliflər verilmişdir. Çox meyarlı problemin həllinə əsaslanan tariflərin müəyyənləşdirilməsinin iqtisadi və riyazi modelləri təklif olunur ki, bu da yalnız amillərin tamlığını nəzərə almağa deyil, həm də şəhərtrafi sərnişindaşıma xidmətləri bazarındakı bütün iştirakçıların maraqlarını tarazlaşdırmağa imkan verir.

Dissertasiya işində şəhərtrafi marşrutlarda ictimai nəqliyyat vasitəsi ilə daşınma tarifinin hesablanması nəzərə alınır. Bu tarifi formalaşdırılmasının əsas üsulları araşdırılır, üstünlükləri və mənfi cəhətləri vurğulanır.

Təklif olunan modellər tariflərin büdcə subsidiyaları, daşıyıcı mənfəəti və sərnişin xərcləri üzərindəki təsirini təhlil etməyə və optimal tarif sistemi yaratmaqla endirmə və ya artım aralığını aşkar etməyə imkan verir. Tədqiqatın nəticələrindən nəqliyyat strategiyasının prioritetlərinə əsasən büdcə subsidiyalarının planlaşdırılması və ictimai sərnişindaşıma sahəsində tarif siyasətinin təkmilləşdirilməsində səlahiyyətli şəxslər istifadə edə bilərlər. Bunun üçün aşağıdakı işlər görülməlidir:

1. daşınan sərnişin sayının artırılması;
2. sərnişin sıxlığının qorunması ilə daşıyıcının gəlirlərinin artırılması;
3. büdcə dotasiyalarının azaldılması.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycanda nəqliyyat, Statistik məcmuə, Bakı 2020, səh.76-86.
2. İctimai nəqliyyatda tarif artımlarının mənfi və müsbət tərəfləri, CESD tədqiqat qrupu, 2018, 12 səh.
3. Kazımlı X.H., Panaliev Ə.P., Kazımova Ə.X. (2010), “Avtonəqliyyat vasitələrinin qiymətləndirilməsi”. Dərslik. Bakı, “İqtisad Universiteti Nəşriyyatı” 194 səh.
4. Məmmədov Z.S. (2002), XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı, Azərneşr, 326 səh.
5. Nəsimov M. (2013), Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə kitab. Bakı, “Elm və təhsil || nəşriyyatı” 544 səh.

İngilis dilində

1. Beck A. (2012) Competition for Public Transport Services. Contributions to Economics. Springer-Verlag Berlin Heidelberg. doi: 10.1007/978-3-7908-2802-3_2.
2. Block R. (2010), VDV-Jahrestagung 2010: Mobilität mit Perspektive - Nachhaltig investieren in Bus und Bahn, Teil 1. Verkehr und Technik, Heft 8, Berlin, p.283-288.
3. Oded C., Triin R., Yusak S. (2014), Public Transport Pricing Policy - Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia, 14 p.
4. Oded C., Yusak O., Susilo T.R. (2017), The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn Transportation, p.1083-1104.
5. Prause G., Tuisk T. (2020), Case study: free public transport as instrument for energy savings and urban sustainable development - the case of the city of Tallinn; in: M. Tvaronaviciene & B. Slusarczyk: Energy Transformation towards Sustainability, p.163-177.

6. Sivakumaran K., Li Y., Cassidy M., Madanat S. (2014), "Access and the choice of transit technology". Transport, Res. Part A: Policy Pract. 59, p.204-221.

7. Zlatin A.P. (2016), Development of state regulations for regional auto transport market: thesis Candidate of Economical Sciences. Moscow, 45 p.

Türk dilinde

1. Akman G. ve Alkan A. (2016), "İzmit kent içi ulaşımında alternatif toplu taşıma sistemlerinin aksiyomlarla tasarım yöntemi ile değerlendirilmesi," Pamukkale Univ Muh Bilim Derg, 22(1), s.54-63.

2. Arslan O. (2011), Kaliteli bir toplu taşıma sistemi nasıl olmalıdır, Münih örneği, 9. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul şubesi, Bildiriler Kitabı, s.219-231.

3. Cirit F. (2014), Sürdürülebilir kentiçi ulaşım politikaları ve toplu taşıma sistemlerinin karşılaştırılması. Yayınlanmamış uzmanlık tezi, T.C. Kalkınma Bakanlığı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara, 23 s.

4. Hamurcu M., Eren T. (2017), Toplu Taşıma Türünün Seçiminde Çok Kriterli Karar Verme Uygulaması ve 2International Conference on Advanced Engineering Technologies (ICADET 2017), 21-23 Sept. Bayburt 14 s.

5. Hatipoğlu S. (2017), Otobüs Sistemi Ücret Ödeme Şekli ve Çeşitliliğinin Dünya Örnekleri İncelenerek Ankara İçin Modellenmesi Ankara Araştırmaları Dergisi, 5(2), s.273-282.

6. Saatçioğlu C., Yaşarlar Y. (2012), Kentiçi ulaşımında toplu taşımacılık sistemleri: istanbul örneği KAÜ-İİBF DERGİSİ, CİLT: 3 SAYI: 3, YIL: s.117-144.

Rus dilinde

1. Берман Н.Д., Белов А.М. (2019), Общественный транспорт и инновации, Международный журнал перспективных исследований, Т. 9, №2, стр.8-13.

2. Бессонов В.Е. (2015), Разработка методики бюджетного субсидирования предприятий городского пассажирского транспорта // Имущественные отношения в Российской Федерации. № 11. стр.42-52.
3. Воробьева М.В. (2015), Эффективность тарифных систем пассажирского транспорта // Практический маркетинг. № 6. стр.41-45.
4. Додлова М., Кисельгоф С., Меняшев Р., Сорокин К., Хмельницкая Е., Чернина Е. (2013), Тарифы на общественный транспорт и моделирование спроса // Вопросы экономики, № 6, стр.110-119.
5. Косой Ю.М. (2011), Особенности ценообразования на рынке городских пассажирских перевозок // Приволжский научный журнал. № 4. стр.203-208.
6. Кузьменко С.Ю. (2018), Модернизация как инструмент изменения экономических институтов, Вестник ТГУ, выпуск 1 (69), стр.237-242.
7. Левда Н.М., Постников В.П. (2012), Экономические задачи линейного программирования и их решения с использованием Microsoft Excel: учеб. пособие. Пермь: ПНИПУ, 155 стр.
8. Легкий С.А. (2010), Основы определения цены услуги пассажирского транспорта с учетом ее ценности // Экономика транспортного комплекса. № 16. стр.164-171.
9. Общественный транспорт Беларуси: состояние и пути развития Киев (2012), 68 стр.
10. Постников В.П. (2014), Оптимальные модели формирования тарифа на городском пассажирском транспорте // Экономический анализ: теория и практика. № 11. стр.36-40.
11. Постников В.П. (2016), Совершенствование подхода тарифного РЕГУЛИРОВАНИЯ пригородных железнодорожных перевозок. Международный бухгалтерский учет, стр.21-37.
12. Постников В.П. (2019), Управление тарифообразованием пригородного железнодорожного транспорта на основе многокритериальной оптимизации Автореферат разослан «05», 24 стр.

13. Трегубов В.Н. (2010), Использование контрактов при формировании тарифной политики и нормативной системы на городском общественном транспорте // Вестник МГОУ. № 3. стр.96-101.

İnternet resursları

1. <http://bna.az/az/ictimai-neqliyyat>.
2. <http://docplayer.net/55509379-2-local-transport-2a-the-current-situation.html>
3. <http://metro.gov.az/az/about/metropoliten/fin>.
4. <http://www.tariffcouncil.gov.az/?/az/content/184/> Azərbaycan Respublikası Tarif Şurası, 2018.
5. <https://mincom.gov.az/az/view/news/983/sernishindashimada-yeni-odeme-sistemi-shamaxi-modeli>.
6. <https://president.az/articles/17196>.
7. <https://silo.tips/download/azrbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>.
8. <https://under35.me/2018/07/estonia-free-public-transport/> Как устроен бесплатный общественный транспорт Эстонии .
9. <https://www.stat.gov.az/source/transport>.

Sxemlərin siyahısı

| | |
|---|----|
| Sxem 1: İctimai nəqliyyat sistemləri..... | 15 |
| Sxem 2: İctimai nəqliyyat bazarı modeli..... | 26 |
| Sxem 3: İctimai nəqliyyat bazarı iştirakçılarının məqsədləri..... | 26 |
| Sxem 4: Rusiyada ictimai sərnişin nəqliyyatı üçün maliyyələşdirmə sxemi..... | 66 |
| Sxem 5: Şəhərətrafi Sərnişin Bazarı İştirakçılarının Məqsədləri..... | 68 |
| Sxem 6: Sərnişin axınının tarifin dəyərindən və nəqliyyat işinin həcmindən asılılığının modelləşdirilməsi..... | 70 |
| Sxem 7: Şəhərətrafi nəqliyyatı üçün tariflərin təkmilləşdirilməsinə yanaşma..... | 71 |

Qrafiklərin siyahısı

| | |
|--|----|
| Qrafik 1: Nəqliyyat sektorunda əsas makro göstəricilər..... | 35 |
| Qrafik 2: Avtomobil və metro nəqliyyat vasitələrindən əldə edilən gəlir, əvvəlki ilə nisbətən faizlə..... | 37 |
| Qrafik 3: 1 ilə düşən sərnişin dövriyyəsi..... | 40 |
| Qrafik 4: 2015-2019-cu illərdə metro nəqliyyat vasitəsilə sərnişin daşımalarının dinamikası (min sərnişin)..... | 41 |
| Qrafik 5: 2019-cu ildə sərnişin daşıma xidməti üzrə çəkilən xərclər, milyon manatla..... | 44 |
| Qrafik 6: İş günlərində iş, məktəbə və ya digər əsas təyinatlı yerlərə hərəkətin əsas rejimi, %-lə..... | 53 |
| Qrafik 7: Perm Bölgəsinin şəhərətrafi nəqliyyatında tarif zonalarının birləşdirilməsi..... | 64 |

Cədvəllərin siyahısı

| | |
|---|----|
| Cədvəl 1: Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, %-lə..... | 35 |
| Cədvəl 2: Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, əvvəlki ilə nisbətən %-lə..... | 36 |
| Cədvəl 3: İctimai nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi (milyon sərnişin-km)..... | 39 |
| Cədvəl 4: 2015-2019-cu illərdə ölkədə metro nəqliyyat vasitəsilə sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi..... | 40 |
| Cədvəl 5: Ölkədə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarının və sərnişin dövriyyəsinin həcmi..... | 41 |
| Cədvəl 6: Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmışdır, min sərnişin..... | 43 |
| Cədvəl 7: Nəqliyyatda sərnişindaşıma üzrə tariflər üzrə dəyişikliklər..... | 45 |
| Cədvəl 8: 2012-2014-cü illərdə Tallində ictimai nəqliyyatdan istifadənin sayı (milyon nəfər)..... | 53 |
| Cədvəl 9: Tallində ictimai nəqliyyatda prioritet zolaqların uzunluğu (km)..... | 54 |
| Cədvəl 10: Fərqli bilet sistemlərində ödəniləcək ödənişlər..... | 60 |
| Cədvəl 11: Şəhərətrafi sərnişindaşıma bazarında iştirakçıların maraqlarının rəsmiləşdirilməsi metodları..... | 62 |

Şəkillərin siyahısı

| | |
|---|----|
| Şəkil 1: Tallində vətəndaşların istifadəsinə verilmiş “yaşıl kart”..... | 49 |
| Şəkil 2: Tallində nəqliyyat. Məşhur ictimai nəqliyyat xətləri..... | 51 |
| Şəkil 3: Tallində ictimai nəqliyyat xidmətinin əlçatanlığı (ictimai nəqliyyat dayanacaqlarından 300 m radiusda)..... | 52 |
| Şəkil 4: 2015-ci ildə Tallində ictimai nəqliyyat prioritet zolaqlar..... | 54 |