FƏNN: QİYMƏT VƏ QİYMƏTLƏNDİRMƏ

MÖVZU 10: NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ QİYMƏTİNİN ƏMƏLƏ GƏLMƏSİ

Müəllim: Rafiq Vahid oğlu Abbasov
Tarix : 2025

İxtisas: Marketinq

Qrup: $3^1, 3^2, 3^3$

Mühazirə: Teorik

FTN 5. Iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində qiymətin əmələ gəlməsi xüsusiyətləri, burada qiymətlərin müəyyənləşdirilməsi metodologiyasının mənimsənilməsi təmin edilir

P L A N

1. Dəmir yolu nəqliyyatı tarifləri.
2. Avtomobil nəqliyyatı tarifləri.
3. Su nəqliyyatı tarifləri

ƏDƏBİYYAT

1. Çudakov A.D. . "Qiymət və qiymətin əmələ gəlməsi" Dərslik. Bakı, "Elm", 2009, rus dilindən tərcümə, 312 səh.

2. Kazımlı X., Bayramov Q., Sadıqov B., Quliyev İ., Hümbətova S., Məmmədov İ. Qiymətin əmələ gəlməsi. Dərslik Bakı, "Müəllim", 2019, 498 səh.

3. Qarayev İ. Qiymətin əmələ gəlməsi. Dərslik. Bakı, UNEC, 2000, 358 səh.

4. Qafarov N.C., Quliyev İ.Q. Qiymət və qiymətləndirmə. Bakı, ADİU, 2017, 375 səh.

GİRİŞ

Nəqliyyat tarifi-maddi obyektin məkanca bir yerdən başqa yerə daşınmasının qiymətidir. Nəqliyyat tariflərinə yük daşınma tarifləri və sərnişin tarifləri daxildir. Yük nəqliyyatı məhsulu istehsalçıdan istehlakçıya çatdırmaqla onun dəyərini artırır. Sərnişin nəqliyyatı əhaliyə xidmət göstərir. Buna görə də sərnişin tariflərinin formalaşması xidmət dairəsinə aid edilir.

Yük tariflərinin əsasını yükün çatdırılmasının ictimai zəruri əmək məsrəfləri təşkil edir ki, o da daşınmanın dəyərini müəyyənləşdirir. Onun pulla ifadəsi nəqliyyat tarifi adlanır. Yükün daşınma məsrəfləri ilkin-sonuncu əməliyyatların xərclərindən və onun daşınma xərclərindən formalaşır. İlkin-sonuncu əməliyyatların xərclərinə, məsələn, qatar heyətinin təşkili, yükün yola salındığı və çatdığı məntəqələrdə onun yüklənilməsi və boşaldılması ilə əlaqədar çəkilən məsrəflər daxildir. Yükün daşınması, yəni hərəkət əməliyyatları məsrəfləri onun hərəkət etməsi, dəmir yolunun enerji təsərrüfatının, rabitəsinin və s. saxlanması xərclərini əhatə edir.

İlkin-sonuncu əməliyyatların xərcləri daşınma məsafəsi ilə bağlı deyildir və yalnız yükün həcmindən asılıdır. Buna görə də onlar 1 ton hesabı ilə sabit qalırlar.

Hərəkət xərcləri daşınma məsafəsindən asılıdır. Onlar 1 ton yük hesabı ilə daşınma məsafəsinə düz mütənasib olaraq artırlar. Beləliklə, daşınma xərcləri *ilkin-sonuncu əməliyyatların xərclərindən* və *hərəkət xərclərindən* ibarətdir.

Nəqliyyat məhsulunun maya dəyərini aşağıdakı düsturla hesablamaq olar:

$$MD = X + M_1 M_2,$$

burada MD – 1 ton yükün daşınmasının maya dəyəri;

X – 1 ton yükün ilkin-sonuncu əməliyyatlarının xərcləri;

M_1 – 1 ton yükün 1 km-ə daşınma məsrəfləri;

M_2 – km-lə məsafədir.

Buradan da nəqliyyatın yük dövriyyəsinin ton-kilometrinin maya dəyəri:

$MD = X / M_2 + M_1$ düsturu ilə hesablanacaqdır.

Daşınma məsafəsi artdıqca ton-kilometrin maya dəyəri aşağı düşür. Bu hər ton-kilometrə düşən ilkin və sonuncu əməliyyatların xərclərinin payının azalmasından asılıdır. Yük nəqliyyatı tarifləri ton-kilometr yük dövriyyəsinin maya dəyərinin və geniş təkrar istehsal şəraitində nəqliyyatın normal işləməsi üçün zəruri mənfəətin cəmi ilə müəyyən olunur. Daşınma xərclərindən toplanan əlavə dəyər vergisi bilavasitə tarifə daxil edilmir.

Xərclərin ilkin-sonuncu və hərəkət əməliyyatlarına ayrılması iki dərəcəli tarifləri müəyyən etməyə imkan verir. Belə tariflər ictimai zəruri əmək məsrəflərinin formalaşmasının real prosesini dəqiq əks etdirməklə daşınmanın bütün məsafələrində təxmini bərabər rentabelliyi təmin edir, yüklərin daşınma preyskurantlarını sadələşdirməyə imkan verir. Bəzi nəqliyyat növlərinin tarifləri xüsusi qaydada formalaşır. İlkin-sonuncu əməliyyatların dərəcələri su nəqliyyatında daha yüksək, avtomobil nəqliyyatında isə ən aşağıdır. Hərəkət əməliyyatının maya dəyəri su nəqliyyatında ən aşağı, avtomobil nəqliyyatında isə daha yüksəkdir. Çünki suda hərəkətə enerji sərfi, avtomobil yolunda hərəkətə nisbətən xeyli azdır.

Nəqliyyat xərclərinin səviyyəsi ölkələrin regionları üzrə fərqlənir. Nəqliyyat xərclərinin daha çox diferensiasiyası çay və avtomobil nəqliyyatlarında baş verir. Çünki bu nəqliyyat növləri ilə daşınmanın maya dəyərinə təbii-iqlim şəraiti çox təsir göstərir.

Tarif dərəcələri daşınmanın müəyyən həddlərdə orta məsafəsinə görə hesablanır. Daşınmanın orta məsafəsi tarif qurşağı adlanır. Qurşaqlar üzrə tarif dərəcələrinin məcmusu tarif sxemini təşkil edir.

Yük dövriyyəsinin ton-kilometrinin maya dəyəri hər yük növünün xüsusiyyətindən asılıdır. Məsələn, yüngül çəkili yüklərin daşınmasının maya dəyəri, ağır çəkili yüklərə nisbətən xeyli yüksəkdir. Tez xarab olan məhsulların, diri balığın və buna oxşar yüklərin daşınmasına yüksək tarif dərəcələri müəyyən edilir. Bu və digər amillər nəzərə alınmaqla yüklərin bütün konkret növləri bölmələrdə, qruplarda və mövqelərdə birləşdirilir.

Nəqliyyat xidmətləri növünün çoxuna sərbəst qiymətlər tətbiq olunur. Hazırda nəqliyyat xidmətlərinin aşağıdakı növlərinin tarifləri tənzimlənir:

1) dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınması, yükləmə-boşaltma işləri;

2) dəmir yolu nəqliyyatında sərnişinlərin və onların yükünün (*baqajının*) və poçtun daşınması;

3) limanlarda yükləmə-boşaltma işləri, liman rüsumları, xarici gəmilərin daxili su yollarından keçmə rüsumları;

4) hava gəmilərinə marşrutlarda və təyyarə meydanı ərazisində aeronaviqasiya xidməti göstərilməsi;

5) aeroportlarda hava gəmilərinə, sərnişinlərə və yüklərə xidmət edilməsi;

6) ictimai nəqliyyatın bütün növləri ilə (*metropoliten də daxil olmaqla*) şəhər və şəhərətrafı yollarda (*dəmir yolu nəqliyyatından başqa*) sərnişinlərin və onların yükünün daşınması;

7) dəmir yolu nəqliyyatı ilə şəhər ətrafı yollarda sərnişinlərin və onların yükünün daşınması;

8) şəhər və rayonlararası, rayondaxili marşrutlarda avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişinlərin və onların yükünün daşınması;

9) yerli hava yollarında sərnişinlərin və onların yükünün daşınması.

1. DƏMİR YOLU NƏQLİYYATI TARİFLƏRİ

Dəmir yolu nəqliyyatı Azərbaycanın nəqliyyat kompleksinin əsasını təşkil edir. Bütün nəqliyyat növlərinin ümumi yük dövriyyəsində onun payı daha çoxdur.

Dəmir yolu tariflərinin əsası kimi yük daşımalarının orta maya dəyəri götürülür ki, o da bütün yük dövriyyəsi üzrə və daşınma məsafəsindən asılı olaraq ayrı-ayrı yüklərə görə müəyyən edilir. Normativ mənfəət isə bir tipli dəmir yolu nəqliyyatı üçün müxtəlif məsafələrə daşınmanın bərabər faydalılığı nəzərə alınmaqla vaqon-günə eyni mənfəətin təmin olunması prinsipi əsasında hesablanır. Tarif dərəcələri ilin-sonuncu və hərəkət əməliyyatlarına ayrılmaqla iki dərəcəli model üzrə müəyyən olunur. Dərəcələr vaqona, tona, vaqon-kilometrə, ton-kilometrə görə hesablanır.

Tariflər vaqonun tipindən, onun mənsubiyyətindən, göndərilmə növündən, daşınma sürəti və məsafəsindən, vaqonun yük götürmə qabiliyyətindən, daşınmanın xüsusi şəraitindən və digər amillərdən asılıdır.

Yüklərin daşınma haqqı tarif sxemləri əsasında hazırlanmış hesablama cədvəlləri üzrə müəyyən olunur ki, burada da hər bir məsafəyə daşıma haqqının miqdarı göstərilir.

Dəmir yolu nəqliyyatında bir neçə növ tarifdən istifadə edilir. Onlar ümumi, yerli və xüsusi tariflərə bölünür. Tariflərin əsas forması ümumi tariflərdir ki, yüklərin böyük əksəriyyəti üçün daşınma haqqı da onunla müəyyən edilir. Yerli tariflər ümumi dəmir yolu şəbəkəsinə daxil olmayan, yerli dəmir yolu xəttləri ilə yüklər daşındıqda təyin olunur. Onlar yerli müəssisələrin fərdi məsrəfləri nəzərə alınmaqla müəyyən edilir və müəssisə rəhbərliyi tərəfindən təsdiqlənir. Xüsusi tariflər yüklər müəyyən istiqamətlərə və əvvəlcədən məlum məsafəyə daşınarkən tətbiq olunur. Onlar ümumi tariflərə nisbətən artırılmış və ya azaldılmış ola bilər. Xüsusi tariflər planlı təsərrüfatda yayılmışdı və hazırda praktiki olaraq onlardan istifadə edilmir. Xüsusi qurğular və ya daşınma şəraiti tələb edən yüklərin daşınmasına artırılmış tariflər tətbiq olunur.

Yüklərin göndərilməsi növləri üzrə dəmir yolu tarifləri vaqona görə, konteyner, az tutumlu və xırda göndərmə tariflərinə ayrılır. Vaqona görə tarifin əsasını onu müəyyən normada yüklədikdə vaqona ödənilən haqq təşkil edir. Vaqona görə daşınma haqqı onun yüklənmə dərəcəsindən asılı olmayaraq alınır ki, bu da vaqonun yük götürmə qabiliyyətindən və tutumundan daha tam istifadə olunmasını stimullaşdırır. Konteynerlə göndərmə tarifləri konteynerin yük götürmə qabiliyyətindən tam istifadəni nəzərə almaqla hesablanır. Onlar vaqona görə tariflərdən xeyli yüksək olur ki, bu da konteynerin saxlanmasına əlavə məsrəflərin ödənilməsinin zəruriliyi ilə əlaqədardır. Hazırda konteyner daşımalarının xüsusi çəkisi az olsa da, gələcəkdə o, artacaqdır. Az tutumlu (*tonnajlı*) və xırda göndərmələrə tona görə tariflər tətbiq olunur. Xırda göndərmə tariflərindən yüklər quraşdırılmış vaqonlarda müxtəlif sənədlərlə daşınarkən istifadə edilir. Xırda göndərmə tarifləri yükün kütləsindən asılı olaraq fərqləndirilir.

Dəmir yolu tariflərinin dövlət tənzimlənməsi tarif sistemləri və tarif dərəcələrinin formalaşması metodlarının müəyyən edilməsini, tariflərin indeksləşdirilməsi ölçüsünün əsaslandırılmasını, tariflərin səviyyəsinə və onların düzgün tətbiqinə nəzarəti əhatə edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı sənayesi müəssisələrinin işləri və xidmətləri tariflərinin tənzimlənməsi aşağıdakı amillər nəzərə alınmaqla həyata keçirilir:

1) iş və xidmətlərin səmərəliyinin yüksəldilməsinin, əmək tutumu və fond tutumunun aşağı salınmasının mövcud imkanları;

2) tənzimlənən subyektlərdə əmək haqqının, iş və xidmətlərin həcminin dəyişilməsi;

3) iş və xidmətlər istehsalının inkişafı, təkmilləşdirilməsi və yenidən təşkilinə dair tədbirlərin həyata keçirilməsinin səmərəliyi;

4) tənzimlənən subyektlər tərəfindən istifadə olunan və yerinə yetirilən iş və xidmətlərin maya dəyərini formalaşdıran yanacaq-enerji resursları, texnika və materialların qiymətlərinin dəyişilməsi;

5) sosial dairənin saxlanması məsrəflərinin əsaslandırılması;

6) işlərin və məsrəflərin həcmində mövsümi dəyişikliklər;

7) tələbin stimulları və məhdudiyyətləri;

8) kommersiya maliyyələşdirilməsinin borc və digər mənbələrindən istifadə;

9) büdcə yardımları.

Dəmir yolu yük daşımaları tariflərinin dövlət tənzimlənməsi aşağıdakı *məqsədlərlə* həyata keçirilir:

a) dəmir yolu nəqliyyatında təbii inhisarçı subyektlər və onların xidmətindən istifadə edənlərin mənafelərinin tarazlığına nail olunması;

b) dəmir yolu nəqliyyatı idarələrinin xidmətindən istifadə edənlərin iqtisadi maraqlarının qorunması, xalq təsərrüfatı məsrəflərinin aşağı salınması və onların xidmətindən istifadə edənlər üçün dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinin mümkünlüyünün təmin edilməsi;

c) nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət mühitinin inkişafı;

d) dəmir yolu nəqliyyatı idarələrinin dayanıqlı və iqtisadi cəhətdən səmərəli fəaliyyət göstərmələrinin təmin olunması;

e) dəmir yolu nəqliyyatı idarələrində daşınmaların maya dəyərinin aşağı salınması və nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, dəmir yolu nəqliyyatı idarələrinin xidmətlərindən istifadə edənlərdə isə yüklərin nəqliyyat xüsusiyyətlərinin yaxşılaşdırılması və nəqliyyat əlaqələrinin optimallaşdırılmasına iqtisadi stimulların yaradılması.

Dəmir yolu yük daşımaları tariflərinin dövlət tənzimlənməsi aşağıdakı *prinsiplərə* əsaslanır:

1) ölkənin bütün ərazisində iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış məsrəflərin ödənilməsi və mənfəət əldə olunmasını təmin edən tariflərin vahid strukturu və tərtibi sisteminin tətbiqi;

2) istismar xərclərinin müvafiq üsullar əsasında daşınma növləri üzrə bölüşdürülməsi;

3) dəmir yolu nəqliyyatının, o cümlədən onun infrastrukturunun xidmətlərindən istifadədə ayrı-seçkiliyə yol verilməməsinin təmin olunması;

4) yük göndərənlərin (*yük alanların*) hamısı üçün dəmir yolu yük daşımalarına tarif qoyulmasının vahid qaydasının müəyyən edilməsi;

5) tariflərin tənzimlənməsi, o cümlədən tariflərin səviyyəsinin müəyyənləşdirilməsi, onların dəyişilməsi və tətbiqi qaydaları məsələlərinə dair qərarların qəbulunda aşkarlığın təmin olunması;

6) tariflərin tərtibi sistemlərinin təsərrüfatçılığın bazar şəraitinə uyğunluğu (*bazar münasibətləri inkişaf etdikcə dövlət tərəfindən tənzimlənən tariflərdən tədricən daşınmanın müqavilə tariflərinə keçilməsi*);

7) təbii inhisarçı və potensial rəqabətli sektorlarda nəqliyyat xidmətləri məsrəflərinin uçotunun ayrı-ayrılıqda aparılması;

8) bəzi növ daşımalara digərləri hesabına çarpaz maddi yardımın məhdudlaşdırılması.

Dəmir yolu yük daşımaları tarifləri səviyyəsinin həddinin dəyişilməsi barədə qərar qiyməti əmələ gətirən əsas amillərin monitorinqi əsasında qəbul edilir. Buraya aşağıdakılar aiddirlər:

a) yük daşımalarının həcmi və onların xüsusiyyətləri;

b) dəmir yolu nəqliyyatı idarəsinin xərcləri, o cümlədən əmək haqqının verilməsi, xammal və materialların dəyərinin ödənilməsi, qaimə xərcləri;

c) əmtəə bazarları və nəqliyyat xidmətləri bazarının konyunkturaları;

d) amortizasiya ayırmaları;

e) cəlb olunmuş kapitala xidmət edilməsi vəsaitlərinə tələbat, mənfəət hesabına istehsalın inkişafı və digər əsaslandırılmış xərclərin maliyyələşdirilməsi;

ə) dövlət köməyinin, vergilərin və digər ödənişlərin həcmləri.

Tənzimlənən tariflərə yenidən baxılmasına dair qərarın qəbulu üçün aşağıdakı materiallar təqdim olunur:

1) tariflərin nəzərdə tutulan miqdarının səviyyəsinin hesablanması;

2) dəmir yolu idarəsinin ümumi mühasibat balansları;

3) xərc elementləri üzrə məsrəflərin dəyişilməsi;

4) mənfəətin proqnozlaşdırılmış miqdarının əsaslandırılması;

5) kapital qoyuluşları planları;

6) əvvəlki üç ilin məsrəflərinin elementlər üzrə müqayisəli rəqəmləri və mənfəətin miqdarı.

Dəmir yolunun *sərnişin daşıma* tarifləri sərnişinlərin və onların yükünün daşınmasının müəyyən edilmiş ödəmə və rüsumlarından ibarətdir. Sərnişin tariflərinə birbaşa və yerli yollarda bütün qatarlarda gedişdə tətbiq olunan ümumi tarif və şəhər ətrafı qatarlarda gedişdə tətbiq edilən şəhər ətrafı tarif daxildir.

Dəmir yolu nəqliyyatının sərnişin tarifləri daşınma növündən (*uzaq gedən, yerli yol, şəhər ətrafı daşıma*) asılıdır.

Uzaq gedən qatarlarda sərnişinlərin daşınması tarifləri qatarın sürətindən və vaqonun tipindən asılı olaraq diferensiallaşdırılır.

Ölkəmizdə sərnişin daşınması tariflərinin tənzimlənməsi nəqliyyat nazirliyinin təqdimatına əsasən Tarif Şurası tərəfindən həyata keçirilir. Sərnişin tarifləri indeksləşdirilərkən əhalinin real gəlirlərinin artımı nəzərə alınır.

2. AVTOMOBİL NƏQLİYYATI TARİFLƏRİ

Avtomobil nəqliyyatı üçün yüksək manevr etmə və yüklərin sürətlə çatdırılması xarakterikdir. Onun üstünlüyü yükboşaltma məntəqəsinə daxil olmadan yükün birbaşa alıcıya çatdırılmasıdır. Avtomobil nəqliyyatının səmərəliyi həmçinin daşınan yükün növündən, məsafədən və yol şəbəkəsinin inkişafından asılıdır.

Avtomobil nəqliyyatında yük tarifləri nəqliyyatın bütün növləri üçün tariflərin müəyyən olunmasının ümumi prinsipləri əsasında formalaşır. Bu tariflər daşımanın maya dəyərini ödəməli və bazar şəraitində avtomobil nəqliyyatı müəssisəsinin normal işləməsi üçün kifayət qədər mənfəətin alınmasını təmin etməlidir.

Avtomobil *daşımalarının maya dəyəri* digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə nisbətən yüksəkdir. Bu avtomobil nəqliyyatının yük götürmə qabiliyyətinin az, hərəkətin enerji məsrəflərinin çox və əmək haqqı xərclərinin yük-

sək olması ilə əlaqədardır. Daşımanın maya dəyəri, həmçinin yol-iqlim şəraiti, yükün növü, yük axınının xarakteri və hərəkət vasitələrinin tipindəki fərqlərin təsiri altında artıb-azalır. Avtomobil daşımalarının maya dəyərinə əmək haqqının, avtomobil və dizel yanacaqlarının qiymətinin səviyyəsindəki regional fərqlər də təsir göstərir. Avtomobil nəqliyyatı tarifləri avtomobil nəqliyyatı müəssisələri tərəfindən müstəqil surətdə müəyyən olunur.

Avtomobil nəqliyyatının yük tarifləri işəmuzd, vaxtamuzd, şəhərlərarası və beynəlxalq yollarda yüklərin daşınması tariflərinə bölünür. Yüklərin daşınmasının işəmuzd tarifləri əsas tarif növü sayılır. O, bütün yüklərin daşınmasında tətbiq edilir. Avtomobilin yük tutumunun istifadə dərəcəsindən asılı olaraq işəmuzd tariflər dörd dərəcəyə bölünür. Avtomobilin yüklənmə dərəcəsi artdıqca yüklərin daşınma tarifləri aşağı düşür.

Daşınan yüklərin miqdarının və daşınma məsafəsinin hesablanması çətin və ya mümkün olmadıqda vaxtamuzd tariflər təyin edilir. Vaxtamuzd tariflər avtomobilin yük tutumundan asılı olaraq onun işlədiyi hər saata və getdiyi hər kilometrə görə müəyyən olunur.

Kilometrə görə tariflərdən avtomobilin iş şəraiti işəmuzd tariflərin tətbiqinə imkan vermədiyi, məsələn, iş yerinə və geriyə boş hərəkət etdiyi hallarda istifadə edilir. Kilometrə görə tariflər avtomobilin yük tutumundan asılı olaraq diferensiallaşdırılır.

Avtomobil nəqliyyatı tariflərinə yüklərin ixtisaslaşdırılmış avtomobillərdə daşınmasına görə əlavələr daxil edilir ki, bu da daşımaların daha yüksək maya dəyəri ilə əlaqədardır.

Avtomobilin yük tutumundan istifadə əmsalını yüksəltmək məqsədilə tarif güzəştləri tətbiq edilir.

Avtomobil nəqliyyatında həmçinin yükləmə - boşaltma işləri, anbar xidməti, yüklərin göndərilməsi və i.a. ilə əlaqədar əlavə əməliyyatlara görə rüsum alınır.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişinlərin və onların yükünün daşınması daşımanın maya dəyəri və zəruri mənfəətin əldə olunması nəzərə alınmaqla tənzimlənir.

3. SU NƏQLİYYATI TARİFLƏRİ

Su nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması dəmir və avtomobil yolları ilə daşınmadan fərqli olaraq ayrıca (*təcrid edilmiş*) su yollarında həyata keçirilir və vahid nəqliyyat sistemini yaratmır. Bu da ayrı-ayrı gəmiçilik idarələrinin iş şəraitində çox mühüm fərqlərə səbəb olmaqla yüklərin daşınma xərclərinin səviyyəsində özünü göstərir.

Çay nəqliyyatının üstünlükləri dərin çay sularında onun böyük daşıma qabiliyyəti, daşımanın nisbətən aşağı maya dəyəri və kapital qoyuluşlarının az olmasıdır. Lakin daşınma sürətinin aşağı olması, yolun əyri-üyrülüyü ilə əlaqədar daşınma məsafəsinin həddən artıq uzanması, işlərin mövsümlüyü ondan istifadə imkanlarını məhdudlaşdırır. Böyük çaylara malik olan dünya ölkələrində çay nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması ümumi yük daşınmalarında xeyli xüsusi çəkiyə malik olur. Çay nəqliyyatı ilə əsasən yüklərin kütləvi növləri daşınır. Çay nəqliyyatında yüklərin daşınma tarifləri gəmiçilik idarələri, daşınmanın növləri və yüklərin çeşidlərinə görə bölünür.

Çay nəqliyyatı ilə *yüklərin daşınma tarifləri* yüklərin növləri üzrə və göndərilmə, yəni gəmi, konteyner, quraşdırılmış və xırda formalarına görə diferensiallaşdırılır. Əsas tariflər gəmi daşınmaları üçün müəyyən olunur. Konteynerdə daşınma haqqı faktiki doldurulması nəzərə alınmadan konteynerin yük tutumundan asılı olaraq konteyner hesabı ilə təyin edilir.

Çay nəqliyyatında çay limanları və terminallarının xidmətlərinin dövlət tənzimlənməsi həyata keçirilir.

Nəqliyyatda təbii inhisarçılıq subyektlərinin xidmətlərinin tariflərinə (*qiymətlərinə*) yenidən baxılmasına aşağıdakı şərtlərdən birinin və ya bir neçəsinin mövcudluğu səbəb ola bilər:

1) nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəlməsi;

2) nəqliyyat xidmətləri istifadəçilərinin ayrı-ayrı kateqoriyaları arasında çarpaz maddi yardımın azalması;

3) nəqliyyat xidmətləri göstərilməsi məsrəfləri tariflərinin kompensasiya ilə təmin olunmasının zəruriliyi;

4) nəqliyyat xidmətlərinin maya dəyərinə aid edilən məsrəflərin qanunvericilik və digər normativ hüquqi aktların qəbulu ilə əlaqədar müvafiq büdcələrə keçirilən məcbiri ayırmalar və ödənişlərin kəmiyyətlərinin dəyişilməsi;

5) əsas istehsal fondlarının təkrar istehsalı üçün lazımi investisiyalara tələbat;

6) dövlət yardımının həcminin dəyişilməsi;

7) yük və sərnişin daşımalarının həcminin dəyişilməsi;

8) məhsulun dəyərinə təsir göstərən inflyasiya prosesləri və digər amillərin dəyişilməsi.

Təbii inhisarçılıq subyekti xidmət tariflərinin dəyişilməsi barədə təkliflə müraciət etdikdə aşağıdakıları təqdim edir:

a) tariflərin dəyişilməsi üçün əsas;

b) fəaliyyətin tənzimlənəcək növlərinin yeni tariflərinin (*qiymətlərinin*) layihəsi;

c) məsrəfləri, təsərrüfatçılıq subyektinin inkişafı və istehlakçıların tələbinin, ilk növbədə tədiyə qabiliyyətli tələblərinin ödənilməsi üçün lazım olan investisiyaların həcmini təmin edən maliyyə vəsaitlərinə ehtiyacı nəzərə alan əsaslandırma;

d) əvvəlki ilin və cari ilin son hesabat dövrünün mühasibat və statistik hesabatları;

e) əvvəlki ildə və cari ilin son hesabat dövründə yük dövriyyəsinin strukturu;

ə) əvvəlki ildə və cari ilin son hesabat dövründə texniki təchizat vasitələrinin tamamilə təzələnməsi, əsaslı təmir və əsaslı tikinti planları;

f) səhmdarların (*səhmdar cəmiyyətləri üçün*) son illik hesabat.

Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin daşınma *tarifləri* üzmə növlərinə görə ölkə daxili dəniz limanları arasında sahil boyu (*kabotaj*) üzrə tariflərinə və ölkə ilə xarici limanlar arasında daşınma tariflərinə bölünür. Sahil boyu üzmə tarifləri iki dərəcəli əsasa malikdir: 1) bir ton-milə (*dəniz mili 1852 metrdir*) görə hərəkət əməliyyatı üzrə dərəcə; 2) limanlarda dayanacaq əməliyyatları üzrə dərəcə.

Hərəkət əməliyyatlarına görə dərəcələr yüklərin növləri üzrə diferensiallaşdırılır və yükün çeşidindən asılı olmayaraq hərəkət vaxtına görə təxmini bərabər gəliri təmin edirlər. Müxtəlif hövzələrdə eyni yük tutumuna və hərəkət sürətinə malik olmayan gəmilərdən istifadə, istismar xərclərinin fərqlənməsi nəticəsində hərəkət əməliyyatının maya dəyərinin səviyyəsində yaranan fərqlər hövzələr üzrə tariflərin müxtəlifliyinə səbəb olur. Dayanacaq əməliyyatları dərəcələri bir hövzə hüdudlarında quru yük qrupları və limanlar üzrə diferensiallaşdırlır, həmçinin iş növlərinə görə fərqləndirilir ki, bu da gə-

milərin yüklənməsi və boşaldılmasına vaxt sərfinin eyni olmaması ilə əlaqədardır.

Çay nəqliyyatının sərnişin tarifləri gəmiçilik idarələrinə, yolun mənzərəsinə, məsafənin uzunluğuna, hərəkət sürətinə, gediş şəraitinə, işlədilmə sahəsinə, quruluş prinsipinə, xarici görünüşünə görə təsnifləşdirilir. Çay nəqliyyatı ilə yerli su yollarında və keçidlərdə (*bərələrdə*) sərnişinlərin və onların yükünün daşınması dövlət tərəfindən tənzimlənir.

Gəmiçillik idarələri üzrə tariflərin diferensiallaşdırılmasının zəruriliyi iqlim müxtəlifliyindən, su yollarının xüsusiyyətlərindən və s. irəli gəlir. Su yolu növlərinə görə uzaq, şəhər ətrafı, şəhər daxili xəttlər və keçidlər üçün tariflər fərqləndirilir. Gedişin məqsədindən asılı olaraq tariflər nəqliyyat, turist və ekskursiya tariflərinə, hərəkət sürətinə görə isə su basımlı və sürətli gəmilər üçün tariflərə bölünür. Su basımlı gəmilərdə tariflər sərnişin yerlərinin rahatlığı şəraitinə görə diferensiallaşdırılır.

Nəqliyyat yollarının su basımlı gəmilərində *sərnişinlərin* daşınma tarifləri yüksək rahatlı (*komfortlu*) gəmilər üçün tariflərə, uzaq yolların adi su basımlı gəmiləri üçün tariflərə, şəhər ətrafı və şəhər daxili, həmçinin keçidlərə xidmət edən gəmilər üçün tariflərə bölünür.

Yüksək rahatlı su basımlı gəmilərdə sərnişin kayutları (*ayrıca otaq*) aşağıdakı amillərə müvafiq olaraq qruplara ayrılır: göyərtədən uzaqlığı dərəcəsi, kayutun əhali sıxlığı və sahəsi, çarpayıların mərtəbəliyi, bu və ya digər məişət rahatlığının mövcudluğu və s. Uzaq yolların adi su basımlı gəmilərində gediş tarifləri yatacaq və oturacaq yerləri üçün müəyyən olunur. Oturacaq yerləri kateqoriyalara görə diferensiallaşdırılır. Şəhər ətrafı və şəhər daxili xəttlərin gəmilərində daşıma tarifləri yerli şərait nəzərə alınmaqla müəyyən edilir. Turist daşımaları tarifləri putyovkaların satılma formasından asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Səyahət turist firmaları tərəfindən həyata keçirildikdə müqavilə tarifləri tətbiq olunur. Əgər turist putyovkaları bilavasitə gəmi sahibi tərəfindən satılarsa, onda tarif gəminin saxlanmasının maya dəyərinə və zəruri rentabelliyin əldə edilməsinə əsasən hesablanır.

Dəniz nəqliyyatında sərnişin tarifləri müəyyən olunarkən gəminin rahatlığı və sərnişinin tutduğu yerin kateqoriyası, həmçinin kayutda olan əlavə münasibliklər nəzərə alınır.

Seminar sualları:

1.Dəmir yolunda tariflər və onların xüsusiyətləri
2.Dəmir yolunda yük daşımalarda dövlət tənzimlənməsi
3.Dəmir yolunda sərnişin daşıma tarifləri
4.Hava yolunda tariflər və onların xüsusiyyətləri
5.Su yolunda tariflər və onların xüsusiyyətləri
6.Dəniz və çay yolu tarifləri
7.Avtomobil yolunda tariflər və onların xüsusiyyətləri