

Mövzu 10: Ticarət və nəqliyyat sisteminin iqtisadiyyatı

FTN 1. İqtisadiyyatda dövlət sektorunun rolunu dərk etmək

FTN 4. Fəaliyyətlərin müəyyənləşdirilmiş qurumlar və qaydalar çərçivəsində tənzimlənməsini mənimsəmək.

PLAN

- 1. Ticarət sahələrinin və nəqliyyatın tənzimlənməsinin sosial mexanizmləri.**
- 2. Əmtəə təklifinin tənzimlənməsinin göstəricilər sistemi.**
- 3. Nəqliyyat növləri və onun planlaşdırılması.**

ƏDƏBİYYAT

- 1. Azərbaycan Respublikasının 2022-2026 cı illərdə sosial-iqtisadi inkişaf strategiyası**
- 2. C.İ.Mahmudov, H.Q.Bağırsoylu. Sosial iqtisadi inkişafın proqnozlaşdırılması. Dərs vəsaiti, Naxçıvan, Əcəmi, 2019, 260 s**
- 3. Hacızadə E.M. Sosiallaşan iqtisadiyyat. Bakı, Elm, 2006, 509 s.**
- 4. Hüseynov T.H. Azərbaycanın milli iqtisadi inkişaf modeli: nəzəriyyə və praktika. Bakı, Elm, 2015, 466s.**
- 5. Həsənov R. İqtisadi siyasət: metodologiya və praktika. Dərs vəsaiti, Bakı, 2009, 282 s.**
- 6. Ə.Q.Əlirzayev “Sosial sferanın iqtisadiyyatı və idarəedilməsi” Dərs vəsaiti. Bakı – İqtisad Universiteti nəşriyyatı - 2010**

Ticarət sahələri əhaliyə xidmət sahəsi olub, əhalinin tələbatının ödənilməsi təşkilində vasitə kimi istifadə olunur. Ticarət sahələri iqtisadi və sosial meyar baxımından tənzimlənir və idarə olunur. Bu sahələrin sosial meyarmı əhalinin alıcılıq qabiliyyətinə uyğun əmtəə bazarı təşkil edir. Müasir şəraitdə əmtəə bazarında əmtəələrin strukturu, bazarın təşkili forması və idarəetmə strukturu görə müxtəlif sahələr formalar kəsb edir. Əmtəə bazarının təşkili formasını olaraq dövlət ticarət forması şəxsi, xüsusi ticarət forması, müəssisələrin, sahibkarların və digər sahələrin öz məhsullarını reallaşdırılması forması təşkil edir. Aydın ki, bu ticarət formasının ərazi və sahə quruluşu tələbat sistemində uyğun olaraq formalaşır. Tələbat meyarı olaraq əhalinin tələbatı qəbul olunur. Mülkiyyət münasibətləri inkişaf etdikcə əmtəə bazarında ayrı-ayrı ticarət formalarının xüsusi çəkisi dəyişir. Daha çox xüsusi istehsal hesabına ticarət forması inkişaf edir. Ticarətə əmtəə təşkili, istehsal, respublikaya gətirilən məhsul və ticarətdə əmtəə təklifinin dəyişmə tempi təsir edir. Ticarətin formaları topdansa satış ticarət və pərakəndə satış formasında planlaşdırılır və tənzim olunur. Topdansa satış ticarət uyğun olaraq müəssisələr arasında istehlakı və istehsal arasında birbaşa partiyalar və əmtəənin, malın topdansa satış qiymətləri vasitəsi ilə reallaşması formasıdır. Bu zaman istifadə olunan qiymətləri həmin əmtəələrin istehsalına və tədarükünə çəkilən xərclər təşkil edir. Əgər əmtəələr başqa ölkələrdən gətirilmiş əmtəələrdirsə həmin əmtəələrin alınmasına çəkilən xərclər topdansa satış qiymətinə əsasən təşkil edir. Ticarət müəssisələri və əmtəələr arasında pərakəndə satış formasında reallaşır. Bu zaman qiymətlər topdansa satış qiymətlərini və ticarət obyektlərini mənfəətini, özündə cəmləşdirilir. Aydın ki, pərakəndə satış qiymətlərinə təsir edən əsas amilləri həmin əmtəənin təklifi, əhalinin alıcılıq qabiliyyəti və bir sıra marketing, reklam xərcləri təşkil edir. Ticarətin sosial tərəfi pul gəliri səviyyəsində tələbatı uyğun keyfiyyətli cari istehlak mallarının və uzun müddətli istifadə üçün mədəni məişət mallarının əldə olunması nəzərdə tutulur. Ona görə də bazar iqtisadiyyatı şəraitində keyfiyyətli malların, əmtəələrin tapılıb getməsi yaxud istehsalı alıcıların bazar segmentlərinə uyğun qruplaşmasına gətirib çıxarır. Ona görə də əmtəə bazarı müasir şəraitdə planlı təsərrüfatdan fərqli olaraq yeni prinsiplər bazar tələbatına uyğun mexanizmlər vasitəsilə idarə olunur.

Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri

İllər	Milyon ABŞ dolları ilə				əvvəlki ilə nisbətən, faizlə		
	ticarət dövriyyəsi	idxal	ixrac	saldo	ticarət dövriyyəsi	idxal	ixrac
2000	2 917,3	1 172,1	1 745,2	573,1	148,4	113,1	187,7
2005	8 558,4	4 211,2	4 347,2	136,0	120,0	119,8	120,2
2006	11 638,9	5 266,7	6 372,2	1 105,5	136,0	125,1	146,6
2007	11 771,7	5 713,5	6 058,2	344,7	101,1	108,5	95,1
2008	54 926,0	7 170,0	47 756,0	40 586,0	466,6	125,5	788,3
2009	20 824,5	6 123,1	14 701,4	8 578,3	37,9	85,4	30,8
2010	27 960,8	6 600,6	21 360,2	14 759,6	134,3	107,8	145,3

Əmtəə formasından, məzmunundan, təşkilati quruluşundan asılı olmayaraq əmtəə təklifinin bazarın tənzimlənməsi göstəricilər sistemi ilə müəyyən olunur. Aşağıdakı göstəricilər sistemindən istifadə olunur.

1. Hər min nəfərə düşən ticarət obyektlərinin, mağazaların, çadırların, məntəqələrin ümumi sayı və onların ərazi və sahə strukturu.
2. Bütün ticarət obyektlərində reallaşma üçün toplanmış əmtəələrin ümumi miqdarı.
3. Ticarət obyektlərində sahə kimi fəaliyyət göstərən ümumi işçilərin sayı və onların peşə təhsil funksional vəzifələrinə görə ixtisaslaşma strukturu.

4. Müasir şəraitdə ticarət obyektlərinin ayrı-ayrı mülkiyyət formaları arasında o cümlədən dövlət kooperativ, şəxsi xarici ölkələrin ticarət obyektləri və s. formalarda strukturu. O cümlədən özəl ticarət obyektləri ilə dövlət və dövlətlərarası ticarət obyektləri arasında nisbətən dəyişmə dinamikası.

5. Ticarət obyektlərinin maddi texniki bazası ticarət obyektində işləyənə düşən vəsait fondlarla silahlanma səviyyəsi.

6. Ticarət işinin ixtisaslaşma səviyyəsi, xüsusi ticarət formaları, kompyuterləşdirmə və avtomatik idarə etmə sistemləri.

Beləliklə ticarətin tənzimlənməsi həm sosial baxımından, həm də, sahə baxımından uzlaşmış sosial iqtisadi fəaliyyət kimi idarə olunur.

Nəqliyyat-sahələri əhalinin nəqliyyata olan tələbatını və yük daşımaya olan tələbatı ödəmək üçündür. Ona görə də nəqliyyat istehsal əlaqələrinin davamı kimi fəaliyyət göstərir. Əhalinin sosial və həyat səviyyəsinin yüksək olmasına şərait yaradır. Əhalinin daşınmasında və müxtəlif təyinatlı yüklərin daşınmasında nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması, nəqliyyatda vaxt məsrəfinin minimumlaşdırılması, onun bir təsərrüfatçılıq sahəsi kimi əsas meyarıdır. Əhalinin tələbatı baxımından isə nəqliyyat əlaqələri əhalinin yerləşdirilməsi, məskunlaşması, dinamikası ilə paralel olaraq inkişaf edir. Belə ki, şəhər, kənd, şəhərlər arası, şəhər daxili yükdaşıma və əhali daşınmasında olan tələbat əhalinin sayından, qarşılıqlı gediş-gəlişdən və istehsal xammal obyektlərinin yerləşməsi sxemindən asılıdır. Əlbəttə, bizi sosial baxımdan ən çox əhali ilə bağlı olan nəqliyyat problemləri maraqlandırır. Uzun müddət nəqliyyat dövlət inhisarında olmuş onun tənzimlənməsi, planlaşması, vahid nəqliyyat sistemi tərkibində idarə olunmuşdur. İndi müasir şəraitdə mərkəzləşmiş kapital qoyuluşun azalması, nəqliyyatın texniki təminatının olmaması özəl sektorların artmasını zəruriləşdirir. O cümlədən əhali daşınmasının təşkilində xüsusi nəqliyyat vasitələrinin rolu artır və tələbatın ödənilmə dərəcəsi yaxşılaşır. Nəqliyyat planlaşması, onun növləri üzrə aparılmalıdır:

1. Avtomobil nəqliyyatı
2. Hava nəqliyyatı.
3. Su nəqliyyatı.
4. Dəmir yolu nəqliyyatı.
5. Boru-kəmərlər nəqliyyatı.

Göstəricilər kimi əsas yükdaşıma və əhali daşımaya olan tələbat götürülür. İl ərzində, ayda, gündə yükdaşımaya olan tələbat ton/km-lə, ədəd/km-lə; əhali daşınmaya olan tələbat isə adam/km-lə müəyyən olunur. Nəqliyyat sahələri həmçinin sahə və ərazi üzrə planlaşdırılır. Sahə üzrə onun seçilməsi bu və ya digər nəqliyyat növünün effektivliyindən asılı olaraq müəyyən olunur. Eyni yük və insanları müxtəlif növ nəqliyyatla daşımaq mümkün olduqda iqtisadi cəhətdən ən səmərəli sosial cəhətdən isə əhalinin xərcləri baxımından minimum məsrəflərlə başa gələn, lakin rahat nəqliyyat növü seçilir. Ərazi baxımından isə ayrı-ayrı regionların şəhər, kənd yerlərinin nəqliyyat tələbatını nəzərə almaqla nəqliyyat əlaqələri inkişaf etdirilir. Beləliklə, nəqliyyatın inkişaf göstəriciləri, onun tənzimlənməsi həm iqtisadi, həm də sosial göstəricilərin və əlaqələrin intensivliyi ilə ifadə olunur. Nəqliyyat iqtisadi, sosial və coğrafi amillərdən asılıdır. Məhsuldar qüvvələrin yerləşməsinin, onun inkişafının, ərazi və sahə sxeminin tərkib hissəsidir. Nəqliyyat planının tərtib olunmasında əsas göstəricilər olaraq il ərzində yükdaşınmasına olan tələbat və yaxud tələbatı ödəyən texniki imkanlar nəzərə alınır. Nəqliyyatın inkişafı şəhər salma sxemi ilə əlaqəlidir. Şəhərlərin, kəndlərin yaşayış məntəqələrinin sosial inkişafı üçün nəqliyyat xüsusi vasitədir. O, sosial effekt kimi əhalinin həyat səviyyəsini artırır, məskunlaşma məsələlərində, iqtisadi ticarət əlaqələrində fəal iştirak edir. Ona görə də onun inkişafında kapital qoyuluşu əsas fondlar, vaqon təsərrüfatı, avtomobil istehsal, yollar, yol xidməti və digər sahələr ayrıca qarşılıqlı əlaqədə planlaşdırılır. Onların hər birini özünə məxsus planlaşma təcrübəsi, göstəricilər sistemi və metodikası mövcuddur. İndiki şəraitdə nəqliyyatın özəlləşməsi baxımından

saydığımız kriteriyalar, meyarlar təmin olunmalıdır. O cümlədən məskunlaşma ilə nəqliyyatın inkişafı qarşılıq əlaqədə həll olunur. Şəhər nəqliyyatı, metro, tramvay və digər sahələr həm sosial, həm texniki, həm də iqtisadi aspektlərdən asılı olaraq tənzimlənir və formalaşır.

Nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilər

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), milyon manat	670	872	1 607	2 060	2 431	2 493
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	364	556	1 237	1 659	1 933	1 962
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), milyon manat	275	394	908	1 270	1 541	1 564
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	85,2	91,1	97,3	109,1	111,9	112,2
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	127	163	237	314	364	395
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	3 050	3 350	4 016	4 204	5 067	5 631
Əsas kapitala investisiyalar, milyon manat	516	629	748	1 992	1 706	2 435

Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Əlavə dəyər	5,4	4,7		5,4	4,8	
Ümumi mənfəət	5,3	5,6		5,9	5,12	
Xalis mənfəət	4,0	4,2		4,0	4,3	
İşçilərin orta illik sayı	6,6	6,8		7	7,2	
Orta aylıq nominal əmək haqqı*	102,7	109,3	109,8	114,5	122,3	119,2
Əsas fondlar	8,9	8,5	8,0	7,7	8,2	8,1
Əsas kapitala investisiyalar	8,9	10,1	10,0	20,0	22,1	24,6

* ölkə üzrə orta aylıq nominal əmək haqqı ilə müqayisə, faizlə

Ticarət sahələri əhaliyə xidmət sahəsi olub, əhalinin tələbatının ödənilməsi təşkilində vasitə kimi istifadə olunur. Ticarət sahələri iqtisadi və sosial meyar baxımından tənzimlənir və idarə olunur. Bu sahələrin sosial meyarını əhalinin alıcılıq qabiliyyətinə uyğun əmtəə bazarı təşkil edir. Müasir şəraitdə əmtəə bazarında əmtəələrin strukturası, bazarın təşkili forması və idarəetmə strukturasına görə müxtəlif sahələr formalar kəsb edir. Əmtəə bazarının təşkili formasını olaraq dövlət ticarət forması şəxsi, xüsusi ticarət forması, müəssisələrin, sahibkarların və digər sahələrin öz məhsullarını reallaşdırılması forması təşkil edir. Aydındır ki, bu ticarət formasının ərazi və sahə quruluşu tələbat sistemində uyğun olaraq formalaşır. Tələbat meyarı olaraq əhalinin tələbatı qəbul olunur. Mülkiyyət münasibətləri inkişaf etdikcə əmtəə bazarında ayrı-ayrı ticarət formalarının xüsusi çəkisi dəyişir. Daha çox xüsusi istehsal hesabına ticarət forması inkişaf edir. Ticarətə əmtəə təşkili, istehsal, respublikaya gətirilən məhsul və ticarətdə əmtəə təklifinin dəyişmə tempi təsir edir. Ticarətin formaları topdansa

ticarət və pərakəndə satış formasında planlaşdırılır və tənzim olunur. Topdansatış ticarət uyğun olaraq müəssisələr arasında istehlakı və istehsalı arasında birbaşa partiyalar və əmtəənin, malın topdansatış qiymətləri vasitəsi ilə reallaşması formasıdır. Bu zaman istifadə olunan qiymətləri həmin əmtəələrin istehsalına və tədarükünə çəkilən xərclər təşkil edir. Əgər əmtəələr başqa ölkələrdən gətirilmiş əmtəələdirsə həmin əmtəələrin alınmasına çəkilən xərclər topdansatış qiymətinə əsasən təşkil edir. Ticarət müəssisələri və əmtəələr arasında pərakəndə satış formasında reallaşır. Bu zaman qiymətlər topdansatış qiymətlərini və ticarət obyektlərini mənfəətini, özündə cəmləşdirilir. Aydındır ki, pərakəndə satış qiymətlərinə təsir edən əsas amilləri həmin əmtəənin təklifi, əhalinin alıcılıq qabiliyyəti və bir sıra marketing, reklam xərcləri təşkil edir. Ticarətin sosial tərəfi pul gəliri səviyyəsində tələbatı uyğun keyfiyyətli cari istehlak mallarının və uzun müddətli istifadə üçün mədəni məişət mallarının əldə olunması nəzərdə tutulur. Ona görə də bazar iqtisadiyyatı şəraitində keyfiyyətli malların, əmtəələrin tapılıb getməsi yaxud istehsalı alıcıların bazar segmentlərinə uyğun qruplaşmasına gətirib çıxarır. Ona görə də əmtəə bazarı müasir şəraitdə planlı təsərrüfatdan fərqli olaraq yeni prinsiplər bazar tələbatına uyğun mexanizmlər vasitəsilə idarə olunur. Əmtəə formasından, məzmunundan, təşkilati quruluşundan asılı olmayaraq əmtəə təklifinin bazarın tənzimlənməsi göstəricilər sistemi ilə müəyyən olunur. Aşağıdakı göstəricilər sistemindən istifadə olunur.

1. Hər min nəfərə düşən ticarət obyektlərinin, mağazaların, çadırların, məntəqələrin ümumi sayı və onların ərazi və sahə strukturası.
2. Bütün ticarət obyektlərində reallaşma üçün toplanmış əmtəələrin ümumi miqdarı
3. Ticarət obyektlərində sahə kimi fəaliyyət göstərən ümumi işçilərin sayı və onların peşə təhsil funksional vəzifələrinə görə ixtisaslaşma strukturaları.
4. Müasir şəraitdə ticarət obyektlərinin ayrı-ayrı mülkiyyət formaları arasında o cümlədən dövlət kooperativ, şəxsi xarici ölkələrin ticarət obyektləri və s. formalarda strukturası. O cümlədən özəl ticarət obyektləri ilə dövlət və dövlətlərarası ticarət obyektləri arasında nisbətə dəyişmə dinamikası.
5. Ticarət obyektlərinin maddi texniki bazası ticarət obyektiyə işləyənə düşən vəsait fondlarla silahlanma səviyyəsi.
6. Ticarət işinin ixtisaslaşma səviyyəsi, xüsusi ticarət formaları, kompüterləşdirmə və avtomatik idarə etmə sistemləri.

Beləliklə ticarətin tənzimlənməsi həm sosial baxımından, həm də, sahə baxımından uzlaşmış sosial iqtisadi fəaliyyət kimi idarə olunur.

Nəqliyyat-sahələr əhalinin nəqliyyata olan tələbatını və yük daşımaya olan tələbatı ödəmək üçündür. Ona görə də nəqliyyat istehsal əlaqələrinin davamı kimi fəaliyyət göstərir. Əhalinin sosial və həyat səviyyəsinin yüksək olmasına şərait yaradır. Əhalinin daşınmasında və müxtəlif təyinatlı yüklərin daşınmasında nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması, nəqliyyatda vaxt məsrəfinin minimumlaşdırılması, onun bir təsərrüfatçılıq sahəsi kimi əsas meyarıdır. Əhalinin tələbatı baxımından isə nəqliyyat əlaqələri əhalinin yerləşdirilməsi, məskunlaşması, dinamikası ilə paralel olaraq inkişaf edir. Belə ki, şəhər, kənd, şəhərlər arası, şəhər daxili yükdaşıma və əhali daşınmasında olan tələbat əhalinin sayından, qarşılıqlı gediş-gəlişdən və istehsal xammal obyektlərinin yerləşməsi sxemindən asılıdır. Əlbətdə, bizi sosial baxımından ən çox əhali ilə bağlı olan nəqliyyat problemləri maraqlandırır. Uzun müddət nəqliyyat dövlət inhisarında olmuş onun tənzimlənməsi, planlaşması, vahid nəqliyyat sistemi tərkibində idarə olunmuşdur. İndi müasir şəraitdə mərkəzləşmiş kapital qoyuluşun azalması, nəqliyyatın texniki təminatının olmaması özəl sektorların artmasını zəruriləşdirir. O cümlədən əhali daşınmasının təşkilində xüsusi nəqliyyat vasitələrinin rolu artır və tələbatın ödənilmə dərəcəsi yaxşılaşır. Nəqliyyat planlaşması, onun növləri üzrə aparılmalıdır:

1. Avtomobil nəqliyyatı
2. Hava nəqliyyatı.

3. Su nəqliyyatı.
4. Dəmir yolu nəqliyyatı.
5. Boru-kəmərlər nəqliyyatı.

Göstəricilər kimi əsas yükdaşıma və əhali daşımaya olan tələbat götürülür. İl ərzində, ayda, gündə yükdaşımaya olan tələbat ton/km-lə, ədəd/km-lə; əhali daşımaya olan tələbat isə adam/km-lə müəyyən olunur. Nəqliyyat sahələri həmçinin sahə və ərazi üzrə planlaşdırılır. Sahə üzrə onun seçilməsi bu və ya digər nəqliyyat növünün effektivliyindən asılı olaraq müəyyən olunur. Eyni yük və insanları müxtəlif növ nəqliyyatla daşımaq mümkün olduqda iqtisadi cəhətdən ən səmərəli sosial cəhətdən isə əhəlinin xərcləri baxımından minimum məsrəflərlə başa gələn, lakin rahat nəqliyyat növü seçilir. Ərazi baxımından isə ayrı-ayrı regionların şəhər, kənd yerlərinin nəqliyyat tələbatını nəzərə almaqla nəqliyyat əlaqələri inkişaf etdirilir. Beləliklə, nəqliyyatın inkişaf göstəriciləri, onun tənzimlənməsi həm iqtisadi, həm də sosial göstəricilərin və əlaqələrin intensivliyi ilə ifadə olunur. Nəqliyyat iqtisadi, sosial və coğrafi amillərdən asılıdır. Məhsuldar qüvvələrin yerləşməsinin, onun inkişafının, ərazi və sahə sxeminin tərkib hissəsidir. Nəqliyyat planının tərtib olunmasında əsas göstəricilər olaraq il ərzində yükdaşınmasına olan tələbat və yaxud tələbatı ödəyən texniki imkanlar nəzərə alınır. Nəqliyyatın inkişafı şəhər salma sxemi ilə əlaqəlidir. Şəhərlərin, kəndlərin yaşayış məntəqələrinin sosial inkişafı üçün nəqliyyat xüsusi vasitədir. O, sosial effekt kimi əhəlinin həyat səviyyəsini artırır, məskunlaşma məsələlərində, iqtisadi ticarət əlaqələrində fəal iştirak edir. Ona görə də onun inkişafında kapital qoyuluşu əsas fondlar, vaqon təsərrüfatı, avtomobil istehsalı, yollar, yol xidməti və digər sahələr ayrıca qarşılıqlı əlaqədə planlaşdırılır. Onların hər birini özünə məxsus planlaşma təcrübəsi, göstəricilər sistemi və metodikası mövcuddur. İndiki şəraitdə nəqliyyatın özəlləşməsi baxımından saydığımız kriteriyalar, meyalar, yəmin olunmalıdır. O cümlədən məskunlaşma ilə nəqliyyatın inkişafı qarşılıqlı əlaqədə həll olunur. Şəhər nəqliyyatı, metro, tramvay və digər sahələr həm sosial, həm texniki, həm də iqtisadi aspektlərdən asılı olaraq tənzimlənir və formalaşır.