

AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİNİN
NƏZDİNDƏ
BAKİ TEXNİKİ KOLLECI

NƏQLİYYATIN İQTİSADİYYATI
VƏ
MENEJCMENT

MÜHAZİRƏLƏR

Müəllim: Ağayeva Yaqut

Fənn birləşməsi: İqtisadiyyat

Bakı-2022

Mündəricat

1.Nəqliyyatda əməyin təşkili və planlaşdırılması.....	4-6
2.Nəqliyyatda əmək resursları,onların tərkibi və quruluşu.....	6-9
3.Əməyin texniki normalaşdırılması	9-11
4.Nəqliyyatda əməyin elmi təşkilinin əsas istiqamətləri və vəzifələri.....	11-13
5.Nəqliyyatda əmək məhsuldarlığı və onun hesablanması.....	13-15
6.Nəqliyyatda əməyin ödənilməsi.....	16-18
7.Daşımaların maya dəyərinin planlaşdırılması və onun aşağı salınması yolları.....	18-20
8.Daşımaların maya dəyərinin kalkulyasiyası.....	20-22
9.Nəqliyyat təsərrüfatlarında gəlir,mənfəət və rentabelliyin planlaşdırılması	23-25
10.Daşımalardan əldə edilən gəlirin hesablanması.....	25-30
11. Avtomobil nəqliyyatının mənfəəti	30-33
12.İqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılması.....	33-35
13.Müəssisədaxili təsərrüfat	35-37
14.Nəqliyyatda əməli planlaşdırma və onun yerinə yetirilməsini təmin edən amillər	38-39
15.Qiymətin iqtisadi mahiyyəti və qiymət siyasəti	40-42
16.Nəqliyyat məhsulunun qiyməti	42-43
17.Avtomobil nəqliyyatında tariflər	43-45
18.Müxtəlif nəqliyyat növlərində daşıma tariflərinin təsnifatı və onların diferensiaslaşdırılması.....	45-48
19.Maliyyə sistemi və onun mahiyyəti	48-50
20.Nəqliyyat müəssisələrinin maliyyə planı	50-53
21.Nəqliyyat müəssisələrində uçot	53-55

22. Nəqliyyatda statistik uçotun təşkili	56-58
23. Nəqliyyatda hesabat və onun növləri.....	59-61
24. Nəqliyyat təsərrüfatlarında təhlil işinin aparılmasının əhəmiyyəti....	62-65
25. Təhlilin predmeti,metodu və üsulları	65-69
26. Nəqliyyatın idarə edilməsinin təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi	69-70
27. Avtonəqliyyatın işinin digər nəqliyyat növlərinin işi ilə əlaqələndirilməsinin təkmilləşdirilməsi.....	70-73
28. Qazbalonlu avtobillərin ekoloji və texniki-iqtisadi səmərəliliyi.....	73-76
29. Nəqliyyat işinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri	76-79
30. Avtomobilləşmə və hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin texniki-iqtisadi əsasları	79-81

1. Nəqliyyatda əməyin təşkili və planlaşdırılması

Xalq təsərrüfatının başqa sahələrinin müəssisələrindən fərqli olaraq nəqliyyat müəssisələrinin istehsal prosesləri tək-cə müəssisə xaricində gedir. Daha doğrusu avtomobil təsərrüfatlarının əsas istehsal prosesi kənarında, köməkçi və yardımçı prosesləri isə müəssisə daxilində gedir. Sürücülərin və çilingərlərin əməyinin səmərəli təşkilinin təşkilatı, ideya-tərbiyəvi və psixofizioloji amilləri vardır. İş yerinin ən əlverişli təşkili (kompleks şəkildə), görülən işdən həzz almaq dərəcəsinə qədər və yüksək əmək məhsuldarlığının təmin edilməsi yolları, vasitələri aşkar edən xüsusi bir elmi sahə-fənn yaranmışdır ki, buna da eqronomika deyilir. Təsərrüfatda ən çox çətinliklə bağlı olan məsələ sürücülərin əməyinin təşkilidir. Bu da birinci növbədə müəssisədən çox uzaq məsafələrdə onların işinin idarə edilməsinin çətinliyidir. Bura avtomatlaşdırılmış idarə etmə sistemləri və bu sistemi rabitə texniki vasitələri xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Sürücülərinin əməyinin yol şəraitində gərginliyinin nəzərə alaraq onların iş rejiminin təşkilinə xüsusi fikir verilməlidir. İşin xətdə təşkili çətinliyi ilə əlaqədar olaraq bəzən əməyin mühafizəsi qaydalarına tamamilə əməl edilmir. Belə ki, bir gündə sürücü iki növbə işləməli olur. Bu cür rejimi üçün həmkarlar təşkilatının müvafiq respublika komitəsi o şərtlə razılıq verir ki, sürücünün iş saatlarının miqdarı aylıq iş saatları normasından çox olmasın. Sürücülərin əməyinin və iş rejiminin əlverişli təşkilinin müxtəlif sxemləri vardır. Bu sxemlər briqadaların tərkibi, nisbətləri, daşıma məsafələrindən, yol şəraitindən və nəqliyyat vasitələrinin tipindən asılıdır. Sürücülərin əməyinin təşkili avtokolonların düzgün yerləşdirilməsindən və qaraj prosesinin təşkilindən asılıdır. Sürücülərin daşıma prosesində, işinin gərginliyini nəzərə alaraq yollarda yol istirahət məntəqələrinin düzgün yerləşdirilməsi, inşaaı və istifadəsi təsirli tədbirlərdən biri kimi həyata keçirilir. Sürücülərin xətdəki normal işini təmin etmək üçün, xətdə əmələ gələn nasazlığı aradan qaldırmaq üçün sürücülərin səhhətinə və tibbi yardım üçün xüsusi ixtisaslaşdırılmış texniki xidmət və tibbi yardım avtomobilləri xətdə fəaliyyət göstərir. Yollarda texniki xidmətin keyfiyyətini yüksəltmək üçün texniki xidmət stansiyaları tikilib istifadəyə verilir.

Nəqliyyatda əməyin təşkilinin özünəməxsus xüsusiyyətləri vardır. Burada çalışan fəhlələrin işinin peşə xüsusiyyətlərindən asılı olaraq əməyin müxtəlif təşkili formaları tətbiq edilir. Məsələn, sürücülərin əməyinin təşkilinin digər kateqoriya işçilərlə müqayisədə fərqləndirici xüsusiyyətləri vardır və bu sürücülərin xətdə işinin həddər artıq mürəkkəbliyindən, bəzi hallarda isə iş günün uzunluğuna əməl edilməsinin qeyri-mümkünlüyündən irəli gəlməsidir. Ona görə də sürücülərin xətdə əməyinin təşkilinin başqa forması tətbiq edilir. Lakin burada sürücülərin faktiki iş balansı normativ səviyyədə çox olmamalıdır.

Yük avtomobillərinin xətdə iş rejiminin müxtəlif variantları tətbiq edilir:

- avtomobildə bir sürücünün işləməsi, yəni bir avtomobilə bir sürücü təhikimi;
- avtomobilə iki sürücünün xidməti;
- sürücülərin işinin briqada formasında təşkili, yəni bir neçə avtomobilə briqada təhkim olunur. Briqada sürücülərin sayı iş gününün uzunluğundan və sürücünün aylıq iş balansından asılıdır.

Təcrübə göstərir ki, sürücülərin əməyinin təşkilinin ikinci forması daha səmərəlidir və geniş tətbiq olunur.

Avtobus sürücülərinin əməyinin təşkilinin də özünəməxsus xüsusiyyətləri vardır və çox variantlıdır. Variantların seçilməsinə marşrutlarda iş gününün uzunluğu və sürücülərin aylıq səmərəli iş fondu təsir edir.

Avtobus sürücülərinin işinin təşkilinin bu formaları vardır:

-bir avtobusa bir sürücü təşkim olunur və belə formada avtobus vaxt baxımından səmərəli istifadə olunmayı;

-bir avtobusa iki sürücü təhkim olunur. Əməyin təşkilinin belə formasında avtobusun sutkada işləyəcəyi vaxt belə təyin ediləcək:

$$t_s = \frac{F_s S_s}{T_s},$$

burada F_s – sürücülərin aylıq səmərəli iş vaxtı fondu, saat;

S_s – avtobusda işləyən sürücülərin sayı;

T_s – bir sürücünün aylıq səmərəli iş vaxtı fondu, saatla.

Əməyin təşkilinin bu formasında sürücülər günaşırı işləyirlər.

Sürücülərin əməyinin təşkilinin üçüncü formasında bir sənişin avtobusuna üç nəfər təşkim olunur. Belə halda avtobusun sutka ərzində iş vaxtı da yuxarıdakı formula ilə təyin ediləcək. Lakin sürücülərin sayı (S_s) iki yox üç olacaq.

Sürücülərin orta aylıq səmərəli iş vaxtı fondu belə təyin edilir:

$$T_s = \frac{(G_t - G_i - G_b)t_u - t_{b.q.} G_{b.q.}}{12},$$

burada G_t – ildəki təqdim günlərinin sayı;

G_i – ildəki istirahət günlərinin sayı;

G_b – ildə bayram və digər səbəblərdən işə çıxılmayan günlər;

t_u – iş gününün uzunluğu;

$t_{b,q}$ - bayramqabağı günlərdə qısaldılmış iş saatları.

Avtobuslar sərnişinlərə şəhərdaxili, şəhərətrafı və şəhərlərarası daşımalarda xidmət edir. Hər bir marşrut təyin edilmiş sərnişin axınının səviyyəsilə və iş gününün uzunluğu ilə xarakterizə olunur.

2.Nəqliyyatda əmək resursları, onların tərkibi və quruluşu.

Nəqliyyat təsərrüfatlarının kadrları sürücülərdən, çilingərlərdən, mühəndis-texniki işçilərdən, qulluqçulardan, köməkçi və yardımçı fəhlələrdən ibarətdir. Bunlar kadrların tərkibini təşkil edir. Ayrı-ayrı kateqoriya işçilərinin, onların ümumi sayına nəzərən xüsusi çəkisi (sayla və faizlə) kadrlarının quruluşunun xarakterizə edir. Təbiidir ki, əsas istehsal prosesində iştirak edən və əsas işi-daşımanı yerinə yetirən sürücülər ümumi kadrların çox hissəsini təşkil etməlidir. İdarə aparatı işçilərinin sayı mümkün qədər az olmalıdır. İdarə aparatında düzgün yerləşdirilməsi və səmərəli istifadə edilməsini təmin etmək üçün təsərrüfatın idarə etmə sxemi əsaslandırılmalıdır. İdarəetmə sxeminin mümkün olan variantlarından ən əlverişlisini seçmək üçün müasir iqtisadi-riyazi metodlardan və elektron hesablama maşınlarından istifadə edilir.

Sürücülərə olan tələbatı müəyyənləşdirmək üçün istehsal proqramından istifadə edilir.

$$P_{\text{sür.}} = \frac{\sum AS}{F_{\text{sür.}}} = \frac{\sum SS}{F_{\text{sür.}}}$$

$F_{\text{sür}}$ -bir sürücünün illik iş vaxtı fondu (saatlarla);

$\sum AS$ -illik nəqliyyat saatlarının miqdarı;

$\sum SS$ -illik sürücü saatları miqdarı.

$$F_{\text{sür}} = [D_k - (D_v + D_{oo} + D_{do} + D_{pr} + D_{uv.nev})] t_{sm}$$

t_{sm} -növbə ərzində iş saatlarının miqdarı;

D_k -təqvim günləri;

D_v -istirahət günləri;

D_{oo} -əsas məzuniyyət günlərinin miqdarı;

D_{pr} -bayram günlərinin miqdarı;

$D_{uv.nev}$ -üzürlü səbəbə görə işdən qalma günləri;

Beşillik planlaşdırmada əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsini, daha doğrusu artım tempini nəzərə almaq lazımdır. Bu halda;

$$P_{\text{sür}} = \frac{\Sigma SS}{F_{\text{sür}} \cdot \eta}$$

η – əmək məhsuldarlığının artım tempini nəzərə alan əmsaldır;

$$\eta > 1,0 \quad (1,1-1,4).$$

Çilingərlərə olan tələbatı hesablamaq üçün istehsal proqramından istifadə edilir.

$$P_{\text{çil}} = \frac{\Sigma V_{\text{to.tr}}}{F_{\text{çil}}}$$

$\Sigma V_{\text{to.tr}}$ – texniki qulluq və cari təmirlərin ümumi illik əmək tutumu (adam saatla);

$F_{\text{çil}}$ – bir çilingərin illik iş vaxtı fondu (saatla).

Qaraj proseslərinin mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması nəticəsində əmək məhsuldarlığının artım tempini nəzərə alaraq çilingərlərin sayı belə hesablanır;

$$P_{\text{çil}} = \frac{\Sigma V_{\text{to.tr}}}{F_{\text{çil}} \cdot \eta}, \quad \eta > 1,0$$

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində əmək resurslarına olan tələbatın təyin edilməsi, seçilməsi və yerləşdirilməsi, əmək haqqının ödənişinin forma və sistemləri başqa prinsiplər əsasında qurulur. Belə ki, işçilərdən yüksək peşəkarlıq, əmək intizamı, rəhbərliklə sıx əlaqədə olmaq, onunla həmfikirlik, texniki təhlükəsizlik prinsiplərinə əməl etmək, məhsulun keyfiyyətinin yüksəldilməsində maraqlılığı və s. tələb olunur. Müdiriyyətlə kollektiv arasında qarşılıqlı əlaqə bağlanmış əmək müqaviləsi əsasında həyata keçirilir.

İstehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsində ən müasir texnika və texnologiya ilə bərabər işçilərin peşəkarlıq qabiliyyəti də həlledici, bəlkə də üstün rol oynayır. Kollektiv hər bir üzvündən tək peşəkarlıq qabiliyyəti yox, eləcə də ünsiyyətdə olma məharətinin mənimsəmək tələb olunur.

Bütün sahələrdə olduğu kimi nəqliyyatda da işçilər fəaliyyət xarakterinə görə iki kateqoriyaya ayrılır:

- 1) istehsal xarakterli heyət;
- 2) qeyri-istehsal xarakterli heyət.

Nəqliyyat müəssisələrində istehsal xarakterli heyət aşağıdakı kateqoriyalara bölünürlər:

- fəhlələr;
- mühəndis-tgi işçilər (MTİ);
- qulluqçular;
- şagirdlər;

-yangından mühafizə dəsətəsi (YMD).

Qeyri-istehsal xarakterli heyətə müəssisənin yaşayış evlərində, idman, tibbi və istirahət güşələrində, şaq bağçalarında, yardımçı təsərrüfatlarında fəaliyyət göstərən bütün kateqoriya işçilər daxildir. Bu heyətə nəqliyyat müəssisəsinin bina və tikililərinin təmiri ilə məşğul olan işçilər də daxildir.

Nəqliyyat növlərində istehsal xarakterli heyətin tərkibi və quruluşu mürəkkəbliyi ilə çox fərqlidir. Məsələn, dəmiryolu nəqliyyatında 600-dən çox peşə vardır. İşçilərin çox hissəsi yük və sərnişin daşımalarına xidmət edir. Belə işçilər istismar heyəti adlandırılır və dəmiryolu nəqliyyatında çalışan işçilərin 60%-ə yaxınını özündə birləşdirir. İstismarla əlaqədar ola işçilər dəmiryolu nəqliyyatının bütün xidmətlərində çalışır, lakin 75%-ə qədəri lokomotiv, vaqon, yol və hərəkət xidmətlərində birləşir.

Avtomobil nəqliyyatının istismar xidmətində çalışan işçilərin sayı 5-6%-dən çox olmayır. Buna əsas səbəb avtomobil yollarının tikintisi və istismarı ilə digər təşkilatlar məşğul olur. Məsələn, magistral avtomobil yollarının tikintisi və istismarı ilə konsern, şəhərdaxilində isə bələdiyyə idarəsi məşğul olurlar. Belə yollar ümumi istifadədə olan yollar adlanır. Bunlardan əlavə ayrı-ayrı idarə və təşkilatların da avtomobil yolları vardır ki, onların tikintisini və istismarını öz işçiləri yerinə yetirir.

3.Əməyin texniki normalaşdırılması.

Əməyin texniki normallaşdırılması əməyin elmi təşkilinin və əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinin ən mühüm amillərindən biridir. Əmək məhsuldarlığını planlaşdırılmaq üçün aşağıdakı normalar qəbul edilir:

- vaxt norması;
- hasilat norması;
- xidmət norması;

Bu normaları müəyyən etmək üçün müxtəlif metodlar mövcuddur:

-statistik metod. Bu metodla norma və normativlərin müəyyən edilməsi keçən müddətlərin təcrübəsinə və bu təcrübənin nəticəsi olan statistik rəqəmlərin istifadəsinə əsaslanır;

-təcrübə-eksperimental metod. Burada norma və normativləri müəyyən etmək üçün xüsusi eksperimental aparılır ki, bunların nəticəsi ümumiləşdirilərək normativlər müəyyən edilir;

-elmi tədqiqat (nəzəri), qrafo-analitik və analitik metodlar. Burada aparılan tədqiqat işlərinin nəticəsi düstur şəklində ifadə edilərək norma və normativlər hesablanır.

Ümumiyyətlə yuxarıda göstərilən metodların geniş tətbiqi üçün konkret metodikalar işlənib hazırlanmadığından bunlar təcrübədə geniş tətbiq edilmir. Nəqliyyat təsərrüfatlarında əməyin texniki normalarını müəyyən etmək üçün aşağıdakı müşahidə üsullarından istifadə edilir:

- 1.Xronometraj;
- 2.İş vaxtının fotoqrafiyası;
- 3.Foto uçot(qarışıq üsul).

Xronometrajda əməli vaxt (əsas və köməkçi vaxt) müşahidə edilir, ölçülür. Buradan əsas və köməkçi vaxtın bütün hissələri müşahidə edilərək ölçülür. İş vaxtının fotoqrafiyasında bütövlükdə iş günü və ya özünü fotoqrafiyasında fəhlə ancaq dayanma-boş vaxtı qeydə alır.

Əməyin texniki normallaşdırılması üçün və ümumiyyətlə normaları, normativləri işləmək, təkmilləşdirmək üçün təsərrüfatın rəhbərinin əmri ilə komissiya təşkil olunur. Direktor və ya baş mühəndisin sədrliyi ilə komissiya xüsusi hazırlıq işləri görür. Müşahidənin nəticələrini ölçüb yazmaq üçün saniyə(vaxt)ölçənlər və cədvəl-formalar hazırlanır. İş yerlərində hazırlıq gedir və müşahidədə iştirak edən fəhlələr müəyyən təlimat keçirlər. Eyni əməliyyat dəfələrlə müşahidə edilir, ölçülüb qeydə alınır. Doldurulmuş cədvəllər sistemləşdirilir, nəticədə ümumiləşdirilir və normativlər üçün müvafiq rəqəmlər təklif olunur. Yuxarı təşkilatların təsdiq etdiyi norma və normativlər birbaşa istifadə edilməlidir.

Əməyin normalaşdırılmasının bu qaydada ölçülməsində daşımalarla əlaqədar olan ancaq canlı əmək sərfiyyatı əsas götürülür. Bundan fərqli olaraq ictimai əməyin məhsuldarlığı, məhsulun istehsalına sərf edilmiş bütün əmək, yəni canlı və əşyalanmış əməyin cəmi ilə təyin edilir. Canlı əməyin sərfiyyatı müəssisənin təsərrüfat-istehsal fəaliyyətində çalışan işçilərin əmək haqqına ekvivalentdir. Əşyalanmış əməyin sərfiyyatına isə daşıma prosesində bələd olunan xammal-materialların, yanacağı, ehtiyat hissələrinin və digər dövriyyə fondlarının bütövlükdə dəyəri, əsas fondların isə amortizasiya olunmuş hissəsi daxildir.

İctimai əməyin normalaşdırma səviyyəsi maddi istehsal sahəsində yaranmış məcmu ictimai məhsulun dəyər ifadəsinin həmin sahədə işləyən işçilərin sayına olan nisbətini xarakterizə edir. Əməyin məhsuldarlığının belə hesablanması ictimai əməyin səmərəliliyini əks etdirən əsas meyardır.

Müəssisə və sahə üzrə əmək məhsuldarlığının səviyyəsi istehsal olunmuş məhsulun həcmninə onun istehsalına sərf edilmiş əməyin səviyyəsinə olan nisbətə hesablanır və aşağıdakı formuladan istifadə etmək olar:

$$H = \frac{G}{T}.$$

Formulanın iqtisadi mahiyyəti T zaman ərzində (saatda, gündə, ayda, ildə) G qədər natural və ya dəyər ifadəsində istehsal olunmuş məhsulun vahidinə sərf olunmuş vaxtdadır.

Planlaşdırmada əmək məhsuldarlığının səviyyəsi natural, şərti natural, əmək tutumu və dəyər metodu ilə hesablanır və hər birinin qüsurları vardır.

4.Nəqliyyatda əməyin elmi təşkilinin əsas istiqamətləri və vəzifələri

ƏET-elm və texnikanın habelə təcrübənin son nailiyyətləri əsasında əmək proseslərinin təkmilləşdirilməsi prosesidir. Ona görə də əməyin elmi təşkilini mövcud əmək təşkilinin, elmi və təcrübənin əldə etməyi nəaliyyətlərinin əlavə edilməsi kimi başa düşmək olar. ƏET-nin başlıca mahiyyəti əmək təşkili formalarının texnikanın inkişafından geri qalması hallarını aradan qaldırmaqdan, əməyin təşkili formalarının texnikanın inkişaf səviyyəsini uyğun gəlməsini təmin etməkdən ibarətdir. Ümumiyyətlə, ƏET kompleks texniki, təşkilati və iqtisadi tədbirlərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədardır.

Elim və texnika inkişaf etdikcə əməyin təşkili də və formasını dəyişir. Buna görə də ƏET-nə əməyin təşkilinin yüksək forması kimi baxmaq olar.

ƏET-nin əsas istiqamətləri aşağıdakılardan ibarətdir;

-Əmək bölgüsünün və koorperasiyanın formalarının təkmilləşdirilməsi əsasında iş yerdəyişiminin müəyyən edilməsi, peşə və vəzifələrin qovuşmasının inkişafı, işçilərin vəzifə dairəsinin dəqiqləşdirilməsi və işlənməsi.

-İş yerlərinin təşkili və xidmətinin yaxşılaşdırılması.

-Əmək hərəkətlərinin ardıcılığını, ahəngdarlığını təmin edən daha səmərəli əmək metodlarının və üsullarının yayılması.

-kadrlarının ixtisasının yüksəldilməsi və hazırlanması metodları və formalarının təkmilləşdirilməsi.

-fəhlə və qulluqçuların əməyinin normallaşdırılmasının tətbiqi dairəsinin genişləndirilməsi, normaların keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması.

-psixoloji və sanitar gigiyenik nöqtəyi nəzərdən əlverişli mədəniyyətinin yüksəldilməsinin səmərəli rejiminin tətbiqi.

-maddi və mənəvi maraqlandırmanın ən səmərəli forma və sistemlərinin tətbiqi.

-Əmək intizamının möhkəmləndirilməsi zəhmətkeşlərin yaradıcılıq təşəbbüslərinin inkişaf etdirilməsi.

-rəhbərlik metodu və üstünlüyünün təkmilləşdirilməsi.

-istehsalın idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi.

ƏET-nin əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

1.İqtisadi

2.Psixofizioloji

3.Sosial.

Əməyin təşkilinin əsas prinsipləri:

1) İdarəetmənin elmi əsaslılığı (obyektivliyi) prinsipi - bütün idarəetmə hərəkətlərinin elmi metod və yanaşmaların tətbiqi əsasında həyata keçirilməsi, elmin prinsiplərinə əsaslanmalı və elmin tələblərinə cavab verməli olduğu prinsip.

Bu, orijinal prinsipdir.

2) Planlaşdırma prinsipi - işin ardıcılığı və vaxtı qaydasında əvvəlcədən planlaşdırılmış fəaliyyət sistemini təmin edən, təşkilatın gələcəkdə inkişafı üçün əsas istiqamətlərin, vəzifələrin, planların qurulması prinsipi.

3) Ardıcılıq prinsipi - idarəetmə prosesində iqtisadi, sosial-mədəni və texnoloji xarakterli qərarların sıx əlaqəsini nəzərdə tutan prinsip. Bu, mütəmadi olaraq yerləşən birlik olan qərarların qəbulu, qarşılıqlı əlaqə və hərəkətlərin kommunikasiyasının müəyyən bir nizamının prinsipidir.

4) Səmərəlilik prinsipi - qarşıya qoyulan məqsədlərə qısa müddətdə və insan enerjisinin ən az itkisi ilə nail olmaq prinsipi.

NOT-un mühüm xüsusiyyəti onun bir-biri ilə əlaqəli problem qruplarının həllinə yönəlməsidir:

1) iqtisadi

- resurslara qənaət,

- təşviq ,

-istehsalın səmərəliliyinin artması;

2) psixofizioloji vəzifələr

-əlverişli iş şəraitinin yaradılması

-iş mühitinin yaxşılaşdırılması,

-bir insana psixofizioloji yüklərin uyğunlaşdırılması,

-əməyin şiddətinin və nöropsik intensivliyinin azaldılması (ağır işlərin dəyərinin azaldılması) əl işi və işin monotonluğunun azaldılması).

3) sosial vəzifələr

- əməyin müxtəlifliyinin, məzmununun, nüfuzunun artırılması,
 - Əməyin tam ödənilməsinin təmin edilməsi – tətbiq müxtəlif üsullar işçilərin maddi və mənəvi həvəsləndirilməsi;
 - əməyin təşkilinin kollektiv formalarının inkişafı;
 - əmək intizamının və işçilərin əməyə şüurunun yüksəldilməsi.
- NO-nun vəzifələri haqqında fikirlərin inkişafı onun funksiyaları haqqında müddəalardır, yəni. spesifik xüsusiyyətlər müəssisədə HOT-un təzahürləri, istehsalın müxtəlif aspektlərinə təsiri. "Funksiya" kateqoriyası müəyyən etmək imkanı verir ümumi vəzifələr DEYİL, onların hər birinin daxilində NOT-un istehsala və onun subyektinə - bir insana təsirinin xüsusi istiqamətlərini vurğulamaq, əməyin təşkili elmi ilə "adi" arasındakı əsas fərqləri müəyyən etmək, tez-tez işin təşkilində vacib məqamları qaçıрмаq. istehsal üçün itkilərlə dolu olan əmək fəaliyyəti.

QEYD çərçivəsində həll olunan vəzifələr:

- Əmək bölgüsü formalarının təkmilləşdirilməsi;
- İş yerlərinin təşkilinin təkmilləşdirilməsi;
- əmək üsullarının rasionallaşdırılması;
- Əmək normasının optimallaşdırılması;
- İşçilərin təlimi.

5.Nəqliyyatda əmək məhsuldarlığı və onun hesablanması metodları.

Məlum olduğu kimi, əmək məhsuldarlığı nəqliyyat təsərrüfatında vahid nəqliyyat işinin miqdarı ilə və nəqliyyat işi vahidinə sərf olunan vaxtla ölçülür. Əmək məhsuldarlığının səviyyəsinə və artım tempinə texniki, təşkilati, iqtisadi amillər təsir edir. Nəqliyyat təsərrüfatlarında əmək məhsuldarlığının səviyyəsini müəyyən edən əsas amil avtoparkın məhsuldarlığı olduğundan, birinci növbədə avtoparkın məhsuldarlığının düzgün planlaşdırılması vacibdir. Bu proses hal-hazırda aşağıdakı ardıcılıqla aparılır. Əvvəl tək bir nəqliyyat vasitəsinin saatlıq məhsuldarlığı planlaşdırılır. Təsərrüfatın iş rejimini nəzərə alaraq həmin tək nəqliyyat vasitəsinin günlük, aylıq, rüblük, yarımillik və illik məhsuldarlığı planlaşdırılır. Eyni qayda ilə başqa nəqliyyat vasitələri tipləri üzrə də bütün avtokolonlar üzrə ayrı-ayrılıqda məhsuldarlıq hesablanır. Ayrı-ayrı avto-kolonlar üzrə hesablanmış məhsuldarlıq bütün təsərrüfat üzrə toplanır. Parkın ümumi məhsuldarlığını nəqliyyat vasitələrinin orta sayına bölməklə bir nəqliyyat vasitəsinin orta məhsuldarlığını və bütün təsərrüfat üzrə

orta istifadə göstəriciləri hesablanır. Parkın ümumi məhsuldarlığı illik və beşillik planlaşdırmada bir sürücünün və bir işçinin əmək məhsuldarlığının hesablanmasında, planlaşdırılmasında baş verir.

Əmək məhsuldarlığının bu qaydada ölçülməsində daşımalarla əlaqədar olan ancaq canlı əmək sərfiyyatı əsas götürülür. Bundan fərqli olaraq ictimai əməyin məhsuldarlığı, məhsulun istehsalına sərf edilmiş bütün əmək, yəni canlı və əşyalaşmış əməyin cəmi ilə təyin edilir. Canlı əməyin sərfiyyatı müəssisənin təsərrüfat-istehsal fəaliyyətində çalışan işçilərin əmək haqqına ekvivalentdir. Əşyalanmış əməyin sərfiyyatına isə daşıma prosesində bələd olunan xammal-materialların, yanacaqın, ehtiyat hissələrinin və digər dövriyyə fondlarının bütövlükdə dəyəri, əsas fondların isə amortizasiya olunmuş hissəsi daxildir.

İctimai əməyin məhsuldarlığının səviyyəsi maddi istehsal sahəsində yaranmış məcmu ictimai məhsulun dəyər ifadəsinin həmin sahədə işləyən işçilərin sayına olan nisbətini xarakterizə edir. Əməyin məhsuldarlığının belə hesablanması ictimai əməyin səmərəliliyini əks etdirən əsas meyardır.

Müəssisə və sahə üzrə əmək məhsuldarlığının səviyyəsi istehsal olunmuş məhsulun həcmnin onun istehsalına sərf edilmiş əməyin səviyyəsinə olan nisbətə hesablanır və aşağıdakı formuladan istifadə etmək olar:

$$H = \frac{G}{T} .$$

Formulanın iqtisadi mahiyyəti T zaman ərzində (saatda, gündə, ayda, ildə) G qədər natural və ya dəyər ifadəsində istehsal olunmuş məhsulun vahidinə sərf olunmuş vaxtdadır.

Planlaşdırmada əmək məhsuldarlığının səviyyəsi natural, şərti natural, əmək tutumu və dəyər metodu ilə hesablanır və hər birinin qüsurları vardır.

Natural ifadədə əmək məhsuldarlığı bir işçiyə düşən daşımalarla (tonla, sərnişinlə) və ya nəqliyyat işi ilə (tkm, sərnişin-km) təyin edilir, yəni

$$M_{\sigma} = \frac{Q}{I_{o.s}} \text{ və ya } M_{\sigma} = \frac{W}{I_{o.s}} .$$

Düsturda Q – daşımaların həcmi, min ton və ya min sərnişin;

W – nəqliyyat işi, mln. tkm. və ya sərnişin-km;

$I_{o.s}$ – işçilərin orta siyahı sayı, min nəfərlə.

Əmək məhsuldarlığının natural ifadədə təyin edilməsinin çatışmayan tərəfi vardır. Sair bərabər şəraitdə iki nəqliyyat müəssisəsində bir ton yükün orta daşınma məsafəsi müxtəlif olarsa, birində daşımaların (Q) həcmi çox və digərində isə nəqliyyat işinin (W) səviyyəsi az olacaq. Ona görə də əmək məhsuldarlığının səviyyəsinin ölçülməsində bu iki natural göstəricilərindən hər hansı biri qəbul edilərsə, belə halda iki nəqliyyat müəssisəsindən birinin fəaliyyəti düzgün qiymətləndirilməyəcək.

Əmək məhsuldarlığının ölçülməsinin şərti natural metodu da mövcuddur. Bu metodda daşımanın həcmi şərti tkm-ə çevrilir və nəqliyyat işinin üzərinə əlavə edilməklə işçilərin orta siyahı sayına bölünür və bu formula ilə təyin olunur:

$$M_{\text{ə}} = \frac{W + QK}{I_{\text{o.s}}},$$

formulada K-daşımanın həcmi şərti tkm-ə gətirmək üçün çevirmə əmsalidir.

Çevirmə əmsalının səviyyəsi yükləmə-boşlatma əməliyyatlarının mexanikləşdirmə səviyyəsindən asılıdır.

6.Nəqliyyatda əməyin ödənilməsi

Əmək haqqı-müvafiq iş vaxtı ərzində əmək funksiyasını yerinə yetirmək üçün əmək müqaviləsi ilə müəyyən edilmiş işçinin gördüyü işə görə işə götürən tərəfindən pul və ya natura formasında ödənilən gündəlik və ya aylıq məbləğ habelə ona edilən əlavələrin mükafatların və digər ödəmələrin məcmusudur. İşçilərin əməyi vaxtamuzd, işəmuzd və kollektiv nəticələrinə görə aparıla bilər. Əmək haqqının tərkibinə aylıq tarif(vəzifə) maaşı, əlavələr və mükafatlar daxildir. Tarif(vəzifə) maaşı, işin mürəkkəbliyi, əməyin gərginliyi və işçinin ixtisas səviyyəsinə görə müəyyən edilən əmək haqqının əsas hissəsidir.

Əməyin ödəniş formalarından və sistemlərindən düzgün istifadə olunması əmək haqqını təşkilinə aid olan vəzifəyə daxildir. Maddi istehsalın digər sahələrində olduğu kimi avtomobil nəqliyyatında da əməyin 2 əsas ödəniş forması-Vaxtamuzd və İşəmuzd formaları tətbiq edilir.

Vaxtamuzd ödəniş formasında əmək haqqının qədəri faktiki olaraq işlənmiş vaxtının kəmiyyəti ilə müəyyən edilir. Əmək haqqının vaxtamuzd ödəniş forması iş normasının yerinə yetirilmiş iş həcmi dəqiq təyin edilməsi və sərf olunmuş əmək məsrəflərinin kəmiyyəti və keyfiyyəti üzrə iş uçuğunun təşkil edilməsi mümkün olmayan yerlərdə tətbiq edilir.

İşəməzd əmək formasında əmək haqqının qədər işçinin dərəcəsi, istehsal edilmiş məhsulun kəmiyyəti, iş vaxtı ilə müəyyən olunur. Əməyin işəməzd ödəniş quruluşunun əsasını texniki cəhətdən əsaslandırılmış mütərəqqi iş normaları və ya məhsul vahidi üçün müəyyən edilmiş vaxt normaları və işəməzd qiymətləri təşkil edir. Əməyin işəməzd ödənişi elə növ işlərdə tətbiq edilir ki, o işlərdən alınan məhsulu uçota almaq və normallaşdırmaq mümkündür. Belə ödəniş formasında əmək haqqı istehsal sahəsində çalışan işçinin əməyinin nəticələrindən bilavasitə asılılıqda olur. Əməyin işəməzd ödənilməsi düzgün təşkil edildikdə bu əmək məhsuldarlığının artmasına, iş vaxtının itməsi hallarının aradan qaldırılmasına, istehsal vastələrindən daha yaxşı istifadə olunmasına, işçinin şəxsi maddi marağına kömək edir.

İşəməzd və Vaxtamuzd əmək haqqı formaları bir neçə sistem şəklində tətbiq olunur. Avtomobil nəqliyyatında müstəqim işəməzd, mükafatlı işəməzd, akkord əmək haqqı, sadə vaxtamuzd və mükafat vaxtamuzd əmək haqqı sistemlərindən istifadə olunur, habelə işdə nail olduqları ayri-ayrı göstəricilərə görə işçilərin mükafatlandırılması nəzərdə tutulur.

Əmək haqqı cəmiyyətdə yaranmış ictimai məhsuldan pul formasında işçilərə verilən hissəsidir. Əmək haqqının səviyyəsi, işçilərin əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsində marağını və təşəbbüsünü artırmaq məqsədilə yerinə yetirilən işin kəmiyyətinə və keyfiyyətinə əsasən təyin edilir. Bu prinsip ictimai maraqla işçinin şəxsi maddi marağının əlaqəli olmasını əks etdirir, çünki işçinin şəxsi tələbatının ödənilmə səviyyəsi onun cəmiyyət üçün əməyinin nəticəsindən asılılıq prinsipini doğurur.

Əmək haqqının səmərəli təşkili müəssisənin təsərrüfat fəaliyyətinin bütün sahələrinə – material resurslarından səmərəli istifadəyə, məhsulun keyfiyyətinə, istehsalın səmərəliliyinə və s. təsir edir. Əmək haqqı sosial-iqtisadi kateqoriyadır və onun səviyyəsinin təyin edilməsində aşağıdakı prinsiplər nəzərə alınmalıdır:

-işçinin özünü və ailəsini yaşatmaq üçün zəruri minimum və məntiqi maksimum səviyyəsinin təyin edilməsi;

-işçi qüvvəsinin təkrar istehsalının təmin edilməsi.

İşçinin əmək haqqının səviyyəsi sair bərabər şəraitdə onun ixtisas səviyyəsindən asılıdır. İxtisas səviyyəsinin artırılması əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinə səbəb olur və bunun nəticəsində cəmiyyət üçün əməyin də miqdarı çoxalır. Bu səbəbdən ixtisas səviyyəsinin artırılmasında həm işçi özü, həm də cəmiyyət maraqlıdır.

İşçiyə yerinə yetirdiyi işin kəmiyyətinə və keyfiyyətinə görə verilən pul vəsaiti onun nominal əmək haqqı adlanır. Bundan əlavə işçilər cəmiyyət üçün yaratmış olduğu dəyərin bir hissəsini yenidən dolayı yolla alırlar. Buraya işçilərə xəstəxanalarda, istirahət evlərində, sanatoriyalarda pulsuz xidmətlər və onların uşaqlarının körpələr evində və uşaq bağçalarında yaşaması, parkların salınması və s. daxildir. Cəmiyyət üzvləri üçün çəkilən bu xərclərlə onların aldıkları nominal əmək haqqının cəmi real əmək haqqı adlanır.

7.Daşımaların maya dəyərinin planlaşdırılması və onun aşağı salınması yolları.

Daşımanın maya dəyəri əsas etibarilə 2 metodla planlaşdırılır:

- 1.Xərc maddələri üzrə (daşımaların maya dəyərinin kalkulyasiyası);
- 2.Xərc elementləri üzrə (istismar smetası).

Daşımanın maya dəyəri yuxarıda göstərilən xərc maddələri üzrə kalkulyasiya edilir (xərclər təyinatlarına görə qruplaşdırılıb). İstismar smetası eyni adlı xərclər qruplaşdırılmaqla tərtib edilir(xərclər iqtisadi mahiyyətinə görə qruplaşdırılır).

Daşımanın maya dəyəri göstərici təsərrüfatın hər tərəfli fəaliyyətini əks etdirən ümumiləşdirilmiş göstəricilərdən biridir. Daşımanın maya dəyərinin aşağı salınması planını tərtib etmək üçün bu göstəricilərin səviyyəsinə təsir edən amilləri iki qrupa ayırmaq olar:

- Müəssisələrdən asılı olan amillər;
- Müəssisələrdən asılı olmayan amillər.

Müəssisələrdən asılı olan amillər bu göstəricilərin səviyyəsini müəyyən edən əsas amillərdir. Onlar aşağıdakılardır:

1. Texniki-texnoloji amillər;
2. Təşkilati amillər;
- 3.İqtisadi amillər;
- 4.Sosial amillər.

Daşımanın maya dəyərini planlaşdırmaq və təhlil etmək üçün ona təsir edən amilləri hərtərəfli tədqiq etmək zəruridir. Daşımanın maya dəyərinin konkret şəraitlər üçün tərtibi və quruluşu öyrənilməlidir. Daşımanın maya dəyərinə aid olan bütün xərclər 2 qrupa bölünür:

- Dəyişən xərclər;

-Sabit xərclər.

Bir qayda olaraq daşımlarla əlaqədar olan xərclər bütün daşıma texnologiyasını əhatə etməlidir. Dəmiryolunda yüklərin nəql edilməsinin müxtəlif sxemləri mövcuddur.

Yollama və təyinat stansiyaları arasındakı xərclər bütün daşıma texnologiyasına sərfiyyatın bir hissəsidir. Bununla bərabər, yüklərin magistral dəmiryolu stansiyalarına gətirilməsinə və onlardan aparılmasına tələb olunan xərclər də maya dəyərində daxil olmalıdır. Yüklərin istehsalçılardan istehlakçılara çatdırılma sxemini daha geniş əks etdirən və 1 ton yükün daşınması ilə əlaqədar olan xərcləri təyin edən aşağıdakı formula verilmişdir:

$$M_t = M_d l_d + M_a l_a + \sum M_{y-b} + M_{b-s} + M_{hər} l_m,$$

düsturda

M_t – texnoloji prosesdə bir ton yükükn daşınmasına çəkilən cari xərclərin səviyyəsi, man;

M_d – yüklərin köməkçi nəqliyyatla magistral dəmiryoluna gətirilməsilə əlaqədar olan xərclər, man-tkm;

M_a – yenə magistral dəmiryolundan aparılmasına çəkilən xərclər, man-tkm;

$\sum M_{y-b}$ - bir tonun daşınma müddətində yükləmə-boşaltma xərcləri, man;

M_{b-s} – magistral dəmiryolunda başlanğıc və son əməliyyatlara çəkilən xərclər, manat.;

$M_{hər}$ – magistral xətdə hərəkətdə əlaqədar olan xərclər, man. tkm;

l_d – yüklərin magistral dəmiryoluna daşınma məsafəsi, km;

l_a – yüklərin magistral dəmiryolundan aparılma məsafəsi, km;

l_m – yüklərin magistral yolla daşınma məsafəsi, km.

Bu formula sadə və daha mürəkkəb ola bilər. Belə hallar yük daşımlarında iştirak edən yardımçı nəqliyyat növlərinin sayından asılıdır.

Bir qayda olaraq dəmiryolunda illik plan tərtib ediləndə gətirilmiş bir-km-ə, hesabat-plan maya dəyəri təyin ediləndə isə bir tarif tkm-ə, bir sənişin-km-ə, bir tkm baqajın və bir vaqon-km poçtun hesabat maya dəyəriniin səviyyəsi hesablanır.

Daşımaların maya dəyərinin bu zəruri göstəriciləri müxtəlif məsələlərin həllində istifadə olunur. Birinci növbədə maya dəyərinin bu göstəriciləri ümumi iqtisadi və təsərrüfat hesabı məqsədli işlərin həllində istifadə olunur. Bunlardan başqa maya dəyərinin göstəriciləri məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində, yüklərin müxtəlif nəqliyyat növləri arasında səmərəli bölüşdürülməsində, çoxvariantlı əsaslı vəsait qoyuluşlarının seçilməsində, daşıma tariflərinin işlənilməsində və sairədə istifadə olunur.

Daşımaların maya dəyərini planlaşdıranda daşıma texnologiyasının təkmilləşdirilməsi, əmək məhsuldarlığının maksimum yüksəldilməsi, materiallara, yanacağa, elektrik enerjisinə sərfiyyatın azaldılması və istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsinə təsir edən digər amilləri nəzərə almaq lazımdır.

İstismar xərcəli planı xidmətlərə bölüşməklə dəmiryolu nomenklaturasına uyğun olaraq təsərrüfat vahidi və maddələr üzrə hesablanır.

İstismar xərclərinin planlaşdırılmasının və uçotunun rahatlığı üçün hər xərc maddəsinə nömrə müəyyənləşdirilir. Dəmiryolunun hər xidmətin özünəməxsus əsas xərclər üçün nömrələr müəyyənləşdirilir.

8.Daşımaların maya dəyərinin kalkulyasiyası

Nəqliyyat işi vahidinin maya dəyərini müəyyən etmək üçün müvafiq istismar xərclərinin cəmini həmin müddətdə görülən nəqliyyat işinin cəminə bölürlər. Düsturun surətindəki istismar xərclərinin hər biri ayrı-ayrılıqda nəqliyyat işinə bölünür, yəni daşımanın maya dəyəri kalkulyasiya edilir. Daşımanın maya dəyəri plan, faktiki(uçot) və normativ rəqəmlərə görə kalkulyasiya edilir. Beləliklə, daşımanın maya dəyəri 3 növ kalkulyasiya edilir:

- 1.normativ kalkulyasiya
- 2.plan kalkulyasiyası
- 3.hesabat (uçot) kalkulyasiyası

2-ci və 3-cü növ kalkulyasiya aylıq, rüblük, yarımillik və illik müddətlər üçün aparılır. Bu iki kalkulyasiyaların səviyyəsini düzgün qiymətləndirmək üçün onları normativ kalkulyasiya ilə müqayisə edirlər. Daşımanın maya dəyərinin planı tərtib edilərkən, təsərrüfat elmin, texnikanın bütün tələblərinə cavab verirsə, təşkilatçılıq səviyyəsi yüksəkdirsə, daşımanın maya dəyərinin normativ kalkulyasiyasının səviyyəsi maya dəyərinin plan və uçot səviyyəsindən kəskin fərqləndikdə demək bütün imkanlar nəzərə alınmışdır. Odur ki, müəssisə kollektivi normativ maya dəyərinə yaxınlaşmaq üçün texniki, təşkilati və iqtisadi tədbirlər işləyib həyata keçirilməlidir. Daşımanın maya dəyəri kompleks xərc maddələrinə görə planlaşdırıldığı kimi xərc elementlərinə görə planlaşdırılır və tərtib olunan

cədvəl istismar smetası adlanır. İstismar smetası daha geniş şəkildə səkkiz xərc elementlərinin açılışı kimi də tərtib edilə bilər. Üstəlik xərclərin smetası ayrılıqdada tərtib edilir. İstismar smetası və üstəlik xərclərin smetası daşımının maya dəyərini planlaşdırılmasında analogi olaraq aylıq,rüblük, yarımillik və illik tərtib edilir.Bunlar həm plan və həm də hesabat üzrə olur. Plan və faktiki rəqəmlər vaxtaşırı müqayisə edilir,araşdırılır və gələcək planların düzgün tərtib edilməsi üçün nəticələr çıxarılır.

Daşımaların maya dəyərini təyin etmək üçün bir neçə hesablama metodları mövcuddur və onlardan daha geniş tətbiq ediləni dördüdür, yəni bilavasitə hesablama metodu, sərfiyyat stavkası metodu, xərclərin xüsusi çəkisi metodu və əmsalların təsiri metodu.

Hər bir metodun özünəməxsus xüsusiyyətləri, üstün və hesablama mürəkkəbliyi vardır.

Bilavasitə hesablama metodunda hər bir xərc maddəsi ayrı-ayrılıqda hesablanır. Baxmayaraq bu metod mürəkkəb və çox əmək tələb etsə də, digərlərindən daha dəqiqdir. Maya dəyərini hesablanılmasının bilavasitə metodunda xammal-materiallara, yanacağa, elektrik enerjisinə mütərəqqi sərfiyyat normalarından və istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsinə təsir edən bütün amillərdən istifadə etməyə imkan yaranır. Bu metodla maya dəyəri planda nəzərdə tutulmuş daşıma həcminə hesablanır və bu həcmə ölçü səviyyəsi təyin edilir.

Sərfiyyat stavkası metodu da bilavasitə metod kimi xərclərin dəmir yolunun işinin göstəricilərlə əlaqəsinə əsaslanır. Bu metod sərfiyyat stavkası metoduna və iriləşdirilmiş sərfiyyat stavkası metoduna bölünür.

Xərclərin xüsusi çəkiləri metodu yuxarıdakı üç metodlarla müqayisədə nisbətən dəqiq olmasa da müxtəlif şəraitlərdə maya dəyərini və xərclərin hesablanılmasına az əmək və vaxt tələb edir.

Xərclərin və maya dəyərini hesablanılması bu ardıcılıqla yerinə yetirilir. Belə ki, xərclərin məbləği bir neçə qrupa bölünür və hər qrup xərcləpr müvafiq ölçü ilə əlaqələndirilir. Hər qrup xərclərin ümumi cəmində xüsusi çəkisi təyin edilir. Bundan sonra orta və verilmiş şərait üçün ölçülərin səviyyəsi hesablanır. Ölçülərin verilmiş şəraitdə orta şəraitə nisbətən faizlə dəyişməsi təyin edilir. Təyin edilmiş dəyişiklik və hər qrup xərclərin xüsusi çəkisi əsasında, hər qrup xərclərin dəyişməsinə, sonra isə xərclərin ümumi səviyyəsinin və daşımaların maya dəyərini dəyişməsinə hesablamaq olar.

Əmsalların təsiri metodu maya dəyərini onun orta səviyyəsi və dəyişmə əmsalları əsasında hesablamağa imkan verir. Bu metod daşımaların maya dəyərini hesablanmasını daha çox sadələşdirilməsinə imkan verməklə bərabər dəqiqliyə görə digərlərindən geri qalır.

Bir qayda olaraq daşımaların maya dəyərini hesablanılmasında sadalanan dörd metoddan ən çox tətbiq edilən sərfiyyat stavkası metodudur.

9.Nəqliyyat təsərrüfatlarında gəlir, mənfəət və rentabelliyn planlaşdırılması.

Təsərrüfatın gəlirinə təsir edən amillər texniki istismar göstəricilərinin gəlirin səviyyəsinə təsiri kimi nəzərə alınır. Ümumi və ya balans mənfəətinin əsas mənbələri, balans mənfəətinin səviyyəsinə təsir edən göstəricilərlə müəyyən edilir. Ümumi və hesabi rentabelliyn səviyyəsinə təsir edən amillər texniki istismar göstəricilərinin istehsal fondlarının istifadə dərəcəsinin rentabellik səviyyəsinə təsiri araşdırılmalıdır. Gəlirin uçotu aparılır, aylıq, rüblük, yarımillik və illik gəlirin faktiki və plan səviyyələri müqayisə edilir və təhlil edilir. Yaranan fərqin səbəbləri aydınlaşdırılır, əsaslandırılır, təsərrüfatın ümumi və ya balans mənfəətini planlaşdırmaq üçün istismar xərclərinin nəqliyyat işi vahidinin maya dəyərini və gəlirin plan səviyyələrindən istifadə edilir.

$$D=Q \cdot T$$

Burada: Q-daşımının həcmi;

T-daşımının tarifidir;

D-gəlirin ümumi məbləğidir.

Ümumi və hesabi rentabelliyn səviyyəsinə təsir edən amillər tədqiq edildikdən sonra kompleks amillərin rentabellik səviyyəsinə təsirini aşağıdakı düsturla ifadə etmək olar. Ümumi rentabellik bu düsturla ifadə olunur:

$$\frac{D-K-O}{\text{əsasları}} = \frac{Pb}{\text{əsasları}} \cdot 100$$

Ümumi halda nəqliyyat müəssisəsinin balans mənfəətini bu formula ilə təyin etmək olar:

$$M_b = G - X - U,$$

burada G – balans (ümumi) gəlir;

X – ümumi xərclər;

U – daşıma tariflərinə daxil edilmiş yolların tikintisi və istismarı xərcləri; bu xərclər ancaq avtomobil nəqliyyatındadır.

Nəqliyyat müəssisəsi əsas istehsal fəaliyyətindən başqa əlavə xidmətlərdən əldə etdiyi mənfəət daşımalardan əldə edilən mənfəət kimi hesablanır.

Müəssisəyə aid olan əsas vəsaitlərin və digər əmlakın satılmasından əldə edilmiş mənfəət (zərər) müəssisə fəaliyyətinin əsas növləri ilə əlaqədar olmayan maliyyə nəticəsidir. Belə hal sair xidmətdən (satışdan) əldə edilən mənfəəti (zərəri) əks etdirir. Buraya müəssisənin balansında olan müxtəlif növ əmlakın kənara satılması daxildir.

Nəqliyyatda əsas istehsal fəaliyyətindən əldə edilən mənfəətdən başqa xidmətdən kənar (satışdan) da mənfəət hasil olunur. Buraya cərimələrin, peniyaların, əlavələrin və digər sanksiya növlərinin qalığı ilə bərabər aşağıdakı vəsaitlər də daxildir:

- ötən illərə aid olan, lakin hesabat ilində aşkar edilmiş mənfəət;
- xidmətin yenidən qiymətləndirilməsindən əldə edilən gəlirlər;
- ötən dövrdə silinmiş debitor borclarının ödənilməsi hesabına daxil olmuş pul vəsaitləri;
- valyuta hesabları və xarici valyuta əməliyyatları üzrə müsbət məzənnə fərqi;
- müəssisənin hesablarında olan pul vəsaitlərinə görə alınmış faizlər;
- xidmət tariflərinin dəyişməsindən gəlirlər.

Əgər hər hansı bir müəssisə digər müəssisələrin nizamnamə fondunda payçı kimi iştirak edirsə, belə halda bu fəaliyyətə görə əldə edilən gəlir də onun ümumi gəlirlərinə daxil edilir. Gəlirin bu forması təsisçilərə əvvəlcədən müəyyən olunmuş ölçüdə və ya səhmlər üzrə faizlərlə müəyyənləşdirilir. Müəssisələrin qiymətli

kağızlarından da gəlir götürmək hüququ vardır. Lakin bu qiymətli kağızlar onlar üzrə ödənişlərin rəsmi elan olunmuş tarixdən ən azı 30 gün əvvəl alınmalıdır.

Müəssisə borc verdiyi vəsaitlər üzrə kreditor və kredit götürən arasındakı müqavilə şərtlərinə görə gəlir əldə edir.

Müəssisənin digər gəlir mənbələrindən biri də əmlakın icarəyə verilməsindəndir. Belə gəlir icarəçinin icarədən ödədiyi icarə haqqındadır. İcarəyə verilmiş əmlakdan istifadə hesabına mənfəət icarə haqqının məcburi hissəsidir və onun dəyərindən, müəssisənin rentabelliyindən və icarənin müddətindən asılıdır. Əgər icarədar icarəyə götürdüyü obyektəki əsas istehsal fondlarının bərpası üzrə müəyyən öhdəlikləri öz üzərinə götürsə, müqavilə şərtindən asılı olaraq icarə haqqına amortizasiya ayırmaları və ya onların bir hissəsi daxil ola bilər. İcarə haqqına görə mənfəət əslakın dəyərindən faiz kimi daxil olur.

Göstərilənlərdən əlavə xidmətdənkənar (satışdənkənar) nəticələrə aşağıdakı xərclər və itkilər daxildir:

- ötən illərin əməliyyatı üzrə zərərlər;
- maddi dəyərlərin inventarlaşdırılması zamanı aşkar edilən çatışmazlıqlar;
- valyuta hesabatı və xarici valyutalara əməliyyatlar üzrə mənfi məzənnə fərqləri;
- təbii fəlakətlər nəticəsində yaranan və əvəzi ödənilməyən itkilər, eləcə də fəlakətlərin qarşısının alınması və ləğvi ilə əlaqədar olan xərclər.

Müəssisənin maliyyə göstəricilərinin yaxşılaşdırılması, o cümlədən mənfəətin yüksəldilməsi üçün mövcud olan bütün amillər təhlil edilməli və təşkilatı-texniki tədbirlər planı hazırlanmalıdır.

10.Daşımalardan əldə edilən gəlirin hesablanması

Əhalinin gəlirləri, onların səviyyəsi, quruluşu, daxilolma mənbələri və fərqlənmə dərəcəsi cəmiyyətin iqtisadi və sosial rifahının ən vacib göstəriciləridir. Gəlirlər insanların şəxsi ehtiyaclarının təmin edilməsinin əsas mənbəyi olduğundan, daha geniş bir konsepsiyanın-əhalinin yaşayış səviyyəsinin mərkəzi həlqəsi, özəyidir.

Nağd gəlir-Bu müəyyən bir müddət ərzində alınan və şəxsi istehlak üçün mal və xidmətlər əldə etmək üçün nəzərdə tutulmuş vəsaitin miqdarıdır. Əhalinin pul

gəlirlərinə sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olan şəxslərin gəlirləri, işçilərin əmək haqqı, təqaüdlər, müavinətlər və digər sosial transfertlər, əmlakdan depozitlər, qiymətli kağızlar, dividendlər və digər gəlirlər şəklində gəlirlər daxildir.

Ticarət gəlirləri-Bu sahibkarın istehsal, müəssisə, risk, yenilik amillərinin birləşməsi funksiyasını yerinə yetirdiyinə görə verdiyi mükafatdır. Kredit faizlərləri ödəndikdən sonra sahibkarın sərəncamında qalan mənfəətdən formalaşır.

Cəmiyyətdəki gəlirlər qeyri-bərabər paylanır,yəni sosial bərabərsizlik,gəlir fərqi mövcuddur. Bu fərqliliyin səbəbləri aşağıdakılardır:

1.İnsanların fərqli sosial mənşəyi və istehsal amillərinə, mənbələrə sahiblik fərqləri;

2.İnsanların intellektual, fiziki qabiliyyətlərindəki fərqlər, təhsil səviyyələri, keyfiyyətləri;

3.Tələb və təklif qanunu əsasında formalaşan gəlirin bazar bölgüsü

Avtonəqliyyat təsərrüfatlarında gəlir aşağıdakı düstur ilə təyin edilir:

$$D = Q \cdot T$$

Burada; Q-daşımının həcmi

T-daşıma tarifidir

Avtomobil nəqliyyatından fərqli olaraq yol və yol təsərrüfatı dəmiryolunun tərkib hissəsidir və onun istismarı və saxlanması xərcləri Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən maliyyələşdirilir. Dörd daşıma növünün həcmi bir-birindən köklü sürətdə fərqləndiyi üçün istismar xərclərini onların arasında bərabər bölüşdürmək olmaz.

Bu səbəbdən dəmiryolunda gəlirlərin hesablanması üçün istismar işinin ölçüləri müəyyənləşdirilmişdir və aşağıdakılardan ibarətdir:

-yük daşımaları üzrə tarif tonk-kilometrləri, birbaşa yük daşımaları üçün başlanğıc və son əməliyyatlar; sənişin daşımaları üzrə sənişin-kilometrlər və başlanğıc əməliyyatlar;

-poçt daşımaları üzrə poçt vaqonlarının vaqon-kilometrləri.

Baqaj daşımaları üçün gəlirin səviyyəsi sənişin daşımalarından plan üzrə gəlirdən faizlə təyin edilir.

Dəmiryolunda gəlirin təqribən 80%-dən çoxu yük daşımalarının, qalan 20,0%-i isə digər növ daşımaların payına düşür.

Dəmiryolunda gəlirin həcmi daşımaların həcmindən, quruluşundan daşıma məsafəsindən, tariflərin səviyyəsindən və onların qurulma sistemindən asılıdır.

Daşımalarından gələn gəlirin 10 tarifi km-ə düşən səviyyəsi orta gəlir stavkası adlanır. Müxtəlif növ yüklər üçün müvafiq gəlir stavkası planlaşdırılır.

Dəmiryolunda gəlirin yük və sərnişin daşımalarından başqa mənbələri də vardır ki, bunda yükləmə-boşaltma əməliyyatlarından, yüklərin saxlanması, çəkilməsindən və çəkilməsinin yoxlanılmasından, vaqonların yük alanlar və göndərənlər üçün giriş dəmiryoluna verilməsindən, onları yüklərin gəlməsi barədə xəbərdarlıqdan ibarətdir.

Dəmiryolunda gəlirin digər istiqamətləri də vardır və bunlar telefon-teleqraf xidmətlərindən, binaların, hərəkət tərkibinin kirayəyə verilməsindən, müəssisə və təşkilatlarının giriş dəmiryollarına müfəttişlik nəzarətindən, müştərilərə vaqon tərzilərinə xidmətdən və sairədən ibarətdir.

Dəmiryolunda şəhərtrafi, yerli və beynəlxalq sərnişin daşımalarından gəlir ayrı-ayrı hesablanır və sonra cəmlənir.

Baqaj və əmtəə baqajından gəlir sərnişin daşımalarından gəlirə görə nisbətə təyin edilir. Burada baqaj normalarının və baqaj daşımalarının şəraiti nəzərə alınır. Bu gəlir, eləcə də baqaj daşımaları zamanı yerinə yetirilmiş ton-kilometrlərə və 10 tkm üçün dəlir stavkasına əsasən hesablanıla bilər.

Poçt daşımalarından gəlir poçt vaqonlarının vaqon-kilometrlərinə və 1 vaqon-km üçün gəlir stavkasına əsasən hesablanır.

Poçta vaqonlarının vaqon-kilometrləri qatarların hərəkət qrafikinə görə hesablanır.

Dəmiryolunun sair gəlirləri yolun iş şəraitinə, yükləngöndərənlərlə və yüklənlər arasında bağlanmış müqaviləyə əsasən ayrı-ayrı maddələr üzrə təyin edilir.

Mülkiyyət formasından asılı olmayaraq maddi nemətlər yaradan hər müəssisənin vəzifəsi mənfəətlə işləməkdir. Çünki mənfəət müəssisənin mövcudluğu, istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin normal və ahəngdar davam etdirilməsi, gələcəkdə xalq təsərrüfatının və əhəlinin daşımalarına olan tələbatının təmin edilməsi və geniş təkrar istehsal prinsipinin yerinə yetirilməsi üçün əsas maliyyə mənbəyidir.

Nəqliyyatda gəlirin səviyyəsi daşımaları və digər işləri, daşıma quruluşunu və məsafəsini nəzərə alaraq orta gəlirlilik stavkası üzrə nəzərdə tutulmuş plan göstəricilərindən asılıdır. Ona da nəzərə almaq lazımdır ki, daşımalarından əldə ediləcək gəlir ayrı-ayrı daşıma növləri üçün planlaşdırılmalıdır, çünki gəlirlilik stavkası daşıma növləri üzrə eyni deyildir.

Nəqliyyat növlərində gəlirin eyni və fərqləndirici mənbələri vardır.

Bütün nəqliyyat növlərində gəlirin mənbələri aşağıdakılardan ibarətdir:

-yük və sərnişin daşımalarından;

-yüklərin doldurulub-boşaldılmasından;

-yüklərin müşayiət edilməsindən;

-ambar əməliyyatından, yəni yüklərin ambarlara doldurulub-boşaltmadan və saxlanılmasından əldə edilən gəlir;

-baqaj və poçtda daşımalarından;

-cərimələr: buraya hərəkət tərkibinin yükləmə-boşaltma əməliyyatları altında normadan artıq boş dayanmasından, biletsiz sərnişinlərin cərimə olunmasından gəlirlər daxildir;

-binaların, tikililərin və qurğuların kirayəyə verilməsindən.

Dəmiryolunda digər nəqliyyat növlərilə müqayisədə fərqləndirici gəlir mənbələri də vardır. Bu yerli gəlir adlanır və dəmiryolunun digər gəlir növlərinə daxil deyildir. Yerli gəlir iki hissədən ibarətdir, yəni yol idarəsinin və stansiyanın gəliri.

Yol idarəsinin yerli gəliri hərəkət tərkibinin plan daşıma tapşırığının yerinə yetirilməməsi səbəbindən boş dayanmalardan və biletsiz gedişlərdən əldə edilən məbləğdir.

Dəmiryolu stansiyalarının yerli gəlirinin mənbəyi sərnişin və kommersiya təsərrüfatlarındandır.

Sərnişin təsərrüfatından gəlirin mənbələri sərnişinlər üçün arayış, məlumat və reklam bürolarının, baqaj saxlama kameralarının fəaliyyətindən, sərnişinlərin uzunmüddətli istirahətindən, bərbərxana, restoran, bufet binalarının və köşklərin icarəyə verilməsindən, yol idarəsinin məcburi qərarlarını pozan sərnişinlərin cərimə edilməsindən və sərnişinlərə digər xidmətlərdən ibarətdir.

Kommersiya təsərrüfatının gəlir mənbələri müştərilərə xidmət edən arayış, məlumat və reklam bürolarının, yüklərin yenidən çəkilməsindən və yoxlanılmasından, bina və sahələrin icarəyə verilməsindən Yol İdarəsinin məcburi qərarlarını pozan şəxslərin cərimə olunmasından və sair xidmətlərdən ibarətdir.

Sərnişin təsərrüfatından əldə edilən yerli gəlir vaqonların ştat işçilərinin saxlanılmasına və abadlaşdırılmasına; vağzal binalarının istismarına; vağzalların abadlaşdırılması məqsədilə qurğulara və əsaslı vəsait qoyuluşuna sərf edilir.

Kommersiya təsərrüfatından toplanan yerli gəlirlər arayış, məlumat və reklam üzrə ştatların saxlanılmasına yönəldilir. Bundan əlavə normadan artıq amortizasiya ayırmalarından sərnişin təsərrüfatının əsaslı təmirinə və sərnişinlərə digər xidmətlərin göstərilməsinə sərf edilir.

Yol idarəsinin rəisi stansiyalarının yerli gəlirlərinin 25%-ə qədərini yuxarıda göstərilən məqsədlər üçün stansiyalar arasında bölüşdürə bilər.

Müəssisənin maliyyə göstəricilərindən biri də mənfəətdir və onun həcminin çoxalması rentabelliyin yüksəldilməsinə, maddi maraqların artmasına və s. səbəb olur.

Nəqliyyatda mənfəətin səviyyəsinin və artımının planlaşdırılmasında bir qrup amilləri təhlil etmək lazımdır və buraya daşımaların səmərəlilişdirilməsini, vaqonların dövrəmə sürətinin yüksəldilməsini, lokomotivlərin texniki və sahə sürətlərinin artırılmasını və s. daxil etmək olar.

İstehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsi, daşımaların maya dəyərinin aşağı salınması və əmək məhsuldarlığının artırılması mənfəətin çoxaldılmasına təsir edən əsas amillərdir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir nəqliyyat müəssisəsi istər sahələrarası, istərsə də sahədaxili rəqabətdə qalib gəlmək üçün bütün daxili imkanları səfərbər etmək prinsipini qarşıya məqsəd kimi qoyur ki, müflisləşməsin və maksimum mənfəət əldə etsin. Mənfəətin təmin edilməsi müəssisə üçün zəruri olan aşağıdakı vəzifələri həyata keçirməyi tələb edir:

1. Müəssisənin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin əsas göstəricilərindən olan iqtisadi səmərəlilik göstəricisinə təsir edən mənbələrin təhlilini;

2. Müəssisənin bütün gəlir mənbələrinin təhlilini və yenilərinin axtarılmasını.

Hər bir müəssisənin maliyyə göstəricilərindən biri də balans mənfəətidir. Buraya nəqliyyat müəssisəsinin əsas, köməkçi və yardımçı sahələrinin təsərrüfat-maliyyə fəaliyyətindən əldə edilən bütün gəlirləri daxildir.

11.Avtomobil nəqliyyatının mənfəəti.

Mənfəət sahibkarlıq fəaliyyətinin iqtisadi səmərəlilik göstəricisidir. Mənfəətin aşağıdakı növləri vardır:

- 1) iqtisadi və ya xalis mənfəət
- 2) normal mənfəət

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində ən mühüm anlayışlardan biri iqtisadi və ya xalis mənfəətdir. İqtisadi mənfəət dedikdə firmanın ümumi gəliri ilə ümumi xərcləri arasındakı fərq nəzərdə tutulur. İqtisadi mənfəətin müəyyən edilməsi nə qədər sadə görünsə də ,onu normal mənfəətdən və ya sahibkarlıq gəlirindən fərqləndirmək lazımdır. Artıq əvvəllərdə göstəriləndi kimi, daxili və ya kənar ödəmə olub olmamasından asılı olmayaraq kapitala görə ödənilən faiz məbləği və iqtisadi rentə kimi sahibkarın mənimsədiyi normal mənfəət də istehsal xərclərinə daxildir. Bazar nəzəriyyəsinə uyğun olaraq bütün istehsal amilləri yeni dəyər yaradır, onun konkret formaları isə həmin mülkiyyət sahiblərinin gəlirlərini təşkil edir. Beləliklə, hər hansı bir sahədə sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olmaq və onu qoruyub saxlamaq üçün lazım olan mənfəət məbləğinə normal mənfəət deyilir. Normal mənfəət daxili xərclərin tərkib ünsürlərindən biridir. Normal mənfəət təmin olunmadıqda hətta bəzi hallarda muzzla işləməyə üstünlük verir.

Mənfəət iqtisadi mexanizmdə çox mühüm rol oynayır. Bu isə onun yerinə yetirdiyi vəzifələrdən irəli gəlir. Mənfəətin başlıca vəzifələrindən biri onun istehsalda əmək məsrəflərinə qənaət edilməsinin ölçüsü olmasıdır. Bu mənfəətin digər vəzifələrinin yerinə yetirilməsi üçün əsasdır. Çünki mənfəət əməyə qənaət olunduqda-əmək məhsuldarlığı yüksəldikdə, buraxılmış məhsulların hər vahidinə çəkilən xərc aşağı salındıqda, kapital verimi artırıldıqda mümkündür. Mənfəətin kütləsinə təkcə əməyə qənaət edilməsi deyil, istehsal olunan və satılan məhsulların həcmi də təsir göstərir. Buna isə həm işçilərin sayının artırılması , həm də əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsi yolu ilə nail olmaq mümkündür.

Avtonəqliyyat təsərrüfatlarında mənfəət aşağıdakı düstur ilə təyin edilir.

$$M = G - X - O$$

Burada: M-ümumi (balans)mənfəətinin məbləği

G-gəlirin ümumi məbləği

X-illik istismar xərcləri

O-gəlirin 2%-i qədər yol tikintisi xərcləri

Mənfəət planının tərtib edilməsində, rentabellik limitinin təhlili, rentabelliğin proqnozlaşdırılması, likvidliyin örtülməsinin təhlili və mövcud olan analitik metodları istifadə olunur. Məsələn, rentabellik limitinin təhlili kapitalın dövriyyəsi zamanı xərclər kəmiyyətinin dəyişməsinə nəzərən müəssisənin mənfəətinin və elastikliyinə qarşılıqlı əlaqəsini qiymətləndirməyə imkan verir və

bu asılılığı əks etdirən qrafiklər sistemi qurulur. Hesablamalar aşağıda verilən formulalarla yerinə yetirilir:

$$M_d = \frac{X_s}{\frac{1-\alpha}{100}}$$

Burada M_d – minimal dövriyyə;

X_s – sabit xərclər;

α - sabit xərclərin faizidir.

və ya

$$M_d = \frac{X_s}{\frac{1-X_d}{K_{n,d}}}$$

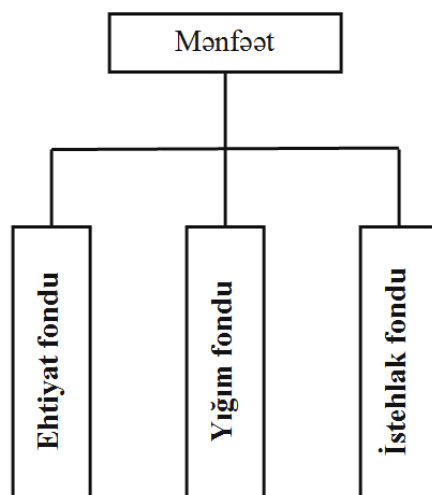
burada X_s – dəyişən xərclər;

$K_{n,d}$ – kapitalın plan dövriyyəsidir.

İstehsal fəaliyyətilə əlaqədar olan xərclərin ödənilməsi üçün lazım olan minimal dövriyyə ilə planlaşdırılmış dövriyyə arasında mövcud olan fərq mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Məhz bu fərq kapitalın dövriyyəsinin planlaşdırılmasında müəssisənin sərbəstlik dərəcəsini xarakterizə edir.

Müəssisənin istehlak fondu istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədmlə işçilərin mükafatlandırılmasına, onların mənzil şəraitinin yaxşılaşdırılmasına, özünə və ailəsin tibbi yardım göstərilməsinə, sanatoriyaya və istirahət evlərinə göndərilməsinə və s. sərf edilir.

Deyilənləri yekunlaşdıraraq müəssisənin mənfəət fondunun bölüşdürülməsi şəklini belə ifadə etmək olar (şəkil 1).



Şəkil 1. Müəssisənin mənfəətinin bölüşdürülməsi

Müəssisənin nizamnaməsinə əsasən istehlak fondundan sərf edilən xərclər geri qaytarılmır.

Balans mənfəətindən hər bir müəssisə vergilər şəklində müxtəlif səviyyəli büdcələrə və digər məcburi ödəmələri qüvvədə olan norma və normativlər əsasında həyata keçirir. Ödənişlərdən sonra müəssisənin tam ixtiyarında qalan hissə hesabı mənfəət adlanır.

Hesabı mənfəətin bölüşdürülməsi müəssisənin tam ixtiyarındadır, dövlət tərəfindən normativ müəyyənləşdirilmişdir və onun tənzimlənməsi nizamnamə fondunda əks etdirilir

12.İqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılması

İqtisadi həvəsləndirmə fondları aşağıdakılardır:

- 1) Maddi həvəsləndirmə fondu
- 2) Sosial mədəni tədbirlər və mənzil tikintiləri fondu
- 3) İstehsalın inkişafı fondu

Bu fondların əsas mənbəyi təsərrüfatın mənfəətidir. Maddi həvəsləndirmə və mənzil tikinti fondu bilavasitə təsərrüfatın mənfəəti hesabına yaradılır. İstehsalın inkişafı fondu isə mənfəətdən başqa yaranma mənbələrində həlledici rolu (mənbələri) əsas istehsal fondlarının tam bərpası üçün (yeniləşməsi üçün) amortazasiya ayırmalarının 30-40% iqtisadi və az istifadə olunur və istifadə olunmayan əsas istehsal fondları kənara satılması,

reallaşdırılması nəticəsində əldə edilən məbləğdən ibarətdir. Yuxarıda göstərilən üç növ iqtisadi həvəsləndirmə fondlarının planlaşdırılması və təşkilatların müəyyən etdiyi normativlərdə istifadə edilir. Fondların hər biri üçün iki normativ hesablanır və təsdiq olunur. Bu zaman təsərrüfatlar yuxarı təşkilatların razılığı ilə normativləri özlər müəyyən edib planlaşdırma bilərlər. Bu normativlərin biri mənfəətin keçən ilə nisbətən artım tempindən digəri rentabellik səviyyəsindən asılı olaraq müəyyən edilir. Beləliklə 3 növ iqtisadi həvəsləndirmə fondu üçün 6 normativ müəyyən edilir.

Mənfəətin planlaşdırılmasının müxtəlif metodları vardır və bunlardan ən dəqiqi və çox tətbiq ediləni birbaşa metoddur. Buna səbəb mənfəətin formalaşdırılmasına təsir edən bütün amillərin, yəni xidmət növlərinin, tariflərin, banklarla və müştərilərlə qarşılıqlı əlaqələrin və s. araşdırılmasına və təhlil edilməsinə şəraitin yaranmasıdır.

Mənfəət planının tərtib edilməsində, rentabellik limitinin təhlili, rentabelliğin proqnozlaşdırılması, likvidliyin örtülməsinin təhlili və mövcud olan analitik metodları istifadə olunur. Məsələn, rentabellik limitinin təhlili kapitalın dövriyyəsi zamanı xərclər kəmiyyətinin dəyişməsinə nəzərən müəssisənin mənfəətinin və elastikliyinə qarşılıqlı əlaqəsini qiymətləndirməyə imkan verir və bu asılılığı əks etdirən qrafiklər sistemi qurulur. Hesablamalar aşağıda verilən formulalarla yerinə yetirilir:

$$M_d = \frac{X_s}{\frac{1-\alpha}{100}}$$

Burada M_d – minimal dövriyyə;

X_s – sabit xərclər;

α - sabit xərclərin faizidir.

və ya

$$M_d = \frac{X_s}{\frac{1-X_d}{K_{n,d}}}$$

burada X_s – dəyişən xərclər;

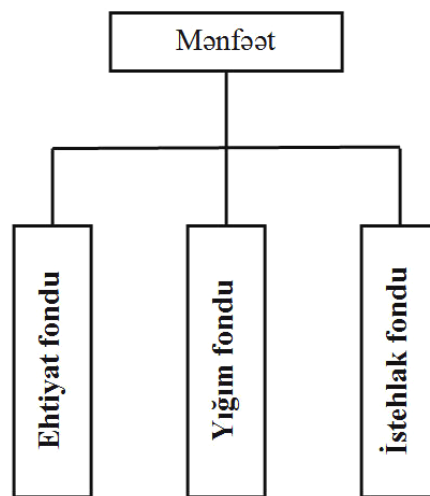
$K_{n,d}$ – kapitalın plan dövriyyəsidir.

İstehsal fəaliyyətilə əlaqədar olan xərclərin ödənilməsi üçün lazım olan minimal dövriyyə ilə planlaşdırılmış dövriyyə arasında mövcud olan fərq mühüm əhəmiyyət

kəsb edir. Məhz bu fərq kapitalın dövriyyəsinin planlaşdırılmasında müəssisənin sərbəstlik dərəcəsini xarakterizə edir.

Müəssisənin istehlak fondu istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədmlə işçilərin mükafatlandırılmasına, onların mənzil şəraitinin yaxşılaşdırılmasına, özünə və ailəsin tibbi yardım göstərilməsinə, sanatoriyaya və istirahət evlərinə göndərilməsinə və s. sərf edilir.

Deyilənləri yekunlaşdıraraq müəssisənin mənfəət fondunun bölüşdürülməsi şəklini belə ifadə etmək olar (şəkil 9.3.1).



Şəkil.2. Müəssisənin mənfəətinin fondlar üzrə istifadəsi

Müəssisənin nizamnaməsinə əsasən istehlak fondundan sərf edilən xərclər geri qaytarılmayır.

Balans mənfəətindən hər bir müəssisə vergilər şəklində müxtəlif səviyyəli büdcələrə və digər məcburi ödəmələri qüvvədə olan norma və normativlər əsasında həyata keçirir. Ödənişlərdən sonra müəssisənin tam ixtiyarında qalan hissə hesabı mənfəət adlanır.

Hesabı mənfəətin bölüşdürülməsi müəssisənin tam ixtiyarındadır, dövlət tərəfindən normativ müəyyənləşdirilmişdir və onun tənzimlənməsi nizamnamə fondunda əks etdirilir

13.Müəssisədaxili təsərrüfat hesabı

Təsərrüfat hesabı istehsalın idarə edilməsinin plan metodudur. O eyni zamanda təsərrüfatın idarə edilməsinin əsas iqtisadi metodudur. Bu metodun əsas etibarilə iki növü çox yayılmışdır:

1) Tam təsərrüfat hesabı

2) Natamam və ya istehsaldaxili təsərrüfat hesabı

Tam təsərrüfat hesabı müəssisənin və istehsal birliyinin hərtərəfli müstəqilliyi və təsərrüfat hesabının bütün prinsiplərinin həyata keçirilməsinə əsaslanır (xərclərin ödənməsi, maddimaraq, maddiməsuliyyət, əməli təsərrüfat müstəqilliyi, mənfəətlilik, rentabellik, digər təşkilat və müəssisələrlə qarşılıqlı müqavilələr bağlanması, hüquqi şəxs səlahiyyəti, manatla nəzarət və s.).

Müəssisədaxili təsərrüfat hesabında tam təsərrüfat hesabının bütün prinsiplərini eyni ilə tətbiq etmək zərurəti olmadığından ona natamam və ya istehsaldaxili təsərrüfat hesabı deyilir.

Təsərrüfat hesabının prinsipləri (əsas etibarilə) müəssisələrin və istehsal birliklərinin briqada,şöbələrinə,sexlərinə və hətta iş yerlərinə tətbiq edildikdə istehsal daxili təsərrüfat hesabı alınır. İstehsaldaxili təsərrüfat hesabı tam təsərrüfat hesabına nisbətən az inkişaf etmişdir. Bunun əsas səbəbi ondan ibarətdir ki, təsərrüfat hesabı metodu ilə işlədikdə natural göstəricilərlə yanaşı daha çox pul göstəricilərinin planlaşdırılması və uçota alınması lazım gəlir. Digər tərəfdən təsərrüfatın istehsal-maliyyə fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi tələb olunur. Daha doğrusu təsərrüfatın və onun ayrı-ayrı bölmələrinin istehsal fəaliyyətinin pul göstəriciləri ilə qiymətləndirilməsi lazım gəlir. Burada 1-ci növbədə gəlirin planlaşdırılması və uçotu zərurəti yaranır.Tam təsərrüfat hesabı ilə işlədikdə gəlirin və digər maliyyə göstəricilərinin planlaşdırılması və uçotunda da elə bir çətinlik yoxdur. Belə ki, gəliri hesablayarkən daşıma tarifindən, yəni dövlətin təsdiq etdiyi qiymətdən istifadə edirik. Bu qiymət təsərrüfatın daşıma fəaliyyətinə və bu fəaliyyətlə bilavasitə əlaqədar proseslərə aiddir. Bu çətinliyi aradan qaldırmaq üçün və istehsaldaxili təsərrüfat hesabını sözün əsl mənasında tətbiq etmək üçün çox hazırlıq işləri görülməlidir.

Müəssisənin təsərrüfat hesabının möhkəmləndirilməsinə təsir edən amillərdən biri də onun xidmətlərinin, sexlərinin, sahələrinin və quruluşunu təşkil edən digər vahidlərin də təsərrüfat hesabı prinsipi əsasında işləmələrini təmin etməkdir. Bu baxımdan təsərrüfat hesabını iki növə bölmək olar. Birinci növ tam təsərrüfat hesabı adlanır. İkinci növ təsərrüfat hesabı isə müəssisədaxili təsərrüfat hesabı olub və bu müəssisənin ayrı-ayrı xidmətlərinə, sexlərinə, sahələrinə, eləcə də onun tərkibinə daxil olan digər vahidlərə aiddir.

Bu iki təsərrüfat hesabı növünün özlərinə xas olan və onları xarakterizə edən göstəricilər sistemi vardır.

Tam təsərrüfat hesabı prinsipi əsasında işləyən müəssisələrin aşağıdakı xarakterik əlamətləri vardır:

1. müəssisənin banklarda hesablaşma hesabının olması;
2. müəssisənin ixtiyarında olan aktivlərdən: nəgd puldan, daşınmaz əmlakdan, debitor borclarından, qiymətli kağızlardan və s. ixtiyarı istifadə edə bilməsi;
3. kommersiya və digər məqsədlər üçün istənilən fiziki və hüquqi şəxslərlə müqavilə bağlamaq hüququna malik olması;
4. bank kreditindən istifadə edə bilməsi;
5. kommersiya və digər fəaliyyətlərdən əldə etdiyi mənfəətdən müəssisənin genişləndirilməsinə, işçilərin maddi marağının artırılmasına, idman komplekslərinin və mədəni-məişət obyektlərinin inşasına, eləcə də digər tədbirlərə xərcləyə bilməsi;
6. təsərrüfat hesablı müəssisələr müəyyən atributlara: möhürlərə, ştamlara, fakslara, rəbitə ünvanlarına və s. malik olması.

Tam təsərrüfat hesablı müəssisələrinə daxili bölmələrində iqtisadi metodlarla idarə etməyə şərait yaradır və onlardan təsərrüfat hesabı prinsiplərinin həyata keçirilməsi aşağıdakılara imkan verir:

- hər bir bölmənin hüquq və vəzifələrinin reqlamentləşdirilməsinə;
- bölmələrdə zəruri əməli-təsərrüfat müstəqilliyinin və istehsal resursları ilə manevr etməsinə, plan tapşırıqların yerinə yetirilməsi yollarının seçilməsinə, istehsal daxili ehtiyatların səfərbər edilməsi imkanlarının yaranmasına;
- müəssisə qarşısında duran vəzifələrin yerinə yetirilməsini təmin edən bölmələrə əsaslandırılmış plan tapşırıqlarının müəyyən edilməsinə;
- bölmələrin və kollektivlərinin maddi baxımdan maraqlandırılması sisteminin yaradılmasına;
- müəssisəyə və ya başqa bölmələrə dəyən maddi zərərə görə bölmələrin iqtisadi məsuliyyəti sisteminin hazırlanmasına.

Əgər tam təsərrüfat hesabı bir növdürsə, müəssisədaxili təsərrüfat hesabının aşağıdakı növləri mövcuddur:

- istehsal vahidlərinin təsərrüfat hesabı;
- əsas istehsal bölmələrinin (dəmiryolunda yük və sərnişin, avtomobil nəqliyyatında istismar və texniki xidmətlərin, hərəkət tərkibinin əsaslı təmir zavodlarında əsas istehsal sexlərinin və s.) təsərrüfat hesabı;
- köməkçi istehsalın təsərrüfat hesabı;

- briqadaların və istehsal sahələrinin təsərrüfat hesabı;
- idarəetmə aparatının funksional şöbələrinin təsərrüfat hesabı.

14.Nəqliyyatda əməli planlaşdırma və onun yerinə yetirilməsini təmin edən amillər.

İstehsal proqramının tətbiq edilməsini öyrənərkən qeyd etdiyimiz kimi iqtisadi-riyazi metodlar perspektiv və cari planlaşdırmada istifadə edildiyi kimi əməli planlar, aylıq, günlük və ya həftəlik növbəlik və saatlıq (saatlıq qrafik) planlara deyilir. Əməli planların əsas vəzifəsi perspektiv və cari planları həyata keçirməkdir. Əməli planları təkcə müddətlərinə görə yox, keyfiyyətləri ilə də istifadə olunan göstəricilərin sayı etibarlı ilə də perspektiv və cari planlardan fərqlənir. Nəqliyyatda əməli planlar içərisində planlar fəaliyyəti üçün ən böyük əhəmiyyət kəsb edən növbəlik planlardır. Əməli planların yerinə yetirilməsini təmin edən əsas amillər bunlardır:

- 1.Planların elmi cəhətdən düzgün əsaslandırılması;
- 2.Planların yerinə yetirilməsi üçün iş yerlərinin ən zəruri tələblərə cavab verməsi;
- 3.İş yerlərinin material-texniki resurslarla təmin edilməsi;
- 4.Dispetçer xidmətinin düzgün təşkili;
- 5.Əməli idarə etmənin hərtərəfli təşkili;
- 6.Əməli planların yerinə yetirilməsinə nəzarətin təşkili;
- 7.Əməli planlaşdırma və uçotunda elektron hesablayıcı maşınların geniş istifadə edilməsi;
- 8.Əməli planların ayrı-ayrı icraçılara vaxtında çatdırılması;
- 9.Tənzimləmə ilə məşğul olan xüsusi heyətin səmərəli fəaliyyəti
- 10.Əməli planların yerinə yetirilməsi gedişatının geniş təşkili;
- 11.Yarışların düzgün təşkili;
- 12.Əməli planların yerinə yetirilməsinin iqtisadi nəticələrinin ümumi yığıncaqda müzakirə edilməsi.

Daşımaların əməli planlaşdırılmasında və əməli uçotunda pul göstəriciləri ilə yanaşı natural göstəriciləri də istifadə olunur.

1. Daşımaların həcmi;
2. Nəqliyyat işi;

3. Gündəlik gəlirin məbləği;
4. Gündəlik mənfəətin məbləği;
5. Ümumi rentabellik səviyyəsi;
6. İstifadə olunan material-texniki resursların dəyəri.

Müəssisələrin iqtisadi və sosial inkişaf planında aşağıdakı göstəricilər müəyyən edilir:

-yük və sərnişin daşımaları üzrə istehsal proqramı;
-nəqliyyat xidmətinin bütün növləri üzrə gəlirin ümumi həcmi. Nəqliyyat müəssisəsinin gəlir mənbələri yük və sərnişin daşımalarından, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarından, yüklərin müşayiət edilməsindən, ambar əməliyyatlarından, cərimələrdən və s. ibarətdir;

-yük və sərnişin daşımaları üzrə maya dəyəri planı;
-əmək planı – müəssisənin illik əmək haqqı fondu;
-müəssisələrin maliyyə planı – mənfəətin ümumi məbləği, balans və hesabı rentabelliliyi;

-əsaslı tikinti planı – yeni obyektlərin inşası və mövcudların yenidən qurulması. Bu işlərin yerinə yetirilməsinə tələb olunan investisiyanın maliyyə mənbələri;

-material-texniki təchizat planı – hərəkət tərkibinin alınması, tələb olunan yanacaqın, sürtkü materiallarının, elektrik enerjisinin, təmir materiallarının və s. natural və dəyərlə səviyyəsi;

-yeni texnikanın tətbiqi planı – yeni texnoloji proseslərinin tətbiqi üzrə tapşırıq, kompleks mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma.

Hər nəqliyyat növü üzrə tərtib olunmuş yük daşımaları planı nəqliyyat sistemi üçün işlənmiş ümumi yük daşımaları planının tərkib hissəsidir. Nəqliyyatda daşınan yüklərin həcmi, hər bir nəqliyyat növünün texniki-iqtisadi üstünlüklərini nəzərə alaraq, onların arasında düzgün bölüşdürülməlidir. Yüklər müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə səmərəli bölündükdən sonra ölkə və onun ayrı-ayrı bölgələri üçün nəqliyyat-iqtisadi balans tərtib olunur.

15. Qiymətin iqtisadi mahiyyəti və qiymət siyasəti.

Qiymət əmtəə istehsalı ilə əlaqədar olaraq fəaliyyət göstərən iqtisadi anlayışdır. Qiymət hər vahid əmtəəyə və xidmətə görə ödənilən pulun miqdarıdır. Qiymətin səviyyəsi tələb və təklifin nisbətindən asılıdır. Əgər tələb təklifdən çoxdursa, qiymət ictimai dəyərdən kənarlaşacaq, yəni yuxarı olacaq. Əksinə olarsa, qiymət ictimai dəyərdən aşağı olacaqdır. Qiymət qoymanın nəzəri əsasını dəyər qanunu təşkil edir. Adətən qiymət sistemi xalq təsərrüfatının “əsəb sistemi” adlandırılır. Bu hec də təsadüfi deyildir. Qiymət sistemi bütövlükdə iqtisadiyyatla, onun sahələri ilə bağlıdır. Qiymət onun səviyyəsi, pul və onun alıcılıq qabiliyyəti bütün cəmiyyət üzvlərinin ən çox marağını ifadə edən iqtisadi amillərdir. Qiymətin 2 başlıca növü vardır: **Topdansatış və pərakəndə satış qiyməti**. Bazar iqtisadiyyatının inkişafı ilə əlaqədar olaraq respublikamızda qiymətlərin yeni növləri yaranmışdır. Müqavilə, müəssisələrarası hesablaşma, sərbəst bazar qiymətləri və s. bu qəbildəndir. Qiymət növlərindən biri də dünya qiymətləridir. Bu dünya ticarətinin yaranması və inkişafı ilə əlaqədardır. Dünya bazarında əmtəələr dünya qiymətləri ilə satılır. Yüklərin və ya sərnişinlərin yerdəyişməsi ilə əlaqədar olan bütün növ məsrəflər, zəruri mənfəətin ölçüsü nəqliyyat məhsulunun qiymətində nəzərə alınmalıdır. Nəqliyyat məhsulu üçün dövlət tərəfindən müəyyən edilmiş qiymətlər bir qayda olaraq tariflər adlanır. Məsrəflər təyinatına görə düzgün qurulduqda və onların real uçotu aparıldıqda tariflər ölkənin iqtisadiyyatının inkişafında böyük rol oynayır. Lakin nəqliyyatda vahid tarif sistemi yoxdur. Bu onunla izah olunur ki, daşımaqla əlaqədar məsrəflər nəqliyyat növlərinin hər birində müxtəlif ölçüdədir.

Qiymətin funksiyaları aşağıdakılardan ibarətdir:

- uçot funksiyası-ictimai əmək sərvətinin və nəticələrinin uçotu və ölçülməsi ilə əlaqədardır
- stimullaşdırıcı funksiyası-istehsalın sürətinə məhsulun, çeşidinin təzələnməsinə və keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, yüksək məhsuldar avadanlığın işə salınmasının sürətləndirməsinə, xammal və materiallara qənaət edilməsinə və əmək sərfinin uzadılmasına, təbii ehtiyatlardan qənaətçiliklə istifadə olunmasına qiymətin təsir göstərməsinə ilə bağlıdır
- bölüşdürücü funksiyası-qiymətin dövlət tərəfindən şüurlu tənzimlənməsi, ayrı-ayrı sahə və müəssisələrin, həmçinin əhalinin sosial qrupları gəlirlərinin yenidən bölüşdürülməsi üçün onun dəyərdən uzaqlaşması yolu ilə həyata keçirilir. Bu funksiya mallara olan tələb və təklifin nisbətində, istehsal və istehlakın optimal strukturunun formalaşmasına təsir göstərir.

"Qiymət" anlayışının tərifləri müəlliflərin hansı iqtisadi nəzəriyyəyə üstünlük verdiyindən çox asılıdır:

- Dəyərin pul ifadəsi;
- İqtisadi mübadilə zamanı məhsulun (xidmətin) dəyərinin pul ifadəsi;
- Qiymətləndirmə faktorları sisteminin pul ifadəsi;
- Satıcının satmağa hazır olduğu və alıcının 1 vahid mal (xidmət) almağa hazır olduğu pul (mal, xidmət) miqdarı;
- Bazarın elementlərindən biri (tələb, təklif və rəqabətlə birlikdə);
- Bazar rəqabəti vasitəsi;
- Bazarda məhsul xüsusiyyətləri;
- Bir şeyin və ya xidmətin qiyməti bəzi işçilər zəncirinin maaşlarından ibarətdir. Qiymətdə əmək haqqı xaricində başqa heç bir komponent yoxdur.

Qiymətləndirmə, məhsulun satışa təqdim edildiyi məhsulun qiymətinin müəyyənləşdirilməsidir. Qiymətləndirmə ümumiyyətlə bazar qanunlarına uyğun olaraq müəyyən prosedurlara və qəbul edilmiş yanaşmalara uyğun olaraq məqsədyönlü bir fəaliyyət kimi həyata keçirilir. Müəyyən olunmuş qiymətin ölçüsü gələcək iş strategiyasına təsir göstərir. Beləliklə, yüksək qiymətin təyin edilməsi məhsulun təşviqi üçün əlavə xərclərin tələb olunmasına gətirib çıxarır və aşağı qiymət özü də alıcıları ucuz məhsul almaq üçün stimullaşdırır.

Qiymətləndirmə bazarın seqmental təbəqələşməsi, rəqiblərin fəaliyyət istiqamətləri və intensivliyi, istehlakçılar tərəfindən ticarət məhsullarının subyektiv qiymətləndirilməsi və s. kimi müxtəlif amillərdən təsirlənir. Aşağıdakı qiymət faktorları fərqlənir:

- Xərc;
- Məhsulun (xidmətin) dəyəri;
- Tələb və onun elastikliyi;
- Rəqabət;
- Dövlətin təsiri.

16.Nəqliyyat məhsulunun qiyməti

Qiymət dəyərin pul formasında ifadəsidir. Dəyər kəmiyyətin bütün cəmiyyətdə orta hesabla məhsul vahidinin istehsalına sərf olunan ictimai zəruri iş vaxtı ilə müəyyən edilir. Lakin praktikada məhsul vahidinin istehsalına pul formasında ifadə olunan ictimai zəruri əmək və iş vaxtı

məsrəflərini təyin etmək imkanı verən metodika və tövsiyələr hələ elm tərəfindən yaradılmamışdır. Qiymətin hər hansı tərkib hissəsi real əmək məsrəflərinə ciddi surətdə uyğun gəlməlidir, əks təqdirdə qiymətlər öz təyinatını itirir və onlara həvalə olunan funksiyaları yerinə yetirmir. Qiymətlərə yenidən baxılanda, məhsul istehsalına real məsrəflərin və rentabelliyin iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış normal səviyyənin müəyyənləşdirilməsi kimi qiymət qoymanın mühüm, böyük problemləri ilə yanaşı, texniki tərəqqi üçün stimül yaradılması, məhsulun keyfiyyətinə görə həvəsləndirmə məsələləri həll edilir. Bir çox məhsul növləri üzrə istehsalçı və istehlakçı təşkilatlara ixtiyar verilmişdir ki, sifarişçinin xüsusi tələbləri ilə əlaqədar olaraq keyfiyyəti yüksəldilmiş məhsula görə artırmalar barədə məsələləri müstəqil surətdə həll etsinlər. Sənayenin, kənd təsərrüfatının və onların ayrı-ayrı sahələrinin məhsulları üçün qiymətlər mövcud olduğu kimi, nəqliyyat məhsulunun qiymətlərin bir növüdür. Bununla əlaqədar olaraq onlar nəqliyyat məhsulu üçün qiymətlər eynilə maddi istehsalın başqa sahələrinin məhsulu üçün qiymət qoyma prinsipləri və metodları üzrə qurulmalıdır, yəni nəqliyyat məhsulunun yaradılmasına sərf olunan real əmək məsrəflərinin əks etdirməli, normal işləyən hər nəqliyyat müəssisəsi üçün rentabelliyi təmin etməli və dövlətin xalis gəlirini-cəmiyyətin ehtiyaclarının ödənilməsi üçün nəzərdə tutulan gəliri çoxaltmalıdır.

Nəqliyyat məhsulu üçün dövlət tərəfindən müəyyən edilmiş qiymətlər bir qayda olaraq tariflər adlanır. Məsrəflər təyinatına görə düzgün qurulduqda və onların real təhlili aparıldıqda tariflər ölkə iqtisadiyyatının inkişafında mühüm rol oynayır. Hər şeydən əvvəl məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində, yeni yataqların inkişaf etdirilməsində sənayenin xammal mənbələrinə yaxınlaşdırılmasında və iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsində tariflərin rolu böyükdür.

Tariflər ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında yük dövriyyəsinin səmərəli qaydada bölüşdürülməsinə, səmərəsiz daşımaların aradan qaldırılmasına və nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat hesabının möhkəmləndirilməsinə kömək edir. Nəqliyyatda vahid tariflər onunla izah olunur ki, daşımalarla əlaqədar məsrəflər nəqliyyat növündən asılı olaraq müxtəlif ölçüdədir. Bu məsrəflər daşımaların uzaqlıq məsafəsindən, nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar və iqtisadi göstəricilərindən, istehsal prosesinin mexanikləşmə və avtomatlaşdırılmasından habelə maddiləşmiş əmək məsrəfləri üzrə yeni texnika tətbiqindən və s. asılıdır. Bütün nəqliyyat növlərində tariflər və daşımaların maya dəyərini hesablayarkən yüklərin növləri, onların məsafələri üzrə daşımalar müəyyən edilir. Nəqliyyatın bu və ya digər növündə yerinə yetirilən xüsusi məsrəflər üzrə tariflər uçota alınır.

Beynəlxalq təcrübədə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə qiymətlərə aşağıdakılar aid edilir:

- 1) FOB qiymət-əmtəələrin nəqliyyat vasitəsinə yüklənməsinə qədərki məsrəflərin əks olunduğu qiymət
- 2) Fraxt qiymət-alıcının yükün sığortası üzrə məsrəflərə və digər öhdəliklərə cavabdehliyi nəzərdə tutulan qiymət
- 3) Franko qiymət (franko-anbar, franko-istehlakçı və.s)
- 4) CFR qiymətlər və.s

İdxal və ixrac əməliyyatları üzrə nəqliyyat qiymətləri ölkələrin aidiyyatı orqanları tərəfindən habelə beynəlxalq təşkilatlar və nəqliyyat kommersləri (məsələn ICC) tərəfindən müəyyən edilir.

17. Avtomobil nəqliyyatında tariflər

Nəqliyyat məhsulu üçün dövlət tərəfindən müəyyən edilmiş qiymətlər bir qayda olaraq tariflər adlanır. Məsrəflər təyinatına görə düzgün qurulduqda və onların real uçotu aparıldıqda tariflər ölkənin iqtisadiyyatının inkişafında böyük rol oynayır. Hər şeydən əvvəl məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində, yeni rayonların və yataqların inkişaf etdirilməsində, sənayenin xammal mənbələrinə yaxınlaşdırılmasında rayonlar arasında iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsində tariflərin rolu daha böyükdür. Tariflər ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında yük dövriyyəsinin səmərəli qaydada bölüşdürülməsində, hərəkət vasitələrindən daha dolğun şəkildə istifadə olunmasına, lüzumsuz uzaq məsafələrə və səmərəsiz daşımaların aradan qaldırılmasına, yüksüz yüklərin maksimal yüklənməsinə, nəqliyyat müəssisələrində təsərrüfat hesabının möhkəmləndirilməsinə kömək edir. Nəqliyyatda vahid tarif sistemi yoxdur. Bu onunla izah olunur ki, daşımalarda əlaqədar məsrəflər nəqliyyat növlərinin hər birində müxtəlif ölçüdədir. Bu məsrəflər daşımaların uzaqlıq məsafəsindən, yük partiyalarından, nəqliyyat vasitələrinin texniki-istismar və iqtisadi göstəricilərindən, canlı əmək ilə maddiləşmiş əmək məsrəfləri arasındakı nisbətən yeni texnikanı tətbiq etməyin, bütövlükdə yerdəyişmənin, yükdaşıma-yükboşaltma işlərini yerinə yetirməyin üsullarından istehsalın idarə olunmasından asılıdır. Lakin onların qurulma prinsipləri demək olar ki, bütün nəqliyyat növlərində eynidir. Bütün nəqliyyat növlərində tarif məqsədləri üçün daşımaların maya dəyərini hesablayarkən yüklərin növləri, onların məsafələri üzrə daşımalara orta sahəvi maya dəyəri müəyyən edilir. Nəqliyyatın bu və ya digər növündə yerinə yetirilən xüsusi növ işlər fərdi məsrəflər üzrə uçota alınır.

Nəqliyyatda vahid tariflər onunla izah olunur ki,daşımalarla əlaqədar məsrəflər nəqliyyat növündən asılı olaraq müxtəlif ölçüdədir. Bu məsrəflər daşımaların uzaqlıq məsafəsindən, nəqliyyat vasitələrinin texniki istismar və iqtisadi göstəricilərindən, istehsal prosesinin mexanikləşmə və avtomatlaşdırılmasından habelə maddiləşmiş əmək məsrəfləri üzrə yeni texnika tətbiqindən və.s asılıdır.

Bütün nəqliyyat növlərində tariflər və daşımaların maya dəyərini hesablayarkən yüklərin növləri, onların məsafələri üzrə daşımalar müəyyən edilir. Nəqliyyatın bu və ya digər növündə yerinə yetirilən xüsusi məsrəflər üzrə tariflər uçota alınır.

Beynəlxalq təcrübədə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə qiymətlərə aşağıdakılar aid edilir:

- 1) FOB qiymət-əmtələrin nəqliyyat vasitəsinə yüklənməsinə qədərki məsrəflərin əks olunduğu qiymət
- 2) Fraxt qiymət-alıcının yükün sığortası üzrə məsrəflərə və digər öhdəliklərə cavabdehliyi nəzərdə tutulan qiymət
- 3) Franko qiymət (franko-anbar,franko-istehlakçı və.s)
- 4) CFR qiymətlər və.s

İdxal və ixrac əməliyyatları üzrə nəqliyyat qiymətləri ölkələrin aidiyyəti orqanları tərəfindən habelə beynəlxalq təşkilatlar və nəqliyyat kommersləri (məsələn ICC) tərəfindən müəyyən edilir.

18.Müxtəlif nəqliyyat növlərində daşıma tariflərinin təsnifatı və onların diferensiaslaşdırılması

Tarif nəqliyyat məhsulunun qiyməti sayılır. Nəqliyyat tarifləri daşıma haqqının qiymətlər sistemidir. Daşımanın maya dəyərini azaldılması daşımaların tarifinin azaldılması və əlavə müştəri cəlb olunması üçün əsas vasitədir. Xərclərin azaldılmasına yanacaq sərfini azaltmaqla,yeni və daha mükəmməl hərəkət tərkibindən istifadə etməklə, üstəlik xərcləri azaltmaqla və ANM-nin köməkçi heyətini ixtisar etməklə də nail olunur. Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımalarında əsasən aşağıdakı tariflərdən istifadə olunur:işəmuzd,vaxtamuzd, kilometr hesabı.

İşəmuzd tarif-yük daşımalarda əsas tarif növü sayılır.İşəmuzd tariflərdən daşıma həcmi dəqiq hədəbini aparmaq mümkün olduqda istifadə olunması məqsəduyğundur.

Vaxtamuzd tarif-hərəkət tərkibindən müəyyən vaxt ərzində istifadə olunduqda və daşımanın kəmiyyət xarakteristikasını təyin etmək mümkün olmadıqda və ya qeyri-rasional olduqda tətbiq olunur. Kilometr hesabı-tarif hərəkət tərkibinin modelindən, tipindən, onun yürüşündən və yükləmə qabiliyyətindən asılı olaraq tətbiq olunur. Avtobus nəqliyyatında tarif məsafənin gediş haqqında nəzərə alınmasına görə iki qrupa bölünür:

1. vahid tarif sistemi

2. məsafədən asılı olan tarif sistemi

Taksi daşımalarda kombine edilmiş tarifdən istifadə olunur. Kombine edilmiş tarif sərnişinlə edilən hər kilometr yürüşə, pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşə və pullu dayanmalara görə hesablanır. Diferensiasiya latın sözü olub bir şeyin ayrı-ayrı, müxtəlif ünsürlərə ayrılması, parçalanması, təbəqələşməsi deməkdir.

Minimal qiymət dəyişən xərclərə əsasən işlənir və firmanın təyin etdiyi qiymət intervalında ən aşağı qiymət sayılır.

Texniki qiymət firmanın məhsul istehsalına çəkilən sabit və dəyişən xərclərin ödənilməsinə təmin edir. Sabit xərclər xidmətin həcmindən asılı deyildir, əsasını isə üstəlik məsrəflər təşkil edir. Dəyişən xərclər isə xidmətin səviyyəsi ilə düz mütənasib olaraq artır.

Texniki tariflər aşağıdakı formula ilə təyin edilir:

$$T_g = D + \frac{S}{E(Q)},$$

burada D – dəyişən xərclər;

S – sabit (daimi) xərclər;

$E(Q)$ – satışın (xidmətin) qiyməti.

Bir qayda olaraq texniki qiymətlər müxtəlif satış həcmələri üçün təyin olunur və minimal qiymətlər diapazonunu təyin edilməsində istifadə edilir.

Məqsədli qiymətlər digər qiymətlərlə müqayisədə fərqləndirici əlamətlərə malikdir.

Məqsədli qiymət sərf olunmuş əsaslı vəsaitin həcminə əsasən təyin olunan əlavələrlə texniki qiymətin cəmi kimi müəyyən olunur. Deyiləndən əlavə olaraq

məqsədli qiyməti təyin edən zaman satış həcmi üzrə proqnozları da nəzərə almaq lazımdır.

Məqsədli qiymət belə hesablanır:

$$M_g = S + \frac{F}{E(Q)} + \frac{\rho K}{E(Q)},$$

burada E – əsaslı vəsait qoyuluşunun normativ səmərəlilik əmsəlidir.

Məqsədli qiymətlərin həqiqətən faydalı olması aşağıdakı suallara cavab verməsindədir:

- 1) çəkilən xərclərin tam ödənilməsi xidmətin nə səviyyəsində mümkündür?
- 2) güclü rəqabətə malik olan rəqibin qiymətilə firmanın məqsədli qiyməti arasında nə qədər fərq mövcuddur?
- 3) sabit xərclərin yüksəldilməsi «itkisizlik nöqtəsinin» mövqeyinə necə təsir edir?
- 4) xidmət tarifinin aşağı enməsi zamanı xidmət həcmnin nə qədər artırmaq lazımdır ki, rentabelliliyin səviyyəsi aşağı düşməsin?
- 5) xidmət tarifinin artması zamanı xidmət həcmnin nə qədər azaltmaq lazımdır ki, rentabellilik səviyyəsi saxlanılsın?
- 6) xidmət tarifinin elastikliyin hansı həddində rentabelliliyi artırmaq və ya dəyişməz saxlamaq olar?

Qiymət siyasətinin tənzimlənməsində əsas metodlardan biri də tələbata söykənir. Bu səbəbdən bazarla idarə olunan firma bazarda fəaliyyət göstərə biləcəyi qiymətləri əsas kimi qəbul etməlidir. Bazarın tələbatın təhlili üçün tələbatın qiyməti elastikliyi anlayışının öyrənilməsi.

Alicılar bir qayda olaraq çox həssaslıqla yanaşır və bu həssaslıq şəraitdən asılı olaraq dəyişə bilər.

Qiymət siyasəti elə qurulmalıdır ki, o tələbatçılar üçün əhəmiyyətlik amillərinə çevrilsin. Əhəmiyyətlik amilləri kimi aşağıdakılar göstərmək olar:

- nadir dəyər effekti. Bazara çıxarılmış məhsul xüsusi nadir xüsusiyyətlərə malikdirsə, alıcılar qiymətə az həssaslıq göstərirlər;

- eyni çeşidli məhsullar haqqında məlumatlılıq effekti. Əgər alıcılar analoji məhsulların bazara çıxarıldığından xəbərsizdirsə, onların qiymətlərə həssaslığı azdır;

- müqayisənin çətinlik effekti. Əgər rəqib məhsullar çətin müqayisə olunandırsa, onda qiymətə həssaslıq azalır;

- ümumi qiymətməsrəflər effekti. Əgər bazara çıxarılan məhsulun qiymətinin alıcının gəlirindəki xüsusi çəkisi çox azdırsa və ya kiçik hissəsini təşkil edirsə, onda qiymətə az həssas olurlar;

- qiymət və keyfiyyətin əlaqəsi effekti. Əgər satış məhsullarının qiyməti keyfiyyət və nadirliklə bağlı hisslər oyadırsa, alıcıların qiymətə həssaslığı azalır;

- ehtiyat effekt. Tələbatçıların məhsul ehtiyatı toplamağa imkanı olursa, onda alıcılar qiymətə daha çox həssas olurlar.

Rabitə və nəqliyyat xidmətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsini təmin edilməsi məqsədilə biznes-planda rəqabət əsasında qiymətqoyma məsələsi də araşdırılır. Rəqabət əsasında qiymətqoyma metodu qiymətqoymanın digər metodları ilə müqayisə olunur və strategiyanın seçilməsində firmanın müstəqillik dərəcəsi iki amillə məhdudlaşır:

- 1) rəqabət mühitinin xarakteri (insanlar, inhisarçı bazar, xalis rəqabət);
- 2) xidmətin qəbul olunan dəyəri.

19.Maliyyə sistemi və onun mahiyyəti

“Maliyyə” anlayışı latın sözü olub “finans” sözündən əmələ gəlmişdir.Qeyd etmək lazımdır ki, bəzi iqtisadi ədəbiyyatlarda “maliyyə” anlayışı “ pul” anlayışı ilə eyniləşdirilir və bununla da yanlışlığa yol verilir. Belə ki, əgər maliyyə və pul analoji anlayışlar olsa idilər, onda eyni mahiyyət daşıyan bir anlayışdan istifadə etməyə ehtiyac qalmazdı.Pulun hərəkəti zamanı tərəflər müəssisə, idarə, təşkilatlar və dövlət arasında yəni pulu ödəyənlər və onu alanlar arasında ictimai, iqtisadi münasibətlər əmələ gətirir. Başqa sözlə, maliyyə dəyərin pul formasında hərəkətindən ibarət olduğuna görə iqtisadi münasibətləri özündə əks etdirir.Bazar iqtisadiyyatı şəraitində bütövlükdə müəssisənin, onun təsisçilərinin və işçilərinin maliyyə müvəffəqiyyəti maliyyə resurslarının əsas və dövrüyyə vasitələrinə, habelə iş qüvvələrinin stimullaşdırılması vasitələrinə nə dərəcədə səmərəli və məqsədə uyğun transformiyasından asılı olur.İdarəetmənin bütün səviyyələrində maliyyə

resurslarının rolu bu və ya digər səviyyədə vacibdir, lakin firmanın inkişaf planında bunlar üsulu ilə mühüm əhəmiyyət kəsb edirlər. İstehsal firmasının maliyyəsi aşağıdakı funksiyaları yerinə yetirir.

-firmanın istehsal potensialının formalaşdırılması və artırılması onun optimal strukturunun təmin edilməsi:

-cari maliyyə -təsərrüfat və kommersiya fəaliyyətinin təmin edilməsi:

-sosial siyasətin həyata keçirilməsində və əhalinin rifahının yaxşılaşdırılması.

«Maliyyə sistemi» anlayışı «maliyyə» anlayışının məntiqi davamıdır. **Maliyyə** təmiz gəlirin bölüşdürülməsi və yenidən bölüşdürülməsi ilə və dövlət funksiyalarının, genişləndirilmiş təkrar istehsalın yerinə yetirilməsi üçün istifadə olunan mərkəzləşdirilmiş və mərkəzdənqaçan fondların formalaşdırılması ilə bağlı pul münasibətlərini əks etdirir. Maliyyənin aşağıdakı əlamətləri var:

- maliyyənin yaranmasının zəruri şərti əmtəə-pul münasibətlərinin mövcudluğudur;
- maliyyənin amiranə xarakteri. Bu əlamət maliyyənin mahiyyəti ilə bağlı mübahisəli məsələlərə aid edilir və maliyyə münasibətlərinə mütləq xarakter verən dövlətin aktiv iştirakını əks etdirir;
- bölüşdürücü proseslərin vasitəli ifadəsi.

Bu əlamətlərin birləşməsi maliyyə obyektini ayırmağa imkan verir. Maliyyə kimi maliyyə obyektini də müasir elmdə özünün izahı ilə bağlı birmənalı olmayan yanaşmalara malikdir. Maliyyənin klassik anlamına görə, maliyyə obyektini istehsal münasibətləri sistemində yaranan əlavə məhsuldur. Bununla bərabər, milli gəlir mərkəzləşdirilmiş fondların yeganə formalaşdırılma mənbəyi deyil. Aydın ki, müəssisənin gəliri yoxdursa, bu mənbənin nadir olması səbəbindən büdcə ayırmaları da həyata keçirilməyəcək. Lakin büdcə, birincisi, sırf mərkəzləşdirilmiş fond deyil, gəlir vasitəsilə formalaşmayan başqa fondlar da var. İkincisi, büdcə yalnız gəlirdən ayrılan vergi daxilolmaları vasitəsilə formalaşır. İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə və keçid iqtisadiyyatlı ölkələrdə gəlirdən gələn daxilolmalar dövlət büdcəsində üstünlük təşkil etmirlər.

Maliyyənin mahiyyətini açan əsas funksiyaları onun bölüşdürücü və nəzarət funksiyalarıdır.

Bölüşdürücü funksiya maliyyənin mahiyyətindən doğur. Bu funksiya təmiz gəlirin hərəkətini şərtləndirən iqtisadi münasibətləri, həmçinin onun tərkib hissələrə və ümumi məhsulun elementlərinə olan təsirini əks etdirir. İlkin və təkrar bölüşdürmələri fərqləndirirlər. Maliyyənin ilkin bölüşdürülməsi, bu iqtisadi kateqoriyanın tərifindən görüldüyü kimi, genişlənmiş təkrar istehsalı ifadə edir. Təkrar

bölüşdürmə büdcənin gəlir hissəsinə və digər mərkəzləşdirilmiş fondlara köçürmələr yolu ilə dövlət funksiyasının yerinə yetirilməsinə kömək edir.

20.Nəqliyyat müəssisələrinin maliyyə planı

Maliyyə planı gəlir və xərc balansları formasında tərtib edilir.Gəlir və xərc balansı 4 hissədən ibarətdir.

1.Gəlir və vəsaitin mədaxili

2.Xərclər və ayırmalar

3.Qarşılıqlı kredit münasibəti

4.Büdcə ilə qarşılıqlı münasibətlər

Müəssisələrdə maliyyə münasibətləri nəqliyyat xidməti göstərilənlərlə hesablaşmalarda, mənfəətin bölüşdürülməsində, fəhlə və qulluqçulara əmək haqqının verilməsində, satın alınmış xammal və materialların, yanacaqın, ehtiyat hissələrinin, aqreqlərin, hərəkət tərkibinin ödənişində, dövlət büdcəsilə bütün ödəniş formalarına görə hesablaşmalarda, bank kreditlərinin alınması da, qaytarılmasında və pul vəsaitləri ilə əlaqəli olan digər əməliyyatların həyata keçirilməsində özünü biruzə verir.

Təsərrüfat hesabı prinsipi əsasında fəaliyyət göstərən müəssisələrin pul vəsaitlərinin formalaşdırılmasında həlledici yeri öz vəsaitləri, o cümlədən nizamnamə fondu, istehsal fəaliyyətindən əldə edilən gəlirlər və borclar tutur.

Dövlət büdcəsi mərkəzləşdirilmiş ümumi dövlət pul vəsaitləri fondu olub, geniş təkrar istehsal prinsipinin təmin edilməsinə, xalq təsərrüfatının bütün sahələrinin məqsədəuyğun inkişafına, əhəlinin maddi və mədəni həyat tərzinin yüksəldilməsinə yönəldilir.

Dövlət büdcəsinin (maliyyə planı) vəsaitləri aşağıdakı istiqamətlərdə maliyyələşdirmə işlərinin yerinə yetirilməsinə yönəldilir:

- xalq təsərrüfatına hasiledici və emaledici sahələrin, maşınqayırmanın, tikintinin, yüngül və yeninti sənayelərinin, kənd təsərrüfatının, nəqliyyatın və rabitənin, mənzil-kommunal təsərrüfatının və s. gələcək inkişafında;

- sosial-mədəni tədbirlərə-ümumi təhsil məktəblərinə, litseylərə və ali təhsil ocaqlarına, elmi-tədqiqat müəssisələrinə, kitabxanalara, klublara, teatrlara, mətbuata, tele-radio verilişlərinə;

- ölkənin müdafiə qüdrətinin yüksəldilməsinə;

- dövlət haikmiyyət orqanlarının, dövlət idarələrinin saxlanılmasına.

Ölkənin gəlirlər və xərclər üzrə büdcəsi və onun yerinə yetirilməsi haqqında hesabat Milli Məclis tərəfindən təsdiq olunur.

Hər bir müəssisənin maliyyəsi aşağıdakı prinsiplər əsasında təşkil olunur:

- maliyyə-təsərrüfat fəaliyyəti sahəsində müstəqillik;
- özünümaliyyələşdirmə;
- istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə görə maraqlılıq və məsuliyyət;
- maliyyə ehtiyatlarının yaradılması;
- vəsaitlərin xüsusi və borc alınmış vəsaitlərə bölünməsi;
- büdcə, büdcədən kənar və dövlət fondlarına birinci növbəli ayırmalar;
- müəssisənin fəaliyyətinə maliyyə nəzarəti.

Müəssisənin istehsal fəaliyyətinə başlaması üçün onun müvafiq həcmdə maliyyə təminatı olmalıdır və bu işdə əsas mənbələrdən biri avans olunmuş ilkin kapitaldır. Müəssisənin avans olunmuş kapitala işçi qüvvəsi cəlb edir, əmək əşyaları (xammal, material, ehtiyat hissələri, yanacaq və s.), eləcə də əmək vasitələri (hərəkət tərkibi, avadanlıqlar və s.) alır.

Avans olunmuş kapital müəssisənin təsisçilərinin verdikləri payları hesabına formalaşır və nizamnamə fondu adlanır. Müəssisə bu fondu nə sata bilər, nə də digər müəssisənin balansına keçirdə bilər.

Avans olunmuş ilkin kapital satılmış məhsulun qiymətində istifadə olunmuş dəyəri yaradır. Bu dəyəri, yəni işçi qüvvəsinə və əmək əşyalarına sərf olunmuş bütün xərclər və əmək alətlərinin (əsas fondların) amortizasiya olunmuş hissəsini təşkil edir.

Avans olunmuş kapital sənayedə üç nəqliyyat və rabitədə isə iki mərhələdən keçib müvafiq olaraq üç və iki forma alır (bax: Fəsil 1.2). Son nəticədə məhsul (xidmət) reallaşdıqdan sonra pul formasını alır. Bu məbləğlə məhsulun istehsalına (xidmətə görə) çəkilən xərclər arasındakı fərq müəssisənin mənfəəti adlanır. Mənfəətin məbləği bütövlükdə müəssisənin ixtiyarına qalır və onun hər bir hissəsi normativlər əsasında büdcəyə daxil olur.

Müəssisənin sərəncamında qalan mənfəət bütövlükdə özü tərəfindən istifadə olunur, bir hissəsi yığma və bir hissəsi isə istehlaka bölünür. Yığımın tərkib

hissələrindən olan amortizasiya ayırmalarının tam bərpa üzrə hissəsinin və mənfəətin bir qismi istehsalın genişləndirilməsinə (yeni istehsal güclərinin alınmasına və mövcudların yeniləşdirilməsinə), eləcə də elm və texnikanın inkişafına sərf olunursa, digər hissəsi isə müəssisənin sosial inkişafına yönəldilir.

Nəqliyyat müəssisələri özünəməxsus olan xüsusi vəsaitlərdən əlavə borc alınmış resurslarından da istifadə edə bilər. Belə resurslara bank kreditini, başqa müəssisələrin vəsaitlərini və istiqrazları misal göstərmək olar.

Müəssisə bank kreditindən təyinatına görə istifadə etmək və vaxtında qaytarmaq üçün məsuliyyət daşıyır.

Digər sahələrdən fərqli olaraq nəqliyyat müəssisələrinin kredit almasında özünəməxsus xüsusiyyətləri də vardır. Buna səbəb nəqliyyatda daşımaların (istehsalın) mövsümlük qeyri-bərabərliyi mövcuddur. Sənaye və digər sahələrdə məhsul istehsalının aylar üzrə dinamikasında sıçrayışların olmadığı halda nəqliyyatda bu əlamət özünü qabarıq şəkildə göstərir. Belə hal kənd təsərrüfatı məhsullarının yığılı dövründə baş verir, çünki məhsulların xarab olmasının və itkilərə yol verilməsinin qarşısını almaq məqsədilə məhsulların qısa zamanda daşınması tələb olunur. Bu səbəbdən də nəqliyyat müəssisələrinə normativdən artıq dövriyyə vəsaitləri tələb olunduğundan bankdan kredit alırlar. Bu cür kreditlər qısa müddətli adlanır və bununla bərabər uzunmüddətli kreditlər də mövcuddur.

Müəssisənin maliyyə vəziyyətinin yaxşılaşdırılması yollarından biri özünün pul vəsaitlərinin investisiyalaşdırmasıdır. Pul vəsaitlərinin investisiyalaşdırması istiqamətləri həm xidmət (məhsul) istehsalı üzrə müəssisə fəaliyyətinin əsas növləri, həm də xalis maliyyə qoyuluşları ilə əlaqədardır. Müəssisə əlavə gəlir əldə etmək üçün başqa müəssisələrin və dövlətin qiymətli kağızlarını ala bilər, yeni tikilən müəssisələrin və bankların nizamnamə fonduna vəsait qoya bilər. Müəssisənin müvəqqəti sərbəst vəsaitləri, eləcə də bankda depozit kimi istifadə olunur.

Müəssisənin maliyyə xidməti aşağıdakı mühüm vəzifələri yerinə yetirir:

1.İstehsal, əsaslı tikinti, yeni texnika və elmi-tədqiqat işlərinin tətbiqi üzrə müəyyən olunmuş tapşırıqların və digər plan xərclərinin maliyyə resursları ilə təmin edilməsi;

2.Büdcə, banklar, malgöndərənlər, əmək haqqının ödənişləri üzrə işçilər qarşısındakı maliyyə və digər öhdəliklərin yerinə yetirilməsini;

3.Müəssisə və onun tərkibinə daxil olan xidmətlərin, sexlərin və digər quruluş vahidlərin istehsal təsərrüfat fəaliyyətinin vaxtında və keyfiyyətli təhlilinin həyata keçirilməsi, mənfəətin artırılması və istehsalın rentabelliyyənin yüksəldilməsi yollarının axtarılmasını;

4.İstehsal fondlarından və əsaslı vəsait qoyuluşundan daha səmərəli istifadə olunmasına yardım göstərilməsini;

5.Maliyyə resurslarından düzgün istifadə olunmasına və dövriyyə vəsaitlərinin dövretməsinin sürətləndirilməsinə nəzarətin edilməsini.

21.Nəqliyyat müəssisələrində uçot.

Uçotun əsas prinsipləri bunlardır:

1. Uçot və plan plan göstəricilərinin hesablanma qaydalarının eyniliyi;
2. Uçotun obyektivliyi, dəqiqliyi;
3. Uçotun sadəliyi;
4. Uçotun operativliyi;
5. Uçot göstəricilər sistemi ilə plan göstəricilər sistemi ilə plan göstəriciləri sisteminin ölçü vahidlərinin uyğunlaşdırılması;
6. Xüsusi göstəricilərin işlənilib hazırlanması;
7. Müəssisə, sahə və xalq təsərrüfatı uçot göstəriciləri arasında uyğunluğun təmin edilməsi.

Uçotun əsas növləri bunlardır:

1. Əməli, əməli-texniki, əməli-istehsal uçotu;
2. Mühasibat uçotu
3. Statistik uçot.

Əməli uçotun xüsusiyyəti belədir ki, bütün iş yerlərindən tutmuş təsərrüfatın bütün tərəflərini əhatə etməklə aparılır.Bu uçotun aparılması dəqiq formalar müəyyənləşdirilmişdir. Lakin bunsuz keçinmək mümkün olmadığı üçün hər bir təsərrüfat özünün müəyyən etdiyi formalar əsasında əməli uçot aparılır. Əməli uçota misal olaraq bir neçə misal göstərmək olar. Parkın gündəlik hərəkətlərinin uçotu(burada gündəlik xətdə olan, zavodda təmirdə olan ,müxtəlif səbəbdən nəqliyyat vasitəsini asanlıqla göstərmək olar).

Texniki qulluq və cari təmirin uçotu:Burada qulluq və təmir ediləcək nəqliyyat vasitəsinin modeli, dövlət nömrəsi,aparılacaq texniki qulluğun adı və həcmi, təmirin adı və həcmi texniki qulluq və təmirdə iştirak edən işçilərin sayı və onların adları, soyadları, dərəcələri göstərilir. İşlərin və ayrı-ayrı iş yerlərinin uçotu

müvafiq aparılır.Yanacaqın və sürtkü materiallarının sərfiyyatı üzrə uçot, ehtiyat hssələrinin sərfiyyatı üzrə uçot və sair. Nəqliyyat təsərrüfatında nəzarətin düzgün təşkili və icranın yoxlanılması əməli uçotdan əsaslı sürətdə asılıdır. Əməli uçot hər şeydən əvvəl birinci növbədə natural uçotdur. Lakin indiki şəraitdə yeni avtomatlaşdırılmış idarə sistemləri şəraitində əməli uçot həm də pul göstəriciləri ilə aparılır.Təsərrüfatın işini düzgün təşkil etmək və ya işin təşkili səviyyəsinin əməli-texniki uçotun səviyyəsi ilə də ölçmək olar.Təsərrüfat işçiləri qarşısında duran əsas vəzifələrdən biri təsərrüfatın hərtərəfli fəaliyyətini əməli-texniki uçot vasitəsilə əhatə etmək, bu uçotun cədvəl formalarını işləyib hazırlamaqdır. Əməli-texniki uçotun səviyyəsi aşağı olan, uçot aparılmayan işlər üzrə mühasibat və statistik uçot rəqəmlərini asanlıqla şübhə altına almaq olar.

Mühasibat uçotunda müəssisələrin hərtərəfli fəaliyyəti pul ifadəsində öz əksini tapır. Mühasibat uçotu, uçotun digər növlərinə nisbətən təkmil və dəqiq uçot hesab olunur. Bu onunla izah edilir ki, mühasibat uçotunun aparılması metodikası hesabları və cədvəl formaları mərkəzləşdirilmiş qaydada hazırlanıb və yerlərdə müəssisələrdə mühasibat uçotunun təşkili və aparılmasına və maliyyə orqanları və digər yuxarı təşkilatlar nəzarət edir, vaxtaşırı yoxlama reviziya edilir.

Statistik uçot növləri içərisində ən əsaslı hesab edilir.Statistik uçot əslində əməli-texniki və mühasibat uçotlarının ümumiləşdirilmiş forması kimi diqqəti cəlb edir.Digər tərəfdən uçotun elmi səviyyəsini statistik uçotun səviyyəsi ilə ölçmək olar.Ayrı-ayrı natural və pul göstəriciləri üzrə,ayrı-ayrı kəmiyyət və keyfiyyət göstəriciləri üzrə qruplaşmalar,dinamik sıralar yaratmaqla təsərrüfatın ayrı-ayrı sahələrinin fəaliyyəti üzrə müəyyən qanuna uyğunluqlar aşkar etmək olar.Perspektiv və uzun müddətli planlaşdırma üçün statistik uçot bütün tələblərə cavab verdikdə istehsal şəraiti(daşıma şəraiti)və yeni təlabatları nəzərə alınmaqla düzgün təhlil etmək mümkündür.

Statistik uçotunun səviyyəsini yüksəltmək üçün ehtimal nəzəriyyəsindən istifadə edilir.Hal-hazırda riyazi statistika ilə yanaşı optimal proqramlaşdırma metodları da statistik uçotun səviyyəsini yüksəltməkdə geniş istifadə olunur.

22.Nəqliyyatda statistik uçotun təşkili

Statistik uçot-uçotun əsas növü sayılır.Bu uçotun elmi-metodoloji əsasını statistika elmi təşkil edir. Statistika dedikdə, hər şeydən əvvəl, ictimai həyatın müxtəlif tərəflərini (istehsal, bölgünü, məhsulun tədavülünü, əhalinin maddi və mədəni səviyyəsini və s.) kəmiyyətə xarakterizə edən göstəriciləri başa düşmək lazımdır. Statistika müstəqil ictimai elmdir,çünki onun tədqiqat obyektı ictimai həyatda baş verən hadisə və proseslərdən ibarətdir. Statistika xalq təsərrüfatının ayrı-ayrı sahələri üzrə məhsul buraxılışı, əsas fondların həcmi,əmək məhsuldarlığının və məhsulun maya dəyərinin səviyyəsi və s.haqqında məlumat toplayır. Həmin hadisələrin ayrı-ayrı vahidləri deyil, onların cəmi, yəni statistika məcmusu statistikanın predmetini təşkil edir. Məlumdur ki, ictimai hadisələrin kəmiyyət və keyfiyyət tərəfləri bir biri ilə sıx sürətdə əlaqələnir. İctimai hadisələrin kəmiyyət tərəfini öyrənməklə, biz onların keyfiyyət tərəfini də dərk etməli oluruq. Statistika ictimai hadisələrin kəmiyyət tərəflərini konkret məkan və zaman daxilində göstəricilər vasitəsi ilə əks etdirir. İctimai hadisə əlamətlərinin həcmi və miqdar nisbətlərini əks etdirən kateqoriyaya statistika göstəricilər deyilir.

Statistikanın predmetini kütləvi sosial-iqtisadi həyat hadisələri təşkil edir. O, müəyyən məkan və zaman şəraitində bu hadisələrin kəmiyyət tərəfini onların keyfiyyət məzmunundan ayrılmaz surətdə öyrənir. Cəmiyyətin sosial-iqtisadi həyatı müxtəlif növ kütləvi hadisələrdə görünür (məsələn, müxtəlif növ məhsul istehsalı və istehlakı, məhsul ixracı, yük və sərnişin daşınması və digər iqtisadi, mədəni və siyasi həyat hadisələri). Statistika eyni zamanda təbii resursları və təbii şəraiti də öyrənir. Çünki onlar cəmiyyət həyatına əhəmiyyətli təsir göstərir. Cəmiyyət həyatında baş verən hadisə və proseslər statistika tərəfindən statistik göstəricilər vasitəsilə öyrənilir.

Statistik göstərici – öyrənilən hadisənin xassəsinin (xüsusiyyətinin) kəmiyyətə qiymətləndirilməsidir. Statistika statistik göstəricilərin köməyi ilə öyrənilən hadisələrin həcmi, onların xüsusiyyətlərini, inkişafın qanunauyğunluqlarını və qarşılıqlı əlaqəsini xarakterizə edir. Bu nöqtəyi-nəzərdən statistik göstəricilər iki əsas növə ayrılır: uçot - qiymətləndirmə göstəriciləri və analitik göstəricilər.

Uçot – qiymətləndirmə göstəriciləri öyrənilən hadisənin həcmi və ya səviyyəsini əks etdirir. Öyrənilən hadisənin spesifik xüsusiyyətlərindən asılı olaraq uçot – qiymətləndirmə göstəriciləri ya onların müəyyən məkanda yayılma həcmi, ya da müəyyən momentdə (anda) əldə olunmuş inkişaf səviyyəsini əks etdirir.

Analitik göstəricilər statistik informasiyanın təhlili üçün tətbiq edilir və öyrənilən hadisənin inkişaf xüsusiyyətlərini (əlamətin tipikliyini, onun ayrı-ayrı hissələrinin nisbətini, müəyyən məkanda yayılma dərəcəsini, zamanca inkişaf sürətini və s.) xarakterizə edir. Statistikada analitik göstəricilər kimi nisbi və orta kəmiyyətlər, variasiya, dinamika, əlaqə sıxlığı və başqa göstəricilər tətbiq edilir.

Statistika elminin göstərici ilə sıx bağlı olan mühüm kateqoriyalarından biri əlamət anlayışıdır. Statistikada əlamət dedikdə öyrənilən hadisəyə xas olan və onu digər hadisələrdən fərqləndirən xassə (xüsusiyyət) başa düşülür. Bəzən statistik göstərici və öyrənilən hadisənin əlaməti anlayışları eyniləşdirilir. Nəzərə almaq lazımdır ki, statistik göstəricidə öyrənilən hadisənin keyfiyyət və kəmiyyət tərəfləri birlikdə ifadə edilmiş olur. Öyrənilən əlamət isə hadisənin yalnız keyfiyyət xüsusiyyətini əks etdirir. Statistik tədqiqat zamanı öyrənilən keyfiyyət əlaməti kəmiyyət qiyməti alır və statistik göstərici olur.

Statistikanın öyrəndiyi əlamətlər ya məna anlayışları ilə, ya da ədədi qiymətlərlə ifadə oluna bilərlər. Məna anlayışları ilə ifadə olunan əlamətləri atributiv adlandırmaq qəbul edilmişdir. Məsələn, aşağıdakılar atributiv əlamətlərdir: insanın cinsi – kişi, qadın; təhsil pillələri – bakalavr, magistratura, doktorantura. Atribut fəlsəfə termini olub obyektin ayrılmaz mühüm xassəsini bildirir. Əgər atributiv əlamət bir-birinin əksi olan iki qiymətdən yalnız birini qəbul edə bilərsə, ona alternativ əlamət deyilir.

Ədədi qiymətlərlə ifadə olunmuş əlamətlər kəmiyyət əlamətləri adlanır. Məsələn, insanın yaşı, neft hasilatı, taxıl istehsalı və s.

Öyrənilən hadisənin ayrı-ayrı vahidlərində müxtəlif qiymətlər alan əlamətlər variasiya edən adlandırılır. Məsələn, müəssisədə işçilərin aldığı əmək haqqı – variasiya edən əlamətdir. Belə ki, onun qiyməti ayrı-ayrı işçilər üzrə fərqlənir. Variasiya edən əlamətinin öyrənilən hadisənin ayrı-ayrı vahidlərində aldığı qiymət variant adlanır.

Konkret statistik tədqiqatda əlamətlər əsas (mühüm) və ikinci dərəcəli (qeyri-mühüm) əlamətlərə ayrıla bilər. Öyrənilən hadisələri bilavasitə xarakterizə edən, onların mühüm xüsusiyyətlərini əks etdirən əlamətlərə əsas əlamətlər deyilir. Öyrənilən hadisələrin daxili məzmunu ilə bağlı olmayan əlamətlərə isə ikinci dərəcəli əlamətlər deyilir.

Statistika elminin mühüm xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, öz predmetini öyrənərkən o statistik məcmu (toplu və ya yığım) yaradır. Statistik məcmu dedikdə, öyrənilən hadisənin, tədqiqatın vəzifələrinə müvafiq olaraq keyfiyyətə eyni olan vahidlər çoxluğu başa düşülür. Statistik məcmunun tərkibi sabit olur. O, statistika tərəfindən konkret tədqiqatın məqsədlərinə müvafiq olaraq yaradılır.

Statistika elminin tarixi inkişafı gedişində onun tərkibində bir sıra müstəqil statistik fənlər meydana gəlmişdir. Bu konkret tədqiqat predmetinin və onun xarakteristikası üçün xüsusi statistik göstəricilər sisteminin mövcud olması ilə izah edilir. Statistika elminin quruluşu 1-ci şəkildə əks etdirilmişdir.

Beləliklə, statistika elmində aşağıdakı hissələr ayrılır: statistikanın ümumi nəzəriyyəsi, iqtisadi statistika və onun sahələri, sosial statistika və onun sahələri. Statistikanın ümumi nəzəriyyəsi ictimai hadisələrin statistik tədqiqinin prinsiplərini və metodlarını, statistikanın ən ümumi kateqoriyalarını (göstəricilərini) öyrənir. İqtisadi statistikanın vəzifəsi milli iqtisadiyyatın vəziyyətini, sahələrin qarşılıqlı əlaqəsini, istehsal qüvvələrinin yerləşmə xüsusiyyətlərini, material, əmək, və maliyyə resurslarının mövcudluğunu, onlardan istifadənin əldə olunmuş səviyyəsini əks etdirən sintetik göstəriciləri işləyib hazırlamaq və təhlil etməkdən ibarətdir. İqtisadi statistikanın sahələrinə daxildir: sənaye, kənd təsərrüfatı, tikinti, nəqliyyat, rabitə, əmək, təbii resurslar, ətraf mühitin mühafizəsi statistikasısı və i.a. onların vəzifəsi müvafiq sahələrin inkişaf göstəriciləri sisteminin işlənməsi və təhlilidir.

İri sahələr statistikasısı daha xırda sahələr statistikasına ayrılır: məsələn, sənaye statistikasısı-maşınqayırma, metallurjiya, kimya statistikasına və s; kənd təsərrüfatı statistikasısı-bitkiçilik və heyvandarlıq statistikasına və i.a.

Sosial statistika əhəlinin həyat tərzinin və sosial münasibətlərin müxtəlif baxışlarının xarakteristikası üçün göstəricilər sistemi hazırlayır. Onun sahələri-əhali, siyasət, mədəniyyət, səhiyyə, elm, maarif, hüquq və s. statistikasısıdır.

Sahələr statistikasısı iqtisadi və ya sosial statistikanın göstəricilərinin bazasında təşkil olunur. Onlar isə öz növbəsində statistikanın ümumi nəzəriyyəsində işlənmiş kateqoriyalara (göstəricilərə) və metodlara əsaslanır.

23.Nəqliyyatda hesabat və onun növləri.

Müəssisələrin hesabatı müəyyən sistemə salınmış və müəyyən dövr ərzində onların təsərrüfat fəaliyyətini xarakterizə edən göstəricilərin məcmusudur. Hesabat-müəssisələrin və iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrinin təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili vasitəsidir. Hesabatın keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün mühasibat uçotunu yaxşılaşdırmaq,mütəmadi inventarlaşdırmalar aparmaq,ilkin

uçotun vəziyyəti üzərində müntəzəm nəzarət qoymaq, məsrəfləri hesabat dövrləri arasında düzgün bölüşdürmək, hesablaşmaları vaxtında hərətərəfli yoxlamaq və s. tədbirlər görmək lazımdır.

Hesabatın təsnifatı. Hesabat növlərə görə, təsərrüfat fəaliyyətinin xarakterinə görə, tərtib olunma müddətləri və təsərrüfatın əhatə etdiyi obyektlərə görə təsnifləşdirilir. Növlər üzrə hesabat mühasibat, statistika və əməli hesabata ayrılır. Mühasibat hesabatı elmi surətdə qruplaşdırılmış hesab qeydlərinin məcmusundan irəli gələn göstəricilər sistemindən ibarətdir. Bu qeydlər təsdiqləndirici mühasibat sənədlərinə əsaslanır. Məlum olduğu kimi təsərrüfatda təsərrüfatda istehsal, təchizat və məhsul satışı, mal dövriyyəsi və hesablaşma-kredit münasibətləri və s. öz əksini sənədlərdə tapır.

Müəssisənin statistik hesabatı mühasibat uçotuna aid olmayan texniki-iqtisadi məlumatlar sistemini əhatə edir. Bura məhsuldarlıq, işçi qüvvəsinin hərəkəti və başqa bir sıra göstəricilər aiddir. O həmçinin, ölçmə işlərinin yekunlaşdırılması üçün də aparılır.

Əməli (operativ) hesabat başlıca olaraq ayrı-ayrı müəssisə və istehsal birlikləri daxilində cari nəzarət və idarəetmə məqsədləri üçündür. Operativ hesabatda məsələn, ən mühüm məhsul növlərinin istehsalı, material və yanacaq təchizatının yerinə yetirilməsi, müəssisəni maliyyəti vəziyyəti haqqında göstəricilər və s. aiddir. Mühasibat hesabatları icərisində ən mühüm yeri maliyyə hesabatları tutur.

Maliyyə hesabatları aşağıdakı kimi qruplaşdırılır:

a) Əsas maliyyə hesabatları:

1. Balans hesabatı
2. Mənfəət və zərər hesabatı
3. Pul vəsaitlərinin hərəkəti hesabatı
4. Kapitalda dəyişikliklər hesabatı

b) əlavə maliyyə hesabatları:

1. Maliyyə hesabatları qeydləri
2. Rəhbərliyin müzakirə və təhlilləri
- 3-Auditor rəyi

Balans hesabatı-müəssisənin bəlli bir tarixdəki aktivlərini və passivlərini (öhdəlik, kapital) göstərən hesabatdır. Balans hesabatının əsas elementləri aktivlər, öhdəliklər və kapitaldır.

Aktivlər-müəssisənin keçmiş hadisələrin nəticəsində nəzarət etdiyi və müəssisəyə gələcək iqtisadi səmərələrə səbəb olacağı gözlənilən resursdur.

Öhdəliklər -keçmiş hadisələrin nəticəsində yaranan və yerinə yetirilməsi üçün iqtisadi səmərələri əks etdirən resursların müəssisədən xaric olunacağı öhdəlikdir. Öhdəlikləri aşağıdakı kimi təsnifləşdirə bilərik:

-Cari öhdəliklər (Current liabilities)

-Uzun müddətli öhdəliklər (Non-current liabilities)

Cari öhdəliklərə -qısa müddətli kreditor borcları və s.

Uzun müddətli öhdəliklərə-uzun müddətli kreditlər və s. daxildir. Kapital -bütün öhdəliklər çıxıldıqdan sonra səhmdarların müəssisənin aktivlərində qalan paylarıdır.

Mənfəətvə zərər hesabatı-hər hansı bir dövr ərzində müəssisənin maliyyə fəaliyyətinin nəticələrini özündə əks etdirir və əsas elementləri aşağıdakılardır:

Gəlirlər

Maya dəyəri

Satışdan mənfəət

İdarəetmə xərcləri

Amortizasiya xərcləri

Əməliyyat mənfəəti

Digər gəlirlər və xərclər

Faiz ödənişləri

Əsas borcdan ödənişlər

Vergiyə cəlb olunan mənfəət

Vergi ödənişləri

Xalis mənfəət

Pul vəsaitlərinin hərəkəti haqqında hesabat -hesabat dövrü ərzində müəssisənin pul vəsaitlərinin hərəkətini (pul giriş və çıxışaxınlarını) özündə əks etdirir. Bu hesabatın hazırlanmasında əsas məqsəd-istifadəçiləri hesabat dövrü ərzində müəssisənin pul vəsaitlərinin hərəkəti barədə məlumatla təmin etməkdir.

Hesabatın əsas elementləri aşağıdakılardır:

Əməliyyat fəaliyyəti (Operating cash flows)-Müəssisənin gündəlik əməliyyatlarından daxil olan və ya çıxan pul axınıdır. Müəssisənin əsas gəlir gətirən fəaliyyətidir.

İnvestisiya fəaliyyəti (Investing cash flows)-Müəssisə tərəfindən gündəlik əməliyyatı davam etdirmək üçün uzunmüddətli aktivləri alıb satması zamanı daxil olan və ya çıxan pulaxınıdır.

Maliyyələşdirmə üzrə fəaliyyət (Financing cash flows) -Səhmlərin satılmasından daxil olan pul axınları, səhmdarlara dividendlərin verilməsi zamanı çıxan pul axınıvə s. özündə əks etdirir.

24.Nəqliyyat təsərrüfatlarında təhlil işinin aparılmasının əhəmiyyəti

İqtisadi təhlil idarəetmə elminə aiddir.İqtisadi ədəbiyyatlarda idarəetmə əsasən üç mərhələyə bölünür. Bunlardan birincisi, məlumatların əldə edilməsi, ikincisi,onların işlənməsi, yaxud təhlil edilməsi,üçüncüsü, sərəncamların verilməsidir. Göründüyü kimi,iqtisadi təhlil əsasən ikinci mərhələni əhatə edir. Müasir dövrdə elmi-texniki tərəqqinin inkişafı hesabına təsərrüfatın fəaliyyətinə təsir göstərən amillər durmadan artır, informasiya çoxalır,məhsulların özlərində mürəkkəbləşmə prosesi gedir. Bütün bunlar idarəetməyə, onun çətinləşməsinə təsir göstərməyə bilməz. İqtisadi təhlil idarəetmədə mühüm bir mərhələ təşkil etdiyi üçün onunda öyrənəcəyi, tədqiq edəcəyi məsələlər mürəkkəbləşir. Bazar iqtisadiyyatında iqtisadi təhlil daha dərin problemləri öyrənməli və real nəticələrə gəlməlidir.

Bu şəraitdə, yəni bazar iqtisadiyyatında iqtisadi təhlil operativ xarakter daşmalıdır. O,müəssəni iqtisadi səmərəsini yüksəltmək üçün proqnoz verməli, yeni şəraitdə təzə axınları, prosesləri əhatə etməlidir. Əməyin yaradıcı xarakter daşması, kollektivdə psixoloji iqlim, sosial inkişaf,səmərəli təkliflərin canlanması, əmək haqqında yeni meyarların seçilməsi və s. iqtisadi təhlilin daimi obyekt olmalıdır.

İqtisadi təhlilin obyektı ayrı-ayrı müəssisə, rayon, bölgə, bütövlükdə dövlətin iqtisadiyyatı, eləcə də tədqiqat obyektlərinin cəmi barədə məlumatlar ola bilər. Statistik iqtisadi analiz üçün məlumatlar müxtəlif statistik mənbələrdən götürülür və eyni zamanda sosioloji müşahidələr nəticəsində əldə edilir. Statistik analiz tamamlanmış (bütövlükdə bir fenomenin vəziyyəti və inkişafının hərtərəfli öyrənilməsi) və qismən (fenomenin vəziyyətinin müəyyən şərtlərdə aydınlaşdırılması, işarələrin əlaqəsi, fenomenlərin dinamikası və s.) ola bilər.

İqtisadi təhlilin ayrılmaz hissələri bunlardır:

- Təhlilin məqsədinin müəyyənləşdirilməsi;
- Analitik və iqtisadi mülahizələrə əsaslanan fərziyyə irəli sürmək və fenomenin inkişafı üçün spesifik şərtlərlə tanış olmaq;
- Statistik materialların seçilməsi və onların qiymətləndirilməsi, həmçinin seçilmiş məlumatların sistemləşdirilməsi və itkin göstəricilərin müəyyənləşdirilməsi;
- Xüsusi statistik metodlardan istifadə edərək materialın əlavə işlənməsi;
- Nəticələrin və praktik təkliflərin formalaşdırılması.

Məlumdur ki, iqtisadi təhlilin ayrıca predmeti və metodu olduğu kimi onun növləri də vardır. Bu baxımdan iqtisadi təhlilin növlərinin nəzəri əsasları

barəsində düzgün təsəvvürə malik olmadan müəssisə və təşkilatların maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlilində iqtisadi təhlilin hansı növündən istifadə edilməsi məqsədyönlü olmasını düzgün müəyyən etmək olmaz.

Müəssisə və təşkilatların təsərrüfat-maliyyə fəaliyyəti iqtisadi təhlilin obyektinə hesab olunur. Lakin müəssisənin və ya birliyin təsərrüfat fəaliyyəti onların tərkibinə daxil olan ayrı-ayrı bölmələrin, təsərrüfat vahidlərinin, sexlərin və briqadaların işi ilə bilavasitə əlaqədar olduğuna görə təhlilin sonrakı mərhələlərində bu bölmələrin fəaliyyəti də onun obektinə çevrilir.

Ayrı-ayrı orqanlar, fiziki və hüquqi şəxslər tərəfindən müəssisə, idarə və təşkilatların təsərrüfat fəaliyyəti təhlilinin məqsədi, maraqları, əhatə dairəsi, aparılması müddətləri, informasiya mənbələri və s. kəskin sürətdə fərqləndiyinə görə təhlilin növləri də fərqləndirilir. Buna görə də təsərrüfat fəaliyyəti təhlilinin növləri müxtəlif əlamətlərə görə qruplaşdırılır. Mövcud iqtisadi ədəbiyyatlarda təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili aşağıdakı kimi təsnif edilir:

Sahə əlamətinə görə: İqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrində istehsal texnologiyaları, onun təşkili və idarə edilməsi formaları, istehsal fəaliyyətini xarakterizə edən göstəricilər sistemi və onların formalaşması və i.a. müəyyən spesifik əlamətlərə görə fərqlənir. Bu səbəbdən də sahə əlamətinə görə təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili sahələrarası və sahədaxili növlərinə bölünür. Sahələrarası təhlil, təsərrüfat fəaliyyəti təhlilinin nəzəri və metodoloji əsaslarını təşkil edir.

Sahədaxili təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili ayrı-ayrı xalq təsərrüfat sahələrinin fəaliyyətinin spesifik xüsusiyyətlərindən irəli gəlir. İstehsal fəaliyyətində, idarəetmədə, kapitalın strukturu, istifadə istiqamətləri və i.a. mövcud olan spesifik xüsusiyyətlərinə baxmayaraq, ölkə iqtisadiyyatının bütün sahələri bir-biri ilə bağlıdır və qarşılıqlı əlaqəli sürətdə fəaliyyət göstərir. Bunalara xas olan ümumi əlamətlər çoxdur. Ayrı-ayrı sahələrin qarşılıqlı əlaqələri, daxili əlaqələr sahələrarası təhlilin köməyi ilə öyrənilir. Sahələrarası təhlil bu elmin metodoloji əsaslarını, xüsusiyyətlərini açıqlayır, müxtəlif sahələrdə mövcud olan qabaqcıl təcrübəni öyrənir.

Qabaqcıdan təhli müəssisədə təsərrüfat əməliyyatları aparılmazdan əvvəl aparılır. Bu təhlilin başlıca məqsədi plan tapşırıqlarını, idarəetmə qərarlarını əsaslandırmaq, gələcəkdə onların yerinə yetirilməsinin mümkünlüyünü və effektivliyini təmin etməkdən ibarətdir. Qabaqcıdan təhlil əksər hallarda avans edilən kapitalın daha tez və artıqlaması ilə qayıtmasında marağı olan sahibkarlar, öz kapitallarını investisiya qoyuluşuna yönəldənlər, təsərrüfat subyektlərində idarəetmə funksiyalarını icra edənlər tərəfindən aparılır. Sonradan təhlil təsərrüfat prosesində icra edildikdən sonra onların yerinə yetirilməsinə nəzarət yetirmək üçün, nəticələrini obyektiv qiymətləndirmək

üçün aparılır.

Təhlilin bu iki növü bir-birilə sıx bağlıdır və biri digərini tamamlayır. Sonradan təhlilsiz qabaqcadan təhlil qeyri-mümkündür. Keçmiş dövrlərdə material, əmək və maliyyə resurslarından istifadənin nəticələrindən qarşıdakı dövr üçün iqtisadi göstəricilərin planlaşdırılmasında, idarəetmə qərarlarının hazırlanmasında istifadə edilir. Son illərdə iqtisadi təhlilin inkişafı ilə əlaqədar olaraq retrospektiv təhlil öz növbəsində cari və yekun təhlilə bölünmüş və təhlilin təsnifatında ayrıca yerlərə malikdir.

Operativ təhlil təsərrüfat əməliyyatlarının iqtisadi gedişatı zamanı yaxud başa çatan kimi qısa bir müddət ərzində norma və normativlərdən, resepturalardan və i.a. əməliyyatların gedişatı zamanı aşkar etmək məqsədilə aparılır. Bu təhlilin başlıca məqsədi işdə olan nöqsan və çatışmazlıqları operativ qaydada təyin etməklə təsərrüfat proseslərinə daha tez və əməli təsir göstərməkdir. Operativ təhlil bilavasitə təsərrüfat əməliyyatlarını icra edən, texnoloji prosesləri yaxşı bilən və onların yüksəldilməsində maddi marağı olan iş adamları tərəfindən cari uçot məlumatlarına, müşahidə materiallarına əsasən aparılır.

Yekun-son təhlil müəyyən hesabat dövründə təsərrüfat əməliyyatlarının icrası başa çatdıqdan sonra həmin dövrün hesabat əməliyyatlarına əsasən əməliyyatları icra edənlər və idarəetmək funksiyalarını icra edən vəzifəli şəxslər tərəfindən həmin dövrdə müəssisənin fəaliyyətini öyrənmək və qiymətləndirmək məqsədilə aparılır.

Məkan əlamətinə görə iqtisadi təhlilin iki növü vardır.

a) Təsərrüfatdaxili təhlil

b) Təsərrüfatlararası təhlil

Təsərrüfatdaxili təhlildə müəssisənin, onun ayrı-ayrı struktur bölmə və şöbələrinin, digər tərkib hissələrinin fəaliyyəti öyrənilir. Təsərrüfatlararası təhlildə eyni şəraitdə işləyən, istehsal profili və miqyasları, satış bazarları eyni olan iki və daha çox müəssisənin fəaliyyəti təhlil edilir. Təsərrüfatlararası təhlil qabaqcıl təcrübəni müəyyən etməyə, təsərrüfatdaxili ehtiyatları, nöqsan və çatışmazlıqları aşkara çıxarmağa, habelə bunları hesaba almaqla həmin müəssisələrin fəaliyyətlərinin effektivliyini daha dəqiq qiymətləndirməyə imkan verir.

25. Təhlilin predmeti,metodu və üsulları.

Qeyd etmək lazımdır ki, iqtisadi təhlilin predmetinin müəyyən edilməsində iqtisadçı alimlər müxtəlif rəylərə malikdirlər. Məsələn, P. İ. Saviçevin fikrinə görə, iqtisadi təhlil bu müəssisələr tərəfindən planın yerinə yetirilməsi prosesində dərin əsaslı iqtisadi tədqiqatdır. N.Q.Çumaçenkonun fikrincə, iqtisadi təhlilin predmeti “planlı təsərrüfat fəaliyyəti” barədə qəbul edilmiş sərəncamlar üçün daxil olan məlumatların tədqiqatıdır. İqtisadi təhlilin predmeti barədə deyilən bütün fikirləri nəzərdən keçirdikdə demək olar ki, onların arasında kəskin bir fərq yoxdur. İqtisadi təhlil barədə deyilən fikirlər haqqında bəzi mülahizələr yürütmək olar. Məsələn, Saviçev iqtisadi təhlili yalnız sosialist müəssisələrinə aid edir.

Əgər kapitalist ölkələrinin müəssisələrində bəzi məsələləri öyrənmək maraqlıdırsa, bəs, onda biz hansı iqtisadi təhlildən istifadə etməliyik. Yaxud N.Q.Çumaçenkonun fikrinə bir də nəzər salaq. O göstərir ki, “iqtisadi təhlil daxil olan məlumatların tədqiqatıdır”. Ola bilsin ki, məlumat daxil olmur, onu özümüz əldə etməliyik. Bizim fikrimizcə, iqtisadi təhlilin predmeti təsərrüfat fəaliyyətinə təsir göstərən amillərin öyrənilməsidir.

İqtisadi təhlilin metodu barədə iqtisadçılar arasında eyni fikir yoxdur. Bir sıra alimlər; Tatur, Kameniser, Rubinov belə hesab edirlər ki, iqtisadi təhlildə istifadə edilən üsullar elə onun metodudur. İqtisadi təhlildə bir sıra üsullardan istifadə edilir. Bunların bir neçəsini nəzərdən keçirək;

1. Hesablama üsulu. Bu üsul imkan verir ki, göstəricilər üzrə bir neçə nəticə çıxara bilsin. Bu üsul həm də təsir göstərən amilləri müəyyən etməyə imkan verir.

2. Müqayisə üsulu. Müqayisə üsulundan istifadə edərək göstəricilər üzrə kənarlaşma müəyyən edilir. Sonra isə iqtisadi təhlilin digər üsullarından istifadə etməklə kənarlaşmanı yaradan amillər öyrənilir. Deməli o, sonuncu mərhələ deyildir. Başqa sözlə desək, müqayisə üsulunun verdiyi rəqəm bu təhlilin sonrakı mərhələsi üçün başlanğıc hesab edilir. Müqayisə üsulu ehtiyat mənbələrinin böyüklüyü barədə təsəvvür yaradır. Bu üsul vasitəsilə variantların əlverişlisi seçilir.

3. Qruplaşdırma üsulu. İqtisadi təhlildə qruplaşdırma üsulu, orta rəqəmin məzmununu dərk etməyə, onu açıb göstərməyə imkan verir. Başqa sözlə desək, bu üsul orta rəqəmə təsir edən amilləri öyrənir, həm də bu amillərin təsir dərəcəsi barədə təsəvvür yaradır.

4. Zəncirvari üsul. Göstəricilər arasında funksional asılılıq olduqda zəncirvari üsuldən istifadə edilir. Bu üsuldən istifadə etmək üçün əvvəlcə sintetik göstərici üzrə kənarlaşma müəyyən edilir, sonra isə ona təsir edən amillər ayrı-ayrılıqda öyrənilir.

5. Balans üsulu. Bu üsuldən müxtəlif göstəricilərin əlaqəsinin öyrənilməsində istifadə edilir. Bunun əhəmiyyəti ondadır ki, həm öyrənəcəyimiz göstəriciyə təsir

edən amilləri müəyyən etməyə imkan olur, həm də göstərici ilə bağlı olan amillərin düzgün olması ilə bağlı məlumat ala bilirik.

6. Seçmə üsulu. Bu üsul imkan verir ki, iş vaxtı itkisini öyrənmək üçün müəyyən sahələrdə təhlil aparmaq yolu ilə səbəbləri müəyyən edək. Seçmə üsulu bu və ya digər məsələnin öyrənilməsini operativ surətdə həll etməyə imkan verir.

İqtisadi təhlilin metodikasının ümumi və xüsusi metodikalara bölünməsi qəbul edilmişdir. Yuxarıda adları çəkilən üsullar ümumi metodikaya aiddir. Onlar müxtəlif təsərrüfat proseslərinin öyrənilməsində, müxtəlif təşkilatların fəaliyyətinin, habelə milli iqtisadiyyatın istənilən sahəsinin vəziyyətinin araşdırılmasında tətbiq edilir. Təhlilin xüsusi metodikası daha konkretdir, o, müəyyən təsərrüfat proseslərinin öyrənilməsi üçün tətbiq edilən tədqiqat üsullarının məcmusudur. Məsələn, təhlilin xüsusi metodikası konkret təsərrüfat prosesinin səciyyələndirilməsi üçün tətbiq edilərək, iqtisadi göstəricilərin lazımı informasiya mənbələrini, toplanmış məlumatların işlənilməsi qaydasını, aparılacaq hesablamaların, təhlilin yekunu üzrə çıxarılacaq nəticəni müəyyən etmək imkanı yaradır. İqtisadi təhlil zamanı digər elmlərdən götürülmüş üsullar və metodlar da tətbiq edilir. İqtisadi təhlil onları öz predmetinin öyrənilməsinə uyğunlaşdırır. Belə ki, təşkilatın fəaliyyətinin səmərəliliyi təhlil edilən zaman aşağıdakı statistik üsullardan istifadə edilir: indeks metodu, nisbi və orta kəmiyyət metodu, kombinasiya edilmiş cədvəllərin tərtib edilməsi, təhlilin nəticələrinin qrafiklər və diaqramlar şəklində təqdim edilməsi, seçmə metodu, variasiya göstəricilərinin hesablanması və s. Son illər iqtisadi təhlildə tətbiqi riyaziyyat üsullarından geniş istifadə edilir. Bu, qarşılıqlı təsir edən amillər arasında əlaqələrin ölçülməsi imkanlarını genişləndirir və onların istehsalın səmərəliliyinə təsirini müəyyən etmək imkanı yaradır. Təhlil edilən zaman istifadə edilən əsas iqtisadi-riyazi metodlar korrelyasiya və reqressiya, xətti proqramlaşdırma, iqtisadi-riyazi modelləşdirmə, şəbəkə qrafiklərinin qurulması və digərləridir. İqtisadi təhlilin bütün üsulları qarşılıqlı əlaqəlidir və eyni zamanda, müxtəlif birləşmələrlə tətbiq edilir..

Ümumiləşdirmə metodu maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin öyrənilməsinin tamamlayıcı mərhələsidir. O, xülasələri, ehtiyatlar haqqında məlumatı və onlardan istifadə edilməsi üzrə tövsiyələri əhatə edir. Xülasələr (nəticələr), bir qayda olaraq, kommersiya təşkilatının fəaliyyətinin qiymətləndirilməsini ehtiva edir, onlarda ən mühüm nailiyyətlər və nöqsanlar qeyd edilir. Xülasələrdə cədvəllər, qrafiklər, diaqramlar təqdim edilə bilər. Ümumiləşdirmə zamanı təşkilatın ayrı-ayrı bölmələrinin və icraçıların fəaliyyətinin yekunları arasında əlaqə açıqlanır, habelə bütövlükdə kommersiya təşkilatının fəaliyyətinin ümumi nəticələrinə onların təsir dərəcəsi müəyyən edilir. Xülasədə istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsi

istiqamətlərinin təhlili gedişində aşkar edilmiş, lakin istifadə olunmamış ehtiyatlar barədə məlumat tərtib edilməlidir. Təsərrüfat fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi ehtiyatlarını iki böyük qrupa: aşkar (aydın) və gizli ehtiyatlara bölmək olar. Aşkar ehtiyatlar yol verilmiş israfların, səmərəsiz xərclərin, iş vaxtı itkilərinin, avadanlıqlar üzrə boşdayanmaların, plandan artıq xammal və material tullantılarının, istehsalda zay məhsulun və s. aradan qaldırılması və ya qarşısının alınması şərtilə hərəkətə gətirilə bilər. Gizli ehtiyatlar istehsalın texnikasının və texnologiyasının təkmilləşdirilməsi, plan tapşırıqlarının gərginliyinin yüksəldilməsi, sahə liderləri olan müəssisələrin təcrübəsindən istifadə edilməsi ilə əlaqədardır. Ehtiyatları hesablayan zaman təkrar (yaxud çoxdöfəli) hesaba alınmalara yol verilməməlidir. Eyni amillər təsərrüfat fəaliyyətinin müxtəlif tərəflərinə təsir edir. Belə ki, istehsalda zay məhsul eyni zamanda əmək məhsuldarlığının və fond veriminin səviyyəsinə, eləcə də material ehtiyatlarından istifadə edilməsinin səmərəliliyinə də mənfi təsir edir. Zay məhsula yol verilməməsi və ya onun azaldılması hesabına istehsalın həcmünün artırılması ehtiyatlarını hesablayanda bütün üç amil üzrə ehtiyatları cəmləmək olmaz, bu halda üçqat hesab alınır. İstehsal prosesinin bütün üç amilləri:

- əmək resurslarından səmərəli istifadə edilməsi ilə əlaqədar amilləri;
- əsas fondların mövcudluğu və onlardan səmərəli istifadə edilməsi ilə əlaqədar olan amilləri burada prioritetdir .

Iqtisadi təhlildə aşağıdakı statistik metodlardan istifadə edilir:

- 1) iqtisadi göstəricilərin müəyyən əlamətlər üzrə qruplaşdırılması;
- 2) mütləq və nisbi göstəricilər (əmsallar, faizlər);
- 3) orta kəmiyyətlər: sadə, orta çəkili, xronoloji, orta hesabi (arifmetik) kəmiyyətlər;
- 4) indeks;
- 5) mütləq artım, artım tempi, inkişaf (artma) tempi və s. göstəricilərlə səciyyələnən dinamika sıraları;
- 6) statistik müşahidələr;
- 7) qrafik metodu.

Planlaşdırmada və iqtisadi təhlildə statistik metodlarla yanaşı iqtisadi-riyazi metodlar geniş tətbiq edilir. Onların əsasını ali riyaziyyat və riyazi statistika elementləri təşkil edir. Bura korrelyasiya və reqressiya təhlili, diferensial və inteqral hesablamaları, xətti proqramlaşdırma, iqtisadi-riyazi modelləşdirmə, oyunlar nəzəriyyəsi, kütləvi xidmət nəzəriyyəsi və digərləri daxildir. Bəzi müəlliflər iqtisadi-riyazi metodlara seçim metodunu, şəbəkə qrafikləri metodunu, habelə ekstremal eksperimentlərin planlaşdırılmasının riyazi nəzəriyyəsi metodlarını və digərlərini də aid edirlər. Korrelyasiya təhlili nəticə göstəriciləri və amillər arasında stoxastik (ehtimal edilən) asılılıqlarının tədqiqatı üçün, yəni təhlil olunan göstəricilərin dəyişilməsi təsadüfi proses kimi təsəvvür edilən halda tətbiq

edilir. Şöbələrinin, digər tərkib hissələrinin fəaliyyəti öyrənilir.

Bu metodu öyrənilən, dəyişən kəmiyyətlərin (amillərin) riyazi müəyyənliyi və miqdarca məhdudiyyəti olduğu hallarda tətbiq etmək olar.

Xətti proqramlaşdırma zamanı hesablamaların müəyyən ardıcılığı nəticəsində amillərin qarşılıqlı əvəz edilməsi baş verir, bu zaman hesablamaların məntiqi isə öyrənilən halın (hadisənin) mahiyyətinin məntiqi dərk edilməsinə uyğun olmalıdır.

26.Nəqliyyatın idarə edilməsinin təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi.

Cəmiyyətimizin müasir inkişaf mərhələsində idarə etmənin aktual nəzəri və təcrübi problemlərindən biri təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsidir. Bazar münasibətlərinə keçid dövründə və respublikanın müstəqillik şəraitində dövlətimizin qanun və qərarlarında təsərrüfat mexanizminin və bütövlükdə idarəetmə sisteminin cəsarətlə fasiləsiz təkmilləşdirilməsi zəruriliyi xüsusi qeyd edilmişdir. Bu təsərrüfatın nəzəri və tətbiqi aspektlərinin dərin dənəşlənilməsini onun təkmilləşdirilməsi istiqamətləri və formalarının hərtərəfli əsaslandırılmasının zəruriliyini tələbedir. Müxtəlif müəssisə və istehsal birliklərinin o cümlədən nəqliyyat təsərrüfatının müstəqilliyinin genişləndirilməsi və məsuliyyətinin artırılması təsərrüfat hesabı bütövlükdə və iqtisadi və stimulların daha çevik idarəetmə forma və metodlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsini qarşıya qoyur. Təsərrüfat mexanizmini konkret tarixi inkişaf şəraitində qarşılıqlı əlaqəli xalq təsərrüfatı sisteminin səmərəliliyini müəyyən edən təsərrüfatçılığın kompleks forma və metodları kimi müəyyən edilir. İdarəetmə forma və metodlarının inkişafının proqnozlaşdırılması və perspektiv planlaşdırılması məhsuldar qüvvələrin və istehsal münasibətlərinin prespektiv inkişafının müəyyən edilməsinin əsasında aparılmalıdır. Təsərrüfat mexanizminin təkmilləşdirilməsi konsepsiyasının işlənməsinin ən mühim tələbi kompleks uzlaşdırılmalı yüksək səviyədə bölmələr və səviyələr arasında qarşılıqlı əlaqələr nəzərə alınmalıdır. İqtisadi artımın intensiv tipi idarəetməni təşkilat quruluşunu ETT-nin idarə edilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi müəssisə və istehsal birliklərinin həddlərinin genişləndirilməsi uzun müddətli prespektiv üçün strategiyasını müəyyənləşdirilməsi mənfəət qiymət uzun müddətli normativlər iqtisadi sistemin stimullaşdırılması həyata keçirilməlidir. Beləliklə nəqliyyatda idarəetmənin təsərrüfat mexanizminin istehsal nəqliyyat kompleksinin səmərəli fəaliyyətini təmin edən prinsiplərin metodların təşkilatı formaların və kompleks tədbirlərin məcmusundan ibarətdir

27. Avtonəqliyyatın işinin digər nəqliyyat növlərinin işi ilə əlaqələndirilməsinin təkmilləşdirilməsi.

Respublikamız müstəqillik əldə etdikdən sonra müəyyən iqtisadi çətinliyə məruz qaldığı şəraitdə müstəqil inkişaf üçün avropa ittifaqının TASİS proqramına qoşulması həm respublika daxili həm də beynəlxalq daşımaların inkişafı üçün zəmin yaratdı Avropa birliyi respublikamıza texniki yardım proqramı ilk növbədə ölkə daxili dəmiryolu və avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirməsini və inkişafı digər tərəfdən lokomotiv təsərrüfat vaqon təsərrüfatı nəqliyyatda rabitə təsərrüfatı dəmiryol idarəsinin strukturunu dəyişdirilməsi və maliyyə xidmətinin göstərməsi nəzərdə tutulur. Bu proqrama müvafiq olaraq respublikamızın dəmiryol nəqliyyatının yeni tipli lokomotiv və vaqonlarla təchiz edilməsi nəzərdə tutulmuşdur. TASİS proqramı çərçivəsində Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində diqqəti cəlb edir. Yükdəşimaları cəhətdən beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi proqramında ən çox maraq doğuran Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizidir. Bu dəhliz Bolqarıstan-Gürcüstan-Azərbaycan-OrtaAsiya sxemi ilə yüklərin daşınmasını ticarət əlaqələrinin inkişafını nəzərdə tutur burada yüklərin varna gəmi ilə Gürcüstanın limanına gətirilməsi ordan isə dəmiryolu və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə Bakı limanına çatdırılır. Burdan isə yüklər bərə ilə Orta Asiya respublikalarına çatdırılır. Gələcəkdə bu dəhlizin Çin respublikasına qədər uzadılması nəzərdə tutulmuşdur. Avropa birliyinin TASİS proqramı ilə yanaşı AED proqramı ilə də beynəlxalq əlaqələrinin inkişafı sahəsində tədbirlər görülür. Avtonəqliyyat işinin digər nəqliyyat növlərinin işləri ilə əlaqələndirilməsinin təkmilləşdirilməsi bir sıra elmi metodiki məsələlərinin həllinin prinsip və metodlarının işləməsi ilkin məsələ kimi qarşıya qoyulur. Nəqliyyat növlərinin işinin səmərəli formada əlaqələndirilməsinin elmi nəzəri prinsipləri bunlardır;

- 1) Daşımalara olan tələbatın ödənilməsi
- 2) Sahə və istehsal ərazi idarəetmənin üzləşdirilməsi
- 3) Qənaətlilik
- 4) Fasiləsizlik
- 5) Proporsionallıq
- 6) Komplekslilik
- 7) Şəxsi kollektiv və ümumxalq mənafeələrinin əlaqələndirilməsi
- 8) Əməlilik və prespektivlilik
- 9) Ümumxalq səmərəliliik

Daşımaların səmərəli təşkili və planlaşdırılması avto nəqliyyat qovşaqlar işinin təkmilləşdirilməsinin tələbedilməsi.

Nəqliyyatın digər sahələrdən daha başqa fərqləndirici əlamətləri aşağıdakılardan görmək olar:

- nəqliyyatın məhsulunun (daşınan yükün və sərnişinin, tkm və sərnişin-km) fiziki və kimyəvi xassələri yoxdur;

- nəqliyyatın məhsulu əl ilə hiss olunmayıb və gözlə görünməyir;

- əgər sənayedə əsas fondlar istehsal prosesi zamanı, fiziki və mənəvi köhnəyə qədər, quraşdırıldığı (tikildiyi) yerdə fəaliyyət göstərsə, nəqliyyatda isə aktiv əsas fondlar müəssisədən uzaqlarda istehsal prosesini yerinə yetirir;

- nəqliyyat yük və sərnişin daşımalarını müəssisədən kənarında yerinə yetirməklə bərabər aktiv əsas fondlar (gəmilər, lokomotivlər, vaqonlar, avtomobillər və təyyarələr) daima yerdəyişməklə məşğul olurlar;

- nəqliyyat sahəsində yol şəbəkəsi nə qədər təkmilləşdirilmiş və standartlara uyğun olsa da, təbii-iqlim şəraiti onun ahəngdar və fasiləsiz işləməsinə əks təsir edir. Belə ki, su hövzələrinin donması, külək, qasırğa, qar, sel axını və s. bu və ya digər nəqliyyat növünün işinin ahəngdarlığına və fasiləsizliyinə mənfi təsir göstərir. Məsələn, suların donması zamanı gəmiçiliyin fəaliyyəti dayandırılır. Bunun nəticəsi olaraq Xəzər dənizinin şimal hissəsinin donması nəticəsində Azərbaycan Respublika ilə Rusiya Federasiyası və Qazaxstan arasında nəqliyyat-iqtisadi əlaqələr müvəqqəti olaraq dayandırılır. Bu əlamət su nəqliyyatı ilə yük daşımalarının maya dəyərinin yüksəlməsinə səbəb olur, çünki gəmiçiliyin fəaliyyəti dayandırılan zaman belə gəmi heyətinin saxlanılma xərcləri yerinə yetirilir.

Nəqliyyatda daşıma prosesi müəssisədən uzaqlarda baş verdiyi üçün nəqliyyat vasitələrinin idarəedilməsində çətinliklər meydana gəlir.

İnvestisiya qoyuluşunun dövriyyəsi başa çatdırıldıqdan sonra nəqliyyat müəssisəsi müəyyən miqdar pul vəsaitləri əldə edir. Dövriyyənin əvvəlində və başlanğıcında sərf olunmuş pul vəsaitləri ilə daşımalardan əldə edilən pul vəsaitləri arasında məbləğ etibarilə fərq yaranır. Son mərhələdəki pul vəsaiti ilə başlanğıc mərhələdəki pul arasındakı fərq müxtəlifdir. Fərq müəssisənin mənfəəti ($\Pi' - \Pi$) adlanır. Mənfəət müxtəlif məqsədlər üçün istifadə olunur. Bunlardan ən əsası geniş təkrar istehsalın təmin olunmasına yönəldilir.

Sənaye sahələrində məhsul istehsalı ilin ayları üzrə dinamikası demək olar ki, bərabər artımla inkişaf edir. Yəni bir qayda olaraq məhsul istehsalının

dinamikası hər ay özündə əvvəlki ayla müqayisədə müəyyən qədər çoxdur. Ona görə də sənayedə məhsul istehsalının qrafiki düzxətli olur.

Nəqliyyatda isə daşımaların dinamikası variasiya sıraları qrafikası əsasında inkişaf edir. Buna səbəb kənd təsərrüfatında məhsul yığımının mövsümü xarakter daşmasıdır.

Kənd təsərrüfatında məhsul yığımı iyun ayından artmağa başlayaraq ən yüksək hədd sentyabr ayına təsadüf edir. Bu baxımdan nəqliyyatın işi mövsümi qeyri-bərabərlik xarakteri daşıyır.

Nəqliyyatda sənayedən fərqli olaraq onun istismar xərclərinin tərkibində xammal materialların dəyəri yoxdur, çünki nəqliyyatda xammaldan istifadə olunmayır.

Digər sahələrdə istehsal olunan məhsulun fiziki və kimyəvi xassələri olduğu və gözlə göründüyü üçün onların keyfiyyətini ölçmək mümkündür və bu məqsədə çatmaq üçün əyani vasitələr mövcuddur.

Nəqliyyatın işinin keyfiyyətini xarakterizə edən amillər daşımaların ahəngdarlığı, əhalinin daşımalara olan tələbatının tam və vaxtında ödənilməsi və yüklərin itkisiz tələbatçılara çatdırılmasıdır.

Nəqliyyatın iqtisadi təbiətindən irəli gələn özünəməxsus xüsusiyyətləri, sənayedə marketinq və menecment fəaliyyəti üçün işlənmiş taktikanı və strategiyayı olduğu kimi tətbiq etmək mümkün deyildir.

Qeyd edilənləri nəzərə alaraq, belə nəticəyə gəlmək olar ki, nəqliyyat maddi istehsalın müstəqil sahəsi kimi sənaye və digər sahələrdən fərqləndirici xüsusiyyətlərə malik olduğu üçün maddi istehsalın bu sahəsində də marketinq və menecment fəaliyyəti ayrıca tədqiqat obyektinə kimi ola bilər.

28.Qazbalonlu avtomobillərin ekoloji və texniki-iqtisad səmərəliliyi

Qazbalonlu avtomobillərin digər yanacaqlarla işləyən avtomobillərlə nisbətən üstünlüyü təkcə qaz yanacağına ucuz olması ilə deyil, həm də onların texniki-istismar, istismar-iqtisadi və ətraf mühitin qorunması keyfiyyətləri ilə müəyyən edilir. Bu səbəbdən onlar nəinki özünün qaz yanacaqları olan ölkələrdə də tətbiq edilməkdədir.

Avtonəqliyyat müəssisələrinin və nəqliyyat qovşaqlarının işinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi amillərindən biri kimi qazbalonlu avtomobillərin geniş tətbiqi xüsusi

əhəmiyyət kəsb edir. Bu səbəbdən müəllif Azərbaycan Respublikasında qazbalonlu avtomobillərinin geniş tətbiqinin istismar-iqtisadi və ekoloji səmərəliliyinin yüksəldilməsi üzrə apardığı tədqiqatlarının nəticələrinin tətbiq və dərc etmişdir. Qazbalonu avtomobillərin digər (maye) yanacaqlarla işləyən avtomobillərə nisbətən texniki-iqtisadi səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi üçün təklif olunan göstəricilər bunlardır:

- 1.Yükdaşımalarının hər 1 T. Km-lə və 1 avtomobilə düşən xüsusi əsaslı vəsait qoyuluşu. Əsaslı vəsait qoyuluşunun ümumi məbləği hesablanarkən yanacaqların və avtomobillərin istehsalı ilə əlaqədar məsrəflər, qazpaylama stansiyalarının tikintisi və avtotəsərrüfatla əlaqədar əsaslı xərclər nəzərə alınır.
- 2.Avtomobillərin konstruksiyalarının metal tutumu.
- 3.Yükdaşımaların maya dəyəri.
- 4.Natural istismar göstəriciləri (qazbalonlu və benzin ilə işləyən avtomobillərin müqayisəsi ilə).Bu göstəricilərdən müqayisəli olaraq yanacaq sərfi bir doldurmadan sonra avtomobilin etdiyi yürüş (daşıma prosesinin başa çatdırılması ilə əlaqədar) və avtomobilin məhsuldarlığı müəyyən edilir.
- 5.Tələb olunan əsaslı vəsait qoyuluşunun ödənilmə müddəti və əsaslı vəsait qoyuluşunun rentabellik əmsalı.
- 6.Qazbalonlu avtomobillərin tətbiqi nəticəsində əldə ediləcək illik iqtisadi səmərə (pul ifadəsi ilə).

Son vaxtlar dünyada dizel mühərriklərinə qayıtmaq tendensiyası artmışdır. Dizel yanacağı ilə işləyən avtomobillərdə işlənmiş qazların zərərlik dərəcəsi xeyli az olur. (yəni komponentlərin cəminə görə benzin mühərriklərinə nisbətən təxminən üç dəfə az olur.) Dizel mühərrikləri də ekoloji baxımdan təhlükəsiz sayılmır, belə ki, iş zamanı onlar da havaya bərk hissəciklər: məsələn, his, yağ aerozolları və yanmamış yanacaq, kükürd anhidridi buraxır. Bu maddələr atmosfer havasına düşərək insan orqanizmində kanserogen birləşmələr toplanır ki, onlar da benzin mühərriklərindən çıxan karbon oksidindən az təhlükəli sayılmır.

Çıxan qazların təmizlənməsi üçün dizel mühərriklərində oksidləşdirici neytrallaşdırıcılarla yanaşı, həm də hiss süzgəcləri, resirkulyasiya sistemi qoyulur.

Bəzi şəhərlərdə peyda olan «İkarus» maşınlarının üstündə iki ədəd tutumlu (iri həcmli) balon yerləşdirilir. Bu maşınlar xüsusi yanacaq növü ilə –dizel yanacağı və təbii qazın qarışığı ilə işləyir. Bu avtobuslar ekoloji təmiz olub, arxasınca tüstü müşahidə olunmur. Bu mühərriklərdə işlənmiş qazlar dörd dəfə az olur, dizel yanacağı iki dəfə az işlənir, mühərriyin gücü 10-12 % yüksək olur, təmir müddətləri arası isə 1,5 dəfə artır.

Avtomobillərin qaz yanacağına keçməsi atmosferə kanserogen maddələrin atılmasını 100 dəfəyə qədər azalmasına şərait yaradır. Neft məhsullarına çəkilən

xərc də azalar: hər min ədəd qaz balonlu avtomobillər: yük daşıyanlar ildə 12 min ton, taksi motor avtomobilləri –6 min ton, sənişin daşıyan avtobuslar – 30 min ton neft qənaət edir.

Təbii qaz maşınlar üçün əla yanacaq sayılır. Hava ilə yaxşı qarışaraq o, mühərrikdə tam yanır, bunun nəticəsində işlənmiş qazlarda zərərli maddələrin miqdarı azalır. Oktan ədədi rekord qazanıb, 105-110 vahid olur, yüksək çeşidli benzində isə bu ədəd 96 təşkil edir. Bununla yanaşı qaz yanacağı avtomobil mühərriyinin ömrünü 1,5 dəfəyə qədər uzadır.

Hazırda dünyada 500 milyondan çox istismarda olan avtomaşının 1,3 milyonu təbii qazla- kükürd, qurğuşun və müxtəlif qarışığı olmayan metanla işləyir. Şübhəsiz onların sayı gələcəkdə daim artmaqda davam etməkdədir, çünki ucuz qiyməti və ekoloji təmizliyi onun daha da geniş yayılmasına səbəb olacaqdır.

Rusiyada 1996-cı ildə 196 qazdolduran stansiya fəaliyyət göstərərək , hər gün 80 min avtomobil və avtobusu təbii qazla təmin etməyə imkan verir. Bir qazdoldurma stansiyası 3 növbəli işdə sutka ərzində 500 avtomobili yola sala bilər.

Qaz mühərriyi yanacağından istifadə olunması ətraf mühitin mühafizəsində mühüm rol oynayır.

Hidrogendən əsas yanacaq kimi istifadə olunması, işlədilməsi gələcək texniki sivilizasiyanı kökündən dəyişə bilər. Bununla da müasir dövrün mühüm problemi sayılan ətraf mühitin çirklənmədən mühafizəsi praktiki olaraq həll oluna bilər.

Hidrogenin mühərrik yanacağı kimi xarakteristikası olduqca nadir sayılır, belə ki, onun yaxşı alovlanması, işlənmiş qazların zərərli olmaması, yüksək yanma intensivliyi və sürəti («benzin-hava» qarışığından 4 dəfə artıq) vardır. Dünyada ildə 50 milyon tona qədər hidrogen istehsal olunur. XXI əsrin ilk 25 ilində hidrogenin istehsalı və ondan istifadə bu günə nisbətən bir neçə dəfə çox olması proqnozlaşdırılır.

Hidrogenin qaz halında, hətta sıxılmış qaz halında saxlanması sərfəli deyil, çünki belə saxlanması üçün iri həcmli balonlar lazımdır. Ən real variant hidrogeni maye halında saxlamaqdır. Lakin bu halda xüsusi termoizolyasiyalı bahalı kriogen çənlərdən,(baklardan) istifadə etmək lazımdır.

Hidrogeni metal soyuducu hidridlərin tərkibində bərk halda da saxlamaq olar, bu benzini çənlərdə (sisternalarda) saxlamaqdan təhlükəsiz sayılır.

Elektromobil. 1973-cü ildə, xüsusilə kəsgin elektrik krizisindən sonra elektromobillərin kütləvi istehsalına maraq artdı. Bu yalnız elektrik problemi ilə deyil, həmçinin ciddi ekoloji problemlərlə əlaqədardır: belə ki, elektromobil havanı çirkləndirmir, qızdırmır, həm də o qədər də səsküylü deyil. 1993-cü ildə ABŞ-da Kaliforniyada verilən qanunda milli istehsalçıların buraxdığı avtomobillərin mütləq

2%-dən az olmayaraq «sıfır qazlarla» işləyən, xüsusən elektromobillər olması göstərilir.

İsveçdə buraxılan 15 tonluq yük maşını gələcəyin maşını adlandırıldı. Onun mühərriyinə elektromühərrik və qaz turbini birləşdirilir.

Elektromotordan şəhərin küçələrində istifadə olunur ki, atmosfer çirklənməsin, turbin isə şəhərdən kənar şossələrdə birləşdirilir. Mühərrik kifayət qədər güclü olub sürəti 110 km/saata qədərdir. Qaz turbini etanolla işləyir, bu halda işlənən qazların zərərlik dərəcəsi porşenli mühərriklərə nisbətən 10 dəfə azdır. Yanacaq kimi həm də metanol, benzin, dizel yanacağı, raps yağı və təbii qazdan istifadə etmək olar. Bütün ölkələri növbəti dəfə də geridə qoyan Yaponiya elektromobil erasına daxil olur. Osaka şəhərində planetdə ilk dəfə sürət yarımstansiyası (köməkçi stansiya) şəbəkəsi fəaliyyət göstərir. Burada 30 dəqiqə ərzində ekoloji təmiz avtomobilə enerji doldurmaq olar. İndiyə qədər batareyanı doldurmağa 10 saatdan artıq vaxt sərf olunurdu, bu isə dünyada elektromobilin geniş yayılmasına mane olan əsas səbəblərdən biri sayılırdı. Elektromobillərin son modellərinin sürəti 75km/saat təşkil edir. Ətraf mühitin mühafizəsi marağını nəzərə alaraq avtonəqliyyatın elektrikli işləməsinə keçmək məqsədə uyğundur.

Elektromobillərin inkişafının sonrakı mərhələsində onların kütləvi seriyal istehsalı, buraxılması və avtomobil nəqliyyatında onların payının artırılması qarşıda durur.

29. Nəqliyyat işinin səmərəliyinin yüksəldilməsi istiqamətləri.

Xalq təsərrüfatının və əhalinin yük və sərnişin daşımalarına olan tələbatının gündən-günə artması avtomobil nəqliyyatı qarşısında yeni mühüm vəzifələr qoyur. Daşımalara olan tələbatın tam ödənilməsi avtomobil nəqliyyatın iki əsas istiqamətdə ekstensiv və intensiv inkişaf etdirilməsini tələb edir.

Ekstensiv inkişaf yolu çoxlu əsaslı vəsait və əmək resursları tələb etdiyindən və bu resurslar məhdud olduğundan, müasir mərhələdə intensiv istiqamətin sürətlə inkişaf edilməsi zəruri hesab edilir. Belə ki, nəqliyyatın intensiv yolla inkişafı yeni əlavə material, əmək və maliyyə resursları tələb etmir və yaxud da cüzi miqdarda resurslara ehtiyac olur. İntensiv inkişaf hər şeydən əvvəl istehsalın nəqliyyat xidmətinin elmi əsaslarla təkmilləşdirilməsi, əməyin və istehsalın elmi təşkili, sahə və müəssisələrin miqyas və quruluşlarının əsaslandırılması, ehtiyacların müəyyən edilib istifadə edilməsi, habelə istehsalın səmərəliyinin yüksəldilməsi deməkdir. İstehsalın inkişafının müasir mərhələsində, istehsal həcmının sürətlə artması və iqtisadi əlaqələrin mürəkkəbləşdiyi bir şəraitdə ictimai istehsalın, sahə və müəssisələrin səmərəliyinin yüksəldilməsi, istehsalın təşkil və inkişaf formalarının düzgün seçilib istifadə edilməsi ilə üzv sürətdə bağlıdır.

Nəqliyyat müəssisələrinin idarə edilməsi forma və metodların təkmilləşdirilməsi əsasında məhsuldarlığının yüksəldilməsinin və nəqliyyat xərclərinin azaldılması məsələləri müvafiq müəssisələtrin, istehsalın həcmi və təşkilat quruluşunun seçilməsi ilə bilavasitə bağlıdır. Material, əmək və maliyyə resurslarından səmərəli istifadə edilməsi eyni zamanda müəssisələrin iriləşdirilməsi ilə də bağlıdır. Lakin bu məsələnin optimal həlli bir sıra problemlərin araşdırılmasını tələb edir.

Avtonəqliyyat müəssisələrinin miqyas (həcmi) quruluşunun təyini nəqliyyat vasitələrinin (nəqliyyat parkının) quruluşunun və daşıma şəraitindən (yük daşımalarında yüklərin müxtəlifliyi, yol və yükləmə-boşaltma şəraitinin müxtəlifliyindən) çox aslıdır.

Vahid nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi olan avtomobil nəqliyyatının digər nəqliyyat növlərinə xas olmayan texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərə malikdir. Avtomobil nəqliyyatının texniki-iqtisadi xüsusiyyətləri onun yük və sərnişin daşımalarında səmərəli tətbiq dairəsinin təyin olunmasına təsir edən amillərdən ibarətdir.

Avtomobil nəqliyyatı şəhərdaxili yük daşımalarında əsas vasitədir. Bu işdə avtomobil nəqliyyatı təchizat və satış bazarlarından hazır məhsulları və yarımfabrikatları tələbatçılara çatdırır. Hazır məhsullara və yarımfabrikatlara yeyinti, yüngül sənaye məhsulları, tikinti materialları daxildir. Pərakəndə satış mağazalarının yeyinti və yüngül sənaye məhsullarına sutkalıq tələbatının həcmi müxtəlif olur. Belə halda məhsulların satış məntəqələrinə çatdırılmasında müxtəlif variantlar mövcuddur. Variantların müxtəlifliyindən asılı olaraq hərəkət tərkibinin müvafiq tip və modellərinin seçilməsi daşımaların səmərəliyinə təsir edir.

Avtomobil nəqliyyatı, digər nəqliyyat digərlərindən fərqli olaraq yük daşımalarının bütün hallarında texnoloji prosesi tək, yəni birbaşa yerinə yetirir. Bu səbəbdən də yükləmə-boşaltma əhəmiyyətləri iki dəfə başa verir. Ona görə də avtomobillə yük daşımalarının maya dəyərinin aşağı salınmasında əsas amil kimi sayılır.

Digər nəqliyyat növlərindən fərqli olaraq, avtomobil nəqliyyatı yüklərinin axın məsafələrə tez çatdırılmasında ən əlverişli variantdır. Elmi-tədqiqat institutlarının apardıqları statistiki müşahidələrinə əsasən, əgər yüklərin daşınma məsafəsi 150-200 km olarsa, avtomobil nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha əlverişlidir. Məsələn, əgər yüklər bu məsafəyə daşınarsa, dəmiryolunda yüklərin çatdırılma müddəti 1,5-2,0 sutkaya bərabədirsə, bu göstərici avtomobil nəqliyyatında 5-6 saatdan çox olmayır. Yüklərin

istehsalçılardan istehlakçılara çatdırılma müddətinin belə fərqli olmasına əsas səbəb dəmiryolunda daşınma sxemidir.

Avtomobil nəqliyyatı meyvə-tərəvəzlərin daşınmasında, konkret şəraitdən asılı olaraq, digər nəqliyyat növlərinə nisbətən üstünlüklərə malikdir və buna aşağıdakı amillər səbəbdır:

1) meyvə-tərəvəzin xarab olmasının tam qarşısının alınmasına və ya minimuma çatdırılması. Avtomobil nəqliyyatı vəsaitləri bilavasitə meyvə-tərəvəzin yetişdirilən sahələrinə verilir və onlar yükləndikdən sonra bilavasitə tələbatçılara çatdırılır. Daşımının bu variantında, meyvə-tərəvəzin xarab olunması qeyd olunduğu kimi xarab olmaların qarşısının alınmasında mümkün olur;

2) meyvə-tərəvəzin tələbatçılara çatdırılması müddətinin minimuma çatdırılması. Əgər bir tərəfdən, meyvə-tərəvəzin əvvəldə qeyd edildiyi kimi xarab olmaların qarşısını alır, digər tərəfdən onların emal müəssisələrinə və satışa daxil olmasına səbəb olur. Bu iki amil isə dövriyyə vəsaitlərinin dövretməsinin sürətləndirilməsinə səbəb olur. Bu isə öz növbəsində yük dövriyyəsinin səmərəliliyinin yüksəldilməsində əsas amil hesab olunur.

Avtomobil nəqliyyatı istər ölkə daxilində, istərsə də nəqliyyat qovşaqlarında digər nəqliyyat növləri arasında əlaqələndirici rolunu oynayır. Belə ki, Bakı nəqliyyat qovşağında beş nəqliyyat növü – dəmiryolu, dəniz, hava, boru və avtomobil vasitələri fəaliyyət göstərir. Sadalanan nəqliyyat növləri arasında bəzi istisnalar olmaqla bir-biri arasında qarşılıqlı yük mübadiləsindədir. Bəzi istisnalar dedikdə, dəniz nəqliyyatı ilə dəmiryolu arasında xam neftin daşınması nəzərdə tutulmur. Bu nəqliyyat növü dəniz, hava nəqliyyatı və dəmiryolu arasında yükləri bir-birinə daşıyır.

Avtomobil nəqliyyatı respublikanın bütün bölgələri və onların yaşayış məntəqələri arasında, yol şəbəkəsilə birləşdirilib, yük və sərnişinləri istənilən yerə birbaşa çatdırır.

30. Avtomobilləşmə və hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin texniki-iqtisadi əsasları

XX əsr avtomobilləşmə əsridir. Təsərrüfatın bütün sahələrini avtomobil daşımaları olmadan təsəvvür etmək çətindir. Avtomobil nəqliyyatı olmadan digər bütün nəqliyyat növlərinin işi də mümkün deyildir. Belə ki, yük və sərnişinlərin dəmir yolu stansiyalarına, su və hava limanlarına və digər yerlərə daşması əsasən avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yerinə yetirilir. Belə avtomobil nəinki xalq təsərrüfatı məqsədləri üçün, həmçinin şəxsi məqsədlər üçün geniş istifadə olunurlar. Ona görə də bütün dünyada avtomobil həvəskarlarının sayı durmadan artır.

Avtomobilləşmənin inkişafı müsbət keyfiyyətlərlə yanaşı mənfi keyfiyyətlər də yaradır. Mənfi keyfiyyətlərə aşağıdakılar aiddir:

1. İnsan ölümü və yaralanması
2. YNH-nin nəticəsində yaranan külli miqdarda maddi zərər
3. Səs, şəhər havasının zərərli qazlarla çirklənməsi
4. Küçələrin dayanmış avtomobillərlə tutulması
5. Nəqliyyat tıxacları və hərəkət sürətinin azalması.

2000-ci il yol nəqliyyat hadisələri nəticəsində ildə 250 min ölüm və təxminən bundan 30 dəfə çox adam yaralanır. ABŞ-da təkə 1979-cu ildə YNH-dən yaranan maddi zərər 36 mlrd-dan çox olmuşdur. Böyük şəhər magistrallarında səsin səviyyəsi 100 dBa, bu magistrallar ətrafındakı evlərdə isə 80 dBa-a çatır. Normaya görə bu rəqəmlər üçün olaraq 50 və 49 dBa olmalıdır.

“Yol hərəkəti” (Rood Neallie) ilk dəfə 1979-cu ildə BMT çərçivəsində qəbul edilmiş və 1968-1979-cu illərdə yenidən baxılmış “Yol hərəkəti haqqında Konvensiya” da geniş surətdə işlədilmişdir.

Yol hərəkətinin özünə məxsus xüsusiyyətləri və problemləri hər şeydən əvvəl avtomobil-sürücü-yol sistemi ilə əlaqədardır.

Ünyada hər il təxminən 1.2 milyon nəfər yol-nəqliyyat hadisələrində həlak olur. Bu gün dünyada yol-nəqliyyat hadisələri ölüm səbəblərinə görə 9-cu yer tutur. Ümumdünya Sağlamlıq Təşkilatı hesab edir ki, 2030-cü ildə ölümlə nəticələnən yol-nəqliyyat hadisələrin sayı artacaq və bu ölüm səbəblərinə görə 5-ci yer tutacaq. Bu hadisələrin böyük əksəriyyəti inkişaf etməkdə olan ölkələrə (Afrika, Asiya, Yaxın Şərq və sair) aiddir. Hər 100 min əhaliyə olan nisbətdə ən yaxşı vəziyyət Avropadadır (hər yüz min nəfərə 9.3 ölüm), ən pis isə Afrika ölkələrindədir (hər yüz min nəfərə 26.6 ölüm). Yaxın Şərq və ərəb ölkələrində bu göstərici 20 bərabərdir.

Azərbaycanda cari vəziyyət. Rəsmi statistikaya istinad etsək görərik ki, 2015 ildə (ən yeni statistik göstərici) 2,220 yol-nəqliyyat hadisəsi olun, bunlardan 923-

ü piyadaların iştiraki ilə olub. Bu yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində 894 nəfər həlak olmuş, 2,265 nəfər isə xəsarət almışdır. Bəs digər dövlətlərlə müqayisədə Azərbaycanın mövqeyi necədir? Hər 100 min əhaliyə olan nisbətdə yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində baş vermiş ölümlər üzrə Azərbaycan dünyada 55-ci yerdədir. Bu göstərici Azərbaycan üçün 10 bərabərdir, orta Avropa göstəricisi isə 9.3 bərabərdir. Bu göstərici üzrə hər şey o qədər də pis deyil, hətta Avropa ölkələrinə yaxındır, lakin digər göstərici də var. Bu göstərici hər 100 min avtomobilə düşən ölümlərin sayıdır. Rəsmi statistikaya istinad etsək Azərbaycan respublikasında 1.3 milyon avtomobil var, hər min nəfərə 103 avtomobil düşür, təbii ki, Bakı şəhərində bu göstərici daha yüksəkdir (təxminən 300). Yəni Azərbaycanda avtomobillərin sayı o qədər də çox deyil. Azərbaycanda hər 100 min avtomobilə 83 yol-nəqliyyat qəzası nəticəsində baş vermiş ölüm hadisəsi düşür, bu isə Azərbaycanı dünyada 86-cı yerdə yerləşdirir. Müqayisə üçün orta Avropa göstəricisi 19 bərabərdir.

Vəziyyəti yaxşılaşdırmaq üçün bir necə məsələni etiraf etmək lazımdır:

1. İnsanlar qəsdən və ya bilmədən səhvlərə yol verirlər. Bu qaçırılmazdır;
2. İnsan orqanizmi həssasdır, o avtomobillə toqquşmada tab gətirə bilmir;
3. Yol hərəkətini təşkil edənlər, yol-nəqliyyat infrastrukturunu quranlar və müvafiq qanunvericiliyi qəbul edənlər və ya etməyənlər, məsuliyyəti yol hərəkəti iştirakçıları ilə bölüşməlidirlər;
4. Yol təhlükəsizliyi kompleks bir şeydir və müxtəlif amilləri əhatə edir.

Nəqliyyat sistemləri ənənəvi olaraq maksimal sayda nəqliyyat vasitələrini buraxmaq üçün layihələdirilir. Belə sistemlər təhlükəsiz idarəetməni yol hərəkəti iştirakçılarının üstünə atır, lakin belə yanaşma yol təhlükəsizliyini təmin edə bilmir, çünki insanlar səhv edirlər. Heç kimin səhv etməyəcəyi təqdirdə işlək olan sistem insanlar üçün deyil.

İstifadə olunan ədəbiyyat

- 1.S.Cümşüdoğ “ Avtomobil nəqliyyatının iqtisadiyyatı ”
Bakı – 2000
2. S.Cümşüdoğ “ Nəqliyyatının iqtisadiyyatı,biznesi və menecment ”
Bakı – 2003
3. H.Hüseynov “ Nəqliyyatının iqtisadiyyatı”
Bakı – 2012
- 4.Quliyev T.Ə “ Menecmentin əsasları ”
Bakı – 2001
- 5.Axundov Ş.Ə “Marketinqin əsasları”
Bakı – 2001
6. F.Kotler “Menecmentin idarə olunması ”
7. Abbasov A “Sahibkarlıq fəaliyyətinin növləri,təşəkkülü və inkişaf
problemləri ”
Bakı -1998