



Kalkınma



AZERBAYCAN SEKTÖR RAPORLARI

LOJİSTİK

TÜRKİYE KALKINMA BANKASI A.Ş.

EKONOMİK VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MÜDÜRLÜĞÜ

**Haziran 2008
ANKARA**

SUNUŞ

Bu çalışma, Azerbaycan **Lojistik Sektörü** ve onun alt faaliyetleri arasında tasnif edilen **taşımacılık** ve **depolamayı** kapsayan bir “**Sektörel Görünüm**” mahiyetinde olup temel amacı; sektörün mevcut ve potansiyel durumunu ortaya koymak ve bu durumu belirleyen faktörlerin, yatırım kararları üzerindeki etkilerini inceleyerek, yatırımcıların karar alma sürecine katkıda bulunmaktır.

Çalışmayı gerçekleştirmek amacıyla **Türkiye Kalkınma Bankası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Müdürlüğü** Müdür Yardımcıları **Ömür GENÇ** ve **Mustafa ŞİMŞEK** ile Kıdemli Ekonomist Uzmanlar **Filiz KESKİN**, **Fulya BAYRAKTAR** ve **Ahmet Hakan ATİK** 27 Nisan - 03 Mayıs 2008 tarihleri arasında Bakü/Azerbaycan’a bir iş seyahati düzenlemiştir.

Çalışma kapsamında yapılan analiz ve değerlendirmeler, esas itibariyle **Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Komitesi** tarafından yayınlanan en son tarihli ve güncel verilerin işlenmesi, yorumlanması ve buna dayalı çıkarsamalarda/önerilerde bulunulması suretiyle gerçekleştirilmiştir. Yorum ve değerlendirmelerin güvenilirliğini artırıcı bir husus olarak, yardımlarından dolayı teşekkürü bir borç bildiğimiz, Azerbaycan’da konuyla doğrudan veya dolaylı ilgisi bulunan kişi ve kurum temsilcileriyle(*) karşılıklı yapılan görüşmelerden elde edilen bilgi ve tecrübelerden de faydalanılmıştır.

* Azerbaycan’da temasta bulunulan ve bilgi temin edilen kurumlar: T.C. Bakü Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Komitesi, AZPROMO (Azerbaijan Export and Investment Promotion Foundation), Ata Holding, Azerbaijan Investment Company, MAP International Consulting & Investment, AZERSUN Group, USAID, TİKA, National Confederation of Entrepreneurs Organizations of Azerbaijan Republic, Azerbaycan Türkiye İş Adamları Birliği, Azerbaycan İktisadî Kalkınma Bakanlığı, Azerbaycan-Türk Sanayicileri ve İşadamları Beynelhalk Cemiyeti (TUSİAB).

İÇİNDEKİLER

| | Sayfa No |
|---|-----------------|
| 1. Giriş: Sektörün Tanımı ve Önemi | 1 |
| 2. Taşımacılık Sektörünün GSYİH'ye Katkısı ve Üretim Eğilimi | 1 |
| 3. Taşımacılık Sektöründe Talep Durumu..... | 2 |
| 3.1. Taşımacılık Alt Sektörlerindeki Gelişmeler..... | 3 |
| 3.2. Kargo Taşımacılık Faaliyetleri..... | 4 |
| 3.3. Dış Ticaret Hacminin Taşımacılık Türlerine Göre Dağılımı | 5 |
| 3.4. Bölgesel Düzeyde Taşımacılık Faaliyetleri..... | 5 |
| 4. Sektörel Yapı ve Genel Eğilimler | 6 |
| 4.1. İşyeri Sayısının Gelişimi | 6 |
| 4.2. Sektörün İstihdam Yapısı ve Ücret Düzeyindeki Gelişmeler | 7 |
| 4.3. Sektörün Gelir Yaratma Kapasitesi | 8 |
| 5. Sektörün Yatırım Eğilimi | 9 |
| 6. Taşıma ve Ulaşım Altyapısı..... | 9 |
| 7. Depolama Faaliyetleri..... | 10 |
| 8. Lojistik Hizmet Potansiyeli ve Beklentiler. | 11 |
| 9. İş Ortamı ve Yasal Düzenlemeler..... | 13 |
| 9.1. Dış Ticaret Düzenlemeleri | 13 |
| 9.2. Yabancı Para Politikası..... | 14 |
| 9.3. Vergiler | 14 |
| 9.4. Özelleştirme | 14 |
| 10. SWOT Analizi..... | 15 |
| 11. Genel Değerlendirme ve Sonuç..... | 16 |
| Ek: Azerbaycan Taşımacılık Sektörü Göstergeleri..... | 20 |

1. Giriş: Sektörün Tanımı ve Önemi

Lojistik sektörü, ihtiyaçların karşılanması amacıyla her türlü ürün, servis, bilgi ve ham maddenin başlangıç noktasından tüketildikleri son noktaya kadar etkili ve verimli bir şekilde taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması faaliyetlerini içermektedir. Tanımı gereği, taşımacılık faaliyetleri lojistik sektörünün belkemiğini oluşturmaktadır.

Lojistik sektörünün gelişmesi, ülkelerin sahip olduğu potansiyele ve bu potansiyelin değerlendirilme kabiliyetine bağlıdır. Lojistikte bölgesel değerlendirmeler **coğrafik, fiziksel** ve **kurumsal altyapıya** göre yapılmakta olup, bu tür değerlendirmeler sektörün gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutmaktadır.

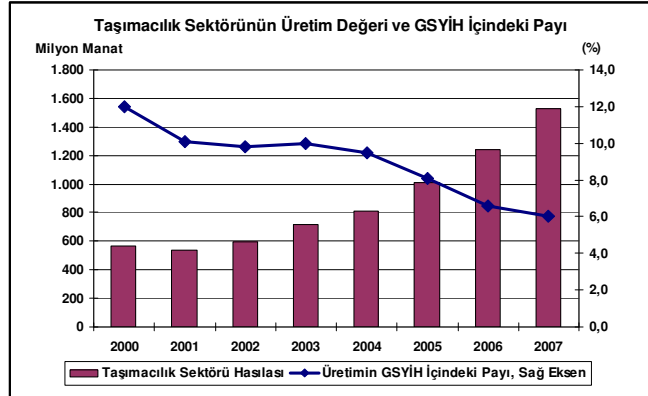
Dünyanın bazı bölgeleri mükemmel lojistik imkânlarına sahipken, diğer bölgeler bu özelliklerden yoksundur. Azerbaycan coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Büyük İpek Yolu (Avrupa-Kafkasya-Asya) ve Kuzey-Güney ulaştırma koridoru (Rusya-Azerbaycan-İran) üzerinde yer alan Azerbaycan jeopolitik açıdan Orta Asya, Güney Asya ve Avrupa ülkelerinin ulaştırma ve transit ticaretlerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir potansiyele sahiptir.

Azerbaycan'ın taşımacılık türleri açısından da önemli avantajları bulunmaktadır. Karayolu, deniz yolu, hava yolu ve demiryolu gibi geleneksel taşımacılık türlerinin yanında, ülke ekonomisine hâkim olan petrol üretiminin doğal sonucu oluşan boru hattı da önemli bir çeşitlilik sağlamıştır. Ancak, son yıllarda yapılan petrol boru hatları ayrı tutulduğunda, taşımacılık sektörünün fiziksel ve kurumsal altyapı açısından önemli yatırım ihtiyaçları bulunmaktadır. Küreselleşme sürecinde, dünya lojistik ağı ve pazarında etkin bir konuma gelme potansiyeli taşıyan Azerbaycan'ın, kamunun gerçekleştirebileceği büyük altyapı yatırımlarının yanında, özel sektöre lojistik alanında önemli yatırım fırsatları sunacağı düşünülmektedir.

Azerbaycan'ın jeopolitik konumu gereği Büyük İpek Yolu ve Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde yer alması, ulaştırma ve transit ticaretin gelişmesine paralel olarak yatırımcılara depolama faaliyetinden, iş merkezlerine kadar geniş bir marjda lojistik yatırım imkânları sunmaktadır.

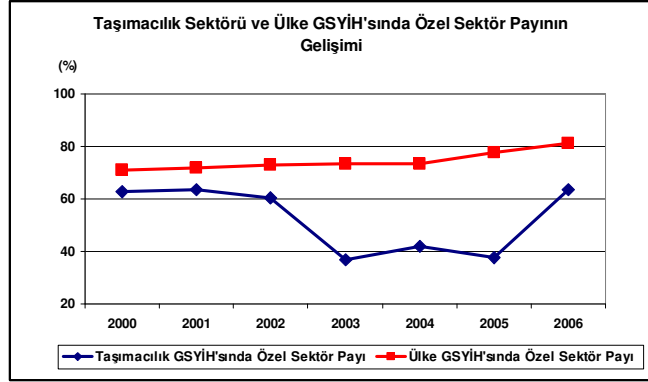
2. Taşımacılık Sektörünün GSYİH'ye Katkısı ve Üretim Eğilimi

- Azerbaycan ekonomisi 1995 yılında uygulamaya başlanan ekonomik politikalar sayesinde istikrarlı bir gelişme dinamiği yakalamış ve 2000–2007 döneminde yıllık ortalama %17 büyüme kaydetmiştir. Aynı dönemde taşımacılık sektöründe mal taşımacılığında kaydedilen yıllık ortalama büyüme performansı %12, yolcu taşımacılığında ise %3.6 olmuştur.
- Azerbaycan ekonomisinin önemli altyapı sahalarından biri olan taşımacılık sektörü verilerine bakıldığında, yıllar itibarıyla taşınan yük ve yolcu miktarları ve devir hacimlerinin önemli gelişmeler kaydettiği görülmektedir. Bu durum hasıla rakamlarına da



yansımıştır. 2000 yılında 566 milyon manat olan taşımacılık, depolama ve iletişim sektörü hasılası 2000–2007 döneminde 2.7 kat artarak 2007 yılında 1.5 milyar manat düzeyine ulaşmıştır.

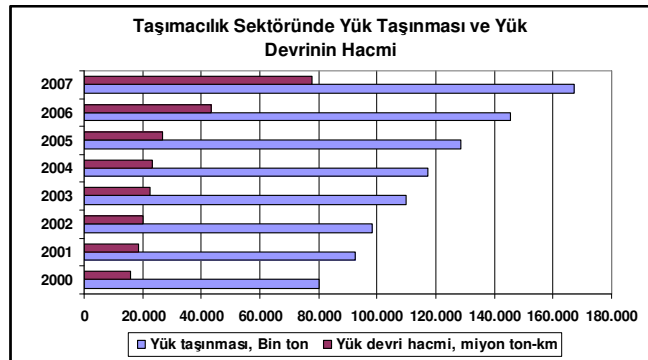
- Ancak petrol gelirlerinden dolayı ülke hasılasındaki gelişimin sektörün oldukça üzerinde olması, taşımacılık, depolama ve iletişim sektörünün ülke hasılası içindeki payının görece olarak azalmasına neden olmuştur. 2000 yılı itibariyle %12 olan sektör payı, 2007 yılında %6'ya kadar gerilemiştir.
- Yıllar itibariyle ülke GSYİH'sinde özel sektör payının artarak devam ettiği ve 2000 yılında %70.8 olan özel sektör payının 2006 yılı itibariyle %81 seviyesine ulaştığı görülmektedir.
- Taşımacılık sektörü açısından değerlendirildiğinde, 2000 yılında %62.6 olan özel sektör payının, dalgalı bir seyir izleyerek 2005 yılında %37.5'e kadar gerilemesinin ardından, 2006 yılında önemli bir sıçramayla %63.5 seviyesine ulaştığı görülmektedir. Bu durum özel sektör temsilcilerinin, sektöre yönelik yatırımlarını artırdıklarının önemli bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.



Taşımacılık, depolama ve iletişim sektör hasılası yıllar itibariyle artış göstermesine rağmen ülke hasılasındaki payı görece olarak azalarak 2007'de %6 olarak gerçekleşmiştir. Ancak, hasılanın özel sektör payındaki gelişmeler yatırımcılar açısından çekiciliğin önemli yansıması olarak değerlendirilmektedir.

3. Taşımacılık Sektöründe Talep Durumu

- 2000–2007 döneminde taşınan yük miktarı 2.1 kat, taşınan yükün devir* hacmi ise yaklaşık 5 kat artış göstererek, 2007 yılı itibariyle taşınan yük hacmi 167.3 milyon ton'a, yük devir hacmi ise 77.9 milyar ton-km'ye çıkmıştır.
- Taşımacılık türleri itibariyle karayolu taşımacılığı miktar bazında (toplamın %49'u), boru hattı taşımacılığı yük devir hacmi bazında (toplamın %67'si) ön plana çıkarken, boru hattı taşımacılığının gerek yük miktarı (3.1 kat) gerekse yük devir hacminde (38.2 kat) ortalamasının oldukça

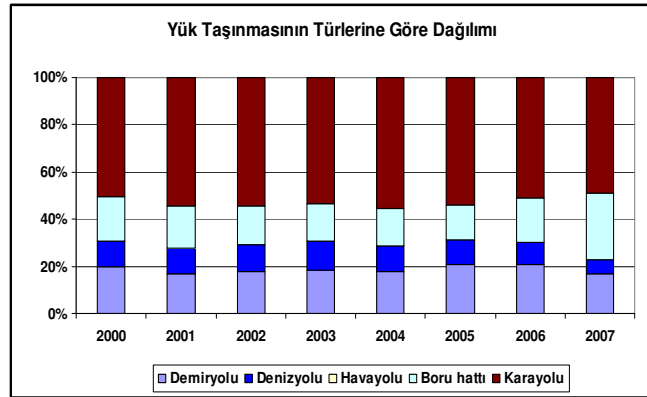


* Taşınan yük miktarının, ortalama taşınma mesafesi ile çarpımını ifade etmektedir.

üzerinde artış gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde yük taşıma mesafesinde de %50 oranında artış sağlanmıştır. Sektörde yük devir hacminin ve ortalama taşıma mesafesinin artması, taşımacılık sektöründeki talep artışlarının en önemli göstergelerinden birisidir.

- Aynı dönem itibariyle taşınan yolcu sayısı 1.3 kat, yolcu devir** hacmi ise 1.6 kat artış göstererek, 2007 yılı itibariyle taşınan yolcu sayısı 1.1 milyar yolcuya, yolcu devir hacmi ise 17.7 milyar yolcu-km'ye ulaşmıştır. Yolcu taşımacılık türleri itibariyle karayolu taşımacılığının gerek miktar bazında (toplamın %84'ü) gerekse yolcu devir hacmi bazında (toplamın %73'ü) ön planda olduğu görülürken, havayolu taşımacılığının ise dönem boyunca gerek yolcu sayısı (2.2 kat) gerekse yolcu devir hacmi (2.5 kat) bakımından ortalamanın üstünde artış gösterdiği görülmektedir. 2000–2007 döneminde, yolcu taşımacılığında, bir yolcunun ortalama taşınma mesafesi %15 artış göstermiştir.
- Özellikle son yıllarda **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)** petrol boru hattı ve **Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Güney Kafkas** doğalgaz boru hattının faaliyete geçmesi; taşınan yük ve devir hacminin büyük oranda artışının yanı sıra, ülkenin bölgedeki öneminin artmasına ve ülke ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonunun hızlanmasına neden olduğu düşünülmektedir.
- 2007 yılı verilerine göre, taşımacılık sektöründe **BTC** petrol boru hattı ve **BTE Güney Kafkas** doğalgaz boru hattı ile nakledilen ham petrol ve doğal gazın hacmi de dikkate alındığında, bir önceki yıla göre yük taşınması %14.9, yük devir hacmi ise %80.0 artış göstermiştir.

- 2007 yılı itibariyle taşımacılık sektöründe 167.3 milyon ton yük taşınmış olup, %48.8'i kara yolu, %28.3'ü boru hattı, %16.7'si demir yolu, %6.1'i deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Hava yolu ile yük taşımacılığı önemsiz seviyededir. Yük taşımacılığında 2006 yılında %58.7 olan özel sektör payı, 2007 yılında %67.9'a yükselmiştir.



- 2007 yılı itibariyle taşımacılık sektöründe 1.1 milyar yolcu taşınmış olup, %84'ü karayolu, %15.3'ü metro, %0.6'sı demiryolu ve %0.1'i de havayolu vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Denizyolu ile yolcu taşımacılığı önemsiz seviyededir. Yolcu taşımacılığı faaliyetinin %83.9'u özel sektör tarafından gerçekleştirilmiştir.

3.1. Taşımacılık Alt Sektörlerindeki Gelişmeler

- Taşımacılık türleri itibariyle bakıldığında, **karayolu taşımacılığının** dengeli bir gelişim trendi gösterdiği görülmektedir. İnşaat, sanayi ve tarım alanlarında yaşanan gelişmeler ülke genelinde karayolu taşımacılığına olan talebi daha da canlandırmış, karayolu taşıma vasıtalarının sayısı önemli ölçüde artmıştır. 2000–2007 döneminde karayolu taşımacılığı ile yük taşıma hacmi 2 kat, yük devir hacmi ise 3 kat artmıştır. 2000'de 440.6 bin adet olan taşıma araçları 2007'de 773.3 bine ulaşmıştır. Karayolu taşımacılığında, 2007 yılında 81.6

** Taşınan yolcu miktarının, ortalama taşınma mesafesi ile çarpımını ifade etmektedir.

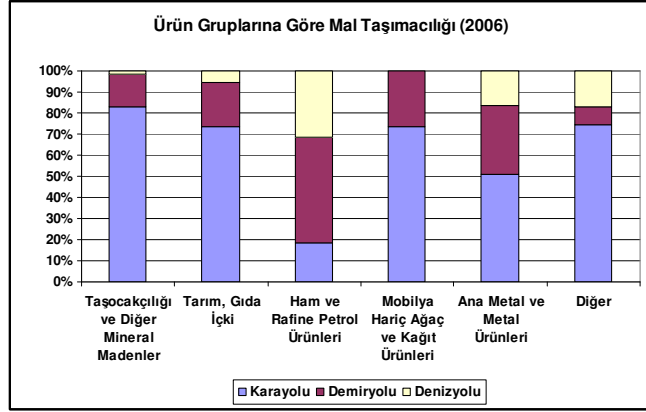
milyon ton yük, 964.5 milyon yolcu taşınmış ve 2006 yılına göre sırasıyla %9.7 ve %7.8 artış kaydedilmiştir. Sektörde, yolcuların ortalama %97'si otobüs, %3'ü otomobil ile taşınmıştır.

- 2000–2007 döneminde **demiryolu taşımacılığı** ile yük taşıma hacmi 1.8 kat ve yolcu taşıma hacmi ise 1.6 kat artmıştır. 2007 yılında bir önceki yıla göre yük taşımacılığında %7.3 azalışla 28 milyon ton yük taşınmışken, %14.4 artışla 6.7 milyon yolcu taşınmıştır. Demiryollarındaki yük devir hacmi bir önceki yıla göre %7 azalırken yolcu devir hacmi ise %15.6 artış göstermiştir. Yolcu taşımacılık faaliyetinin %15'ini oluşturan **metro taşımacılığı** ile 2007 yılında, bir önceki yıla göre %9 artışla, 175,7 milyon yolcu taşınmıştır.
- **Deniz taşımacılığında** 2007 yılında taşınan yüklerin hacmi bir önceki yıla göre %24.7 azalarak 10.2 milyon ton, yolcu taşınması ise %17.7 oranında azalarak 14.4 bin yolcu olarak gerçekleşmiştir. Taşınan yüklerin %61.5'ini petrol, %38.5'ini de kuru yükler oluşturmuştur. Deniz taşımacılığı faaliyetleri genellikle dış ticarete yönelik gerçekleştirilmektedir. Deniz taşımacılığındaki yük devir hacmi %25.2 oranında, yolcu devir hacmi de %18.7 oranında azalmıştır.
- 2007 yılında, Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanında bir önceki yıla göre %9.4 azalışla 5.5 milyon ton elleçleme (yükleme-boşaltma) gerçekleştirilmiştir. İşlenen yüklerin %86.3'ünü oluşturan uluslararası transit yüklerin hacmi %6.2, ihraç yüklerin hacmi %41.4 oranında azalmış, ithal yüklerin hacmi ise %7.2 oranında artmıştır. 2007 yılı genelinde toplam hacmi 2.6 milyon ton olan 465 gemi limana giriş yapmış, 415'i boşaltılmış, 50'si ise yüklenmiştir.
- **Hava taşımacılığında** 2007 yılında bir önceki yıla göre %30.5 azalışla 52 bin ton yük taşınmışken, %15.4 oranında artışla 1.5 milyon yolcu taşınmıştır. Yolcuların %94'ü devlet, %6'sı da özel sektör tarafından taşınmıştır. Yıl genelinde havayolu taşımacılığı ile taşınan yüklerin %78.3'ü ise özel sektör tarafından taşınmıştır.
- 2007 yılında, yük taşımacılığının artmasında önemli bir rol oynayan **petrol boru hatları** ile 40 milyon ton petrol taşınmıştır. Taşımanın %71'i **BTC** petrol boru hattı ile gerçekleştirilmiş olup yıl genelinde bu hat kullanılarak Bakü'den nakledilen petrol 28.4 milyon ton olmuştur. Petrol boru hattı ile taşınan petrolün hacmi, bir önceki yıla göre 2 kat artarken yük devir hacmi 3.5 kat artmıştır.
- 2007 yılında, doğalgaz boru hattı ile bir önceki yıla göre %0.9 azalışla 7.4 milyon ton doğal gaz taşınmıştır. Taşınan doğal gazın %11.5'i yeni hayata geçen **BTE Güney Kafkas** boru hattı ile taşınmış ve kullanıma geçtiğinden beri taşınan doğal gaz miktarı 1.5 milyar metre küpe ulaşmıştır. Doğalgaz boru hattının yük devir hacmi ise %42.8 oranında artmıştır.

3.2. Kargo Taşımacılık Faaliyetleri

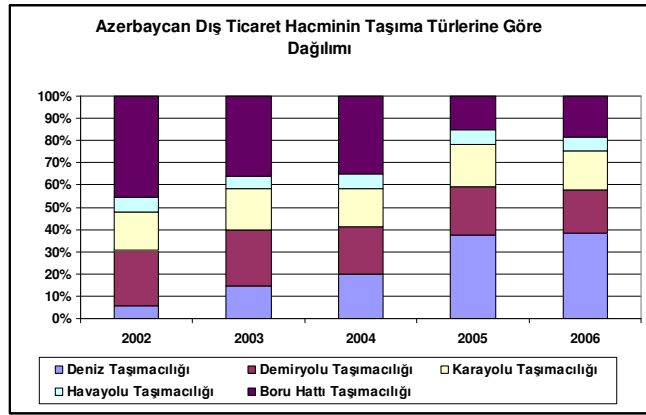
- Taşımacılık türleri itibarıyla taşımacılığa en çok konu olan ürünler, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında ham petrol ve rafine petrol ürünleri, karayolu taşımacılığında ise başta taşocakçılığı ve diğer madencilik ürünleri olmak üzere kuru yükler olmuştur. Karayolu taşımacılığı içinde tarım ve işlenmiş gıda ürünlerinin ağırlığı %14 civarında iken, demiryolu taşımacılığında %10 ve deniz yolu taşımacılığında ise ortalama %6 civarındadır.

- Ürün gruplarının taşımacılık sektörlerine göre dağılımına baktığımızda; ham ve rafine petrol ürünlerindeki payı küçük olmakla beraber, tüm ürün gruplarında karayolu taşımacılığının yoğun bir şekilde kullanıldığı, ham ve rafine petrol ürünlerinde ise yoğun olarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığının tercih edildiği görülmektedir.
- 2006 yılı itibariyle gerçekleşen 118 milyon tonluk kargo taşımacılığının %63'ü karayolu, %25.6'sı demiryolu ve %11.4'ü de denizyolu taşımacılığı ile sağlanmıştır.



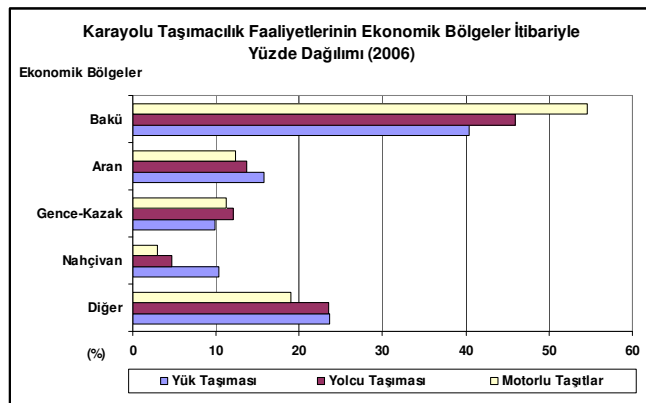
3.3. Dış Ticaret Hacminin Taşımacılık Türlerine Göre Dağılımı

- 2002–2006 dönemi itibariyle ülke dış ticaretinde kullanılan taşımacılık türlerinin gelişimine bakıldığında, karayolu ve havayolu taşımacılık payının değişmediği, deniz yolu taşımacılığının payının sürekli arttığı, demir yolu ve boru hattı taşımacılık paylarının ise azaldığı görülmektedir. Ülke dış ticaretinin ortalama %18'inde karayolu, %6'sında ise havayolu taşımacılığı kullanılmıştır. Denizyolu taşımacılığının payı %6'dan %38'e çıkarken demiryolu taşımacılığının payı %25'ten %19'a ve boru hattı taşımacılığının payı da %45'ten %18'e gerilemiştir.



3.4. Bölgesel Düzeyde Taşımacılık Faaliyetleri

- Ekonomik bölgeler itibariyle karayolu taşımacılığında başta Bakü olmak üzere Aran, Nahçıvan ve Gence-Kazak bölgelerinin ilk sıralarda yer aldıkları görülmektedir. Bu dört bölge toplam karayolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığının %76.4'ünü gerçekleştirirken, motorlu taşıt parkının ise %81.1'ine hâkim durumdadır.
- Tek başına yük taşımacılığının %40.5'ini, yolcu taşımacılığının %46'sını gerçekleştiren ve motorlu taşıt parkının %54.5'ine sahip olan Bakü şehri, 2000–2007 döneminde taşımacılık



sektöründe önemli gelişmeler göstermiştir. Ülke toplam karayolu taşımacılık faaliyetleri, bu dönemde, yük taşımacılığında %101, yolcu taşımacılığında %21 ve motorlu araç parkında %58 artış göstermişken, Bakü şehrindeki gelişmeler aynı dönemde yük taşımacılığında %164, yolcu taşımacılığında %27 ve motorlu araç parkında ise %149 seviyesinde artış şeklinde olmuştur.

- Bakü şehrinin, taşımacılık faaliyetlerinde siyasî ve ticarî başkent olmanın verdiği avantajları iyi bir şekilde değerlendirdiği ve bu potansiyelin önümüzdeki dönemlerde de artarak devam edeceği düşünülmektedir.
- Aynı dönemde Nahçıvan, gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında ortalamanın üzerinde artış sağlayan diğer bir ekonomik bölge olmuştur.

4. Sektörel Yapı ve Genel Eğilimler

4.1. İşyeri Sayısının Gelişimi

- 2007 yılı itibariyle Azerbaycan'da faaliyet gösteren toplam işyeri sayısı bir önceki yıla göre %6.2 artış göstererek 79,147'ye ulaşmıştır.
- Aynı dönem itibariyle taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe faaliyet gösteren işyeri sayısı %8.8 oranında artarak 2,422'ye ulaşmıştır. Bu sayı toplam işyeri sayısının %3.1'ini oluşturmaktadır. 2007 yılında taşımacılık sektöründe 14 işyeri kapanırken 198 yeni işyeri açılmıştır.

Küçük İşletmeler

- Ülke genelinde 2006 yılı itibariyle 12,232 küçük boy işletme faaliyet göstermekte olup bunun %2'si (249 işletme) taşımacılık, depolama ve iletişim sektörüne aittir. Bu sektörde faaliyet gösteren küçük işletmelerin yıllar itibariyle azaldığı dikkat çekmektedir. Nitekim 2000 yılında 279 olan küçük işletme sayısı 2002'de 396'ya çıktıktan sonra 2006'da 249'a gerilemiştir.
- Ülke genelinde toplam küçük işletmelerde çalışan sayısı 90 bin kişi olup yine %2'si (1.8 bin kişi) taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe istihdam edilmektedir.
- Toplam küçük işletmelerdeki üretim hacmi 720 milyon manat olup ancak %1.1'i (7.8 milyon manat) taşımacılık, depolama ve iletişim sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. Üretim hacminin gelişimine yıllar itibariyle bakıldığında 2000 yılında %9.8 olan sektör payının 2006'da %1.1'e gerilediği görülmektedir.

Yabancı Yatırım Faaliyetleri

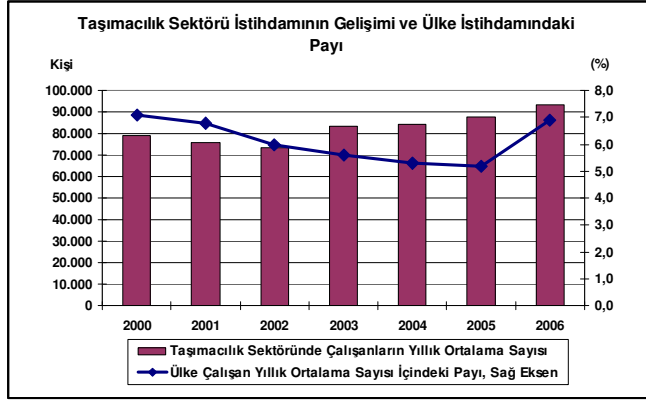
- 2006 yılı itibariyle ülke genelinde 863 adet yabancı girişim ve iştirak faaliyet göstermiş olup, bunun 81'i taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe yer almıştır.
- Taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe faaliyet gösteren yabancı girişim ve iştiraklerde 4,318 kişi çalışmakta, üretim hacmi ise 724.8 milyon manatı bulmaktadır.
- 2000–2006 döneminde taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe faaliyet gösteren yabancı girişim ve iştiraklerin sayısı %65, çalışanların sayısı %4.9, üretim hacmi ise 6.3 kat artış göstermiştir.
- 2006 yılı itibariyle sektörün toplam yabancı girişim ve iştirakler içindeki payı ise girişim ve iştirak sayısında %9.4, çalışan sayısında %6.8 ve üretim hacminde %6 seviyesindedir.

Toplam işyeri sayısının %3.1'ini oluşturan taşımacılık, depolama ve iletişim sektöründe, küçük işletme faaliyetlerinin yıllar itibariyle azaldığı görülmektedir. Sektördeki yabancı yatırım ve iştirak faaliyetleri ise artarak devam etmiştir. Bu durum sektörde yabancı yatırımcılar açısından kısıtlama olmadığı en önemli göstergelerinden birisi olarak değerlendirilmektedir.

4.2. Sektörün İstihdam Yapısı ve Ücret Düzeyindeki Gelişmeler

- Azerbaycan taşımacılık sektöründe çalışanların yıllık ortalama sayısı yıllar itibariyle artış göstermiştir. 2000 yılı itibariyle sektörde çalışanların yıllık ortalama sayısı 79,208 kişi iken bu rakam 2000–2006 döneminde %17.7 oranında artarak 2006'da 93,233 seviyesine çıkmıştır.

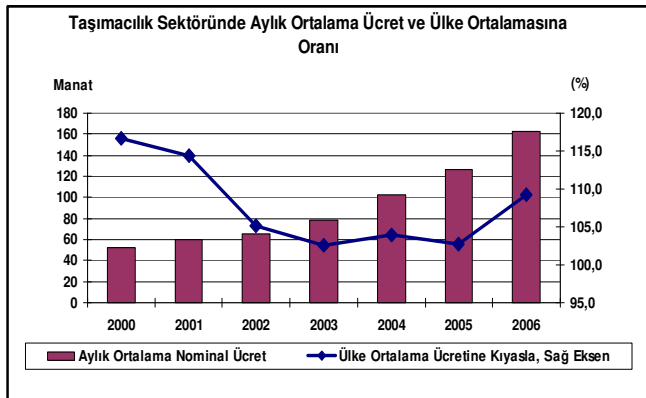
- Ancak sektör istihdamının ülke istihdamı içindeki payında aynı artış eğilimini görmek mümkün değildir. Taşımacılık sektörü istihdamının ülke istihdamı içindeki payı 2000 yılında %7.1 iken 2005 yılına kadar azalarak %5.3 seviyesine gerilemiş, 2006 yılında ise taşımacılık sektörü istihdamı %6.6 oranında artarak ülke istihdamı içindeki payını %6.9 seviyesine yükseltmiştir. Taşımacılık sektörü istihdamının, ülke istihdam artışına yeterince ayak uyduramadığı söylenebilir.



- 2006 yılı itibariyle sektör istihdamının %26.6'sını demiryolu işçileri, %11.9'unu karayolu işçileri, %9.8'ini denizyolu işçileri, %4.8'ini havayolu işçileri, %3.9'unu boru hattı işçileri ve geri kalanını da seyahat acentelerinde çalışanlar ve diğer serbest çalışanlar oluşturmuştur. Yıllar itibariyle demiryolu, hava yolu ve boru hattında çalışan sayısının arttığı ancak karayolu ve deniz yolunda çalışanların yıllık ortalama sayısının azaldığı görülmektedir.

- Ücret seviyelerinin gelişimine bakıldığında, taşımacılık sektöründeki aylık ortalama ücretlerin her dönemde ülke ortalama ücretinin üzerinde yer aldığı görülmektedir. Bu durum taşımacılık sektörünün kazanç veya kârlılık seviyesi itibariyle cazibesini ortaya koymaktadır.

- 2000 yılında 52 manat olan aylık ortalama ücret 2000–2006 döneminde 3 katın üzerinde artış göstererek 2006 yılında 163 manat seviyesine ulaşmıştır. 2000 yılında ülkede geçerli olan



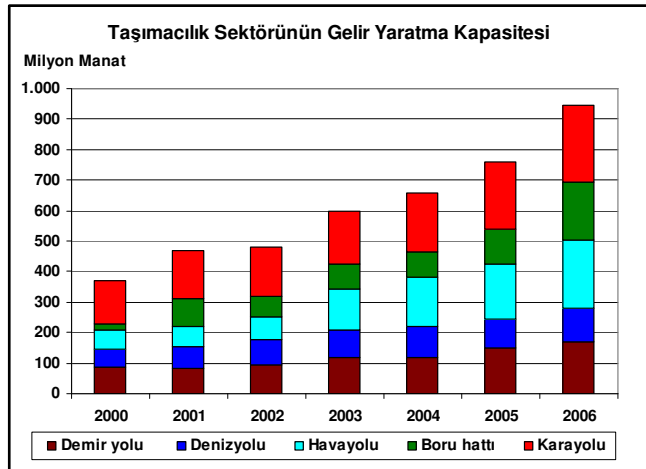
ortalama aylık ücretin yüzde 116.7'si seviyesinde bulunan sektör ücreti, 2006 yılında yüzde 109.3'ü seviyesine inmiştir.

- Aylık ortalama ücretlerin artışına taşımacılık alt sektörleri itibariyle baktığımızda, boru hattında çalışanların aylık ortalama ücretleri hariç diğer taşımacılık birimlerinin aylık ortalama ücret artışlarının sektör ortalamasının altında kaldığı görülmektedir.
- Ücret seviyesi itibariyle baktığımızda, demiryolu ve karayolu aylık ortalama ücretlerinin sektör ortalamasının oldukça altında olduğu (sırasıyla sektör ortalamasının %63'ü ve %59'u seviyesinde), buna karşın boru hattı, deniz yolu ve havayolu taşımacılığında çalışanların aylık ortalama ücretlerinin sektör ortalamasının oldukça üzerinde olduğu (sırasıyla sektör ortalamasının %110'u, %161'i ve %227'si) görülmektedir. Seyahat acentelerinde çalışanların aylık ortalama ücretleri de sektör ortalamasının %124'ü seviyesindedir.

Aylık ortalama ücretlerin ülke ortalama ücret seviyesinin üzerinde olması sektörün kârlılığı açısından önemli bir gösterge olarak değerlendirilmektedir.

4.3. Sektörün Gelir Yaratma Kapasitesi

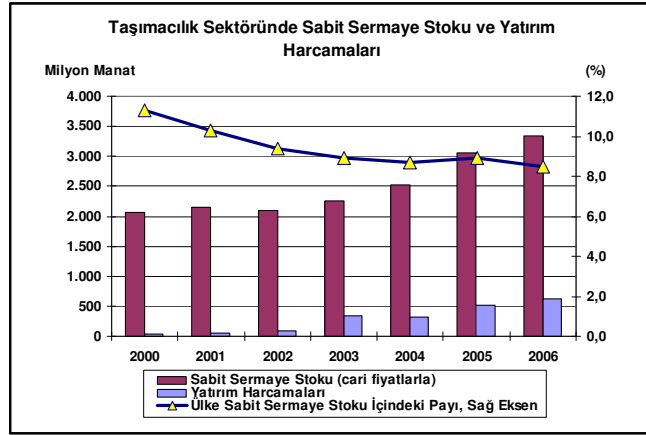
- Taşımacılık sektöründe yaratılan gelir yıllar itibariyle sürekli artış göstermiştir. Nitekim 2000 yılında cari fiyatlarla 375 milyon manat seviyesinde olan taşımacılık geliri, 2000–2006 döneminde 2.5 kat artarak 954 milyon manat seviyesine ulaşmıştır.
- Alt sektörler bazında, boru hattı (8.7 kat) ve hava yolu (3.5 kat) taşımacılığının gelir yaratma kapasitesi ortalamanın üzerinde; demir yolu (2.0 kat), deniz yolu (1.9 kat) ve karayolu (1.8 kat) taşımacılıklarının gelir yaratma kapasiteleri ise ortalamanın altında bir gelişim göstermiştir.
- Bu durum, yıllar itibariyle havayolu ve boru hattı taşımacılığının toplam taşımacılık gelirinden aldıkları payın artmasına, demiryolu, deniz yolu ve kara yolu taşımacılıklarının aldıkları payın ise azalmasına yol açmıştır.
- 2006 yılı itibariyle elde edilen 954 milyon manat gelirin %26'sı karayolu, %23'ü hava yolu, %20'si boru hattı, %18'i demir yolu ve %12'si de deniz yolu taşımacılığından sağlanmıştır.
- Yıllar itibariyle taşımacılık gelirinin ortalama %70'i yük taşımacılığından, %30'u ise yolcu taşımacılığından elde edilmiştir.
- Demiryolu taşımacılığı gelirinin %87'si ve denizyolu taşımacılığı gelirinin %99'u başta petrol olmak üzere yük taşımacılığından elde edilirken havayolu ve karayolu



taşımacılıklarında yolcu taşımacılığından elde edilen gelirin payı yıllar itibariyle artarak %50'nin üzerine çıkmıştır.

5. Sektörün Yatırım Eğilimi

- Taşımacılık sektöründe 2000 yılı itibariyle sabit sermaye stoku 2.1 milyar manat iken 2006 yılı itibariyle 3.4 milyar manat'a ulaşmıştır. Ancak bu yapılanma sektörün ülke sabit sermaye stoku içindeki payının yıllar itibariyle azalmasına engel olamamıştır. Nitekim taşımacılık sektörünün ülke sabit sermaye stoku içindeki payı 2000 yılında %11.3 iken 2006 yılında %8.5 seviyesine gerilemiştir.
- Taşımacılık sektörünün hizmet üretim hacmini artırmaya yönelik yatırım harcamaları yıllar itibariyle sürekli artış gösterirken ülke sabit sermaye yatırım harcamaları içindeki payı da buna paralel olarak artmıştır.
- 2000 yılında taşımacılık sektörü yatırımlarının toplam yatırım harcamalarından aldığı pay 44 milyon manat'la %5 iken 2006 yılında 629 milyon manat'la %10.1'e yükselmiş ve son verilere göre de 2007 yılında 631 milyon manat'la %9.3 seviyesinde gerçekleşmiştir.
- 2007 yılında gerçekleştirilen 631 milyon manat'lık taşımacılık sektörü yatırımının %78.2'si karayolu, %10.6'sı havayolu, %6.5'i boru hattı, %3'ü denizyolu ve %1.6'sı da demiryoluna yönelik yatırımlardan oluşmuştur.
- Taşımacılık sektöründe sabit sermayeye yapılan ilavelerin gelişimine bakıldığında en önemli ilavenin 2006 yılında gerçekleştiği görülmektedir. 2006 yılında sektör sabit sermaye stokuna 1 milyar 359 milyon manatlık ilave yapılmış olup bunun %79,4'ünü (1 milyar 79 milyon manat) petrol ve gaz boru hattı ilaveleri oluşturmuştur. Karayolu taşımacılığının toplam sabit sermaye stokuna yapılan ilaveden aldığı pay %8.7, havayolu taşımacılığının payı %7.9 olurken diğer taşımacılık faaliyetlerinin payı da %4 olmuştur.



Sektörün sabit sermaye stokunun ulaştığı seviye ve bu stoku artırmaya yönelik gerçekleştirilen faaliyetler, sektörün canlılığı ve potansiyelinin gelişimi hakkında önemli ipuçları vermektedir.

6. Taşıma ve Ulaşım Altyapısı

- 2006 yılı itibariyle taşımacılık altyapısına bakıldığında; karayolu uzunluğunun 18,823 km, demiryolu hattı uzunluğunun 2,122 km, petrol ve doğalgaz boru hattı uzunluğunun ise 5,300 km olduğu görülmektedir.
- Ülke genelinde motorlu araç sayısı 773,318 (2007), 1,000 kişiye düşen araç sayısı 90 (2007), yük vagonları sayısı 19,341, yolcu vagonları sayısı 726,

konteynır sayısı 3,036 adettir. Karayolları ağı kamunun kontrolündedir. Yeniden yapılanma faaliyeti kapsamında karayolları taşımacılık şirketlerinin çoğunluğu özelleştirilmiştir.

- Hazar Denizi'ne direkt liman bağlantısı olan Azerbaycan için deniz taşımacılığının özel bir önemi vardır. Hazar Denizi'ne kıyısı bulunan İran, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan'la direkt denizyolu bağlantısı vardır. Ancak kuzeydeki denizlere Volga-Don kanalı ile Karadeniz'e Gürcistan üzerinden demiryolu ve karayolu vasıtasıyla çıkılabilmektedir.
- Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru kapsamında Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan hattını bağlayacak olan Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesinin 2012 yılı sonunda tamamlanması planlanmıştır.
- Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun faaliyete başlaması ve bu hattın Avrupa ve BDT ülkelerinden gelen yükleri İran üzerinden Hindistan'a taşıyan Kuzey-Güney ulaşım koridoru ile birleştirilmesi durumunda demiryolu ile yük taşınması hacminin 20 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.
- Hazar Denizi'nde yüzlerce kilometrelik bir kıyı şeridine sahip ülkede biri büyük olmak üzere irili ufaklı 15 liman bulunmaktadır. Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Orta Doğu, Avrupa ve Güney Doğu Asya ülkeleri için transit geçiş rolünü üstlenebilecek bir konumdadır.
- Azerbaycan'da denizcilik faaliyetleri kamu sahipliğinde monopolistik bir yapıdadır. Hazar Gemicilik Şirketi denizcilik faaliyetlerini kontrol etmektedir. Hazar Denizi, Karadeniz, Akdeniz ve Marmara'da faaliyette bulunan Hazar Denizcilik Şirketinin esas faaliyet alanı petrol ve petrol ürünleri taşımacılığıdır. Petrol dışı yük taşımacılık faaliyetleri toplam taşımacılık faaliyetlerinin %10'u seviyesinde olup yolcu taşımacılığı ise 14,000 civarındadır.
- Hazar Gemicilik Şirketi'nin taşımacılık donanmasında 86 gemi bulunmaktadır. Gemilerden 41'i (biri su tankeri olmak üzere) tanker, 35'i kuru yük gemisi, 10'u ise liman demiryolu kargo ve yolcu taşıma gemisidir. Donanma toplam 443,782 deadweight ton, bir geminin ortalama deadweight'i ise 6,079 tondur.
- Ülkede 5'i normal yolcu uçakları trafiğine uygun olmak üzere 27 adet havaalanı bulunmaktadır. Havaalanları devletin mülkiyetindedir. Bakü Haydar Aliyev, Gence ve Nahçıvan havaalanları uluslararası trafiğe açıktır. Ulusal Havayolu Şirketi AZAL ulusal taşımacılık faaliyetlerini yürütmektedir. Uçak filosunda; 4 Boeing 757-200, 2 Boeing 727-200, 4 TU-15, 4 TU-134, 2 Yak-40, birer adet de A-320 ve AN-140-100 uçakları bulunmaktadır.

7. Depolama Faaliyetleri

- Lojistik sektöründe depolama faaliyetleri genel olarak liman, havalimanı ve demiryolu garlarında yer alan depo ve antrepolarda gerçekleştirilmektedir.
- Bu anlamda Azerbaycan'daki en önemli tesis Haydar Aliyev Havalimanında 2005 yılından beri hizmet vermekte olan Bakü Kargo Terminali'dir. Terminalin 12,000 m² kapalı alanı ve 9 uçağın kullanabileceği 163,000 m² büyüklüğündeki açık alanı bulunmaktadır. Bakü Kargo Terminali'nin teknik özellikleri; kolay bozulan mallar için soğutma imkânı, kıymetli yükler ve farklı kategorilerdeki tehlikeli madde içeren mallar gibi çeşitli yükler için elleçleme ve depolama anlamında geniş ve uzmanlaşmış bir hizmet alanı sunmaktadır. Azerbaycan'a gelen ve Pakistan, Dubai ve Çin dahil olmak üzere birçok bölgeye transit

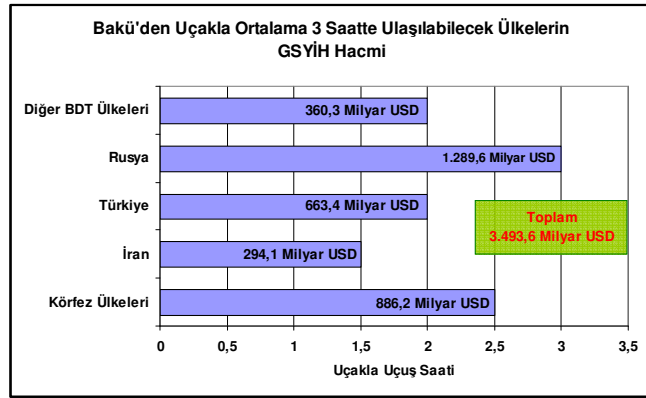
teslimatların yapılabildiği terminalde, özel ve kamuya ait kargo ofisleri, hava taşımacılığıyla lojistik faaliyetlerde bulunmaktadır.

- Depolama faaliyetlerinin gerçekleştirildiği diğer bir alan Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı'dır. Beş ayrı terminalin yer aldığı limanda, **Ana Yük Terminali** 24,000 m² açık ambarı, 10,000 m² alanı kapsayan 5 adet kapalı ambarı ve 8 km uzunluğundaki demiryolu bağlantısı ile yılda 2 milyon ton yük elleçleme yapabilmektedir. Yılda 15,000 adet konteynır kabul etme kapasitesi olan **Konteynır Terminali**'nin taşınan yükleri işlemek üzere 1,250 m² kapalı ambarı ve 1,600 m² konteynır açık alanı bulunmaktadır. Diğer terminallerden **Arabalı Vapur Terminali** yılda 8 milyon ton yük ve **Petrol Terminali** de yılda 10 milyon ton petrol elleçleyebilmektedir. **Yolcu Terminali** ise 130 metre uzunluğundaki iskelesiyle yerli ve yabancı yatlara hizmet vermektedir. Ayrıca Devlet Petrol Şirketi'nin işçileri Hazar'daki petrol yataklarına gitmek için bu terminali kullanmaktadırlar.
- Havalimanı ve deniz limanı dışında ayrıca başta Bakü olmak üzere ülkenin değişik bölgelerinde Sovyet döneminden kalma soğuk hava depoları ve kuru tahıl ambarları da bulunmaktadır. Teknolojik açıdan son derece demode olan bu depolar, hizmetlerin yürütülmesi açısından yetersiz kalmaktadır. Bu durum, başta tarımsal üretimin yoğun olduğu bölgeler olmak üzere, dış ticarete önemli bir payı bulunan Rusya'ya yakın bölgelerde, modern depoların oluşturulması ihtiyacını gündeme getirmektedir.
- Önemli karayolu ve demiryolu ulaşım hatlarının kesiştiği ve sanayinin yoğun olduğu bölgelerde depolama hizmetleri yetersizdir. Bu anlamda, başta tarım ürünlerinin işlenmesi ve katma değerinin artırılması amacıyla, depolama, paketleme, etiketleme, şoklama, dağıtım gibi hizmetlerin verildiği modern anlamdaki lojistik merkezlerine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Son yıllarda sınırlı da olsa gelişmeye başlayan özel sektöre ait depolama faaliyetleri daha ziyade kendi üretim ihtiyaçlarına yöneliktir.

8. Lojistik Hizmet Potansiyeli ve Beklentiler.

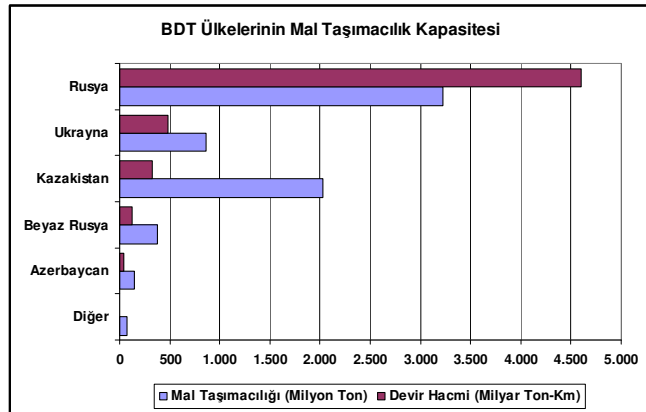
- Azerbaycan, konumu itibarıyla doğuyu batıya bağlayan tarihi İpek Yolu üzerinde yer alması ve Rusya'dan İran'a geçişi sağlayan kuzey-güney bağlantısının ülkeden geçmesi nedeniyle lojistik hizmetlerin gelişmesi açısından büyük olanaklar taşımaktadır.
- Ülkenin uzun süren Sovyet rejiminin ardından bağımsızlığa kavuşması, ülkede her alanda büyük bir yeniden yapılanma faaliyetinin başlamasına neden olmuştur. Bu yeniden yapılanma faaliyetleri ilk başta Sovyet döneminden kalan ulaşım altyapısının kısmen yenilenmesine yöneliktir.
- Bu süreç aynı zamanda kuzey-güney geçişlerini sağlayacak demiryolu inşası ve doğu-batı bağlantısını sağlayacak Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridoruna dahil demiryolları ve karayolları yeni projelerini de gündeme getirmiş ve paralel olarak yürütülmektedir. Ayrıca ülkede başta Bakü olmak üzere büyük inşaa faaliyetleri başlatılmıştır.
- Azerbaycan ekonomisinin petrol ve petrol ürünlerinin hâkimiyetinden kurtarılması amacıyla uygulamaya konulan petrol dışı sektörlerin geliştirilmesine yönelik hükümet programları, hizmet kalitesinin ve etkinliğinin sağlanması amacıyla kamu kurum yasalarının ve sorumluluk alanlarının yeniden belirlenmesine yönelik gerçekleştirilen kurumsal operasyonlar ülkenin lojistik potansiyelinin artmasına yönelik önemli imkânlar doğurmaktadır.

- Başta ulaşım altyapısının yenilenmesi ve hacminin geliştirilmesine yönelik faaliyetler olmak üzere, tarım, tarımsal sanayi, imalat sanayii ve inşaat gibi petrol dışı sektörlerin gelişme potansiyeli, sistemli bir sanayi altyapısının oluşturulmasının yanında, üretimden tüketime kadar tüm birimler arasındaki bağlantıları sağlayacak lojistik destek birimlerinin oluşturulmasına (bu anlamda her türlü depolar, ambarlar, soğuk hava depoları, soğuk zinciri, iş merkezleri, alışveriş merkezleri, vb.) ihtiyaç duyulacağını işaret etmektedir.
- Sovyet döneminden kalan şehir merkezindeki eski depoların kullanılmaz halde olması, stratejik yerlerde toplu depoların oluşturulması ihtiyacını da gündeme getirmektedir.
- Bakü uluslararası havaalanından ortalama 3 saatlik bir uçuşla ulaşılabilir ülkelerin hinterlandında başta Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere İran, Türkiye ve Körfez Ülkeleri yer almaktadır. Ortalama 3 saatlik uçuş hinterlandındaki bu ülkelerin GSYİH'lerine bakıldığında, toplam 3,494 milyar dolarlık bir ekonomik potansiyelin varlığı dikkat çekmektedir.



Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri Taşımacılık Faaliyetleri

- Yük ve yolcu taşımacılığı açısından Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT)* ülkelerinin taşımacılık faaliyetleri önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Topluluğun, 2006 yılı itibarıyla taşınan yük miktarının 6.7 milyar ton, yük devir hacminin 5.6 trilyon ton-km, taşınan yolcu miktarının yaklaşık 50 milyar yolcu ve yolcu devir hacminin 782 milyar yolcu-km olduğu görülmektedir.
- Bölgede yük ve yolcu taşımacılığına uygun kara yolu hattı toplam 993 bin km, tren yolu hattı ise yaklaşık 134 bin km'dir.
- Taşınan yük ve yolcu hacmi ve devir kapasitesi açısından Rusya, Kazakistan, Ukrayna ve Beyaz Rusya ilk sıralarda yer almaktadır.
- Özellikle Rusya bölgedeki yük ve yolcu taşıma hacminin yaklaşık %50'sini tek başına gerçekleştirmektedir. Gerek yük gerekse yolcu taşıma kapasitesi açısından Azerbaycan Bölge'de bu dört ülkenin arkasından beşinci sırada yer almıştır. Bölge taşımacılık hacminin yaklaşık %2'sini Azerbaycan gerçekleştirmektedir.



* BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) Ülkeleri; Beyaz Rusya, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Rusya, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna.

- Azerbaycan'ın Hazar denizi kıyısındaki özel konumu, özellikle Bakü'ye bölgesel lojistik ticaret merkezi olması konusunda önemli avantajlar vermektedir.

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorundaki Gelişmeler

- Hazar Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan **Avrupa-Kafkasya-Asya** ulaştırma koridorundaki Azerbaycan'ın taşımacılık faaliyetleri yıllar itibariyle artış göstermiştir. 2000 yılında bu koridordan Azerbaycan'ın gerçekleştirdiği yük taşımacılığı 29 milyon ton, yolcu taşımacılığı 152 milyon yolcu iken, 2007 yılında taşınan yük miktarı 42.6 milyon tona, yolcu sayısı ise 164 milyona ulaşmıştır.
- Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorundan gerçekleştirilen yük ve yolcu taşıma faaliyetleri, Azerbaycan'ın toplam yük taşıma faaliyetinin %37'sini, yolcu taşımacılık faaliyetinin ise %17'sini oluşturmaktadır.
- 2007 yılı itibariyle koridordaki tüm taşımacılık faaliyetlerinden önceki yıla göre %5.8 artışla 213.1 milyon manat gelir elde edilmiş olup bunun %62.4'ü demir yolu, %18.4'ü deniz yolu, %19.2'si karayolu taşımacılığından sağlanmıştır. Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorundan elde edilen gelir, toplam taşımacılık gelirinin ortalama %30'una tekabül etmektedir.

9. İş Ortamı ve Yasal Düzenlemeler

Azerbaycan Cumhuriyeti, bölgede en fazla doğrudan yabancı yatırım çeken ülke konumundadır. Ülkede son yıllarda yatırım ortamının liberalleştirilmesi amacıyla yasal altyapının hazırlanması konusunda da önemli adımlar atılmıştır. Bu kapsamda getirilen; Vergi Kanunu, Medeni Kanun, Toprak Kanunu, İş Kanunu, Gümrük Kanunu, Yabancı Para Kanunu, Uluslararası Hakemlik Kanunu vs. yasal düzenlemeler hem yerli hem de yabancı yatırımcılar açısından büyük ölçüde yatırım ortamını şeffaflaştırmış ve cazip hale getirmiştir. Yabancı yatırımcıların faaliyeti için herhangi bir özel izin talep edilmemektedir. Lisans talebi ise yabancı yatırımcılar açısından son derece basitleştirilmiştir.

Azerbaycan'da lojistik sektöründe yapılacak yatırımlar da dahil olmak üzere, bütün sektörlerle yönelik yatırım gerçekleştirecek yabancı yatırımcılara hükümet tarafından; *vergî sonrası kârın istenen yere serbestçe transfer edilme garantisi, millileştirmeye ve el koymaya karşı güvence, devlet organlarının illegal faaliyetleri sonucunda, yabancı yatırımcıların fizikî ve parasal kayıplara maruz kalmaları durumunda, zararın veya kaybın karşılanması garantisi* gibi temel güvenceler sunulmaktadır:

9.1. Dış Ticaret Düzenlemeleri

Azerbaycan, *Dünya Ticaret Örgütü*'ne (WTO) katılmak üzere müzakerelere başlamış, bunun yanında hükümet dış ticareti serbestleştirmek için de pek çok adım atmış bulunmaktadır. Azerbaycan yasaları ülkeye ithal edilen mallara uygulanacak çok sayıda gümrük rejimi kabul etmiştir ve bunların içinde yabancı yatırımcılar açısından en önemlileri *transit ithalat, gümrük depoları, gümrük antrepoları, geçici ithalat, gümrük bölgeleri içinde ve dışında işlemedir.*

Geçici ithalatta herhangi bir gümrük vergisi uygulanmamakta olup mallar gümrük yetkililerince belirlenen sürenin sonuna kadar Azerbaycan'dan yeniden-ihraç edilmek zorundadır.

Azerbaycan'a ithalat esnasında, mal gruplarına göre, nispi olarak %5, %1, %3, %10 ve %15 oranlarında gümrük vergisi uygulanmaktadır. Maktu vergi oranları ise, ölçü birimlerine göre farklılık arz etmekte ve 0.06 sent–40 USD arasında değişmektedir.

İhracat, bazı tür metal ve metal ürünler dışında gümrük vergisinden muaftr.

9.2. Yabancı Para Politikası

Azerbaycan'da döviz işlemleri, Para Düzenleme Kanunu'nun belirlediği esaslar çerçevesinde yürütülmektedir. Azerbaycan'ın para kontrol yasası, “yerleşikler” ve “yerleşik olmayanlar” arasında bir ayırım yapmaktadır ve yerleşik kişiler açısından daha sıkı düzenlemeler öngörmektedir. Para operasyonları, *rutin para operasyonları* ve *sermaye hareketlerini içeren para operasyonları* olarak ikiye ayrılmaktadır. Sermaye hareketlerini içeren para operasyonları, Azerbaycan Millî Bankası (AMB) tarafından onaylanan yöntemle yapılmak zorundadır. Bununla beraber, AMB'nin bu noktada herhangi bir prosedürü yoktur ve aslında sermaye hareketlerini de ihtiva eden para operasyonlarına ilişkin bir izin belgesi gerekmemektedir.

Yerleşik olmayan yasal şirketler, yurtiçi döviz piyasasından rutin para operasyonları için döviz satın alabilirler; ancak diğer durumlarda yasal şartların yerine getirilmesi zorunludur. AMB tarafından yeni yapılmış bir düzenlemeye göre, yerleşikler, doğrudan yatırım, menkul kıymet satın alımı, emlak alımı ve yerleşik yabancı bankadaki mevduat hesabına para transferi amaçları doğrultusunda bazı devletlere (OECD üyelerine, Rusya'ya ve Azerbaycan'la yatırımlarla ilgili iki taraflı anlaşması olan ülkelere) para transfer edebilirler. Transferle ilgili olarak herhangi bir özel sınırlama söz konusu değildir.

Yabancı şirketler ve şahıslar, yerel bankalarda hem Manat hem de yabancı para hesabı açtırabilirler. Birkaç istisna hariç, çalışanlara yapılan maaş ödemeleri de dahil olmak üzere, Azerbaycan'da gerçekleştirilen tüm ödemeler Manat cinsinden yapılmak durumundadır. Yabancı para cinsinden yürütülecek bazı işlemler için AMB'nin izni gerekmektedir.

9.3. Vergiler

Azerbaycan'da iki tür vergi rejimi yürürlüktedir: Ağırlıklı olarak petrol ve doğal gaz sektöründe çalışan şirketler, *petrol konsorsiyumu vergi rejimine* tabidir. *Yasal vergi rejimi* ise tüm diğer yasal kuruluşlara tatbik edilmektedir.

İş dünyasında faaliyet gösteren Azerbaycanlı tüm girişimler, temsilcilik büroları, şubeler ve bireylerin yanı sıra Vergi Kanunu'nda tanımlanan “daimi müesseseler” vasıtasıyla Azerbaycan'da ticarî faaliyette bulunan yabancı şirketler ve bireyler, faaliyetlerinin Azerbaycan'da vergilendirilebilir olup olmadığına bakılmaksızın, vergi otoritelerine tescil ettirilmek mecburiyetindedir. Daimi müessese tesis etmemiş bölümler ayrı bir rejime tabidir.

Azerbaycan sınırları içerisinde, yük ve yolcu taşımacılığı yapan otomobil sahibi yerleşik olmayan müesseseler ve özel kişiler Azerbaycan yollarını kullandıkları için yol vergisine tabidirler. Yol vergi oranı kullanılan otomobilin cinsine, koltuk sayısına, yük taşıma kapasitesine ve otomobilin yüklü ağırlığına göre değişmekte olup Devlet Gümrük organları tarafından tahsil edilmektedir.

Azerbaycan'da genel kurumlar vergisi oranı %22, katma değer vergisi genel oranı ise %18'dir.

9.4. Özelleştirme

Yürürlükteki Özelleştirme Kanunu'na göre, askeri araç gereç üreten işletmeler, demir yolları, radyo televizyon istasyonları vb. stratejik önemi haiz işletmeler haricinde tüm işletmeler özelleştirilebilmektedir. Telekomünikasyon, hava sanayi, tekstil, tarım ve tarımsal sanayi ve enerji sektörlerinde özelleştirme imkânları bulunmaktadır. Yabancılar da herhangi bir engelle karşılaşmadan özelleştirme sürecine katılabilmektedir. Kanuna göre, aşağıdaki kategoriler yabancı yatırımcı statüsünde değerlendirilmektedir:

- Yabancı yasal şirketler ve onların bağlı kuruluşları,
- Yabancı yatırımın payının, şirketin kuruluş sermayesinin %50'sinin üzerinde olduğu Azerbaycanlı yasal şirketler,
- Yabancı uyruklular ve
- Herhangi bir ülke vatandaşı olmayan (devletsiz) şahıslar.

Azerbaycan'da yasal olarak kabul edilmiş özelleştirme yöntemleri ise; stratejik yatırımcılara doğrudan satış, yatırım ihalesinde satış, özel nakit ve belge açık artırmaları, genel açık artırmalar ve uygun koşullarla çalışanlara satış yöntemleridir.

Azerbaycan'ın yabancı para politikası, yabancı yatırımcılar açısından herhangi bir caydırıcı özellik taşımamaktadır. Yabancı yatırımlar da, çeşitli kanunlarla güvence altına alınmıştır.

Hâlâ bazı yasal düzenleme ve uygulama eksikliklerine karşın, Azerbaycan'da özelleştirme çalışmaları ve serbest piyasa ekonomisine tam olarak geçiş iradesi olumlu bir gelişim göstermektedir.

10. SWOT Analizi

| GÜÇLÜ YÖNLER | ZAYIF YÖNLER |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Petrol dışı sektörlerin gelişmesinin hükümetin öncelikli program konuları arasında yer alması, • Başta taşımacılık olmak üzere altyapının iyileştirilmesinin, Gelişme Programının ana başlıklarından birisi olması, • Azerbaycan'ın Avrupa-Kafkasya-Asya bağlantısını sağlayan tarihi İpek Yolu ve Rusya-İran bağlantısını sağlayan kuzey-güney koridoru üzerinde yer alması, • Taşımacılık sektörünün göstermiş olduğu gelişme potansiyelinin yüksek olması, • Ulaştırma Bakanlığı oluşturularak kurumsal yeniden yapılmaya gidilmesi, • Ülkenin stratejik konumu nedeniyle Orta Asya ve Hazar Bölgesi gibi potansiyel pazarlara yakın bir coğrafyada yer alınması, • Kalifiye olmayan işgücü temininde sorun yaşanmaması, • Enerji maliyetlerinin (petrol ve doğal gaz) düşük olması, • Kişi başına gelir düzeyinin artış eğiliminde olması, • Taşımacılık, ambarlama ve iletişim sektörünün ülke hasılası içerisinde önemli bir paya sahip olması. | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaşım altyapısına devletin büyük ölçüde egemen olması, • Finans sektörünün gelişme sürecini tamamlamamış olması, • Altyapının nispi olarak yetersiz olması, • Kayıt dışı ekonominin haksız rekabete yol açması, • 'Hollanda Hastalığı'nın makro ekonomik açıdan handicap yaratması, • Gümrüklerde problemler yaşanması, • Petrol dışı sektörlerin yeterince gelişmemiş olması, • Ülke hasılasında özel sektör payının sürekli yükselmesine rağmen, taşımacılık, ambarlama ve iletişim sektörünün bu gelişime ayak uyduramaması, • Serbest piyasaya intibak sürecinin devam etmesi, |

| FIRSATLAR | TEHDİTLER |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Başta tarım sektörü olmak üzere, tarımsal ve hafif imalat sanayi sektörlerinin canlanması ve bu beklentinin devam etmesi, Petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinin tamamlanmasıyla bölge ülkeleri ve dünya ile entegrasyon sürecinin hızlanması, Rusya ve Kazakistan'ın liderliğinde bölgesel ekonominin gelişmesi, Hazar Denizindeki özel konumu nedeniyle Bakü'nün bölgesel lojistik ticaret merkezi durumunda olması, Sektördeki ücret düzeyinin, halen, sanayi sektörünün geneline ait ortalama ücretlerden daha düşük düzeyde bulunması. Ülkenin DTÖ'ne girme hedefi doğrultusunda transit koridorlarını geliştirmeye öncelik vermesi, Azerbaycan'ın petrol ve doğalgaz ihracatçıları arasında yer alması, Yerli ve yabancı yatırımcılar açısından yatırım ikliminin olumlu yönde gelişmesi ve sektördeki yabancı yatırım ve ortaklıkların yıllar itibarıyla önemli artışlar göstermesi, Ulaşım ve taşımacılık ekipmanlarının eskimesine bağlı olarak yeni yatırımların cazip hale gelmesi, Karayolu taşımacılık şirketlerinde özelleştirmelerin gerçekleştirilmesi ve bu sürecin devam etmesi, Ülke genelinde yabancı sermayeye sıcak bakılması, Yeni makine ve teçhizat alımında gümrük muafiyetinin uygulanması, | <ul style="list-style-type: none"> Sektörde çalışanlara ödenen aylık ortalama ücretlerde son yıllarda yaşanan artışların üretim maliyetleri ve kârlılık açısından tehdit unsuru oluşturması, Üretim teknolojisinin dışa bağımlı yapı göstermesi, Bürokratik engellerin bulunması, Gelir dağılımının dengesiz olması, Karabağ sorununun devam etmesi. |

11. Genel Değerlendirme ve Sonuç

Avrupa-Kafkasya ve Asya bağlantısını sağlayan Büyük İpek Yolu ve Rusya-İran bağlantısını sağlayan Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde yer alan Azerbaycan, jeopolitik açıdan Orta Asya, Güney Asya ve Avrupa ülkelerinin ulaştırma ve transit ticaretlerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir potansiyele sahiptir.

Son yıllarda devreye giren boru hattı taşımacılığı dahil tüm taşımacılık faaliyetlerinin altyapısı ve deneyimi ülkede mevcuttur. Ancak yıllarca mali zorluklar nedeniyle taşımacılık sektörünün fiziksel ve kurumsal altyapısı ihmal edilmiştir. Bu nedenle, başta taşımacılık olmak üzere alt yapının iyileştirilmesi, petrol dışı sektörlerin geliştirilmesi amacıyla Azerbaycan hükümeti tarafından 2001 yılından beri uygulamaya konulmuş

olan Ekonomik Gelişme Programının önemli ana başlıklarından birisi olmuştur. Bu kapsamda atılan ilk adımlar, Ulaştırma Bakanlığı kurularak sorumluluk alanlarının ve hukuki alt yapısının belirlenmesi, karayolları taşımacılığında özelleştirmeler yapılması, artan trafiği karşılayabilmek amacıyla Doğu-Batı ve Kuzey-Güney transit koridorlarının gözden geçirilerek mevcut bağlantı yollarının yenilenmesi ve yeni bağlantılar sağlanması (demiryolu ve karayolu projeleri), havaalanlarının ve limanların teknik donanımlarının kısmen yenilenmesi yatırımları olmuştur.

Azerbaycan hükümetinin uygulamakta olduğu bu politikalar, başta transit olmak üzere tüm taşımacılık faaliyetlerinin artmasında ve sanayinin de gelişmesine paralel olarak oluşacak yeni lojistik yatırım potansiyellerinin yatırıma dönüşmesinde önemli bir teşvik unsuru olarak değerlendirilmektedir.

Sektöre ilişkin tespitler aşağıda özetlenmektedir:

- Taşımacılık sektörü hasılası yıllar itibariyle artmakla beraber ülke hasılası içindeki payı azalmıştır. 2007 yılı itibariyle taşımacılık sektörünün toplam ülke hasılası içindeki payı %6 seviyesindedir.
- Dalgalı bir seyir izlemekle beraber, taşımacılık sektörü hasılasındaki özel sektör payı da artış göstermiştir. 2006 yılı itibariyle ülke hasılasında özel sektörün payı %81 iken taşımacılık sektöründe %63.5 seviyesindedir.
- Yıllar itibariyle taşınan yük ve yolcu miktarında ve devir hacimlerinde önemli gelişmeler yaşanmıştır. 2000–2007 döneminde yük devir hacmi 5 kat, yolcu devir hacmi 1.6 kat artış gösterirken, yükün ortalama taşınma mesafesi %50, yolcunun ortalama taşınma mesafesi de %15 artmıştır.
- Karayolu taşımacılığı gerek yük (toplamın %49'u) gerekse yolcu taşımacılığında (toplamın %84'ü) ilk sırada yer almaktadır.
- **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)** petrol boru hattı ve **Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE)** Güney Kafkas doğalgaz boru hattının hayata geçirilmesinin; taşınan yük ve devir hacminin büyük oranda artışının yanı sıra, ülkenin bölgedeki öneminin artmasına ve ülke ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonunun hızlanmasına neden olacağı düşünülmektedir.
- Başta kuru yükler olmak üzere, tüm ürün gruplarında karayolu taşımacılığının büyük oranda tercih edildiği, petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında ise demiryolu ve denizyolu taşımacılığının kullanıldığı görülmektedir.
- Dış ticarete konu ürünlerin taşımacılık türleri itibariyle dağılımında %38 payla denizyolu taşımacılığı ilk sırada yer alırken, demiryolunun payı %19, karayolu ve boru hattı taşımacılıklarının payları %18'er civarında olmuş, havayolunun payı ise %6'da kalmıştır. Dış ticarete konu ürünlerin taşınmasında yıllar itibariyle denizyolu taşımacılığının payı artarken, demiryolu ve boru hattı taşımacılıklarının payları azalmıştır.
- Taşımacılık sektöründe, ekonomik bölgeler itibariyle siyasi ve ticari başkent olmanın avantajlarını iyi değerlendiren Bakü'nün hâkimiyeti söz konusudur. Toplam yük taşımacılığının %40.5'i ve yolcu taşımacılığının %46.0'sı Bakü bölgesinde yapılmaktadır.
- Ülkede taşımacılık-ambar ve iletişim sektöründe faaliyet gösteren işyeri sayısı 2,422 olup toplam işyeri sayısının %3.1'ini oluşturmaktadır. Sektörde faaliyet gösteren işyerlerinin 249'u küçük işletme, 81'i de yabancı girişim ve iştiraklerden oluşmaktadır. Yıllar itibariyle küçük işletmelerin sayı, istihdam ve

üretim hacimleri azalırken, yabancı girişim ve iştiraklerin payında önemli artışlar yaşanmıştır.

- Taşımacılık sektöründe çalışanların yıllık ortalama sayısı yıllar itibariyle artış göstermiştir. 2007 yılı itibariyle sektörde çalışanların yıllık ortalama sayısı 93,233 kişi olup ülke istihdamındaki payı %6.9 seviyesindedir. Alt sektörler itibariyle çalışanların büyük kısmı (%26.6) demiryolu taşımacılığında faaliyet göstermektedir. Yıllar itibariyle demiryolu, havayolu ve boru hattında çalışanların sayısı artarken karayolu ve denizyolu taşımacılığında çalışanların sayısının azaldığı görülmektedir.
- Her dönemde, ülkede geçerli aylık ortalama ücret düzeyinin üzerinde yer alan taşımacılık sektörü aylık ortalama ücreti, yıllar itibariyle sürekli artış göstererek 2006 yılında 163 manat seviyesine ulaşmıştır. Taşımacılık alt grupları itibariyle karayolu ve demiryolu çalışanlarının aylık ortalama ücretleri sektör ortalamasının altında, boru hattı, denizyolu ve havayolu çalışanlarının aylık ortalama ücretleri ise sektör ortalamasının bir hayli üzerinde yer almıştır. Ücret seviyesinin ülke ortalamasının üzerinde olması, sektörün kârlılığına işaret ederken, sanayi sektörü ortalama ücretinin (350 manat) yarısı seviyesinde olması sektöre yönelecek yeni yatırımların kârlılığı açısından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.
- Taşımacılık sektörünün gelir yaratma kapasitesi 2000–2006 döneminde 2.5 kat artarak 2006 yılında 954 milyon manat seviyesine ulaşmıştır. Yıllar itibariyle boru hattı (8.7 kat) ve havayolu taşımacılığının (3.5 kat) gelir yaratma kapasitesi ortalamasının oldukça üzerinde artış göstermiştir. Sektör gelirin %70'i yük, %30'u da yolcu taşımacılığından elde edilmiştir.
- Taşımacılık sektörü sabit sermaye stoku 2000–2006 döneminde %50'nin üzerinde artarak 3.4 milyar manat seviyesine ulaşmıştır. Bu seviye, ülke sabit sermaye stokunun %8.5'ine tekabül etmektedir. Yıllar itibariyle sektöre yönelik yatırım harcamaları da sürekli artış göstermiş ve 2006 yılı itibariyle toplam yatırım harcamalarının yaklaşık %10'u seviyesine ulaşmıştır. Yatırım harcamalarının artarak devam etmesi, sektörün canlılığı ve önemi açısından olumlu gelişmeler olarak değerlendirilmektedir.
- Ülke, coğrafi açıdan önemli transit geçişlere ev sahipliği yapmaktadır. Bunlardan en önemlisi Avrupa-Kafkasya-Asya bağlantısını sağlayan Yeni İpek Yolu koridoru, diğeri ise Rusya-Azerbaycan-İran geçişini sağlayan kuzey-güney koridorudur. Ülkede yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında bu koridorlarla bağlantılı olarak bölgesel yolların yenilenmesi ve yeni bağlantı yollarının inşası yönünde önemli yatırımlar devam etmektedir. 2012 yılında tamamlanması planlanan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi Büyük İpek Yolu koridorunun önemli bir ayağını oluşturmaktadır.
- Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru vasıtasıyla Azerbaycan topraklarında gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetleri yıllar itibariyle sürekli artış göstermiştir. Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridorundan gerçekleştirilen yük ve yolcu taşıma faaliyetleri, Azerbaycan'ın toplam yük taşıma faaliyetinin %37'sini, yolcu taşımacılık faaliyetinin %17'sini ve toplam taşımacılık gelirin %30'unu oluşturmaktadır.
- Bakü uluslararası havaalanından ortalama 3 saatlik bir uçuş hinterlandında ulaşılabilir ülkelerin GSYİH'lerine bakıldığında, toplam 3,494 milyar dolarlık bir ekonomik potansiyelin varlığı dikkat çekmektedir.

Sonuç olarak, Azerbaycan'ın stratejik durumu dolayısıyla doğu-batı, kuzey-güney transit güzergâhında yer alması ve bu koridorların ticaret hacimlerinin artarak devam etmesi, bağımsızlığa kavuştuktan sonra başlatılan yeniden yapılanma faaliyetleri, petrol dışı sektörlerin gelişmesine yönelik yürütülen programlar ve gelişme potansiyelleri dikkate alındığında lojistik sektörünün önemli yatırım sahalarından birisi olduğu düşünülmektedir.

Başta ulaşım altyapısının yenilenmesi ve hacminin geliştirilmesine yönelik faaliyetler olmak üzere, tarım, tarımsal sanayi, imalat sanayii ve inşaat gibi petrol dışı sektörlerin gelişme potansiyeli, sistemli bir sanayi altyapısının oluşturulmasının yanında, üretimden tüketime kadar tüm birimler arasındaki bağlantıları sağlayacak lojistik destek birimlerinin oluşturulmasına ihtiyaç duyulacağını işaret etmektedir

Bu anlamda her türlü depo, antrepo, soğuk hava deposu, soğuk zinciri, iş merkezi, alışveriş merkezi, vb. yatırımların kârlı olacağı öngörülmektedir.

EK: AZERBAIJAN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ GÖSTERGELERİ-1

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 1. Üretim İstatistikleri | | | | | | | | |
| Ülke GSYİH (Cari Fiyatlarla, Milyon Manat) | 4,718 | 5,316 | 6,063 | 7,147 | 8,530 | 12,523 | 18,746 | 25,228 |
| Taşımacılık Sektörü Hasılası (Cari Fiyatlarla, Milyon Manat) | 566 | 537 | 594 | 715 | 810 | 1,014 | 1,243 | 1,525 |
| Taşımacılık Sektörü Hasılasının Toplam GSYİH İçindeki Payı (%) | 12.0 | 10.1 | 9.8 | 10.0 | 9.5 | 8.1 | 6.6 | 6.0 |
| Ülke GSYİH Endeksi (bir önceki yılın yüzdesi olarak) | 111.1 | 109.9 | 110.6 | 111.2 | 107.0 | 126.4 | 134.5 | 125.0 |
| Taşımacılık Sektöründe Mal Taşımacılığı (bir önceki yılın yüzdesi olarak) | 118.4 | 115.6 | 106.3 | 111.7 | 106.6 | 109.4 | 113.5 | 113.6 |
| Taşımacılık Sektöründe Yolcu Taşımacılığı (bir önceki yılın yüzdesi olarak) | 102.0 | 102.6 | 99.9 | 103.1 | 103.6 | 104.8 | 106.3 | - |
| Ülke GSYİH'sinde Özel Sektör Payı (%) | 70.8 | 71.8 | 73.0 | 73.3 | 73.5 | 77.8 | 81.0 | - |
| Taşımacılık Sektörü GSYİH'sinde Özel Sektör Payı (%) | 62.6 | 63.6 | 60.3 | 36.7 | 42.1 | 37.5 | 63.5 | - |
| Taşımacılık sektöründe yük taşınması (bin ton) | 80,180 | 92,648 | 98,445 | 110,001 | 117,314 | 128,328 | 145,596 | 167,264 |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 18.4 | 15.6 | 6.3 | 11.7 | 6.6 | 9.4 | 13.5 | 14.9 |
| Taşımacılık sektöründe yük devri (milyon ton-km) | 15,948 | 18,447 | 20,277 | 22,291 | 23,283 | 26,534 | 43,294 | 77,943 |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 7.7 | 15.7 | 9.9 | 9.9 | 4.5 | 14.0 | 63.2 | 80.0 |
| Taşımacılık sektöründe yolcu taşınması (bin kişi) | 871,484 | 894,520 | 893,225 | 920,988 | 954,079 | 1,000,278 | 1,063,347 | 1,148,403 |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 2.0 | 2.6 | -0.1 | 3.1 | 3.6 | 4.8 | 6.3 | 8.0 |
| Taşımacılık sektöründe yolcu devri (milyon kişi-km) | 11,367 | 11,741 | 11,968 | 12,588 | 13,814 | 14,746 | 15,956 | 17,663 |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 2.4 | 3.3 | 1.9 | 5.2 | 9.7 | 6.7 | 8.2 | 10.7 |
| Taşımacılık sektöründe 1 yolcunun ortalama taşınma mesafesi, km | 13.0 | 13.1 | 13.4 | 13.7 | 14.5 | 14.7 | 15.0 | 15 |
| Taşımacılık sektöründe 1 ton malın ortalama taşınma mesafesi, km | 198.9 | 199.1 | 206.0 | 202.6 | 198.5 | 206.8 | 297.4 | 50 |
| Taşımacılık sektöründe yük taşınmasından elde edilen gelir, (bin manat) | 241,001 | 329,641 | 332,131 | 422,925 | 448,492 | 525,039 | 680,036 | - |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 4.9 | 36.8 | 0.8 | 27.3 | 6.0 | 17.1 | 29.5 | - |
| Taşımacılık sektöründe yük taşınmasında yapılan harcamalar, (bin manat) | 188,565 | 240,303 | 246,397 | 284,400 | 349,959 | 406,250 | 549,891 | - |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | -2.8 | 27.4 | 2.5 | 15.4 | 23.1 | 16.1 | 35.4 | - |
| Taşımacılık sektöründe yolcu taşınmasından elde edilen gelir, (bin manat) | 134,131 | 143,478 | 154,515 | 179,797 | 215,933 | 240,367 | 273,793 | - |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 5.1 | 7.0 | 7.7 | 16.4 | 20.1 | 11.3 | 13.9 | - |
| Taşımacılık sektöründe yolcu taşınmasında yapılan harcamalar, (bin manat) | 95,474 | 120,199 | 131,592 | 153,696 | 188,770 | 222,025 | 259,490 | - |
| Bir önceki yıla göre değişim (%) | 3.3 | 25.9 | 9.5 | 16.8 | 22.8 | 17.6 | 16.9 | - |

EK: AZERBAYCAN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ GÖSTERGELERİ-2

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2. İstihdam İstatistikleri | | | | | | | |
| Taşımacılık Sektöründe Çalışanların Yıllık Ortalama Sayısı (Kişi) | 79,208 | 75,801 | 73,331 | 83,242 | 84,097 | 87,422 | 93,233 |
| Ülke Çalışan Yıllık Ortalama Sayısı İçindeki Payı (%) | 7.1 | 6.8 | 6.0 | 5.6 | 5.3 | 5.2 | 6.9 |
| Demiryolu taşımacılığında çalışanların sektör içindeki payı (%) | 31.7 | 31.1 | 32.2 | 30.1 | 30.7 | 28.6 | 26.6 |
| Karayolu taşımacılığında çalışanların sektör içindeki payı (%) | 28.4 | 27.9 | 26.0 | 16.1 | 14.5 | 13.1 | 11.9 |
| Boru hattı taşımacılığında çalışanların sektör içindeki payı (%) | 3.0 | 3.7 | 4.4 | 4.4 | 4.5 | 4.3 | 3.9 |
| Deniz taşımacılığında çalışanların sektör içindeki payı (%) | - | 13.0 | 13.2 | 11.4 | 11.0 | 10.5 | 9.8 |
| Hava taşımacılığında çalışanların sektör içindeki payı (%) | 2.6 | 3.0 | 3.0 | 2.8 | 3.0 | 4.0 | 4.3 |
| 3. Ücret İstatistikleri | | | | | | | |
| Taşımacılık Sektöründe Aylık Ortalama Nominal Ücret, (Manat) | 52 | 60 | 66 | 79 | 103 | 127 | 163 |
| Ülke Ortalama Ücretine Oranı (%) | 116.7 | 114.4 | 105.1 | 102.6 | 104.0 | 102.7 | 109.3 |
| Demiryollarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 45.6 | 45.2 | 56.0 | 78.2 | 90.9 | 102.9 |
| Karayollarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 37.1 | 41.3 | 24.4 | 44.2 | 67.5 | 95.5 |
| Boru hatlarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 60.1 | 69.1 | 77.8 | 97.5 | 130.1 | 178.6 |
| Gaz Boru hatlarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 42.0 | 55.8 | 62.4 | 81.8 | 115.6 | 163.1 |
| Petrol Boru hatlarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 100.8 | 99.9 | 104.3 | 126.4 | 115.9 | 206.1 |
| Denizyollarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 113.3 | 122.6 | 150.9 | 179.4 | 199.0 | 262.9 |
| Havayollarında Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 189.0 | 214.2 | 267.6 | 278.4 | 292.0 | 370.3 |
| Seyahat Acentelerinde Çalışanların Aylık Ortalama Ücretleri | - | 91.5 | 103.8 | 137.0 | 163.9 | 168.4 | 202.0 |
| 4. Yatırımlar | | | | | | | |
| Taşımacılık Sektöründe Sabit Sermaye Stoku (Milyon Manat) | 2,064 | 2,156 | 2,102 | 2,254 | 2,526 | 3,050 | 3,350 |
| Ülke Sabit Sermaye Stoku İçindeki Payı (%) | 11.3 | 10.3 | 9.4 | 8.9 | 8.7 | 8.9 | 8.5 |
| Taşımacılık Sektöründe Sabit Sermaye Yatırımları, (Milyon Manat) | 44 | 59 | 89 | 339 | 324 | 516 | 629 |
| Ülke Sabit Sermaye Yatırımları İçindeki Payı (%) | 5.0 | 5.0 | 4.2 | 8.9 | 6.6 | 8.9 | 10.1 |
| Taşımacılık Sektöründe Sabit Sermayeye Yapılan İlaveler (Milyon Manat) | - | 40 | 81 | 113 | 165 | 258 | 1,359 |

EK: AZERBAJYCAN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ GÖSTERGELERİ-3

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 5. Yabancı Sermayeli Yatırımlar | | | | | | | |
| Toplam Yabancı Sermayeli Girişim ve Ortaklıkların Sayısı | 551 | 609 | 748 | 809 | 814 | 796 | 863 |
| Taşımacılık, Depolama ve İletişimde Yabancı Girişim Sayısı | 49 | 66 | 73 | 80 | 79 | 81 | 81 |
| Yabancı Girişim ve Ortaklıklarda Çalışanların Toplam Sayısı | 22,145 | 25,240 | 31,228 | 43,250 | 54,083 | 58,413 | 63,105 |
| Yabancı Taşımacılık, Depolama ve İletişimde Çalışanların Sayısı | 4,118 | 3,667 | 3,303 | 3,397 | 3,539 | 3,797 | 4,318 |
| Yabancı Sermayeli Girişim ve Ortaklıkların Üretim Hacmi (Milyon Manat) | 1,240 | 1,514 | 1,894 | 2,733 | 3,819 | 7,081 | 12,103 |
| Yabancı Taşımacılık, Depolama ve İletişim Üretim Hacmi (Milyon Manat) | 115.5 | 141.5 | 169.2 | 252.6 | 340.6 | 502.2 | 724.8 |
| 6. Küçük Boy İşletmeler | | | | | | | |
| Toplam Küçük boy İşletme Sayısı | 24,254 | 25,121 | 24,721 | 21,178 | 19,462 | 11,982 | 12,232 |
| Taşımacılık, Depolama ve İletişim Sektöründe Küçük boy İşletme Sayısı | 279 | 338 | 396 | 386 | 421 | 242 | 249 |
| Ülke Küçük boy İşletme İçindeki Payı (%) | 1.2 | 1.3 | 1.6 | 1.8 | 2.2 | 2.0 | 2.0 |
| Toplam Küçük boy İşletmelerde Çalışan Sayısı (bin kişi) | 100 | 119 | 126 | 188 | 136 | 73 | 90 |
| Taşımacılık, Depolama ve İletişimde çalışan sayısı (bin kişi) | 4.6 | 4.9 | 4.9 | 5.3 | 6.1 | 0.9 | 1.8 |
| Ülke Küçük boy İşletmelerde Çalışan İçindeki Payı (%) | 4.7 | 4.1 | 3.9 | 2.8 | 4.5 | 1.2 | 2.0 |
| Toplam Küçük boy İşletmelerde üretim hacmi (milyon manat) | 434 | 433 | 724 | 1,084 | 1,421 | 688 | 720 |
| Taşımacılık, Depolama ve İletişimde üretim hacmi (milyon manat) | 42.7 | 34.2 | 43.7 | 84.2 | 103.6 | 11.5 | 7.8 |
| Ülke Küçük boy İşletme Üretim Hacmi İçindeki Payı (%) | 9.8 | 7.9 | 6.0 | 7.8 | 7.3 | 1.7 | 1.1 |

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Komitesi-