

Sürətlə köhnələn avtoparkımız

written by Rovshan Aghayev

Böyük neft pullarının Azərbaycana daxil olduğu “qızıl onillik” (2005-2015-ci illər) həm də ölkənin avtomobil parkının sürətlə böyüməsilə yadda qaldı. 1990-2000-ci illərdə minik avtobillərinin sayı cəmi 27% (72 min ədəd) artaraq 332 min ədədə çatmışdı. Halbuki 2005-2015-ci illərdə artım 2.4 dəfə (650 min ədəd) olmaqla minik avtomobillərinin ümumi parkı 1.130 mln. ədədə çatdı. Əgər müqayisə aparılan ilk onillikdə ölkədə minik avtomobillərinin sayı hər il orta hesabla 7 min ədəd artmışdısa, 2005-2015-ci illər üzrə həmin göstərici 65 min ədəd təşkil edib. 2014-cü ildən sonra isə avtomobil parkının böyüməsi kəskin zəiflədi. Belə ki, 2014-cü illə müqayisədə 2018-ci ildə minik avtomobili parkının sayı cəmi 70 min ədəd artıb – hər il üzrə orta hesabla 17.5 min ədəd. Halbuki [2010-2014-cü illərdə](#) hər il orta hesabla 70 min artmışdı – 4 ildə təxminən 300 min ədəd. Məqalədə məhz 2014-cü ildən sonra zəifləmə prosesinin mümkün səbəblərinə toxunulur.

Sona çatan ucuz dollar erası

Resurs pullarının iqtisadiyyatda doğurduğu mənfi fəsadlardan biri milli valyutanın baha olması, aparıcı xarici valyutaların ucuzluğu səbəbindən hər cür idxalın, eləcə də avtomobil idxalının hər kəs üçün sərfəli olması idi. Ucuz dollar potensialı olan yerli istehsalı məhv etsə də, ölkədə istehsalı olmayan tələbat mallarını idxal sayəsində sərfəli qiymətə əldə etməyə imkan yaradırdı. İdxal dəyəri 10 min dollar olan avtomobili almaq üçün istehlakçı hətta 8 min manatdan da az ödəyirdi. 2015-ci ildə manatın 2 dəfəyə yaxın dəyər itirməsi nəticəsində vəziyyət kökündən dəyişdi – istehlakçı artıq həmin avtomobil üçün manatla az qala 2 dəfə artıq pul saymalı oldu. Beləcə ucuz dollar erasının başa çatması ilə ucuz avtomobil idxalının sonu gəldi. 2014-cü ildə sıfır kilometr ən ucuz maşına 15-16 min manat saymalı olduğunuz halda, bu gün satış salonlarında analoji avtomobillərin qiyməti 24-25 min manatdan

ucuz deyil.

Pisləşən sosial vəziyyət

Əhalinin gəlirlər statistikasını nə qədər sübut etməyə çalışsa da ki, devalvasiya, onun doğurduğu yüksək inflyasiya, iqtisadi geriləmə əhalinin sosial vəziyyətinə ciddi təsir etməyib, [milli hesablar statistikasının analizi](#) fərqli mənzərəni ortaya qoyur. Bu statistikaya görə, 2015-ci ilə qədər hər il ev təsərrüfatlarının son istehlak xərclərini ödədikdən sonra orta hesabla 1.2-1.5 mlrd. manat intervalında qənaəti olurdu və həmin vəsaitlər yığma yönəldilirdi (maliyyə və ya əmlak formasında). 2015-ci ildə vəziyyət qəfil dəyişdi. Milli hesablar statistikasına görə, əhalinin cari ildə əldə etdiyi gəlirlər onun son istehlak xərclərini qarşılamağa imkan vermədi, ona görə də ev təsərrüfatları öz zəruri ehtiyaclarını qarşılamaq üçün əvvəlki illərdə formalaşmış yığımlarına əl atmalı oldu. Nəticədə 2015-2016-cı illərdə nəinki ev təsərrüfatları cari dövrün gəlirləri hesabına qənaətə nail ola bildilər, əksinə 2 il ərzində 2 mlrd. manat əvvəlki dövrün yığımlarını cari istehlaka sərf etməyə məcbur qaldılar (2017 və 2018-ci illərin analoji statistikasını hələlik açıqlanmayıb). Aydındır ki, insanların istər daşınar və daşınmaz əmlak, istərsə də maliyyə alətləri formasında yığımları məhz qənaət etmək imkanları olduğu dövrdə baş verir. Bir sözlə avtomobil parkında sürətli böyümənin qəfil dayanmasında ev təsərrüfatlarının maddi imkanlarının pisləşməsini bir amil kimi kənara qoymaq olmaz.

Avtokreditlərə məhdudiyyətlər

Devalvasiyadan ağır zərbə alan bank sektoruna daxil olan məhdudiyyətlərdən biri də istehlak kreditlərinin (borc yükünün gəlirə nisbəti, kreditin məbləğinin təminatın dəyərində nisbəti və s.) ilk növbədə isə avtokreditlərlə bağlı kredit müraciətlərinin mümkün qədər az dəstəklənməsi ilə bağlı oldu. Yalnız bir fakta diqqət yetirmək kifayətdir ki, 2014-cü ilin sonuna ev təsərrüfatlarının götürdüyü kreditlərin məbləği 7.8

mlrd. manata yaxın idisə, artıq 2016-cı ilin axırlarında həmin göstərici 5.8 mlrd., 2017-cı ilin sonunda isə 4.6 mlrd. manata enmişdi. Hazırda isə ev təsərrüfatlarının ümumi kreditlərinin [məbləği](#) 5 mlrd. manat ətrafındadır.

Hələ 2017-ci ilin sentyabrında mediada dərc edilən bir araşdırmada qeyd edilirdi ki, böhrana qədər ölkədə alınan hər 100 yeni avtomobildən ən azı 70-i bank kreditləri ilə alınırıdı. Halbuki, araşdırma aparılan dövrdə ölkədə [hər 5-6 bankdan biri avtomobil kreditləri](#) verməyə davam edirdi. Bir tərəfdən kreditləşmənin həcmnin kəskin şəkildə azalması, digər tərəfdən istehlak kreditlərinə tətbiq edilən sərt məhdudiyyətlər avtoparkın böyüməsindəki kəskin azalmanın başqa bir səbəbi kimi nəzərdən keçirilməlidir.

Yüksək vergilərin tətbiqi

2014-cü ildən başlayaraq Azərbaycan hökuməti avtomobil idxalına vergiləri davamlı olaraq artırıb və bu əsasən aksizlərin yüksəldilməsi vasitəsilə baş verib. Vergilər Məcəlləsinə istinadən iki müxtəlif nümunənin təmsalında bunu daha aydın görmək olar:

- 2014-cü ilədək mühərrikin həcmi 2000 kubsantimetrədək olan avtomobilin idxalı üçün mühərrikin həcmnin hər kubsantimetri üçün 0.15 manat aksiz vergisi ödənməli idi. 2014-cü ildə həmin məbləğ 0.20 manata, 2019-cu ildən isə 0.30 manata yüksəldildi. Yəni 5 ildə 2 dəfə artım var;
- 2014-cü ilədək mühərrikin həcmi 3000 kubsantimetrədək olan avtomobilin idxalı üçün 300 manat və əlavə olaraq mühərrikin həcmnin 2001-3000 kubsantimetr hissəsinə görə kubsantimetri üçün 1 manat aksiz vergisi ödənməli idi. 2014-cü ildə həmin məbləğlər müvafiq olaraq 400 manata və 1.5 manata, 2019-cu ildən isə 600 manata və 5 manata yüksəldildi. 2013-cü ildə 3000 kubsantimetrədək olan avtomobilin idxalı üçün 1300 manat aksiz vergisi ödənməli idisə, [hazırda 5600 manat məbləğ tələb edilir](#).

Artım 4.5 dəfəyə yaxındır.

İdxal avtomobilləri üçün gömrük rüsumuna gəldikdə, Nazirlər Kabinetinin 17 noyabr 2017-ci tarixli, 500 sayılı ["Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi fəaliyyətinin mal nomenklaturası, idxal gömrük rüsumlarının dərəcələri və ixrac gömrük rüsumlarının dərəcələri"](#)nin təsdiq edilməsi haqqında Qərarına əsasən minik avtomobilləri mühərrikin həcmindən və işlətdiyi yanacaq növündən, təyinatından asılı olaraq gömrük rüsumuna cəlb edilir. Qərara əsasən, idxal olunan minik avtomobillərinin mühərrikinin həcmindən və istifadə etdiyi yanacaq növündən asılı olaraq idxal rüsumlarının məbləği mühərrikin həcmnin hər kubsantimetri üçün 0.4-1.2 dollar, bəzi minik avtomobilləri üçün isə idxal dəyərinin 15%-i səviyyəsində tutulur. Məsələn, 870322 əmtəə kodu ilə idxal olunan 1500 kubsantimetr mühərrik həcminə malik minik avtomobilinin aksiz vergisi 450 manat, idxal rüsumu 1785 manat (mühərrikin hər kubsantimetri üçün 0.7 ABŞ dolları) təşkil edəcək.

Nəzərə alaq ki, ƏDV (Əlavə Dəyər Vergisi) avtomobilin idxal dəyərinə aksizlər və idxal rüsumu əlavə edilməklə hesablanır. Məsələn, 2013-cü ildə şərti olaraq invoys dəyəri 10 min manat olan avtomobilin idxalı üçün aksiz və idxal rüsumu nəzərə alınmaqla 13 min manat üçün ƏDV hesablanırdısa, bu gün artıq həmin invoys dəyərində və mühərrik ölçüsündə avtomobilin ən azı 17 min manat idxal dəyəri üçün ƏDV hesablanır. Yəni, mühərrikin həcmi 3000 kubsantimetrədək olan tipik avtomobilin təmsalında aksizlərin 4.5 dəfə artımı özü ilə bərabər hesablanan ƏDV-nin də məbləğini 30%-ə yaxın artırır. Məsələn, mühərrikin həcmi 3000 kubsantimetrədək, invoys dəyəri 10 min manat olan avtomobilin idxalı üçün 2013-cü ildə ödənen ƏDV-nin həcmi ilə eyni mühərrik həcmi və invoys dəyərinə malik avtomobilin idxalı üçün ödənen ƏDV-nin məbləği arasında 700 manatdan bir qədər də çox fərq var.

Beləliklə, əgər həmin avtomobilin invoys dəyəri 10 min manatdırsa, yuxarıda idxal rüsumunun və aksiz vergisinin

hesablanma nümunələrinə əsasən, idxalçıdan tutulan ƏDV 2300 manata yaxın olacaq. Nəticədə nümunə kimi götürülmüş, 1500 kubsantimetr mühərrik həcminə və 10 min manat invoys dəyərinə malik minik avtomobili üçün 4800 manata yaxın gömrük vergi və rüsumları hesablanmış olacaq (avtomobilin dəyərinin təxminən 50%-i). Gömrük məmurları invoys dəyəri ilə razılaşmayıb, minimum qiymət mexanizmindən istifadə edəsi olsa, idxal avtomobili üçün vergi yükünün hətta 55-60%-ə də yüksəlmək riski var.

Avtomobillə təminata görə dünya reytingində yerimiz

Avtoparkın genişlənməsindəki sürətin kəskin azalması ilə bağlı yuxarıda səslənən 4 arqumentin heç birini qəbul etməyib tamamilə başqa arqumentlər də səsləndirənlər ola bilər. Məsələn, opponent arqument bu ola bilər ki, 10 il ərzində ölkənin minik avtoparkı kifayət qədər genişləndi, bazar doydu, insanların tələbatı ödəndi.

Bizim əlimizdə elə bir sorğu və araşdırma yoxdur ki, real olaraq nə qədər insanın avtomobilə ehtiyacı olduğu, amma son 4 ildə yuxarıda sadalanan səbəblərdən bu ehtiyacını qarşılaya bilmədiyi barədə dəqiq rəqəmlər səsləndirək. Amma dünyada bunu ölçmək üçün bençmarkinq hesab ediləcək bir göstəricidən geniş istifadə edilir. Söhbət əhalinin hər 1000 nəfərinə düşən avtomobil sayından gedir. [Hazırda Azərbaycanda əhalinin hər 1000 nəfəri hesabı ilə avtomobillərin sayı 140-a yaxındır.](#) Halbuki ayrı-ayrı ölkələrdə bu göstərici çox yüksəkdir. Məsələn, [Avropa üzrə həmin göstərici](#) 587 ədəd təşkil edir. Öz növbəsində, İtaliyada 700-dən, İspaniya və Almaniyada 600-dən bir qədər artıqdır. Ən kiçik göstəriciyə malik Rumıyada isə 324 ədəd olmaqla Azərbaycandan təxminən 2.5 dəfə yüksəkdir. Region ölkələrindən Rusiyada isə anoloji göstərici 310 ədəd təşkil edir.

Azərbaycanın öz daxilində isə regionlar üzrə göstəricilər arasında fərq kəskin fərqlənir. Xüsusilə də Bakıda avtomobillə təminat səviyyəsi digər bölgələrə nisbətən orta hesabla 3-4

dəfə yüksəkdir. Bu baxımdan tələbatın ödənməsi, bazarın doyması səbəbindən parkın genişlənmə sürətinin sürətlə zəifləməsi argumentinin inandırıcılıq gücü azdır.

Arzulanmayan nəticə

Amma problem təkcə avtoparkın böyüyüb-böyüməməsində də deyil. Daha ciddi problem Azərbaycanın avtomobil parkının sürətlə qocalmasıdır. Yüksək qiymət və vergi, həmçinin kredit məhdudiyyətləri səbəbindən maşın parkının yenilənə bilməməsi avtoparkda köhnə maşınların xüsusi çəkisini artırır. Məsələn, əgər 2014-cü ildə bütün minik maşınlarının 17%-i istismar müddəti 5 ilədək olan avtomobillər idisə, 2018-ci ildə bu göstərici 6%-ə enib. Əvəzində istismar müddəti 10 ildən çox olan minik avtomobillərinin parkda payı 62%-dən 77%-ə yüksəlib. Mütləq rəqəmlə baxıldıqda, [2014-cü ildə istismar müddəti 5 ilədək olan avtomobillərin sayı 187 minə yaxın idisə, 2018-ci ildə 72 min ədədə enib.](#)

Təəssüf ki, Azərbaycan statistikasının tərtibatı qeyri-peşəkar və məlumat baxımından yoxsuldur. Bu səbəbdən avtomobillərin orta yaşını hesablamaq olmur. Bu halda [beynəlxalq müqayisələri](#) də rahatlıqla aparmaq olar. Məsələn, Galt & Taggart şirkətinin araşdırmalarına görə, hazırda Gürcüstanda avtomobillərin orta yaşı 20.3, Litvada 15.5, Rusiyada 13.1, Polşada 17.3, Ukraynada isə 19.6 ildir. Eyni zamanda Gürcüstanda bütün avtomobillərin təxminən 5%-nin yaşı 5 il və daha azdır.

Yaranmış vəziyyət Azərbaycan Avtomobil Dilerləri Assosiasiyasının da ciddi narahatlığına səbəb olub. Qurumun 2 ay öncə keçirilmiş [toplantısında](#) təklif edilib ki, **köhnə avtomobillərin idxalına məhdudiyyətlər sərtləşdirilsin, avtomobillərə ilindən asılı olaraq məhdudiyyət qoyulsun, yeni avtomobillər üçün imtiyaz və güzəştlərin verilməsi, idxal şərtlərinin yüngülləşdirilməsi təmin edilsin.** Yeri gəlmişkən, Azərbaycanda ekoloji təmiz avtomobillərin ölkəyə idxalı sahəsində də hökumət son dərəcə passiv və dövrün tələblərinə qeyri-adekvat mövqe sərgiləyir. Hibrid avtomobillər daxili

yanma mühərrikilə işləyən maşınlarla eyni qaydada bütün idxal vergi və rüsumlarına cəlb edilirlər. Elektromobillər isə aksiz və ƏDV-dən kənarda qalsa da, 15%-lik idxal rüsumuna cəlb edilirlər. İndiki şəraitdə həm hibrid maşınların, həm də elektromobillərin tam vergi və rüsumsuz idxalına hüquqi zəmin yaradılmalıdır. Eyni zamanda, hökumət yaxın 10-20 il üzrə avtoparkda elektriklə işləyən avtomobillərin xüsusi çəkisini artırmaq üçün hədəflər müəyyən etməlidir.