

UOT: 341.9:42

KORONAVİRUS XƏSTƏLİYİ (COVID-19) PANDEMİYASININ DÜNYA DƏNİZ TİCARƏT DONANMASININ FƏALİYYƏTİNƏ TƏSİRİ

Şirəliyev Ə.T.

*Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası
AZ 1000, Bakı şəh., Z. Əliyeva küç., 18
E-mail: akber1958@mail.ru*

Xülasə. Məqalədə koronavirus xəstəliyi (COVID-19) pandemiyası dövründə dəniz nəqliyyatının üzləşdiyi problemlər və onları həlli istiqamətində həyata keçirilən tədbirlərdən bəhs edilir.

Abstract. The article discusses the problems faced by maritime transport during the period of coronavirus disease (COVID-19) pandemic, and the measures taken to solve them.

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы, с которыми сталкивается морской транспорт в период пандемии коронавирусной болезни (COVID-19), и меры, принимаемые для их решения.

Açar sözlər: böhran, dəniz, gəmiçilik, yük, donanma

Key words: crisis, sea, shipping, cargo, fleet

Ключевые слова: кризис, море, судоходство, груз, флот

Giriş. Koronavirus xəstəliyi (COVID-19) pandemiyası dövlətlərin qlobal qarşılıqlı asılılığını əyani şəkildə nümayiş etdirdi və dəniz nəqliyyatının simasını dəyişəcək yeni meyillərin inkişafına təkan verdi [3,5]. Hazırda dəniz nəqliyyatı sektoru müəyyən dönüş mərhələsini yaşayır və bu heç də təkcə pandemiya səbəbindən meydana çıxmış problemlərlə üzləşmənin nəticələri deyil, həm də istehsal-satış sistem və modellərində baş verən qlobal struktur dəyişikliklərindən tutmuş istehlak və vəsaitlərin xərclənməsi ilə bağlı stereotiplərin dəyişilməsi, risklərin qiymətləndirilməsi və tələtömlərə qarşı davamlılığın yüksəldilməsi üzrə məsələlərə diqqətin artması kimi geniş diapazonu əhatə edən uzun müddətli amillərlə bağlıdır. Dayanıqlı inkişaf və “azkarbonlu” iqtisadiyyat kimi geniş qlobal gündəlikdə duran məsələlər də bura daxildir [1,4]. Bundan əlavə, fəaliyyətin bu sektorunda inkişaf edən, məhvedici nəticələrlə səciyyələnən ticarət proteksionizmi və eqoistik siyasət kimi məsələləri həll etmək zərurəti də proseslərə ciddi təsir göstərir.

Əsas hissə. Həyati vacib əmtəələrin fasiləsiz olaraq çatdırılmasında və qlobal ticarətdə aparıcı sektor kimi fəaliyyət göstərən dəniz nəqliyyatının əhəmiyyəti haqqında məsələ pandemiya şəraitində daha qabarıq şəkildə ön plana çıxdı. Belə vəziyyətin pandemiya sonrakı bərpa dövründə və normal həyata qayıtdıqdan sonra da davam edəcəyi proqnozlaşdırılır. Bir çox beynəlxalq təşkilatlar və orqanlar, o cümlədən Birləşmiş Millətlər Təşkilatının (BMT) Ticarət və İnkişaf üzrə Komitəsi (UNCTAD) pandemiya dövründə dəniz nəqliyyatının fasiləsiz olaraq fəaliyyət göstərməsi və bu zaman limanların eləcə də dənizçilərin koronavirusdan mühafizəsinə dair tövsiyyə və izahatlarla çıxış etmişlər. Onlar qeyd etmişlər ki, sanitariya məhdudiyyətləri də daxil olmaqla gəmilər bütün beynəlxalq tələblərə cavab verməli, limanlar isə dəniz gəmiləri və qarışıq daşımalar üçün açıq olmalıdırlar [2,3].

COVID-19 pandemiyasının təsiri üzündən səhiyyə sahəsində və iqtisadiyyatda baş verən qlobal böhran dəniz nəqliyyatında və beynəlxalq ticarətdə mövcud olan vəziyyəti kökündən dəyişdirdi, bu sahələrdəki artım perspektivlərinə ciddi zərbə vurdu. UNCTAD-ın proqnozlarına görə 2020-ci ildə beynəlxalq dəniz daşımalarının həcmi 4,1% aşağı düşmüşdür. Pandemiyanın təsirləri nəticəsində istehsal-satış zəncirində baş verən qarma-qarışıqlıqlar, tələbatın azalması və dünya iqtisadiyyatındakı qeyri-müəyyənlik bir sıra arzuolunmaz fəsadlara gətirib çıxarmışdır. Beynəlxalq dəniz daşımalarının dinamikasında 2019-cu ildən başlayaraq müşahidə edilən ləngimələr pandemiya fonunda daha qabarıq şəkildə özünü göstərdi. Ümumdünya istehsalının və beynəlxalq ticarətin dövrünün həcmi

ölkələr arasında ticarət münasibətlərindəki gərginliklər və siyasi qeyri-müəyyənliklər baxımından müəyyən dəyişikliklərə məruz qalır. 2019-cu ildə dəniz daşımalarının həcmi 0,5% (2018-ci ildə bu artım 5,1% təşkil etmişdir) artaraq 11,8 mlrd ton təşkil etmişdir [3]. Beynəlxalq ticarətdə baş verən gərginlik amilləri daşımalar sahəsindəki mövcud əmtəə axınlarının istqamətinin dəyişməsinə gətirib çıxarır, belə ki, alternativ bazar və tədarükçülərin axtarışı yük axınlarının istqamətlərinin dəyişməsinə səbəb olur. Sadalanan amillər fonunda yük axınlarının Çindən və Cənubi Şərqi Asiyayanın bir sıra digər ölkələrindən başqa bazarlara istqamətlənməsi xüsusilə diqqət çəkir. Nəzərdən keçirilən dövrdə Amerika Birləşmiş Ştatları dünyanın digər ölkələrinə əmtəə ixracının həcmi müəyyən qədər artırmağa müvəffəq olmuşdur ki, bu da nəticədə bir sıra malların Çinə ixracında baş vemiş azalmaların kompensasiya edilməsinə imkan vermişdir. Əlavə gömrük tariflərinin tətbiq edilməsi 2019-cu ildə ABŞ və Çin arasında dəniz daşımalarının həcmi 0,5% azalmasına səbəb olsa da alternativ bazarlarda imkanların genişləndirilməsi hesabına bu ölkələr öz itkilərini bir qədər yumuşaltmağa nail olmuşlar [3].

Son vaxtlar beynəlxalq konteyner daşımalarında gəmilərin daşıma qabiliyyətlərinin yüksəlməsi xüsusi diqqət çəkir. 2020-ci ilin əvvəlinə olan məlumata görə dünya donanmasının tərkibinə daxil olan və ümumi tutumu 100 brutto registr ton və daha çox olan ticarət gəmilərinin sayı 98140 ədəd təşkil etmişdir ki, onların da daşıma qabiliyyətləri ümumilikdə 2,06 mlrd ton dedveyt ekvivalentindədir. 2014-cü ildən bu yana dünya ticarət donanmasında ən böyük artım 2019-cu ildə qeydə alınmışdır və bu göstərici 4,1% təşkil etmişdir. Ən böyük artım qazdaşıyan gəmilər sektorunda baş vermişdir. Artım dinamikasına görə sonrakı yerləri neft tankerləri, balkerlər və konteyner daşıyan gəmilər tutmuşlar. Ən iri konteynerdaşıyan gəminin tutumu 10,9 % artmışdır. Hazırda iritonnajlı konteynerdaşıyan gəmilər öz ölçülərinə görə nəhəng neft tankerlərindən geri qalmırlar, hətta iri quru yük və kruiz gəmilərini belə üstələyirlər. Müxtəlif tipli gəmilərin istismarı sahəsində əldə olan təcrübələri və bir sıra məhdudiyyətləri (yanalma kanalları, liman və gəmiqayırma müəssisələrinin infrastrukturundakı mövcud vəziyyət) nəzərə alaraq belə bir qənaətə gəlmək olar ki, konteynerdaşıyan gəmilər artıq öz maksimal ölçü həddlərinə çatmışlar [3,4].

Nəzərdən keçirilən dövr ərzində dəniz nəqliyyatının fəaliyyətini araşdırarkən belə məlum olur ki, global miqyasda ən səmərəli nəticələr daşıyıcılar tərəfindən əldə edilmişdir. İri limanlara daxil olmaqla fəaliyyət göstərən iritonnajlı gəmilərin işlərinin səmərəlilik göstəriciləri daha yaxşı olmuşdur. Məsələn, gəminin konteyner limanlarına daxilolma sayının 1% artması onun limanlarda dayanma vaxtının bir konteynerin payına düşən müddətinin 0,18% azalmasına gətirib çıxarır. Limana daxil olan gəminin orta ölçüsünün anoloji qaydada 1% artırılması zamanı isə onun limanlarda dayanma vaxtının bir konteynerin payına düşən müddətinin 0,52% azalması ilə nəticələnir. Ölçü miqyasına qənaətə əsaslanan və nisbətən iritonnajlı gəmilərin istismarı hesabına əldə edilən səmərə heç də həmişə limanların və daxili nəqliyyat operatorlarının da fəaliyyətlərinin uduşlu olması ilə nəticələnir. Belə ki, bu zaman bütövlükdə logistik zəncir miqyasında ümumi nəqliyyat xərcləri əksər hallarda artır. Gəmi üzrə hesablanmış konteynerlərin orta miqdarının yaxud gəmilərin orta ölçülərinin artırılması bir çox hallarda yük avtomobillərinin, yük meydançalarının və qarışıq daşımaların pik həddə tələbatlı olması zərurətini doğurmaqla yanaşı, limanların akvatoriyaqlarında dibdərinləşdirmə və körpülərdə yükqaldırma imkanları daha böyük olan kranların quraşdırılması ilə bağlı əlavə xərclər qoyuluşunu da tələb edir [2,4]. Daxilolma limanlarının sayının azaldılması ilə yüklərin nisbətən daha iritonnajlı gəmilər seqmentində konsentrasiya edilməsi əksər hallarda əməliyyatların az sayda şirkətlər tərəfindən həyata keçirilməsi prinsipinə əsaslanır. Logistik zəncirin dənizlə daşıma hissəsində qənaət hesabına əldə edilən vəsaitlər heç də həmişə nisbətən aşağı tarif dərəcələri şəklində yükqöndərənlərə çatmır. Buna əyani misal olaraq yalnız xidmət göstərən bir neçə şirkətin işlədiyi inkişaf etməkdə olan kiçik ada dövlətlərin bazarlarında təzahür edən vəziyyəti göstərmək olar. Bu əlavə xərclər yükqöndərənlərin, limanların və daxili nəqliyyat operatorlarının çiyinlərinə düşəcəkdir. Beləliklə də, daha iritonnajlı gəmilərin istismarı nəticəsində yaranan və miqyas effekti hesabına əldə edilən qənaətdən əsas etibarilə yalnız daşıyıcılar bəhrələnmə bilirlər.

Pandemiya şəraitinin davam etməsinə baxmayaraq tarif dərəcələrində artım dinamikası müşahidə edilir. Konteyner daşımaları bazarında mövcud olan struktur qeyri-mütənasibliyi problemi xətti gəmiçilik şirkətlərini 2020-ci il boyu davam etmiş olan zəif tələbat şərtlərini nəzərə alaraq donanmanın daşıma qabiliyyətini daim nəzarətdə saxlamağa və zəruri düzəlişlər etməyə sövq edir. Daşımalara olan tələbatın aşağı düşməsi gəmiçilik şirkətlərindən daşıma qabiliyyətinin və xərclərin tənzimlənməsi istiqamətində daha sərt strateji addımların atılmasını tələb etmişdir. 2020-ci ilin ikinci rübündə daşıyıcılar donanmanın daşıma qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə ixtisara salmağa başladılar. Bu məqsədlə müxtəlif tənzimləyici metodlardan, məsələn, marşrutlara xidmətin dayandırılması, limanlara planlaşdırılan daxilolmaların və səfərlərin təxirə salınması, gəmilərin hərəkət marşrutlarının dəyişdirilməsi və s. kimi strateji üsullardan istifadəyə üstünlük verildi. Səfərlərin təxirə salınması və daşıma qabiliyyətinin ixtisar edilməsi yükləndəyənlərin və beləliklə də, bütövlükdə təchizat sisteminin fəaliyyətinə ciddi şəkildə mənfi təsir göstərmişdir. 2020-ci ilin birinci yarısında daşıma marşrutlarının böyük əksəriyyətində tarif dərəcələri 2019-cu il ilə müqayisədə yüksək olmuşdur [2,4]. Böhran şəraitində dəniz nəqliyyatı sektorunda tarif dərəcələrinin iqtisadi həyat fəaliyyətinin təmin edilməsi səviyyəsində saxlanması strateji baxımdan doğru hesab edilsə də donanmanın daşıma qabiliyyətinin kifayət qədər uzun müddətli dövr ərzində ixtisar edilməsi sonrakı bərpa mərhələsində həm dəniz nəqliyyatının özü və ticarət üçün, həm də yükləndəyənlər və limanlar üçün bir sıra problemlərin yaranmasına səbəb olacaqdır.

Pandemiya dövründə quru və maye kütləvi yüklərin daşınması üzrə fraxt dərəcələrində ciddi qeyri-stabillik müşahidə edilmişdir. 2020-ci ilin mart və aprel aylarında tankerlərin fraxt dərəcələri kəskin şəkildə artmışdır. Belə hal neftin saxlanması üçün istifadə edilən üzən anbarlarla da baş vermişdir. Neft bazarının “superkontanqo” vəziyyətində olması, yəni yaxın aylarda neftin qiymətinin kifayət qədər ucuz olması və sonrakı aylarda fyuçerslər üzrə onun satış qiymətinin yüksək olacağı ehtimalı neftin ehtiyatlarda saxlanmasının əlverişli olduğunu nümayiş etdirir. Ucuz xam neftin saxlanması məqsədi ilə tankerlərin treyderlər tərəfindən fraxta götürülməsi nəticəsində daşıma prosesində iştirak edən gəmilərin sayının azalması tanker tonnajı üzrə fraxt dərəcələrinin saxlanmasını təmin etmişdir. 2020-ci ilin mayında üzən saxlama anbarları qismində istifadə edilən tankerlərin təxminən 1/3 hissəsinin aktiv daşıma bazarına qayıtması nəticəsində tankerlərin fraxt dərəcələri kəskin şəkildə aşağı düşmüşdür. Pandemiyanın təsiri nəticəsində baler tonnajı üzrə fraxt dərəcələrinin dinamikası müəyyənləşdirilərkən pandemiyanın təsiri nəticəsində təklif və tələbat arasında nəzərcarpacaq disbalansın mövcudluğu nəzərə alınmışdır. Fraxt dərəcələrində ən yüksək qeyri-stabillik iritonnajlı balerlər sektorunda müşahidə edilmişdir [3].

COVID-19 pandemiyasının kəskin şəkildə alovlanması nəticəsində tətbiq edilən məhdudiyyətlər çox sayda dənizçilərin bir sıra problemlərlə üzləşməsinə səbəb olmuşdur. Yaramış vəziyyətlə bağlı olaraq bir çox gəmilərdə heyət üzvlərinin nəzərdə tutulan müddətlər ərzində əvəz edilməsi proseslərində gecikmələr baş vermişdir ki, bu həm təhlükəsizlik və dənizçilərin rifahı, həm də gəmilərin təhlükəsiz istismarı baxımından yolverilməzdir. Məsələ ilə bağlı bir sıra nüfuzlu beynəlxalq təşkilatlar, o cümlədən UNCTAD müəyyən təkliflər irəli sürərək vətəndaşlıqlarından asılı olmayaraq dənizçilərin və gəmiçilik sahəsində çalışan digər aparıcı mütəxəssislərin hərəkət və yerdəyişmələrinə qoyulan məhdudiyyətlərin aradan qaldırılmasına dair müraciətlər etmişlər. Bundan başqa, bayraq dövlətləri üçün dənizçilərin və gəmilərin fəaliyyətlərinə dair Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (İMO) və Beynəlxalq Əmək Təşkilatı (İLO) tərəfindən nəzərdə tutulan mütləq sənədlərin tərkibinə daxil olan və müddətləri bitmiş lisenziya və sertifikatlarının vaxtının uzadılmasına icazə verən “Müvəqqəti Rəhbərlik” işlənib hazırlanmışdır [3,5].

Dəniz nəqliyyatının dayanıqlı inkişafı, karbon qazının atılmasının azaldılması və gəmilərdən ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısının alınması istiqamətində aparılan işlər prioritet məsələlər kimi daim diqqət mərkəzində saxlanılır [1]. Dəniz nəqliyyatı sektorunun fəaliyyəti getdikcə daha sərt xarakter alan ekoloji tələblərin təsiri altında formalaşır. Bunlara baxmayaraq, daşıyıcılar nəqliyyat xidmətlərini daim yüksək səviyyədə saxlamalı və məsrəfləri azaltmağa çalışmaqla yanaşı fəaliyyətlərinin stabilliyini təmin etməlidirlər. Beynəlxalq gəmiçiliyin fəaliyyəti nəticəsində istilik və

zərərli qazların atmosfərə atılması ilə bağlı məsələ beynəlxalq gündəlikdə əsas yerlərdən birini tutur. Bu baxımdan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı bir sıra geniş miqyaslı tədbirlərin həyata keçirilməsi istiqamətində addımlar atmaqda davam edir. Bunların içərisində gəmilərin enerji effektivliyi, alternativ enerji növlərindən istifadə və gəmilərdən atmosfərə atılan qazların zərərsizləşdirilməsi və azaldılması sahəsində milli hərəkət planlarını qeyd etmək olar. Gəmilərin ölçülünün onlardan dəfələrlə səmərəli istifadə ilə uzlaşdırılması və nisbətən az səmərəliliyə malik gəmilərin təkrar emalı donanmanın ümumi tonnajının artmasına bəxməyaraq karbon qazının atılma miqdarının artmasının qarşısını alır. Bununla əlaqədar olaraq tam əminliklə söyləmək olar ki, növbəti onillikdə köhnə və kifayət qədər səmərəli olmayan gəmilərin ekoloji konstruksiyalı gəmilərlə əvəz edilməsi istiqamətində atılan müntəzəm addımlar daha da sürətlənəcəkdir. Lakin onu da qeyd etmək lazımdır ki, həyata keçirilən bu cür tədbirlər İMO tərəfindən qarşıya qoyulan və 2008-ci ilə müqayisədə 2050-ci ilədək gəmilərdən atmosfərə atılan karbon qazının illik ümumi həcmi ən azı 50% azaldılmasına dair proqnozlaşdırdığı gözləntilərinin tam şəkildə təmin edilməyəcəyi ehtimalını da istisna etmir. Bu məsələlərin həlli üçün mühərrik tikintisi və yanacaq texnologiyaları sahəsində radikal dəyişikliklərin həyata keçirilməsi tələb olunur. Ətraf mühitin mühafizəsi sahəsində bir sıra əlavə qaydaların tətbiq edilməsi nəzərdə tutulur. Buna misal olaraq İMO tərəfindən qəbul edilən və istifadə olunan yanacağın tərkibində kükürdün miqdarının məhdudlaşdırılması ilə bağlı qərarı göstərmək olar. Bu qərarın 1 yanvar 2020-ci ildən tətbiq edilməsi nəzərdə tutulsa da COVID-19 pandemiyası ilə bağlı bir sıra çətinliklər meydana çıxmışdır.

Qlobal dünya miqyasında qarşılıqlı əlaqələr sistmində cərəyan edən ticarət axınlarının və istehsal-satış sistemləri arasında əlaqələrin saxlanmasında dəniz nəqliyyatının necə vacib rol oynadığı böhran dövründə aydın şəkildə özünü büruzə verdi. Bir sıra çətinliklərə bəxməyaraq pandemiya dövründə bütövlükdə dəniz nəqliyyat-logistika sistemi vacib malların daşınmasını və ticarət axınlarının hərəkətini təmin etmişdir. Bununla belə, məlum səbəblər üzündən logistik sistemdə baş verən fasilələr bir sıra strateji meyillərin formalaşmasına zəmin yaratmışdır. Bu baxımdan bəzi məqamları xüsusi olaraq qeyd etmək lazımdır [1,2].

1. Risklərin idarə edilməsi və tələtlərə qarşı dayanıqlığın yüksəldilməsi siyasət və biznesin yeni postulatlarına çevrilir. Fövqəladə hallar zamanı fasiləsiz fəaliyyət və təxirəsalınmaz tədbirlər planının qəbulu mexanizmi COVID-19 böhranı şəraitində heç vaxt olmadığı qədər mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Əldə edilən təcrübə gələcəkdə baş verə biləcək oxşar hallarda risklər nəzərə alınmaqla dəniz nəqliyyatının işinin tənzimlənməsi və tələtlərə qarşı davamlılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsi sahəsinə daha geniş imkanlardan istifadəyə zəmin yaratmışdır [2,4].

2. Qloballaşma proseslərində və istehsal-satış zəncirinin strukturlarında baş verən dəyişikliklərin sürətlənməsi. Pandemiya böhranına qədər geniş miqyasda tətbiq edilən "tam vaxtında" tədarük modelinə dayanıqlıq və etibarlılıq kimi amillər nəzərə alınmaqla yenidən baxılmalıdır. Tədarük mənbələrinin, marşrutların və bölüşdürülmə kanallarının diversifikasiyasına daha böyük üstünlük veriləcəkdir. Bu zaman diqqət təkcə xərclərin aşağı salınmasına deyil, həm də risklərin idarə edilməsi və xarici tələtlər kimi amillərə də yönəlməlidir [4].

3. Xərclərin yeni modelləri və istehlakçıların davranışları. Zövlərdə, istehlak modellərində və alıcılığın xarakterində davamlı olaraq baş verən dəyişikliklər istehsal və nəqliyyat sahələrində də müvafiq dəyişikliklərin baş verəcəyi ehtimalını yüksəldir [2,4]. Buna misal olaraq pandemiyanı yaşamış dünyada sürətlə inkişaf edən və İnternet üzərindən aparılan, daha çox fərdi istehlak mallarına olan tələbatın ödənilməsinə yönələn ticarət əməliyyatlarını göstərmək olar. Belə meyillərin inkişafı istiqamətində nəqliyyat zəncirinin "son milinin" rolunun əhəmiyyətli dərəcədə yüksələcəyi ehtimal olunur və müasir texnologiyalardan, xüsusilə robot texnikasından istifadə etməklə istehsal-satış zəncirinin mümkün qədər qısaldılması istiqamətində addımlar atılacaqdır. Nəticədə mal ehtiyatlarının saxlanması üçün açıq və qapalı anbar sahələrinə tələbat yüksələcəkdir.

4. Rəqəmsallaşma və dematerilizasiya istiqamətində fəaliyyətin genişləndirilməsi. Texnologiyalar, rəqəmsallaşma və innovasiyalar bundan sonra da nəqliyyat və logistika da daxil olmaqla istehsal-satış sistemlərinin və onların paylayıcı şəbəkələrinin aparıcı elementləri rolunda çıxış

edəcəklər. Texnoloji nailiyyətlərin tətbiqi və bu sahədə mövcud olan ən son yeniliklərlə ayaqlaşmaq artıq mümkün variantlardan biri kimi deyil, zərurət kimi qəbul edilməlidir. Pandemiya göstərdi ki, yeni texnoloji nailiyyətləri mənimsəyən şirkətlər (məsələn, informasiya texnologiyaları bazası əsasında onlayn platformalar üzərindən fəaliyyət göstərən logistik şirkətlər) çətin dövürlərdən nisbətən daha uğurla keçməyi bacardılar. Qarşılıqlı əlaqələrin və informasiya mübadiləsinin rəqəmsallaşması pandemiya zamanı dəniz nəqliyyat əməliyyatlarının fasiləsizliyinin təmin edilməsi üçün olduqca mühüm əhəmiyyət kəsb edir. O, yoluxma risklərini minimuma endirməklə nəqliyyat və ticarət əməliyyatlarının fasiləsizliyini qoruyub saxlamağa köməklik göstərmişdir [2,5].

5. Elektron ticarət sənədlərindən istifadə səviyyəsinin əhəmiyyətli dərəcədə yüksəlməsi. Hökumətlər ərazilərində yerləşən limanların lazımi səviyyədə işləməsi üçün yeni texnologiyaların tətbiqi və rəqəmsallaşma üzrə tədbirlərin həyata keçirilməsinin sürətləndirilməsi istiqamətində öz səylərini əsirgəməmişlər. Bütün dünyada elektron sənədlərin kommersiya baxımından problemsiz olaraq qəbul və istifadəsi üçün zəruri hüquqi bazanın yaradılması məsələləri qarşılıqlı beynəlxalq əməkdaşlıq şəraitində öz həllini tapmalıdır [2,4].

6. Standartların və funksional uyğunluqların rolunun yüksəlməsi. Liman və gəmiçilik şirkətlərinin müqayisəli təhlil vasitələrindən səmərəli istifadə etmələri üçün gəmi tiplərinin standartlaşdırılması, əsas səmərəlilik göstəricilərinin, tarif və parametrlər üzrə məlumatların tutuşdurulması təmin edilməlidir. UNCTAD tərəfindən limanların işinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi üzrə hazırlanan şkala uzaq perspektivdə bu sahə üzrə standart kimi qəbul edilə bilər [2].

7. Kibertəhlükəsizlik problemi daha ciddi xarakter daşımağa başlamışdır. COVID-19 böhranı zamanı dəniz daşımaları sektorunda kiberhücumların sayının artması şirkətlərin özlərini kifayət dərəcədə müdafiə etmək imkanlarına malik olmamaları üzündən vəziyyətin bir qədər də gərginləşməsinə səbəb olmuşdur. Gəmilərin və limanların informasiya-kommunikasiya texnologiyaları şəbəkəsinə qoşulmalarının keyfiyyət parametrləri yaxşılaşdıqca integrasiyanın müvafiq səviyyələrində kibertəhlükəsizliyin təmin edilməsi məsələsinin də öz həllini tapacağı labüddür [2,4]. Özünün yeni qətnamələrində İMO administativ orqanlara istismar təhlükəsizliyinin idarəetmə sistemlərində kibertəhlükəsizlik sahəsində risklərin etibarlı uçuğu üzrə müvafiq tövsiyələr irəli sürmüşdür.

8. Qarşılıqlı əlaqələrin global miqyasda sistemləşdirilməsi və koordinasiyası. Pandemiya əyani şəkildə göstərdi ki, irimiqyaslı və zəncirvari şəkildə baş verən hadisələr zamanı qarşılıqlı fəaliyyətin koordinasiya edilməsi olduqca vacibdir. Bu ideya Birləşmiş Millətlər Təşkilatının dünya okeanının mənimsənilməsində ekoloji məsuliyyəti özündə əks etdirən "Qlobal Müqavilədə" xüsusi olaraq qeyd edilmişdir [1,3]. Burada toxunulan məsələlər elə xarakterə malikdirlər ki, onlar fərdi əsaslarla, ikitərəfli qaydada yaxud da məhdud sayda ölkələrin iştirakı ilə səmərəli şəkildə həll edilə bilməzlər.

Nəticə. Qlobal iqtisadi sistemin əsas elementlərindən biri olan beynəlxalq ticarətin fasiləsizliyinin təmin edilməsində və inkişafında dəniz ticarət donanması önəmli rol oynayır. COVID-19 pandemiyasının təsiri üzündən iqtisadiyyatda baş verən qlobal böhran dəniz nəqliyyatında və beynəlxalq ticarətdə uzun müddət ərzində formalaşmış olan vəziyyətin kökündən dəyişməsinə səbəb oldu. Bir sıra çətinliklərə baxmayaraq pandemiya dövründə bütövlükdə dəniz nəqliyyat-logistika sistemi vacib malların daşınmasını və ticarət axınlarının hərəkətini təmin etmişdir. Pandemiya əyani şəkildə göstərdi ki, global miqyaslı hadisələr zamanı qarşılıqlı fəaliyyətin koordinasiya edilməsi yaranmış problemlərin həlli istiqamətində atılan addımlar içərisində olduqca mühüm yer tutur. Fəaliyyətlə bağlı risklərin düzgün qiymətləndirilməsi və müxtəlif mənsəli təlatümlərə qarşı davamlılıqın yüksəldilməsi üzrə məsələlər daim diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır.

Ədəbiyyat

1. Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МК МАРПОЛ-73/78), Книги I и II, - СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2017 г. - 824 с.
2. Порто-ориентированная логистика/ А. Л. Кузнецов, А.И. Кириченко, О. В. Соляков [и др.]- Москва: Моркнига, - 2021. -245 с.

3. Review of Maritime Transport/(UNCTAD/RMT/2020)/ New York and Geneva: UNCTAD, - 2021.- 159 p.
4. Дмитриев В.И. Перевозка грузов морем. Монография/Е. В. Найденов; -Москва: Моркнига, -2021.-343 с.
5. Мотрич В.Н. Год 2019-Тайфуны, пожары, коронавирус //- Москва: Морской Флот, -2020, №4 (1550), -с 36.

Məqalə qəbul olunub: 05.03.2021

Təvsiyə ediblər: t.e.d., prof. Z.Ə. Rüstəmov