

UOT 338.47, 33;330.

NƏQLİYYAT SEKTORUNDA SƏMƏRƏLİLİYİN YÜKSƏLDİLMƏSİNİN DÜNYA TƏCRÜBƏSİ

Paşayev Ə.Z.

*Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası
AZ1000, Bakı şəh., Z.Əliyeva küç., 18
E-mail: emirhanpasayev@gmail.com*

Xülasə. *Məqalədə baxılan problemlərin həlli üzrə dünya təcrübəsi tədqiq olunmaqla müasir şəraitin tələblərinə uyğun yanaşmalar formalaşdırılmışdır. İnkişaf etmiş ölkələr səviyyəsində nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması istiqamətləri təhlil edilmişdir. Multimodal nəqliyyatın mürəkkəbliyi avtomobil, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalarda tərəflər arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsinin optimallaşdırılması ilə bağlı təklif və tövsiyələr irəli sürülmüşdür.*

Abstract. *Approaches to the requirements of modern conditions are formed on the basis of studying the world experience in solving the problems discussed in the article. At the level of developed countries, the author analyzes the directions of increasing the efficiency of investments in the transport sector. The complexity of multi-modal transportation. Suggestions and recommendations have been made to optimize the regulation of relations between the parties in the carriage of goods by road, rail, air and sea transport.*

Аннотация. *Подходы к требованиям современных условий сформированы на основе изучения мирового опыта решения обсуждаемых в статье проблем. На уровне развитых стран проанализированы направления повышения эффективности инвестиций в*

транспортный сектор. Сделаны предложения и рекомендации по оптимизации регулирования отношений сторон при перевозке грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским транспортом.

***Açar sözlər:** tranzit yükdaşımlar, sənişin daşımları, investisiya, multimodal daşımlar, səmərəlilik*

***Ключевые слова:** транзитные грузоперевозки, пассажирские перевозки, инвестиция, мультимодальные перевозки, эффективность*

***Key words:** transit cargo transportation, passenger transportation, investment, multimodal transportation, efficiency*

Giriş. Son illər Azərbaycan iqtisadiyyatının həcmində qeyrineft sektorunun payı sürətlə artmaqdadır. İqtisadiyyatın davamlı və dayanıqlı inkişafını təmin edən sahələrdən biri nəqliyyat sektorudur. Yerli və beynəlxalq daşımların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə, nəqliyyat sektorunda dövlət səviyyəsində ciddi islahatlar həyata keçirilir. Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı ilə bağlı Strateji Yol Xəritəsində dövlət və özəl qurumlar qarşısında qoyulan əsas vəzifələrdən biri nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsidir [1]. Qlobal yük və sənişin axınlarının sürətləndiyi şəraitdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları milli iqtisadiyyatın inkişafının mühüm istiqamət-lərindən birinə çevrilmişdir. Təkcə bir faktı qeyd etmək yerinə düşər ki, 2019 - cu ildə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları 2 milyard 189 milyon manat olmuşdur. Bu həmin ildə ölkə iqtisadiyyatına bütün sərmayə qoyuluşlarının 11,8 faizini təşkil edir. 2015 – 2019-cu illər ərzində Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiyaların həcmi 9 milyard 472 milyon manat, nəqliyyat sektorunda xalis mənfəət cari qiymətlərlə 13 milyard 259 milyon manat, xalis mənfəət ilə investisiya qoyuluşları arasındakı fərqin müsbət saldosu 3 milyard 787 milyon manat olmuşdur [2]. Tranzit yük daşımlar potensialından səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21 oktyabr 2015-ci il tarixli 655 sayılı Fərmanı ilə Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası quruldu. Şuranın əsas vəzifələri tariflərin optimallaşdırılması, daşımların vahid prinsip və şərtlərinin müəyyən olunması, daşıyıcılar ilə dövlət orqanlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi, tranzit prosedurlarının asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, onların sayının və müddətinin azaldılması, tranzit yükdaşımlar sahəsində tam əlverişli sistemin tətbiqi, şəffaflığın təmin olunması, yüklərin daşındığı ölkələr və aidiyyəti qurumlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin işinin təşkilindən ibarət olmuşdur [3].

Ötən əsrin axıncı onilliyindən etibarən təhsil, sosial təminat və səhiyyə xərclərinə ayrılan dövlət vəsaitlərinin inkişaf etmiş ölkələrdə əhəmiyyətli dərəcədə artımı müşahidə edilmişdir. Belə vəziyyət sadəcə olaraq yüksək inkişaf etmiş dövlətlər üçün deyil, inkişaf etməkdə olan dövlətlər üçün də uyğun gəlir. İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş, həm də inkişaf etməkdə olan ölkələrdə təşviq edən iqtisadi siyasətin ikinci mərhələsi vergi və sair güzəştlərin qanunvericiliklə tənzimlənməsi, müxtəlif sektorların və bölgələrin, bilavasitə ya da dolaylı yol ilə dövlət büdcəsindən subsidiyalaşdırılmasından istifadə etməklə əmtəə istehsalı və xidmətlərin optimal strukturunu, rəqabət qabiliyyətini dəstəkləməkdən ibarətdir. Ölkəmizin nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin sayı yüz iyirmi beş min civarında olsa da, hesab edirik ki, bu rəqəmi iki dəfə artırmaq potensialı var. Belə ki, nəqliyyat xidmətlərinin effektiv artımının, məşğulluğun təmin edilməsi baxımından nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması əsasında həyata keçirilməsi daha məqsəd yönüdüür [1]. Tələb və təklifin təşviq edilməsi tədbirinin eyni vaxtda paralel olaraq həyata keçirilməsinin iqtisadi artımın maksimum məşğulluq, alıcılıq qabiliyyəti və istehsal tezisləri əsasında təmin edilməsini zəruriləşdirir. Səmərəli məşğulluğa, iqtisadi tarazlığa və iqtisadi artıma bu yolla nail olmaq mümkündür.

Nəqliyyat sektoru və müəssisələri ilə əlaqəli olan amillər istehsal kateqoriyalarının iqtisadi-coğrafi bölgüsünə müsbət təsir göstərir. Hal-hazırda beynəlxalq səviyyədə qəbul edilib ki, nəqliyyat sektoru bütün dünya ÜDM-nin təxminən 12% -ni təşkil edir. Məlumdur ki, yük və sənişin daşımlar

bazarının həcmi proqnozlaşdırmaq üçün istifadə olunan ÜDM-in faiz nisbətindəki fərq, dünyanın bir çox regionlarında tədarük zəncirlərində mövcud olan səmərəsizliklərlə əlaqələndirilərək əvvəlki illərlə müqayisədə yüksək məbləğlərdə investisiya qoyuluşlarına tələb artıb [7].

Tədqiqat və konsaltinq yönümlü “Armstrong & Associates Inc” şirkətinin bildirdiyinə görə 2018-ci ildə beynəlxalq nəqliyyat bazarının həcmi 9,6 trilyon ABŞ-ı dollar olub. Dəniz, dəmir yolu, hava nəqliyyatında inventarın saxlanması ilə əlaqəli xərclər, ümumi xərclərin üçdə birini təşkil edib. Həmin şirkət, 2023-cü ilədək ümumi beynəlxalq nəqliyyat xərclərinin 5%-dən çox illik artım sürətinin davam edəcəyini proqnozlaşdırıb. Təhlil nəticəsində məlum olmuşdur ki, 2023-cü ildə ümumi yük və sərnişin daşımalar bazarının həcmi 12 trilyon ABŞ-ı dollarından çox olacaq. Araşdırma aparan digər şirkətlər yollar, limanlar, dəmir yolu və hava limanları kimi nəqliyyat infrastrukturunu ilə əlaqəli investisiyaların artacağını, beynəlxalq lojistik sənayesinin həcmi 2023-cü ilə qədər 15 trilyon dolları keçəcəyini proqnozlaşdırsalar da 2019-cu ildən etibarən yayılan kovid-19 pandemiya-sının mənfi təsirləri nəzərə alınmalıdır [7].

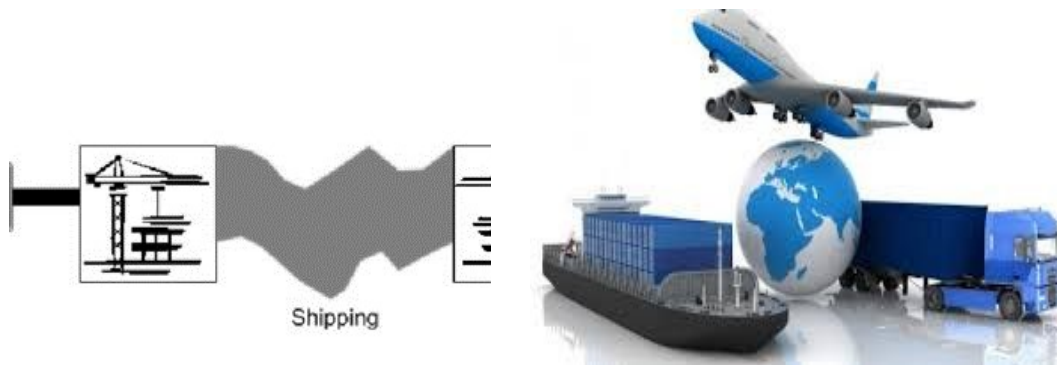
Məsələnin qoyuluşu. Multimodal nəqliyyat sistemləri. Müasir iqtisadiyyatda multimodal nəqliyyat sistemləri beynəlxalq ticarətin sütununa çevrilmişdir. Multimodal nəqliyyat şirkətlərin xərclərinə qənaət və bir çox digər üstünlükləri ilə fərqlənən, ölkələrin ekologiya və liman təsərrüfatının inkişafının həyati əhəmiyyətini özündə ehtiva edən strateji nəqliyyat növüdür. Burada əsas məqsəd tədarük zənciri daxilində ümumi nəqliyyat və idarəetmə xərclərinin azaldılması və eyni zamanda qapıdan qapıya yükləşmə xidmətlərinə olan tələbə cavab verməyə çalışmaqdır. Müasir nəqliyyat sektoru multimodal nəqliyyat, davamlı iqtisadi inkişaf, ətraf mühitə uyğun və enerjiyə qənaət istiqamətində formalaşmaqdadır. Bu məqsədlər, nəqliyyat şirkətlərinin güclü tərəflərini maksimuma çatdırmaq və zəif cəhətlərini azaltmaqla müxtəlif nəqliyyat növlərini optimal şəkildə uzlaşdıraraq yük və sərnişinlərin multimodal nəqliyyatı ilə həyata keçirilə bilər. Milli və beynəlxalq qurumlar, müxtəlif nəqliyyat növlərinin daha yaxşı uzlaşdırılmasını təmin etmək və qlobal nəqliyyat sistemi səviyyəsində daha yaxşı qarşılıqlı əlaqə qurmaq üçün mütərəqqi qaydalar tərtib etməyə çalışırlar. Müasir nəqliyyat sektorunda qlobal bazarın rəqabət qabiliyyətli olması inkişafı şərtləndirən əsas amil kimi çıxış edir. Yük daşınması iqtisadiyyatın əsas istiqamətlərindən biridir, nəqliyyat işində intensivliyi təmin etmək üçün lazım olan tədarük zəncirinin komponentlərindən biri yüklərin aşırılmasıdır. Yüklərin daşınması bir-birindən ayrı olan istehsalçılar və istehlakçılar arasında baş verir. Qloballaşma, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlərin infrastrukturunu, yüklərin sürətli tədarükü və istehsalın intensivliyinin intermodal və multimodal daşımalara uyğunlaşdırmağı tələb edir [12, p.41-61].

Yük daşınmasında yanacaq qiymətlərinin artması səbəbindən iqtisadi səmərəliliyin azalması, yollarda sıxlıq və artmaqda olan ekoloji problemlərin aradan qaldırılmasına ehtiyac var. Bunun həll yollarından biri integrasiya olunmuş multimodal nəqliyyat şəbəkəsidir. Qlobal əhəmiyyətli olan Şərq-Qərb, Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizlərinin ölkəmizdən keçən hissəsindən daşınan yüklərin həcmi artır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsi Şərq-Qərb dəhlizi baxımından əhəmiyyətli olsada, Zəngəzur dəhlizinin regional səviyyədə önəmli nəqliyyat qovşağına çevrilmək potensialı var. Müzəffər Azərbaycan ordusunun 44 gündə qazandığı qələbənin nəticəsində düşmən tərəfini imzalamağa məcbur etdiyi şərtlərdən biri də Zəngəzur dəhlizinin qlobal nəqliyyat sistemində integrasiya olunmasıdır. Bu baxımdan multimodal nəqliyyat şəbəkəsi əhəmiyyətli vasitədir. Belə ki, nəqliyyat şirkətləri lokal səviyyədə tədarük zənciri təcrübələrini effektiv şəkildə tətbiq etməklə beynəlxalq bazarlarda daha çox rəqabətqabiliyyətli olurlar. Ancaq tətbiq edilən multimodallığın modeli çox mürəkkəb olduqda inkişafı ləngidə bilər. Bu maneələri aradan qaldırmaq üçün şirkətlər ətraf mühitə uyğun, yanacağa qənaətli, mütəhərrik nəqliyyat siyasəti həyata keçirtməlidirlər. Yük daşımalarda səmərəliliyin artırılması məqsədi ilə multimodal rejimin güclü tərəfləri maksimum dərəcədə artırılmalı və aşkar edilən zəif tərəfləri azaldılmalı, şəraitə uyğun müxtəlif üsullar tətbiq edilməlidir. Son illərdə multimodal nəqliyyatın daha yaxşı başa düşülməsi məqsədilə bir çox elmi və praktiki araşdırmalar aparılmışdır. Yükləşmə şirkətləri ənənəvi nəqliyyatın əksinə səmərəliliyi

artırmaq üçün müxtəlif nəqliyyat xidmətləri və rejimlərini birləşdirən fərqli nəqliyyat növlərinin fəaliyyət göstərdiyi müstəqil multimodal nəqliyyatın tətbiqinə meyllidirlər.

1. Multimodal nəqliyyat yüklərin ardıcılıqla ən azı iki fərqli nəqliyyat növü ilə daşınmasıdır.
2. İntermodal nəqliyyat yüklərin vahid multimodal regimdə bir məntəqədən digərinə daşınmasıdır.
3. Sinxron modal nəqliyyat yükdaşıyıcı şirkət və ya yük sahiblərinin yükün növünə, daşınma-cağı son məntəqəyə əsasən müstəqil olaraq hər an ən yaxşı rejim seçməklə daşınmasıdır.
4. Birgənəqliyyat fərqli nəqliyyat rejimləri arasında səmərəli olanından istifadə etməkdir. Bu zaman yükdaşıyan şirkət və yüksahibləri birlikdə multimodal daşımalar çərçivəsində düşünülmüş qərar verirlər.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz fərqli terminlərin bütün təriflərinin ümumi bir xüsusiyyəti var - birdən çox nəqliyyat növü. Fərqlər deyildikdə nəqliyyat prosesinin xüsusiyyətlərinin müxtəlifliyi nəzərdə tutulur. Sinxron modal rejimində yüklərin təhlükəsiz daşınması imkanları var. Vahid yükdaşıma prosesində intermodal nəqliyyat, həm də multimodal kimi tətbiq edilir bu zaman resurslardan istifadə optimallaşır. Bütün hallarda nəzərdə tutulmalıdır ki, yükdaşımalarda multi-modal nəqliyyat səmərəliliyi artırır. Qeyd etmək lazımdır ki, “birləşmiş”, “multimodal” və “intermodal” terminlərindən nəqliyyat sektorunda müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə yükdaşınmasını ifadə etmək üçün istifadə edilir. Nəqliyyat şirkətlərinin yük axınlarını səmərəli təşkil etməkdə məqsədi yükdaşımaya sərf olunan vaxtı, maliyyə resurslarını və ətraf mühitə vurulan zərəri azaltmaqdır.



Şəkil 1. Multimodal nəqliyyat sistemi

Multimodal nəqliyyat konsepsiyası yükdaşımaların müasir dövrün tələblərinə inteqrasiya olunması nəticəsində meydana çıxmışdır. İqtisadiyyat, nəqliyyat əməliyyatlarının mürəkkəbliyi şəraitində, texnoloji yeniliklərin tətbiqi, kadrların peşəkarlığı, işgüzar və rəqabət mühiti kimi müxtəlif alətlərlə tənzimlənir [6, p.41-61]. Beləliklə, multimodal nəqliyyat, alternativ nəqliyyat sistemləri ilə paralel olaraq beynəlxalq ticarət dövriyyəsində əhəmiyyətini hər gün daha çox artırmaqdadır. Multimodal nəqliyyatın tətbiq edilməsi yol tıxacını azalda bilər. Bu zaman yükdaşımalarda müxtəlif nəqliyyat növlərindən ən azı ikisi iştirak edir; yüklərin daşınması yalnız bir nəqliyyat müqaviləsinə əsaslanır; yüklərin daşınmasına dair sənəd yüksahibinin təşəbbüsü ilə yükdaşıyan operatorla birlikdə hazırlanır; bütün nəqliyyat prosesi nəqliyyat operatoru tərəfindən təşkil edilir; Multimodal nəqliyyatda beynəlxalq nəqliyyat ekspeditoru və multimodal nəqliyyat operatoru, hər cür hərəkət və səhvlərə görə yük təhvil alındığı vaxtadək yüksahibi qarşısında cavabdehdir

Nəticə. Beynəlxalq müstəvidə Zəngəzur kimi təsbit edilən dəhlizdə multimodal daşımaların tətbiqi tək Naxçıvanla yox, Türkiyə və Avropa ilə Azərbaycan arasında yükdaşımaların səmərəliliyini yüksəldə bilər. Şəkil 2-də multimodal nəqliyyatın bir çox üstünlüklərindən bəziləri göstərilmişdir.

1	<i>Qüsursuz rabitə əlaqəsinin qurulması vahid multimodal nəqliyyat operatoru tərəfindən aparılır</i>
2	<i>Daşıma müddətinin azaldılması, itən və ya zədələnmiş yükün riski planlı və koordinasiyalı nəqliyyat əməliyyatı</i>
3	<i>Çoxsaylı sənədlərin azaldılması</i>
4	<i>Sürətli bir şəkildə bazara çıxış imkanlarını artıran göndərmə və tranzit vaxtı</i>
5	<i>Xərc yükünün azaldılması sayəsində maliyyədən qənaət</i>

Şəkil 2. Multimodal nəqliyyatın üstünlükləri

Multimodal nəqliyyat yükdaşıyan şirkətlərin fəaliyyətini optimallaşdıran, etibarlılığını artıran, maliyyə resurslarına qənaət və nəzarət imkanlarını yaxşılaşdıran, rəqabət mühitində yükdaşıma xidmətinin keyfiyyətini yüksəldən səmərəli vasitədir. Həmçinin multimodal nəqliyyatın tətbiqi yükdaşımaların məhsuldarlığını və rəqabət qabiliyyətini artırmaq, ekoloji tarazlığın qorunması baxımından əhəmiyyətlidir. Yükdaşımalarda multimodal nəqliyyat bütün mərhələlərdən səmərəli metodun istifadəsini təmin edir və eyni zamanda tıxacları, enerjini, xərcləri və ətraf mühitin çirklənməsini azaldır [6, p.41-61].

Avropada yük və sərnişin daşımalarının miqdarı artmaqdadır. Ona görə də nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən transmilli korporasiyaların təchizat zənciri və distribyutorları tərəfindən fərqli tələblərə cavab verən keyfiyyətli xidmətlər təklif edilir. Beləliklə, 21-ci əsrdə multimodal nəqliyyat infrastrukturunu və multimodal nəqliyyat xidmətləri şirkətlərin lojistik əməliyyatlarında mühüm rol oynayacaqdır. Multimodal nəqliyyat sistemində nəqliyyatın müxtəlif növlərinin birlikdə istifadə edilməsinin səbəblərindən biri iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsinə əsaslanır. Müxtəlif şirkətlər arasında xərclərin artması, gəlirlərin azalması ilə nəticələnən yük və sərnişin daşımalarının qiymətinə görə rəqabət artır.

Qlobal səviyyədə hal-hazırda nəqliyyat sektorunda transmilli şirkətlərin strategiyalarını dəyişdirəcək dörd trend nəzərə alınır:

1. Ticarət və investisiyaların hərəkətverici qüvvəsi olan iqtisadi qloballaşma,
2. Dünya bazarlarına məhsulların sürətlə çatdırılmasına tələbin artması,
3. İntensiv istehsalın və qabaqcıl təcrübələrin mənimsənilməsi,
4. Tədarük zəncirlərini daha səmərəli idarə etmək ehtiyacı.

Multimodal nəqliyyat Avropa Birliyi ilə yanaşı ABŞ-da da hökumət siyasətinin tərkib hissəsi olmaqla, iqtisadi baxımdan, daşımalarda rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün əsas təşviq edilən istiqamətdir. Dünya iqtisadiyyatında multimodal nəqliyyat getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsiri nəzərə alınmalı və dövlətin müvafiq qurumları multimodal nəqliyyatdan istifadə edərək ölkənin iqtisadi tərəqqisi üçün çalışmalıdır.

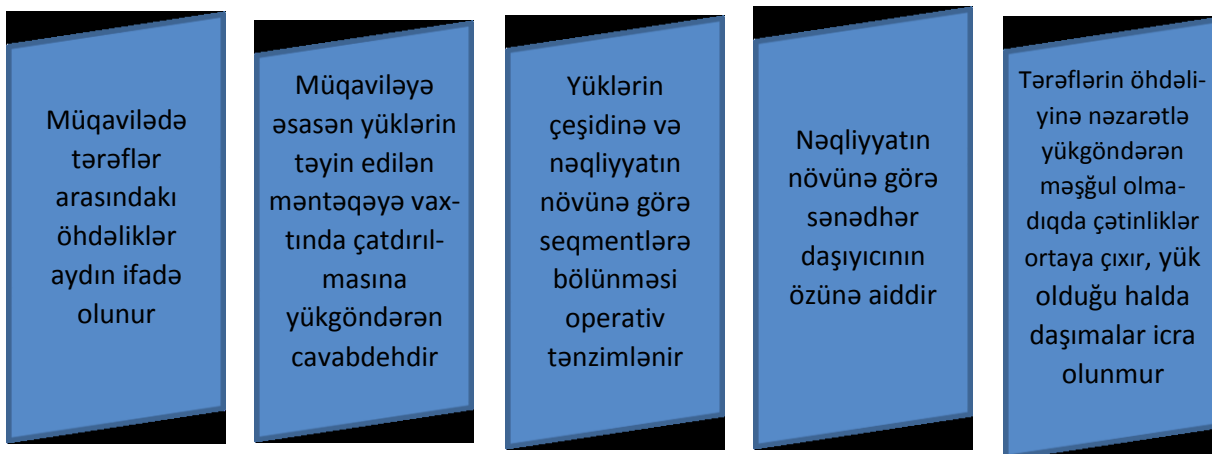
Multimodal nəqliyyat Aİ-nin gələcək yükdaşımlarla bağlı siyasətində mühüm rol oynayır. Avropada son 30 ildə əsasən yük daşımalarda şəbəkə nəqliyyatından istifadə edilirdi. Nəqliyyatın növlərinə görə (avtomobil, dəmir yolu, dəniz, hava, boru kəməri) strukturu Avropada son on ildə ciddi şəkildə dəyişməyib. Əksər ölkələrdə avtomobil nəqliyyatı əhəmiyyətli paya malikdir. Latviya, Estoniya, Litva kimi ölkələrdə dəmir yolu, Hollandiya, Rumıniya, Bolqarıstan kimi ölkələr isə faiz

nisbətində görə daxili su yollarının daha əhəmiyyətli paya sahib olduğu ölkələrdir. Avtomobil nəqliyyatı çevik və sürətli olsa da, AB yalnız bu nəqliyyat növündən asılı ola bilməz. Gələcəkdə avtomobil nəqliyyatının üzləşəcəyi problemlər tıxaclar, yol vergiləri, yanacaq qiymətlərinin artması, dayanacaqların kifayət etməməsi, ətraf mühitin çirklənməsi və s. səbəbindən istifadə azalacaq. Multimodal nəqliyyatın tətbiq edilməsi xərclərin azalmasına və yükdaşıma vaxtına qənaət etməyə imkan verir.

Digər tərəfdən, multimodal nəqliyyatın uzun gözləmə vaxtları kimi maneələrlə qarşılaşmasını, nəqliyyat vasitələrinin sayı artıqca dayanacaqların kifayət etməməsini, yük daşıma əməliyyatlarına məhdud nəzarət etmə variantlarını və sifarişlərlə bağlı problemləri qeyd etmək olar. Multimodal nəqliyyatda iştirak edən tərəflərin çoxluğu işin mürəkkəbliyini artırır. Ona görə də müştərilərə mümkün olan ən yaxşı xidməti göstərmək üçün yükdaşımalara cavabdeh xidmət təminatçıları olan şirkətlərin işbirliyi etməsi əhəmiyyətlidir. Multimodal nəqliyyatda müvəffəqiyyəti artırmaq, problemləri azaldmaq üçün iş prosesi standartlaşmalı, maddi texniki baza yük daşımaya uyğun nizamlanmalıdır.

Xorvatiya əsilli professor Ratko Zelenikaya görə: multimodal nəqliyyat haqqında qanun, müvafiq insitutlar tərəfindən hazırlanan, multimodal fəaliyyət göstərən hüquqi şəxslər arasında milli və beynəlxalq səviyyədə münasibətləri, qaydaları və bundan irəli gələn vəzifələri tənzimləyən hüquqi öhdəliklər məcmuəsidir [4,p.41-61]. Multimodal nəqliyyatın mürəkkəbliyi ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin avtomobil, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalarda tərəflər arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsini zəruriləşdirir. Geniş mənada multimodal nəqliyyat qanunu instisional qurumlar tərəfindən hazırlanan multimodal daşımaların tərəfləri arasında mülkiyyət hüquqlarını, qaydalarını və sosial münasibətlərini tənzimləyən inzibati sistemdir. Tərəflər arasında münasibətlərin tənzimlənməsindən başqa milli və beynəlxalq təşkilatlar qarşısında multimodal nəqliyyatın fəal iştirakçıları hüquqi öhdəlikləri nəqliyyatda infrastrukturun, təhlükəsizliyin və ətraf mühitin qorunmasını əhatə edir [5].

Bununla birlikdə, multimodal nəqliyyatın səmərəli fəaliyyət göstərməsi üçün fərdi nəqliyyat rejimlərinin qaydaları öyrənilməli, nəzarət və tətbiq edilməlidir. Multimodal nəqliyyatda qaydaların tənzimlənməsi, bütün maraqlı tərəflərin kadrlarının keyfiyyətli təhsili alması, iştirakçıların bütün rejimlərdə hüquqlarını bilməyi ilə mümkündür.



Şəkil 3. Multimodal nəqliyyatın hüquqi üstünlükləri

Alınmış nəticələrin analizi. Multimodal nəqliyyat sistemlərinin tətbiqi sahəsində Azərbaycanda dövlət sektorunun daha fəal olduğunu müşahidə etmək mümkündür. Özəl sektor insan, maliyyə, fiziki və informasiya resursları baxımından zəif olduğuna görə, hər cür imkanlara sahib olan dövlət sektoru ilə rəqabət apara bilmir. Ona görə də Azərbaycanın milli özəl şirkətlərinin müasir nəqliyyat sistemlərinin tətbiqində iştirakı dövlət tərəfindən təşviq edilməlidir. Ölkəmizdə multimodal

nəqliyyat sistemlərinin tətbiq edilməsi ilə əlaqədar olaraq gündəmə gələ biləcəyi ehtimal olunan digər məsələlərə aiddir:

- bu sistemlərdə istifadə olunan xüsusi məlumatların qorunması,
- beynəlxalq standartla uyğunluğun artırılması,
- regional səviyyədə müasir nəqliyyat sistemləri tətbiq etməklə yanaşı ticarət məqsədilə daşınan yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsində beynəlxalq daşımaların tələb etdiyi qanunlara uyğunluq,
- yük və sərnişinlərin kammersiya məqsədilə daşınması əməliyyatlarında elektron audit tətbiqlərini artıraraq xərclərin azaldılması.

Ədəbiyyat

1. Milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi // (Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı) ilə təsdiq edilmişdir.
2. https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/
3. [<http://transit.az/az/abouthttp://>]
4. Aleksandar Erceg, Biljana Činčurak Erceg and Zafer Kilic (Croatia; Turkey) Multimodal transportation – economic and legal viewpoint from Croatia and turkey. 20th international scientific conference Business Logistics in Modern Management October 7-9, 2020 // Osijek, Croatia; 375 p.
5. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin «İnvestisiyaların təşviqi ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında» Fərmanı // (18 yanvar 2016-cı il).
6. Sussman, J. (2004) //, Perspectives on Intelligent Transportation Systems. Massachusetts: Cambridge: Springer.
7. <https://www.freightwaves.com/news/how-big-is-the-logistics-industry>
8. ERF. (2013). ERF 2012 // European Road Statistics. Brüksel: ERF.
9. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı “Akıllı Ulaşım Sistemleri Uygulamaları ve Türkiye İçin Bir AUS Mimarisi Önerisi” // Hasan TUFAN Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi 2014.s.110.Ankara.
10. Nowacki, G. (2012) // Development and Standardization of Intelligent Transport Systems. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 6(4), 403-412.
11. Sussman, J. (2004) //, Perspectives on Intelligent Transportation Systems. Massachusetts: Cambridge: Springer.
12. Unsustainable Transport; City Transport in the New Century David Banister Ebrary, // 2005p.

Məqalə qəbul olunub: 30.03.2022
Təvsiyə edib: t.e.d., prof. Z.Ə.Rüstəmov