

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

SÜLEYMANOVA LALƏ NAZİR qızı

“NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN FORMALAŞDIRILMASININ VƏ
İNKİŞAFININ HÜQUQİ TƏMİNATININ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ
İSTİQAMƏTLƏRİ” mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060404 - “İqtisadiyyat”

İxtisaslaşma: “İqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi”

Elmi rəhbər:
iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru,
dosent S.Z. İSAYEV

Magistr proqramının rəhbəri
iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru,
dosent S.Z. İSAYEV

Kafedra müdiri:
iqtisad elmləri doktoru,
professor F.P. RƏHMANOV

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	3
FƏSİL I. NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN İQTİSADİYYATDA ROLU VƏ NƏQLİYYAT MÜNASİBƏTLƏRİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİNİN KONSEPTUAL ƏSASLARI.....	10
1.1 İqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri və rolu.....	10
1.2 Nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan münasibətlərin hüquqi aspektləri.....	18
1.3 Nəqliyyat müəssisələri nəqliyyat-logistik kompleksin formalaşan münasibətlərin subyekti kimi.....	32
FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN KOMPLEKS TƏHLİLİ.....	43
2.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturu.....	43
2.2 Nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət siyasəti və nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu.....	54
2.3 Respublikamızda nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks təhlili.....	70
FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN FƏALİYYƏTİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİ SAHƏSİNDƏ DÖVLƏT ORQANLARIN HÜQUQİ MÖVQEYİ.....	77
3.1 Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar sistemi.....	77
3.2 Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistik kompleksində fəaliyyətin lisenziyalasdırılmasının hüquqi mexanizmi.....	92
3.3 Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu.....	100
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	110
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYATLAR.....	114

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyatın davamlı inkişafı iqtisadi sahədə bütövlüyün, mal və xidmətlərin sərbəst mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin, rəqabətin və əhalinin həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatıdır. Malların istehsalının və mübadiləsinin normal prosesinin formalaşdırılması məhz nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə təmin edilir. Material axınlarının ilkin yaranma mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti zamanı logistik əməliyyatların böyük əksər hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyat logistikanın funksional sahələri arasında əlaqələndirici rol oynayır.

Məhsulların logistik dövrənin ayrı-ayrı mərhələlərinə ötürülməsi, yəni istehsal prosesinin ahəngdar təşkili, tədavül kanallarından logistik yük vahidlərinin tez ötürüb keçməsi, istehsal və əmtəəlik ehtiyatların tələb olunan səviyyədə saxlanması nəqliyyat logistikası ilə sıx bağlıdır. Yüklərin nəql edilməsilə əlaqədar olan iqtisadi proseslərə logistikanın tətbiqi nəticəsində əldə olunan bu pozitiv irəliləyişlər son illərdə respublikamızda bazar iqtisadiyyatının tələbləri baxımından aparılan əsaslı struktur siyasəti ilə möhkəmlənir. Nəqliyyat logistikası sahəsində bu o deməkdir ki, bazar iqtisadi tərəkətlərinə sahib olmaq, özlərinin fəaliyyət strategiyalarını məhz bu istiqamətdə qurmaq, logistik sistemlərin üstünlüklərindən praktiki baxımdan bəhrələnmək ixtisaslaşmış nəqliyyat müəssisələri və departamentləri üçün olduqca çətinidir.

Təbii ki, bu da ətalətli nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətində neqativ hallar yaradır, yəni yük vahidlərinin daşınması üçün çevik nəqliyyat parkına malik olmaq, istehlakçı sifarişlərini vaxtında qəbul etmək və onun dolğun ödənilməsi üçün işgüzar səylərin göstərilməsini tələb edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycan Respublikası üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinə nail olmaq üçün mühüm rol oynayır. 1990-cı illərin əvvəllərində Azərbaycan Respublikası bazar iqtisadiyyatına doğru addımlar ataraq seçim etmişdir. O zamandan bəri islahatlar nəqliyyat sektorunun tənzimləyici

mühitində nəzərə çarpan dərəcədə dəyişikliklərə səbəb olmuş nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbə böyük təsir göstərmişdir. 1993-cü ildən sonrakı dövr ərzində nəqliyyat sahəsində strukturların və idarəetmə institutlarının əsaslı yeniləşdirilməsi aparılmışdır.

Təşkilati və tənzimləyici fəaliyyətlərin bölgüsünə keçidlə yanaşı inzibati idarəetmədən bazar iqtisadiyyatı şəraitində dövlət tənzimlənməsi sistemində keçirilmiş, nəqliyyat fəaliyyətinin müəyyən dərəcədə hüquqi əsası yaradılmışdır. Bunun ən bariz nümunəsi – nəqliyyat-yol kompleksinin tərkib hissələri olan dəmir yolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı sub sektorları avtomobil yolları sahələrində vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanının – Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılmasıdır.

Nəqliyyatın fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsinə zərurət olduqca böyükdür. Dövlətin siyasətinə uyğun olaraq nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin digər iqtisadi sektorları ilə yanaşı (enerji, müdafi, nüvə) ictimai ehtiyacların ödənilməsi və ölkənin iqtisadi tələblərinə xidmət etmək baxımından mühim bir sahədir. Nəqliyyat sistemində daxil olan müxtəlif nəqliyyat növləri bir-birindən fərqlənsələr də, dövlət nəqliyyata makro səviyyədə vahid idarəetmə obyektini kimi baxır. Nəqliyyatdan müxtəlif növləri arasında rəqabəti deyil, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərə tamamlayıcı, qarşılıqlı, müxtəlif yönlü xidmətləri təmin edən vahid kompleksə çevirməyi tələb edir. Dövlət tənzimləmə işlərində əməkdaşlıq edərək müxtəlif nəqliyyat növlərini inkişafına dəstək göstərir.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasını tənzimləmək məqsədilə müvafiq hüquqi baza yaradılmışdır. Bu bazada müxtəlif hüquq qüvvəsinə malik olan normativ hüquqi aktlar yer almışdır. Respublikada nəqliyyat sferasının tənzimlənməsinin əsaslarını özündə əks etdirən qanun 11 iyun 1999-cu ildə qəbul olunmuş “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Nəqliyyat sferasında fəaliyyətin hüquqi tənzimlənməsinin əsaslarını təşkil edən digər normativ aktlar “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1 aprel 2008-ci il), “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu

(22 dekabr 1999-cu il), "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu (24 iyun 2005-ci il), Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı", "Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair" Dövlət Proqramından (2006-2015-ci illər) ibarətdir. Nəqliyyatın fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətlər müvafiq qanunla, nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə və nizamnamələrlə, Azərbaycan Respublikasının digər normativ-hüquqi aktları ilə tənzimlənir. Bu normativ aktlar nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirir. Nəqliyyat sferası ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyətə malik olduğundan bu sahədə dövlət müdaxiləsi zəruri hesab edilir. Bu baxımdan nəqliyyat sahəsində dövlət müdaxiləsinin praktik reallaşmasının təmini üçün normativ hüquqi bazanın formalaşdırılması hər bir dövlət üçün başlıca vəzifə hesab olunur.

Dissertasiya işinin obyektı ölkənin milli iqtisadiyyatı, onun nəqliyyat-logistik kompleksi nəqliyyat sektorunun ayrı-ayrı sahələri, iqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunun inkişafının müasir vəziyyəti və onuna bağlı digər proseslərdir. Tədqiqatın predmetini Azərbaycanın nəqliyyat-logistik kompleksində formalaşdırılması ilə bağlı həyata keçirilən iqtisadi islahatlar, bu islahatlar strategiyasının hədəfləri və əsas xüsusiyyətləri ilə bağlı yeni tendensiyalar, nəqliyyat-logistik kompleksin formalaşdırılmasının hüquqi təminatı və mexanizmi təşkil edir.

Dissertasiya tədqiqatının məqsədi milli iqtisadiyyatın nəqliyyat-logistik kompleksində formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturunun araşdırılması, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəfləri və nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolunun tədqiq edilməsi, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlilinin aparılması, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasının fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktların öyrənilməsi və araşdırılması, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasında fəaliyyətin lisenziyalasdırılmasının

hüquqi təminatı və nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusunun tədqiq edilməsindən ibarətdir. Məqsədə nail olmaqdan ötrü tədqiqatın qarşısında bir sıra vəzifələr dayanmışdır ki, bunlar da aşağıdakıların təhlilini nəzərdə tutur :

- Milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri və rolunun öyrənilməsi;
- Nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi
- Nəqliyyat hüququnun subyektı anlayışının müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturunun tədqiq edilməsi;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəflərinin müəyyənləşdirilməsi ;
- Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolunun tədqiq edilməsi
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksinin fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlilinin aparılması;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ bazanın tədqiq edilməsi;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasında fəaliyyətin lisenziyalasdırılmasının hüquqi təminatı mexanizminin araşdırılması;
- Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusunun tədqiqi və öyrənilməsi
- Azərbaycan Respublikasında reallaşdırılan iqtisadi islahatlar strategiyasının hüquqi təminatının təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi.

Tədqiqatın informasiya bazasını mövzu ilə əlaqədar yerli və xarici tədqiqatçıların və ekspertlərin araşdırmaları, dövlət hakimiyyəti və idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin, Nəqliyyat Nazirliyinə daxil olan digər strukturların, həmçinin digər rəsmi dövlət orqanlarının və beynəlxalq təşkilatların işçi materialları

və sənədləri və normativ – metodiki materiallar, bir sıra seminar və konfransların sənədləri, tədqiqat mövzusu üzrə elmi araşdırmalar və ədəbiyyatlar təşkil etmişdir.

İşin nəzəri-metodoloji bazasını keçid şəraitində nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsipləri, nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəfləri və nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu ilə bağlı alimlərin tədqiqatları, elmi yanaşmalar və konseptual aparat, müasir iqtisadiyyatda ölkədə nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı istiqamətində həyata keçirilən islahatların əsas istiqamətləri, nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyəti nin təhlili və nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətinin hüquqi təminatı ilə bağlı yerli və xarici iqtisadçı ekspertlərin əldə etdikləri nəticələr, aparıcı mütəxəssislərinin tədqiqatları təşkil etmişdir. Tədqiqatda qarşıya qoyulan məsələlərin həllinə nail olmaq üçün səbəb – nəticə, müqayisəli təhlil, statistik, funksional, məntiqi, struktur və digər metodlar istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti onun Azərbaycan Respublikasının dövlət orqanları, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyi və onun strukturları tərəfindən öz fəaliyyətlərinin reallaşdırılması prosesində, həmçinin nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı ilə bağlı islahatların reallaşdırılması zamanı, eləcə də nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin hüquqi təminatının təkmilləşdirilməsi ilə bağlı məsələlərdə bəzi müddəaların tətbiqinin mümkünlüyü ilə, həmçinin müəllif tərəfindən araşdırılan məsələlərin “İqtisadi hüquq”, “İqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi”, “İqtisadi siyasət”, “İqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsi”, “Nəqliyyat hüququ” kimi fənn istiqamətlərinin tədrisində köməkçi material kimi istifadə edilə bilməsi ilə bağlıdır. Dissertasiyanın materialı həm Azərbaycanda, həm də ondan kənarda ölkə iqtisadiyyatının nəqliyyat sektorunda reallaşdırılan islahatların xüsusiyyətlərinin və strategiyasının, nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətinin hüquqi mexanizminin öyrənilməsi ilə məşğul olan subyektlər, iqtisadi siyasət, iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsi, iqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi məsələlərinə aidiyyəti olana ali təhsil müəssisələrinin tələbələri üçün maraq kəsb edəcəkdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi əldə edilən tədqiqat nəticələrinin aşağıdakı

elementləri ilə səciyyələnir:

- ölkə iqtisadiyyatının davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri müəyyənləşdirilmiş və rolu əsaslandırılmışdır;
- ölkənin nəqliyyat-logistik kompleksində formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin prinsipləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəfləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu müəyyənləşdirilmiş və əsaslandırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyəti kompleks iqtisadi təhlil edilərək qiymətləndirilməsi aparılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasının və nəqliyyat-logistik kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən hüquqi mexanizm geniş araşdırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş və nəqliyyat sferasında fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatı mexanizmi tədqiq edilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistik kompleksində həyata keçirilən islahatların nəticələrinin təhlili əsasında bu sahənin inkişafının prioritetləri və səmərəli əsasda yüksəldilməsinin istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda fəaliyyətin hüquqi təminatı mexanizminin mövcud vəziyyətin tələblərinə uyğun təkmilləşdirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmış, bu prosesə maneəçilik yaradan faktorlar müəyyən edilmişdir.

Dissertasiyanın strukturu giriş, üç fəsil, nəticə və təklifdən ibarətdir. Dissertasiyanın birinci fəslində milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri və rolu geniş araşdırılmış, nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsipləri, həmçinin nəqliyyat hüququnun subyektı anlayışı geniş tədqiq edilmişdir. İkinci fəsildə Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturu tədqiq edilmiş, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun

fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlil aparılmış, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəfləri müəyyənləşdirilərək nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu tədqiq edilmişdir.

Dissertasiyanın son fəslində isə nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar və nəqliyyat-logistik kompleksdə fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatı geniş tədqiq edilmişdir.

Tədqiqatın sonunda nəticə və təkliflər çıxarılmış, istifadə olunan ədəbiyyat siyahısı və resurslar geniş təqdim edilmişdir.

FƏSİL I. NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN İQTİSADİYYATDA ROLU VƏ NƏQLİYYAT MÜNASİBƏTLƏRİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİNİN KONSEPTUAL ƏSASLARI

1.1 İqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri və rolu

Nəqliyyat ictimai istehsal prosesinin davamı olaraq məhsulları istehsal yerlərindən son təyinat məntəqələrinə çatdırmaqla məhsulların dəyərinin formalaşmasında bilavasitə iştirak edir. O, məhsulların istehsalı prosesini davam etdirir və onu tədavül prosesi çərçivəsində başa çatdırır. Daha doğrusu, nəqliyyat tədavül prosesi çərçivəsi daxilində və ya tədavül prosesi üçün istehsal prosesinin davamıdır. Belə ki, hazır məhsul bir istehsal yerindən məkan baxımından ondan aralı yerləşən digər bir istehsal (istehlak) yerinə istehsal (şəxsi) istehlakı üçün daşınır. Hazır məhsullar yalnız bu yerdəyişməni həyata keçirdikdən sonra istehlak üçün hazır olur, özünün istehlakı üçün gözləmə mövqeyi tutur. Deməli, nəqliyyat, cəmiyyətin maddi - texniki bazasının mühüm tərkib hissəsi və ən mühüm maddi istehsal sahələrindən biri olub maddi xidmətlər göstərməklə məşğuldur.

Müasir dövrdə nəqliyyat Azərbaycanın iqtisadi infrastrukturunun əsas tərkib hissəsinə çevrilmişdir. Onun səmərəli fəaliyyəti bir tərəfdən iqtisadiyyatın təşkilində və sosial sahənin işində vacib şərt hesab edilir, digər tərəfdən iqtisadiyyat və cəmiyyət nəqliyyat sistemi üçün “ictimai sifarişi” formalaşdırır. Belə ki nəqliyyat sektoru müştərilərin tələb və təkliflərinə uyğun xidmət göstərmək xüsusiyyətlərinə malik olmalıdır. Belə şəraitdə iqtisadiyyatın yüksəlməsində nəqliyyatı yalnız bir sahə kimi qiymətləndirmək olmaz. Nəqliyyat yük və sərnişin daşımalarında, təsərrüfatın idarə olunmasında, habelə insanların həyat fəaliyyətində mövcud şəraiti yaxşılaşdıran sahələrarası sistemdir. Nəqliyyatın davamlı inkişafı iqtisadi sahədə bütövlüyün, mal və xidmətlərin sərbəst mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin, rəqabətin və əhəlinin həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatıdır. Malların (məhsulların) istehsalının və mübadiləsinin normal prosesinin formalaşdırılması məhz nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə təmin edilir.

Nəqliyyatın inkişaf səviyyəsi ölkədə müəyyən dərəcədə sivilizasiyanın inkişafını müəyyənləşdirir. Nəqliyyat iqtisadiyyatın çox sahələri ilə bilavasitə əlaqəlidir. Nəqliyyat əməyin məhsuldarlığını yüksəltmək və yüklərin çatdırılmasına sərf olunan vaxtı azaltmaqla iqtisadiyyatın inkişafına təsir edən mühüm amil hesab olunur. Dünyada baş verən qloballaşma dövründə nəqliyyat ölkəmizin milli sərvətlərinin səmərəli istifadəsi və dünya iqtisadi sisteminə inteqrasiya prosesində açar rolunu oynayır.

Nəqliyyat sisteminin əsas funksiyası dəyişməzdir: nəqliyyat vahid milli əmtəə bazarını təmin edir, regionlarla qarşılıqlı əlaqə yaradır, vətəndaşların həyat tərzində hərəkətilik yaradır. Nəqliyyatın strategiyası və inkişafı bütövlükdə ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf səviyyəsindən asılıdır. Müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin inkişafının məqsədi birmənalı olaraq dövlətin əsas istiqaməti olan sosial-iqtisadi və geosiyasi məqsədlərlə uzlaşır. Bütöv iqtisadi sahənin inkişafı, əmtəə hərəkətinin sürətləndirilməsi, müxtəlif regionlar arasında nəqliyyat sisteminin inkişafı bu məqsədlərə nail olmaq üçün önəmli rol oynayır.

Bununla belə nəqliyyat bir sıra xüsusiyyətləri ilə başqa maddi istehsal sahələrindən fərqlənir. Əvvəla, nəqliyyatdan istifadə prosesində yeni məhsul yaranmır, nəqlətmə prosesində məhsulun xassə və formasında heç bir dəyişiklik (normal şəraitdə) baş vermir. Nəticə etibarilə məhsulda məkan dəyişikliyi baş verdiyindən aşınmaya məruz qalmış məhsulun dəyəri nəqlətməyə sərf olunan ictimai zəruri əmək məsrəflərinin həcmi qədər artır. Nəqliyyatın məhsulu əlahiddə mövcud olmur. Başqa sözlə, o, maddi xidmət göstərdiyindən onun istehsalı prosesilə istehlakı prosesi eyni zaman kəsiyində baş verir. Nisbi mənada üst – üstə düşür. Yəni, nəqliyyatın məhsulu istehsal olunduğu anda da istehlak olunur.

Material axınlarının ilkin yaranma mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti zamanı logistik əməliyyatların böyük əksər hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyat logistikanın funksional sahələri arasında əlaqələndirici rol oynayır.

Məhsulların logistik dövrənin ayrı – ayrı mərhələlərinə ötürülməsi, yəni istehsal prosesinin ahəngdar təşkili, tədavül kanallarından logistik yük vahidlərinin

tez ötür keçməsi, istehsal və əmtəlik ehtiyatların tələb olunan səviyyədə saxlanması nəqliyyat logistikası ilə sıx bağlıdır. Məhz material resurslarının ilkin mənbədən son istehlak yerlərinə qədər müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə daşınması zamanı yerinə yetirilən logistik əməliyyatlara çəkilən məsrəflər ümumi logistik xərclərin 50 % - ni təşkil edir.

Bir elm sahəsi kimi logistika əhəmiyyətli dərəcədə inkişaf etdikcə o, nəqliyyat siyasətinə və bu sahədə mövcud olan müəssisə və departamentlərin (agentliklərin) fəaliyyət xarakterinə, habelə onlarda struktur dəyişikliklərinin aparılmasına əsaslı təsir göstərdi. Lakin ötən əsrin 70 - ci illərində sənayecə inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatında bu sahənin inkişafına xüsusi diqqət yetirilmədiyindən onun xüsusi çəkisi iqtisadiyyatın digər sahələri ilə müqayisədə çox azlıq təşkil edirdi. Belə bir vəziyyətin yaranmasının əsas səbəbləri hər şeydən əvvəl dövlət tənzimlənmə orqanlarının yük daşıma tariflərini, yük daşıma məsafələrini, daşınan yüklərin nomenklaturasını, bu sahəyə ayrılan kapital qoyuluşlarını və nəqliyyat kompaniyalarına aid edilən digər parametrləri çox ciddi formada nəzarət altında saxlamaları ilə əlaqədar idi. Nəticə etibarı ilə nəqliyyat təşkilatları arasında rəqabət mübarizəsinin mövcud olmaması onların inhisarçı mövqeyini daha da gücləndirirdi. Bu da nəqliyyat təşkilatları və ya departamentlərinin istehlakçılara göstərdikləri xidmətlərin çeşidi və həcmi tətbiq edilən yüksək tariflər hesabına saxlamaq imkanı verirdi.

Nəqliyyatın əks tənzimlənməsi yuxarıda qeyd olunan məhdudiyyətlərin aradan qaldırılmasına imkan yaratdı. Dövlət tənzimlənməsini səviyyəsinin azaldılması hesabına nəqliyyat müəssisələri və firmaları özlərinin göstərə biləcəkləri xidmətlərin təklif edilməsi sahəsində iqtisadi müstəqillik qazandılar. Nəticə etibarı ilə yüksək tariflərin ödənilməsinə alışan, bu məcburiyyətdə qalan firmalar azad olmuş dövrəyə vəsaitlərinin bir hissəsini istehsalın inkişafına və habelə istehsalla nəqliyyat arasında müəyyən sinxronluğun əldə olunmasına, təşkilinə yönəldilər. Bununla əlaqədar olaraq məhsul göndərmələrin keyfiyyətinə tələblər artdı, nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi zamanı tətbiq edilən meyarların əhəmiyyətlik dərəcəsi dəyişikliklərə məruz qaldı, iri və kiçik partiyalı yüklərin tez və vaxtında daşınması üçün daha mütərəqqi

formalar axtarılmağa başlandı. Bütün qeyd olunanlar isə daşımaların tərkibində dəyişikliklərə, daha doğrusu, nəqliyyat və nəqliyyat siyasəti sahəsində yeni baxışların yaranmasına səbəb olmaqla logistik dövrdə mövcud əlaqələrə də yeni keyfiyyət çalarları gətirdi.

Sərt dövlət tənzimlənməsindən qeyri - tarif tənzimlənməsinə keçid 1970 – ci illərin sonlarından başlandı. Bu sahədə əsaslı keyfiyyət dəyişiklikləri ABŞ – da xüsusi müşahidə olundu. 1977 - ci ildə əvvəlcə hava nəqliyyatı, 1980 – ci ildə avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı və nəhayət 1984 – cü ildə isə su nəqliyyatı qeyri - tarif tənzimlənməsinə keçdi. Qəbul edilən qanunlar və normativ hüquqi sənədlərdə bütün növ nəqliyyat vasitələri üzrə yeni kompaniyaların yaradılması şərtləri nəzərdə tutuldu. Təbii ki, bu nəqliyyat şirkətləri təklif etdikləri xidmət növlərinə bazar tələbindən asılı olaraq müstəqil formada tariflər müəyyənləşdirdilər. Bundan başqa hava nəqliyyatında aviasiya ekspeditor agentlərinə xüsusi mülkiyyətçi kimi hava gəmiləri saxlamaq və onu istismar etmək hüququ verildi. Avtomobil nəqliyyatı agentləri üçün ümumi istifadə də olan nəqliyyat şirkətlərilə birgə iş birliyi qurmaq, onlarla müştərək fəaliyyət göstərmək imkanları yarandı. Ekspeditor agentləri və nəqliyyat şirkətlərinin xarici ticarət sahəsində ixtisaslaşmış firmalarla birgə müəssisələr yaratmaq üçün fəaliyyət imkanları genişləndi. Yaponiyada nəqliyyat sferasında rəqabəti daha da gücləndirmək məqsədilə dəmir yolunun tam formada özəlləşdirilməsi həyata keçirildi. Böyük Britaniyada həm ayrı-ayrı nomenklaturalar və həm də qurşaqlar üzrə məhsul daşımalarını yerinə yetirən avtomobillərdən istifadəni məhdudlaşdıran lisenziyalar ləğv edildi.

Respublikamızın malik olduğu nəqliyyat parkı, nəqliyyat təsərrüfatı sahəsində ləng olsa da bazar iqtisadiyyatının tələblərindən irəli gələn islahatlar aparılır və bu sahədə yerinə yetirilən işlər beynəlxalq təcrübədəki mütərəqqi meyllərə uyğunlaşdırılır.

Firmaların təsərrüfat fəaliyyətində nəqliyyatla istehsal prosesi arasında olduqca üzvü əlaqələr mövcuddur. Bu əlaqələrdə sinxronluğa nail olmaq üçün «kanban» və «dəqiq vaxtında» metodları geniş tətbiq edilir. Qeyd olunan metodların nəqliyyatda tətbiqi hər şeydən əvvəl aşağıdakı faktorlarla şərtləşir:

a) Məhsulların istehsal olunduğu yerlərə və ya sahələrə zəruri xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici məmulatlar (ehtiyatların konkret səviyyəsi haqqında informasiyaların mövcud olmasından asılı olmayaraq) texnoloji ardıcılığı nəzərə alan ciddi istehsal qrafikləri əsasında çatdırılmalıdır.

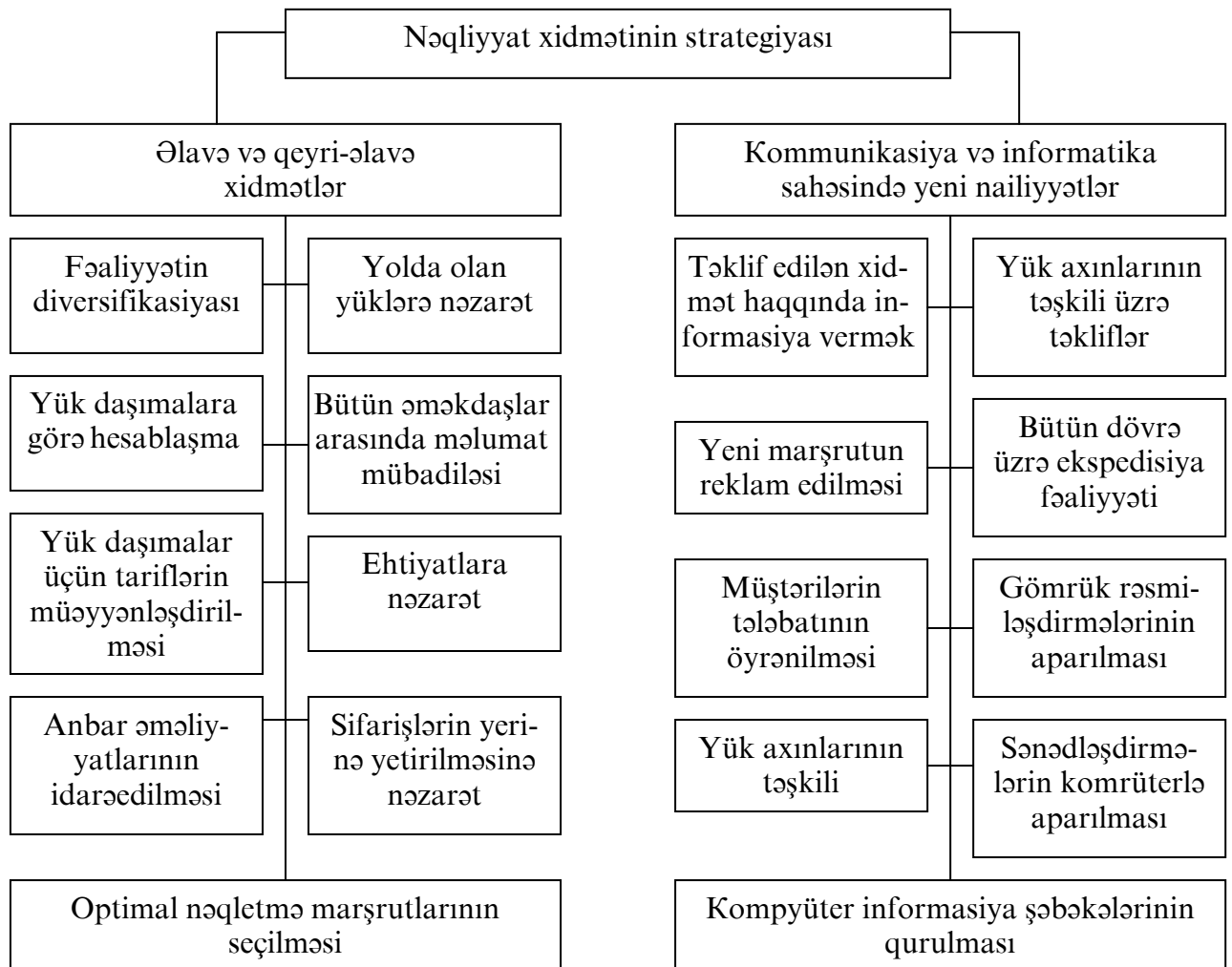
b) İstehsal prosesinin davamı hesab edilən tədavül sferasında (tədarükat və satış logistikasında) məhsul daşımalar izafi vaxt itkisinə yol vermədən qısa zaman intervalında özlərinin təyinat məntəqələrinə – istehlak yerlərinə ciddi müəyyən edilmiş «dəqiq vaxtında» və «kanban» sisteminə uyğun formada çatdırılır.

Müasir iqtisadi şəraitdə nəqliyyat xidmətləri təkcə məhsulların istehsalçılardan (məhsulgöndərənlərdən) istehlakçılara zəruri kəmiyyətdə və vaxtda daşınmasını deyil, eyni zamanda çoxlu sayda ekspeditor, informasiya və transaksiyon əməliyyatların yerinə yetirilməsini, yüklərin emalı üzrə xidmətlərin göstərilməsini, sığorta əməliyyatlarının aparılmasını və yüklərin nəqlətmə zamanı mühafizə olunmasını da nəzərdə tutur.

Məhsulların bölüşdürülməsi prosesində iştirak edən nəqliyyat müəssisələri və firmaları nəqlətmə prosesinə çəkilən vaxtın azaldılmasını və servis xidmətinin səviyyəsinin yüksəldilməsini strateji məqsəd seçirlər. Bu hər şeydən əvvəl istehlakçılara ənənəvi olmayan nəqliyyat xidmətinin göstərilməsi üçün onları qabaqlamaq və ya onlara tərəf getmək deməkdir. Belə bir hal konkret olaraq kommunikasiya və informasiya texnologiyaları sahəsində yeni nailiyyətlərin geniş miqyasda istifadə olunmasında təzahür edir. Buna görə də bazar iqtisadiyyatı şəraitində logistik sistemlərin tələbləri baxımından nəqliyyat firmaları və müəssisələri özlərinin yeni strategiyalarını işləyib hazırlamalıdırlar. Buna nümunə olaraq şəkildə verilən strategiyayı göstərmək olar. Son nəticədə nəqliyyat firmalarının strategiyasında sadalanan bu iki yeni istiqamət göstərilən xidmətlərdən istifadə edən firma və şirkətlərin bütün istehsal – satış fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsinə obyektiv şərait formalaşdırır.

Mövcud vəziyyətə uyğun olaraq nəqliyyat xidməti üzrə strategiyanın işlənməsi və hər bir nəqliyyat növünün yerinə yetirdiyi işlərin iqtisadi səmərəliliyini müəyyənləşdirmək üçün yük vahidlərini ilkin mənbədən son təyinat məntəqəsinə

qədər daşınmasını həyata keçirən hər bir nəqliyyat növünün spesifik xüsusiyyətlərinə (məsələn, bir dəmir yolu stansiyasından digərinə, limandan limana, terminaldan terminala və s.) xüsusi diqqət yönəldilməlidir.



Sxem 1.1. Nəqliyyat xidmətinin yeni strateji komponentləri

Beləliklə, nəqliyyatın logistikada rolu təkcə ümumlogistik xərclərin tərkibində nəqliyyat xərclərinin xüsusi çəkisinin yüksək olması ilə deyil, ən başlıcası logistikanın bu alt sistemindən istifadə etmədən beynəlxalq əmək bölgüsünün mövcud olduğu indiki şəraitdə material axınlarının hərəkətini təşkil etməyin qeyri - mümkünlüyü ilə müəyyənləşir. Təsadüfi deyil ki, əksər qərb nəqliyyat - ekspedisiya firmaları özlərini logistik firmalar adlandırırlar.

Logistik yük vahidlərinin daşınmasında nəqliyyatın rolu çox böyük

olduğundan açar xarakterli kompleks logistik aktivliyə aid edilən məsələlərin əhatə dairəsi nəqliyyat logistikasının öyrənilməsini daha da aktuallaşdırır.

Logistik sistemin təsnifatına görə daxili (istehsaldaxili, texnoloji) və xarici (təchizat – satışla bağlı logistik kanallarda) nəqlətməni fərqləndirirlər.

Firmanın idarəetmə aparatı yük axınlarının nəqli ilə əlaqədar proseslərə logistik metod və prinsiplərin tətbiq edilməsi haqqında qərarlar qəbul edən zaman ilk növbədə firmanın nəqliyyat «şəbəkəsini» yaratmaq zəruriyyəti ilə qarşılaşır. Belə bir şəbəkənin yaradılması logistik konsepsiyaları reallaşdırmağa imkan verir və bir sıra tədbirlərin, xüsusilə nəqlətmə prosesinin hər bir iştirakçısı və təşkilatçısı üçün yerinə yetiriləcək ümumi idarəetmə, əlaqələndirmə və optimallaşdırma funksiyasını müəyyənləşdirir. Nəqlətmə prosesinə bir idarəetmə orqanı kimi ümumi rəhbərliyin həyata keçirilməsi üçün idarəetmə funksiyası konkret olaraq ixtisaslaşmış nəqliyyat departamentlərinə və ya menecerlərə verilməlidir. Aydındır ki, nəqlətmə proseslərinin idarə-edilməsi, əlaqələndirilməsi və optimallaşdırılması zamanı səlahiyyətlərə malik olan bu menecerlərin əlinin altında hər dəfə yeniləşən və mövcud prosesləri hərtərəfli xarakterizə edən konkret ilkin məlumatlar massivi olmalıdır. Bu məlumatlar massivinə:

a) yük vahidlərinin parametrləri (yük vahidinin adı, son təyinat məntəqəsinə çatdırılacaq yüklərin kəmiyyəti və keyfiyyəti, yüklərin çatdırılması vaxtı, nəqlətmənin dəyəri və şərtləri) haqqında informasiya;

b) firmanın nəqliyyat sisteminin bütün struktur bölmələrinin (yükləmə – boşaltma, nəqliyyat - ekspedisiya, anbar, dəstləşdirmə və s.) bu prosesdə təşkilati baxımdan iştirak etməsi haqqında informasiya. Logistik informasiya sistemləri özlərinin logistik mövqeləri baxımından bütün bu planları və onların reallaşdırılmasını əks etdirən göstəriciləri vahid blok halında birləşdirir.

c) istehsal – nəqliyyat sistemlərinin ona xidmət göstərən texniki və texniki – texnoloji komponentləri (nəqliyyat texnikasının layihələşdirilməsi və təmiri, qablaşdırma texnikası, yükləmə–boşaltma texnikası, yük vahidlərinin dəstləşdirilməsi texnikası və s.) haqqında məlumat;

ç) nəqliyyat firması, müəssisəsi və ya departamentlərinin fəaliyyət göstərdiyi

iqtisadi mühiti xarakterizə edən parametrlər haqqında məlumatlar daxil edilir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat logistikası tərəfindən həll edilən əsas məsələlər məhsul göndərmə şərtlərinə riayət etmək şərtlə istehlakçılara göstərilən nəqliyyat xidmətlərini onların sifarişləri ilə əlaqələndirmək və bu zaman nəqliyyat xərclərini minimumlaşdırmaqdan ibarətdir.

Qeyd edilən kompleks məsələlərin həm qoyuluşu, həm də həlli logistik cəhətdən və informasiya təminatı baxımından kifayət qədər yaxşı nəzərdən keçirilmişdir. Lakin inzibati - amirlik sistemindən fərqli olaraq bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində material resurslarının nəql edilməsi, axın proseslərinin planlaşdırılması, operativ idarəedilməsi, nəzarət, uçot və statistikasına sahəsində mahiyyətə əsaslı keyfiyyət dəyişiklikləri baş vermişdir. Bu dəyişikliklərin iqtisadi mahiyyəti hər şeydən əvvəl istehsal vasitələri və firmaların nəqliyyat sistemlərinin əməyinin nəticələri üzərində inhisarçı dövlət mülkiyyətinin bazar iqtisadiyyatının təbiətindən irəli gələn, ondan doğan müxtəlif mülkiyyət formaları ilə əvəzlənməsindən ibarətdir.

Praktika göstərir ki, bütün çətinliklərə baxmayaraq logistik təfəkkür inkişaf etdikcə logistik metod və prinsiplərin material axınlarının nəql edilməsi prosesinə tətbiqi daha da intensiv xarakter alır. Bu isə öz növbəsində:

- yük axınlarının nəqliyyat vasitələri ilə hərəkəti haqqında operativ informasiyaları qəbul və emal edən elektron hesablama maşınlarının (EHM) lokal şəbəkələrindən istifadəni;
- material qiymətlilərinin analitik və sintetik uçotunun aparılması üçün mühasibat uçotunda yeni metodların tətbiqini;
- qəbul olunan optimal qərarların keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə tədbirlər paketinin işlənilib hazırlanmasını;
- nəqliyyat yük axınları və onların fəaliyyət prosesinə uyğun gələn çoxlu sayda informasiya axınlarının yaradılmasını nəzərdə tutur.

Yüklərin nəql edilməsilə əlaqədar olan iqtisadi proseslərə logistikanın tətbiqi nəticəsində əldə olunan bu pozitiv irəliləyişlər son illərdə respublikamızda bazar iqtisadiyyatının tələbləri baxımından aparılan əsaslı struktur siyasəti ilə möhkəmlənir.

Nəqliyyat logistikası sahəsində bu o deməkdir ki, bazar iqtisadi təfəkkürünə sahib olmaq, özlərinin fəaliyyət strategiyalarını məhz bu istiqamətdə qurmaq, logistik sistemlərin üstünlüklərindən praktiki baxımdan bəhrələnmək ixtisaslaşmış nəqliyyat müəssisələri və departamentləri üçün olduqca çətindir. Təbii ki, bu da ətalətli nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətində neqativ hallar yaradır, yəni yük vahidlərinin daşınması üçün çevik nəqliyyat parkına malik olmaq, istehlakçı sifarişlərini vaxtında qəbul etmək və onun dolğun ödənilməsi üçün işgüzar səylərin göstərilməsini tələb edir.

1.2 Nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan münasibətlərin hüquqi aspektləri

Predmet nəqliyyat hüququnun mahiyyətini və mənasını açmağa imkan verən əsas anlayışdır. Bu anlayış belə bir suala cavab verir: «nəqliyyat hüququ nəyi tənzim edir və nizama salır»? Bax, bu suala cavab verərək, nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən ictimai münasibətlərin dairəsini müəyyən edərsək, onda onun predmet tərkibini açıqlaya və nəqliyyat hüququna anlayış verə bilərik. Belə ki, nəqliyyat hüququnun predmet tərkibi (predmeti) onunla tənzimlənən ictimai münasibətlərdən ibarətdir. Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat müəssisəsinin əsas funksiyası daşıma prosesini həyata keçirmək məqsədilə nəqliyyat vasitələrindən istifadə edərək, müştərilərə xidmət göstərməkdən ibarətdir. Bu cür xidmət göstərilərkən, təbii ki, nəqliyyat müəssisəsi ilə müştərilər arasında müəyyən ictimai münasibətlər əmələ gəlir. Həmin münasibətlər yük, sərnişin və baqaj daşınması üzrə xidmətlər göstərilərkən yaranır. Elə bu ictimai münasibətlər də nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edir.

Yuxarıda deyilənlərdən belə nəticəyə gələ bilərik ki, nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edən ictimai münasibətlər iki subyekt arasında əmələ gəlir, yəni həmin münasibətlərdə iki iştirakçı çıxış edir: nəqliyyat müəssisəsi və müştəri. Nəqliyyat müəssisəsi dedikdə qanunvericiliyə və öz təsis sənədlərinə uyğun olaraq yükün, sərnişinin, baqajın daşınması və digər xidmətlər üzrə fəaliyyət göstərən hüquqi şəxs başa düşülür. Müştəri dedikdə isə daşıyıcı ilə bağlanmış müqaviləyə

uyğun olaraq nəqliyyatdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxs başa düşülür. Bu iki kateqoriya şəxs arasında daşıma prosesi ilə bağlı ictimai münasibətlər əmələ gəlir ki, bunlar da nəqliyyat münasibətləri adlanır.

Nəqliyyat münasibətləri daşıyıcı ilə müştəri arasında da əmələ gələ bilər. Daşıyıcı elə bir şəxsdir ki, o, sərnişin, baqaj və yük daşımaları üzrə xidmət göstərir və bunun üçün qanuni əsaslarla nəqliyyat vasitələrinə malik olmaqla onların mülkiyyətçisi hesab edilir. Bununla yanaşı, daşıyıcı istifadə etdiyi nəqliyyat vasitəsinin mülkiyyətçisi olmaya da bilər. Belə ki, o, müvafiq nəqliyyat vasitəsinə, digər şəxslərdən icarəyə götürə bilər. Belə halda daşıyıcı nəqliyyat vasitəsinə mülkiyyət hüququ deyil, icarə hüququ əsasında malik olur.

Beləliklə, nəqliyyat hüququnun predmetini nəqliyyat müəssisəsinin (daşıyıcının) müştəriyə sərnişin, yük və baqaj daşımaları üzrə və digər nəqliyyat xidmətləri göstərməsi ilə bağlı olaraq yaranan ictimai münasibətlər – nəqliyyat münasibətləri təşkil edir.

Nəqliyyat münasibətlərinin əhatə dairəsi kifayət qədər geniş və müxtəlifdir. Bu münasibətlər kompleks (qarışıq, mürəkkəb) xarakterə malikdir. Ona görə də nəqliyyat münasibətləri hüququn müxtəlif sahələri tərəfindən tənzimləyə bilər. Məsələn, daşıyıcı müştərilərə nəqliyyat xidməti göstərmək üçün dövlətin müvafiq icra hakimiyyəti orqanından xüsusi razılıq (lisenziya) alır. Bu münasibət nəqliyyat hüququ ilə deyil, inzibati hüquqla tənzimlənir.

Nəqliyyat münasibətləri təkcə nəqliyyat hüququ institutu ilə deyil, hüququn digər sahələri ilə də, məsələn, inzibati hüquqla da tənzimləyə bilər. Bu halda, şübhəsiz ki, nəqliyyat hüququ ilə nizama salınan nəqliyyat münasibətlərini hüququn digər sahələri ilə qaydaya salınan nəqliyyat münasibətlərindən ayırmağa və fərqləndirməyə imkan verən əsas əlamət və meyarları müəyyənləşdirməyə ehtiyac yaranır. Mövcud qanunvericilikdə bu cür əlamətlər nəzərdə tutulmur.

Mülki hüquqla tənzimlənən ictimai münasibətlər əmlak münasibətləridir. Deməli, mülki hüquqla nizama salınan nəqliyyat münasibətləri də əmlak münasibətləri hesab olunur. Lakin nəqliyyat münasibətlərinin, ümumiyyətlə mülki hüquqla tənzimlənən ictimai münasibətlərin əmlak münasibətləri olması öz-

özlüyündə məsələni tamamilə həll etmir, yəni münasibətlərin əmlak xarakteri daşmasını spesifik əlamət hesab etmək olmaz. Belə ki, bəzi hallarda nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı yaranan münasibətlər əmlak xarakterinə malik olur. Lakin buna baxmayaraq, həmin münasibətlər nəqliyyat hüququ ilə, daha doğrusu, mülki hüquqla deyil, hüququn başqa sahələri ilə tənzimlənir. Məsələn, vətəndaş nəqliyyat vasitəsi ilə sərnəşin daşımalarını həyata keçirərkən yol hərəkəti qaydalarını pozaraq inzibati xəta törədir.

Buna görə də ona inzibati tənbeh tədbiri (məsələn, cərimə) tətbiq edilir. Bu, əmlak münasibətidir. Özü də həmin münasibət vətəndaşın idarə etdiyi nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı olaraq əmələ gəlir. Amma bu cür əmlak münasibəti nəqliyyat hüququ ilə deyil, inzibati hüquqla tənzimlənir. Başqa bir misalda, şəxs nəqliyyat vasitəsinə görə əmlak vergisi verir¹. Bununla da müvafiq əmlak münasibəti əmələ gəlir. Lakin nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı yaranan həmin əmlak münasibəti nəqliyyat hüququ institutu ilə deyil, maliyyə hüququ ilə, daha doğrusu, maliyyə hüququnun vergi hüququ adlı institutu ilə nizama salınır. Buna görə də mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin spesifik əlamətlərini müəyyən etmək zərurəti yaranır. Bu əlamətlər, təbii ki, mülki hüquqla, başqa sözlə desək, mülki hüququn nəqliyyat hüququ institutu ilə tənzimlənən nəqliyyat münasibətlərinə də eyni qüvvə ilə şamil olunacaqdır.

Mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin spesifik əlamətləri barədə müəlliflər mülki hüquq elmində və sivil elmi doktrinada bir-birindən fərqli fikirlər söyləyirlər. Dəyər qanununun qüvvədə olması, əvəzlilik, əmtəə-pul forması, iqtisadi qiymət keyfiyyəti, dəyər xarakteri, subyektin əmlak-sərəncam müstəqilliyi, əmlak müstəqilliyi, dövriyyə əlaməti və digər əlamətlər hüquq ədəbiyyatında mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin əsas və fərqləndirici əlaməti kimi göstərilir. Bu əlamətlərdən biri digərini tamamlayır. Özü də onlar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədədirlər. Həmin əlamətlərdən hər hansı birinin üstünlüyə malik olması barədə fikir söyləmək olmaz. Onların hamısı bu və ya digər dərəcədə əhəmiyyətlidir.

Birinci, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri iqtisadi qiymətə malik olub, dəyər formalı münasibətlərdir. Bu münasibətlərin obyekt (predmeti) kimi, bir

qayda olaraq, əmtəə çıxış edir. Mübadilə üçün istehsal olunan spesifik iqtisadi nemətə əmtəə deyilir. Nemətin mübadilə və satılmaq üçün istehsal olunması həmin neməti əmtəəyə çevirir. Xidmət də əmtəə kimi çıxış edir. Məsələn, yük və sərnişin daşınması üzrə xidmət də əmtəədir. Deməli, satılmaq, yəni mübadilə olunmaq üçün istehsal olunan maddi nemətlər və xidmətlər əmtəədir.

Əmtəə dəyəərə malikdir. Bunun kəmiyyətini (miqdarını) müəyyənləşdirmək üçün o, mübadilə olunur. Mübadilə prosesi elə bir aktdır ki, bu akta görə bir tərəf digər tərəfdən arzu etdiyi əmtəəni alıb, onun əvəzində başqa bir əmtəə verir, yəni bir əmtəə o birisi ilə dəyişdirilir. Başqa sözlə desək, mübadilə aktı istehsalçının hazırladığı məhsulun (əmtəənin) ümumi ekvivalent rolunu oynayan xüsusi bir əmtəəyə – pula dəyişdirilməsidir. Pul ümumi ekvivalent rolunu oynayan spesifik əmtəədir. Pulun ümumi ekvivalent rolunu oynaması o deməkdir ki, əmtəə xüsusi əmtəəyə (pula) dəyişdirilir. Məsələn, daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) sərnişini təyinat yerinə çatdırıb, göstərdiyi «daşıma xidməti» adlı əmtəənin müqabilində daşıma haqqı, yəni müəyyən məbləğdə pul alır. Belə halda daşıyıcının (nəqliyyat təşkilatının) hazırladığı məhsul – «daşıma xidməti» adlı əmtəə pula dəyişdirilir. Bu isə əmtəə-pul münasibətlərinin yaranmasından xəbər verir.

Deməli, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri əmtəə - pul münasibətləridir. Əmtəə-pul münasibətləri bilavasitə pul dövriyyəsi ilə bağlı olub, əmtəənin xüsusi əmtəəyə (pula) dəyişdirilməsini ifadə edir. Bu münasibətlər dəyər formalı əmlak münasibətlərinə aiddir. Hüququn digər sahələri ilə – inzibati hüquqla, maliyyə hüququ və s. ilə tənzimlənən əmlak münasibətləri isə dəyər formalı münasibətlər hesab edilmir və əmtəə-pul xarakterinə malik deyil.

İkinci, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri, bir qayda olaraq, əvəzlilik - ekvivalentlilik xarakterinə malikdir. Məsələn, daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) sərnişinə göstərdiyi daşıma xidmətinin müqabilində ondan daşıma haqqı formasında müəyyən məbləğdə pul alır. Pul, əsasən, göstərilən daşıma xidmətinin ekvivalenti kimi çıxış edir. Əvəzlilik – ekvivalentlilik kimi əlamət mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin dəyər formalı olması ilə, yəni bu münasibətlərin əmtəə-pul xarakterinə malik olması ilə izah olunur.

Hüququn digər sahələri ilə (məsələn, maliyyə hüququ ilə, inzibati hüquqla) tənzimlənən əmlak münasibətlərinə bu cür əlamətlər xas deyildir.

Üçüncü, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri hakimiyyət-tabeçilik əlaqələri üzərində qurulmur. Bu cür əlaqələr üzərində qurulan əmlak münasibətləri mülki hüquqla deyil, hüququn digər sahələri (məsələn, inzibati, maliyyə, ekologiya və s.) tərəfindən tənzimlənir. Mülki hüquq normaları inzibati və ya digər hakimiyyət tabeçiliyinə əsaslanan əmlak münasibətlərinə, o cümlədən vergi, maliyyə və inzibati münasibətlərə tətbiq edil-mir (MM-in 2-ci maddəsinin 5-ci bəndi). Məsələn, vergi ödənilməsi üzrə əmələ gələn əmlak münasibəti vətəndaşla dövlət arasında yaranır. Bu münasibətlər, söz-süz ki, hakimiyyət-tabeçilik prinsipinə əsaslanır. Burada bir tərəfdə hakimiyyət funksiyasını həyata keçirən dövlət iştirak edir. Ona görə də həmin əmlak münasibəti mülki hüquqla deyil, maliyyə hüququ ilə nizama salınır. İnzibati hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri də hakimiyyət - tabeçilik prinsipi üzərində qurulur.

Bunlardan fərqli olaraq, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərində, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərində tərəflər bir-birindən asılı olmur. Onlar müstəqil əmtəə sahibləridir. Həmin münasibətlərdə iştirak edən tərəflər hüquq bərabərliyinə malikdirlər. Məsələn, yük daşıma münasibətlərində daşıyıcı və yük-göndərən, sərnəşin daşıma münasibətlərində daşıyıcı və sərnəşin bir-birindən asılı olmayan subyektlərdir. Bəzi müəlliflər belə hesab edirlər ki, tərəflərin hüquq bərabərliyi mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərini ayırmağa və fərqləndirməyə imkan verən əsas əlamətdir.

Beləliklə, göstərilən bu üç əsas əlamət mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərini, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərini xarakterizə edir. Bu əlamətlərə uyğun gəlməyən əmlak münasibətləri mülki hüququn, o cümlədən bu hüququn «nəqliyyat hüququ» adlı institutunun nizamasalma predmetinə aid edilmir. Söhbət maliyyə, inzibati, ekologiya və digər münasibətlərdən gedir. Bu cür münasibətlər mülki hüquqla deyil, maliyyə, inzibati və digər hüquq sahələri ilə tənzimlənir.

Nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən əmlak xarakterli nəqliyyat münasibətlərinin spesifik cəhətlərini müəyyənləşdirdikdən sonra nəqliyyat hüququna doktrinal anlayış

verə bilərik. Nəqliyyat hüququ dedikdə daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) ilə müştəri arasında daşıma prosesinin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməklə xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar yaranan əmlak - dəyər xarakterli nəqliyyat münasibətlərini tənzim edən hüquq normalarının sistemi və məcmusu başa düşülür. Bu mülki hüquq institutu özündə yük, sərnişin və baqajın daşınması ilə əlaqədar xidmət göstərilməsi nəticəsində yaranan dəyər formalı nəqliyyat münasibətlərini nizama salan hüquq normalarını birləşdirir.

Nəqliyyat hüququ institutu mülki hüquqda «nəqliyyat öhdəliyi» anlayışı ilə əhatə olunur. Bu iki anlayış sinonim anlayışlar olub, mənaca üst-üstə düşür. Özü də dərhal qeyd edirik ki, mülki hüquqda nəqliyyat öhdəliyi iki mənada başa düşülür və işlədilir.

Birinci mənada nəqliyyat öhdəliyi dedikdə mülki hüquq münasibətlərinin növlərindən biri – öhdəlik hüquq münasibəti başa düşülür. Belə ki, daşıma prosesi ilə bağlı nəqliyyat xidməti göstərilərkən daşıyıcı ilə müştəri arasında mülki hüquq münasibəti əmələ gəlir. Bu, öhdəlik hüquq münasibətidir. Müasir elmdə və mülki qanunvericilikdə «öhdəlik hüquq münasibəti» anlayışı işlədilmir. Bu anlayışın əvəzinə «öhdəlik» anlayışından istifadə etmək dəb halını almışdır. Ona görə də daşıyıcı ilə müştəri arasında əmələ gələn öhdəlik mülki hüquq münasibəti nəqliyyat öhdəliyi adlanır.

İkinci mənada nəqliyyat öhdəliyi dedikdə daşıyıcı ilə müştəri arasında daşıma prosesi ilə bağlı əmələ gələn nəqliyyat münasibətlərini nizama salan və rəsmiləşdirən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Bu baxımdan o, nəqliyyat hüququ institutu ilə eyniləşir. Nəqliyyat münasibətləri məhz nəqliyyat öhdəliyinə daxil olan hüquq normaları ilə tənzim edildikdə və rəsmiləşdirildikdə, mülki hüquq münasibəti – nəqliyyat öhdəliyi yaranır, yəni həmin münasibət hüquqi forma alır.

Nəqliyyat öhdəliyi mülki hüququn «öhdəlik hüququ» adlı ən böyük yarım sahəsinin əsas anlayışlarından biridir. Bu anlayış mülki hüquqi öhdəliklər arasında mühüm yer tutur. Nəqliyyat öhdəliyi müqavilə öhdəliyinə aiddir. Daha dəqiq desək, bu öhdəlik müqavilə öhdəliyinin xidmət göstərilməsi üzrə öhdəliklər qrupuna şamil edilir. Xidmət öhdəlikləri, əsasən, dörd qrupa bölünür:

- faktiki xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;
- hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;
- pul-kredit xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;
- faktiki -hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər.

Nəqliyyat öhdəliyi faktiki-hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklərə aiddir. Nəqliyyat hüququ hüququn müstəqil sahəsi və ya mülki hüququn yarım sahəsi olmadığı üçün onun hər hansı xüsusi prinsiplərə malik olmasından danışmaq olmaz. Xüsusi prinsiplər hüququn müstəqil sahəsi və ya yarım sahəsi üçün xarakterikdir. Buna görə də biz nəqliyyat münasibətlərində mülki hüququn xüsusi prinsiplərinin oynadığı rolu işıqlandırmağa çalışacağıq.

Mülki hüququn prinsipləri onun mahiyyətini və sosial təyinatını ifadə edən, həmçinin onları konkretləşdirən fenomenlərdir. Digər hüquq sahələri kimi, mülki hüquq da onun mənasını və sosial rolunu əks etdirən müəyyən prinsiplər əsasında qurulur və fəaliyyət göstərir. Həmin prinsiplər mülki hüququn başlıca cəhətlərini və əsas xüsusiyyətlərini ifadə edir.

Mülki hüququn prinsipləri nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən nəqliyyat münasibətlərində geniş tətbiq olunur. Bu münasibətlərdə ən çox istifadə edilən prinsiplərdən biri subyektlərin hüquq bərabərliyi prinsipidir. Bu prinsip müvafiq hüquq normasında təsbit edilmişdir (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 1-ci hissəsi).

Hüquq bərabərliyi prinsipi mülki hüquqla tənzimlənən əmtəə xarakterli iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin öz təbiətindən irəli gəlir. Bu, dəyər formalı əmlak münasibətləri – əmtəə-pul əlaqələri olub, dəyər qanununun təsiri altındadır. Bu cür münasibətlər, təbii ki, həmin münasibətlərdə iştirak edən subyektlərin bərabər hüquqlu olmalarını tələb edir və şərtləndirir. Ona görə də mülki hüquq özü nizama saldığı münasibətlərin xarakterini və təbiətini nəzərə alaraq, subyektlərin bərabərliyi prinsipini təsbit edir. Çünki əmlak-dəyər, əmtəə-pul münasibətlərində tərəflər yalnız hüquqca bərabər ola bilərlər. Hüquq bərabərliyi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüququn hər bir subyektə mülki (əmlak) dövriyyədə iştirak etməkdə bərabər hüquqi imkanlara malikdir. Bu prinsip nəqliyyat öhdəliklərində iştirak edən tərəflərin

–daşıyıcı ilə müştərinin vəziyyətini hüquqi cəhətdən bərabərləşdirməyə imkan verir. Məsələn, müəyyən təyinat yerinə getmək istəyən vətəndaş təbii inhisar (monopoliya) mövqeyinə malik olan dəmir yolu ilə daşıma münasibətləri yaradır. Məlum məsələdir ki, bu münasibətlərdə iştirak edən tərəflərin – vətəndaşla dəmir yolunun iqtisadi gücləri eyni deyildir. Hətta onların iqtisadi güclərini müqayisə etmək belə olmaz. Amma onlar arasında daşıma müqaviləsi bağlananda mülki hüquqi mexanizm işə düşür. Bu mexanizm vətəndaşla dəmir yolunun vəziyyətini hüquqi cəhətdən bərabərləşdirməyə imkan verir.

Hüquq bərabərliyi prinsipi daşıma münasibətlərində iştirak edən tərəflərin bir-birindən iqtisadi cəhətdən asılı olmamasını və müstəqilliyini şərtləndirir, onların arasında hər hansı bir hakimiyyəttəbəçilik əlaqələrini, subordinasiya münasibətlərini istisna edir. Nəqliyyat münasibətlərinə girən dövlət icra orqanları bu münasibətlərin digər iştirakçısı – qarşı tərəflə (kontragentlə) eyni hüquqi imkanlara malik olur. Bu orqanlar hakimiyyət funksiyasından istifadə etmirlər. Əgər həmin orqanlar daşıma münasibətlərində iştirak edən qarşı tərəfin (kontragentin) hüquqlarını və qanunla qorunan mənafeələrini pozarsa, belə halda ona adi qaydada mülki hüquqi sanksiyalar – əmlak məsuliyyət tədbirləri tətbiq ediləcəkdir. Beləliklə, hüquq bərabərliyi prinsipinə görə nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən tərəflərdən biri digərinin üzərində hakimiyyət funksiyasına malik ola bilməz.

Nəqliyyat münasibətlərində mülki hüququn geniş surətdə tətbiq edilən prinsiplərindən biri müqavilə azadlığı prinsipidir. Qanun bu prinsipi normativ qaydada mülki qanunvericiliyin mühüm prinsipləri dairəsinə daxil edir (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 5-ci yarımbəndi).

Mülki-hüquqi müqavilə ən geniş yayılmış əqd növüdür. O, iki və daha çox şəxsin iradəsini ifadə edir. Müqavilələr hüquqi fakt kimi müxtəlif cür əmlak xarakterli hüquq münasibətlərini yaradır və dəyişdirir və ya ləğv edir. Bunlar öhdəliklərin, o cümlədən daşıma öhdəliyinin ən vacib və mühüm əmələgəlmə əsaslarından biridir.

Müqavilələr, o cümlədən daşıma müqavilələri əmtəə (əmlak) dövriyyəsində böyük əhəmiyyətə və rola malikdir. Onların bazar münasibətlərinin inkişafına

mühüm təsiri vardır. Belə ki, həmin münasibətlərin tənzimlənməsində daşıma müqavilələri əsas vasitəyə çevrilir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsal olunan məhsullar, göstərilən xidmətlər əmtəyə çevrilir. Əmtəə isə bazarda mübadilə üçün, satılmaq üçün istehsal olunan və hazırlanan nemətdir. Onun mübadilə edilməsi nəticəsində əmtəə-pul münasibətləri yaranır. Bu münasibətlər isə iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətləridir. Onların dairəsi kifayət qədər genişdir. Bunlardan biri daşıma münasibətləri hesab olunur. Daşıma münasibətləri sayəsində əmtəə (mal) bir tərəfdən satış bazarlarına çatdırılır, digər tərəfdən isə «daşıma xidməti» adlı əmtəə realizə olunur, yəni müştərilərə (yükgöndərən, sənişin və s.) satılır. Beləliklə, daşıma müqavilələri hüquqi cəhətdən bu münasibətləri rəsmiləşdirir. Deməli, daşıma müqavilələri digər müqavilələrlə birlikdə iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin hüquqi forması, hüquqi rəsmiləşdirmə vasitəsi kimi çıxış edir.

Müasir dövrdə müqavilə fenomeni mülki (əmlak) dövriyyə iştirakçıları arasında münasibətləri qaydaya salmaq üçün ən mühüm hüquqi vasitəyə çevrilmişdir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində müqavilələrin rolunun artmasını nəzərə alaraq, mülki qanunvericilik müqavilə azadlığı prinsipini möhkəmləndirir: fiziki və hüquqi şəxslər azad surətdə müqavilələr bağlaya və bu müqavilələrin məzmununu müəyyənləşdirə bilərlər. Bu prinsip mülki (əmlak) dövriyyənin inkişafının əsasıdır.

Müqavilə azadlığı prinsipi daşıma münasibəti iştirakçılarına (fiziki və hüquqi şəxslərə) müstəqil surətdə, heç kəsdən asılı olmadan, öz istək və mülahizələri əsasında, mənafeələrinə uyğun olaraq daşıma müqaviləsi bağlamağın zəruriliyi haqqında məsələni həll etmək imkanı verir. İstənilən şəxs onun mənafeyini təmin edən, ona lazım olan hər hansı daşıma müqaviləsi bağlaya bilər. Müəssisə özünün istehsal etdiyi məhsulları təyinat yerinə öz istəyindən asılı olaraq, hava, dəniz, çay və ya avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə göndərə bilər və bunlara müvafiq olaraq daşıma müqavilələri bağlaya bilər. Sənişin başqa şəhərə gedərkən hansı nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməsini və buna müvafiq olaraq daşıma müqaviləsi bağlamasını özü müstəqil surətdə həll edir.

Daşıma münasibətləri iştirakçıları – müştərilər (yükgöndərən, sənişin və s.) daşıma müqaviləsi üzrə partnyorlar seçməkdə sərbəstdirlər. Onlar daşıma müqaviləsi

bağlamaqda heç kəsin iradəsindən asılı deyil, müqavilə şərtlərini (müddət, qiymət və s.) müəyyənləşdirməkdə azaddırlar. Müştərilər sərbəst surətdə, müqavilə əsasında öz hüquq və vəzifələrini müəyyən edirlər. Bununla belə, daşıma müqaviləsi bağlayan şəxslər mülki hüquq subyektiyinə malik olmalıdırlar. Əgər onlar bu qabiliyyətə malik deyilsə, onda daşıma müqaviləsi bağlamağa ixtiyarları çatmır. Həmin şəxslər müqavilə bağladığı hallarda, bu müqavilənin etibarsız əqd kimi hüquqi əhəmiyyəti olmur. Məsələn, nəqliyyat müəssisələrinin nümayəndəlikləri daşıma müqaviləsi bağlaya bilməzlər. Əgər bağlasalar, həmin müqavilə etibarsız sayılır. Deməli, daşıma müqaviləsi bağlayan tərəflər mülki hüquq subyektiyi haqqında müddəaya cavab verməlidir.

Müqavilə azadlığı prinsipinə görə daşıma münasibətləri iştirakçılarını onların iradəsi əleyhinə olaraq daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək olmaz. Məsələn, sənişini məcbur etmək olmaz ki, o, başqa şəhərə hava nəqliyyatı və ya avtomobil nəqliyyatı ilə getsin. İşçini məcbur etmək olmaz ki, o, hər gün işə tramvayla və ya trolleybusla gəlsin və yaxud hər hansı bir müəssisəni məcbur etmək olmaz ki, o, istehsal etdiyi məhsulları göndərmək üçün konkret nəqliyyat təşkilatı ilə daşıma müqaviləsi bağlasın. Bununla bərabər, qanunda nəzərdə tutulan hallarda subyekt daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək olar. Belə hallarda müştərilərlə müqavilə bağlamaq həmin subyekt üçün məcburi xarakter daşıyır. Onun daşıma müqaviləsi bağlamaqdan boyun qaçıрмаğa və imtina etməyə ixtiyarı çatmır. Məsələn, ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşıma müqaviləsi ümumi müqavilədir. Bu cür müqavilədə iştirak edən tərəflərdən biri hökmən kommersiya təşkilatı olmalıdır. Bu təşkilat öz fəaliyyətinin xarakterinə görə ona müraciət edəcək hər kəsə daşıma (nəqliyyat) xidməti göstərməlidir. Sənişinləri təyinat yerinə çatdıran daşıyıcı (ümumi istifadədə olan avtobus, metropoliten, tramvay və s.) kommersiya təşkilatı hesab olunur. Kommersiya təşkilatının ümumi müqavilə bağlamaqdan imtina etməsinə qanunla yol verilmir (Mmin 400-cü maddəsinin 4-cü bəndi). Əgər daşıyıcı daşıma müqaviləsi bağlamaqdan boyun qaçırırsa, onda digər tərəf müqaviləni bağlamağa məcbur etmək tələbi ilə məhkəməyə müraciət edə bilər (MM-in 412-ci maddəsinin 1-ci bəndi).

Beləliklə, bəzi hallarda qanun subyekti daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək barəsində qayda müəyyən edir. Bu isə müqavilə azadlığı prinsipinin tətbiqini məhdudlaşdırır.

Daşıma münasibətləri üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən prinsiplərdən biri də təqsirə görə məsuliyyət prinsipidir. Söhbət, hər şeydən əvvəl, yük daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyətdən gedir. Belə ki, bu müqavilə üzrə məsuliyyət təqsirə görə məsuliyyət prinsipi üzərində qurulur. Bu o deməkdir ki, daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Daşıma müqaviləsi üzrə öhdəliyin icra edilməsində daşıyıcının təqsiri olmazsa, o, məsuliyyətə cəlb edilmir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi daşıyıcının təqsirlilik prezumpsiyasını müəyyən edir, yəni daşıyıcı öz təqsirsizliyini sübuta yetirənə kimi təqsirli sayılır. Lakin o, müqavilə öhdəliyinin lazımınca icrası üçün özündən asılı olan bütün tədbirləri gördüyünü sübuta yetirərsə, təqsirsiz sayılır. Daşıyıcının təqsiri olmadan (daşıyıcıdan asılı olmayan səbəblərdən) yükün və ya baqajın itməsi, əskik çıxması və zədələnməsi hallarının baş verdiyi sübut edilmədikdə, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır.¹ Belə halda sübutetmə vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür.

Yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti sahibkarın ümumi mülki-hüquqi məsuliyyətindən fərqlənir. Belə ki, qarşısıalınmaz qüvvə məqamları istisna edilməklə, sahibkarlar bütün hallarda təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyırlar. Bu o deməkdir ki, sahibkarların məsuliyyəti təqsirə görə deyil, riskə görə müəyyən edilir. Daşıyıcı isə, məlum məsələdir ki, riskə görə məsuliyyət daşımır.

Mülki hüququn əsas prinsiplərindən biri tam həcmdə mülki hüquqi məsuliyyət daşımaqdan ibarətdir. Lakin bu prinsipin yükdaşıma münasibətlərinə tətbiqi müəyyən xüsusiyyətlərlə şərtlənir. Həmin prinsipin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüquq pozuntusunu törədən şəxs qarşı tərəfə vurduğu zərərin əvəzini tam həcmdə ödəyir. Vurulmuş zərər iki hissədən ibarətdir: real zərər və əldən çıxmış fayda. Real zərər dedikdə hüququ pozulmuş şəxsin pozulmuş hüququnu bərpa etmək üçün çəkdiyi və ya çəkməli olduğu xərclər, onun öz əmlakından məhrum olması və ya əmlakın zədələnməsi başa düşülür. Əldən çıxmış fayda isə zərərçəkənin hüququ pozulmadığı halda, adi mülki (əmlak) dövryyə şəraitində əldə edəcəyi güman edilən gəlirdir. Tam

həcmədə mülki hüquqi məsuliyyət daşımaq prinsipinə görə zərər vuran şəxs (hüququ pozan şəxs) zərərin həm real zərər hissəsini, həm də əldən çıxmış fayda hissəsini ödəməlidir. Daşıma münasibətlərində isə daşıyıcı yalnız real zərərin əvəzini ödəyir. Əldən çıxmış faydaya görə daşıyıcı məsuliyyət daşımır, yəni zərərin bu hissəsini ödəmir.² Bu o deməkdir ki, yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcı tam deyil, məhdud həcmədə mülki hüquqi məsuliyyət daşıyır. Belə ki, daşıyıcı yükün daşınması zamanı müştəriyə vurulmuş zərərin əvəzini aşağıdakı həcmədə ödəyir:

- yük itdikdə – itirilmiş yükün dəyəri miqdarında;
- yük əskik çıxdıqda (yəni çatışmadıqda) – əskik çıxmış yükün dəyəri miqdarında;
- yük zədələndikdə – onun dəyərinin azaldığı məbləğ miqdarında, zədələnmiş (xarab olmuş) yükü bərpa etmək mümkün olmadıqda isə – onun tam dəyəri miqdarında (MM-in 859-cu maddəsinin 2-ci bəndi).

Beləliklə, yük daşınması müqaviləsi üzrə mülki – hüquqi məsuliyyət müəyyən xüsusiyyətlərə malikdir. Belə müqavilə üzrə məsuliyyət tam məsuliyyət daşıma prinsipindən fərqli olaraq yükün dəyəri həcmində məhdudlaşır, yəni məhdud məsuliyyət halına aid edilir.

Pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipi mülki hüququn vacib və əsas prinsiplərindən biridir. O.S.İoffe yazır ki, mülki - hüquqi mühafizə (qoruma) tədbirləri bərpaetmə funksiyasını yerinə yetirir.² Bərpaetmə funksiyası mülki hüququn başlıca və əsas funksiyalarından biri hesab edilir. Bu funksiyanın mahiyyəti ondan ibarətdir ki, müxtəlif cür müdafiə üsullarından istifadə etməklə mülki hüquq subyektlərinin pozulmuş hüquqları bərpa edilir. Hüququn, o cümlədən onun fundamental sahələrindən biri olan mülki hüququn sosial ədalətin bərpasını təmin edən alət kimi mühüm xüsusiyyəti məhz həmin funksiyada təzahür edir. Adı çəkilən prinsip də mülki hüququn bərpaetmə funksiyası ilə bağlıdır.

Pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipinə görə, müxtəlif müdafiə üsulları ilə mülki hüquq subyektlərinin pozulmuş hüquqları bərpa edilir. Bu tədbirlərdən nəqliyyat münasibətlərində də geniş istifadə olunur. İstifadə olunan müdafiə tədbirlərinin əsas məqsədi mülki hüquqların həyata keçirilməsinə mane olan

halları aradan qaldırmaq və pozulmuş vəziyyəti bərpa etməkdən ibarətdir.

Nəqliyyat münasibətlərində pozulmuş hüquqlar öhdəlik hüquqi müdafiə üsulları vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu üsul ilə, bir qayda olaraq, öhdəliklər, öhdəlik mülki hüquq münasibətləri müdafiə olunur. Daşıyıcı və müştərilərin mülki hüquqları daşıma öhdəliyi çərçivəsində pozula bilər. Məsələn, yükləndirən daşıma haqqını vermir. Başqa bir misalda, sərnişin gediş haqqını ödəmir. Belə hallarda öhdəlik hüquqi müdafiə üsulları tətbiq edilir və daşıyıcının pozulmuş hüquqları bərpa olunur. Zərərin əvəzinin ödənilməsi, dəbbə pulu (cərimə, penya) alınması və s. kimi üsullar da geniş qaydada tətbiq edilir.

Daşıma münasibətlərində bəzi hallarda pozulmuş hüquqlar kondikasiya iddiası vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu o zaman mümkün olur ki, daşıma münasibətləri ilə bağlı olaraq kondikasiya (əsassız varlanma) öhdəliyi əmələ gəlir. Məsələn, daşıyıcı yükləndirəndən daşıma haqqını aldıqdan sonra ikinci dəfə yükə alandan da daşıma haqqı alır. Bununla əsassız varlanma öhdəliyi yaranır. Daşıyıcı bu öhdəliyə görə əsassız əldə etdiyi pulu yükə alana qaytarmalıdır, əgər qaytarmasa, yükə alan kondikasiya (əsassız varlanma) iddiası verir və bununla pozulmuş hüquq bərpa olunur.

Bəzi hallarda daşıma münasibətlərində pozulmuş hüquqlar operativ təsir tədbirləri vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu tədbirlərə mülki hüquq elmində operativ sanksiyalar deyilir. Onlar «hüquq qoruyucusu» kimi təbiətə malik olub, tətbiq olunma baxımından birtərəfli xarakter daşıyır. Bu sanksiyaların əsas və başlıca funksiyası öhdəliklərin lazımınca icrasını təmin etməkdən ibarətdir.

Operativ sanksiyalar hüququ pozulmuş şəxs tərəfindən hüquq və vəzifələri pozan şəxsə tətbiq edilən hüquqmühafizəedici xarakterli hüquqi vasitədir. Belə halda o, müdafiə üçün səlahiyyətli dövlət orqanlarına müraciət etmir. Məsələn, yükə alan yükü təyinat məntəqəsinə çatdıran daşıyıcıya müvafiq haqq ödəməkdən imtina edir və bununla o, daşıyıcının hüququnu pozur. Yükə alandan daşıma haqqını almaq, yəni daşıma öhdəliyinin icrasını təmin etmək məqsədilə daşıyıcı yükü ona vermir, daşıma haqqını alana kimi yükü özündə saxlayır. Bununla daşıyıcı hüququ pozan şəxsə – yükə alana operativ sanksiya tətbiq edir. Beləliklə, daşıyıcının pozulmuş

hüquqları bərpa olunur. Azərbaycan Respublikasının yeni mülki qanunvericiliyi «saxlama» adı altında öhdəliklərin icrasının təmin edilməsi üsullarından biri kimi operativ sanksiyaları nəzərdə tutur (MM-in 468-ci maddəsi).

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan prinsiplərindən biri mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi adlanır. Bu prinsip normativ qaydada mülki qanunvericilikdə birbaşa nəzərdə tutulmuşdur (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 9-cu yarımbəndi).

Mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, subyektlər öz hüquqlarının və qanunla qorunan mənafeələrinin pozulduğu hallarda məhkəməyə müraciət edə bilər. Məhkəmələr pozulmuş hüquqları bərpa etmək və hüquq pozuntusunun aradan qaldırması üçün lazımi tədbirlər görmək səlahiyyəti olan orqanlardır.

Göstərilən prinsipə görə daşıma münasibətlərində iştirak edən şəxs mülki hüquqlarını müdafiə etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikasının rayon (şəhər) məhkəmələrinə, yerli iqtisad məhkəmələrinə, beynəlxalq müqavilələrdən irəli gələn mübahisələrə dair iqtisad məhkəməsinə müraciət edə bilər.

Nəqliyyat münasibətlərindən irəli gələn mülki hüquqların məhkəmə yolu ilə müdafiəsi zamanı istifadə olunan əsas vasitə iddiadır. Buna görə məhkəmə müdafiəsi çox vaxt iddia qaydasında müdafiə də adlanır.

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan prinsiplərindən biri də hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi prinsipi adlanır. Qeyd etmək lazımdır ki, mülki hüquqda hüquqi tənzimləmənin əsas metodu dispoitivlik metodudur. Bu metoda görə mülki hüquq subyektləri bu və ya digər davranış variantını seçməkdə müstəqildirlər. Həmin davranış variantını seçmək təşəbbüsü onlara məxsusdur. Bu metod subyektlərə öz hərəkətlərini istədikləri kimi nizama salmaq imkanı verir. Lakin bu o demək deyildir ki, mülki hüquq subyektlərinin öz hüquqlarını həyata keçirməsi sərhəd tanımır. Əksinə, onlar bu hüquqları yalnız müəyyən sərhədlər daxilində gerçəkləşdirirlər. Bu sərhədləri mülki hüquq özünün prinsipial əhəmiyyətə malik olan mühüm qaydası ilə – hüquqdan sui-istifadənin qadağan edilməsi prinsipi ilə müəyyənləşdirir.

Hüquqdan sui-istifadənin qadağan edilməsi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüquq subyektləri öz hüquqlarından istifadə etməkdə sonsuz və hüdudsuz imkanlara malik deyil. Bu prinsipin nəqliyyat münasibətlərində rolu və əhəmiyyəti böyükdür. Belə ki, həmin prinsip nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən xüsusi xarakterli mülki hüquq pozuntusu olan hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməsini istisna edir.

1.3 Nəqliyyat müəssisələri nəqliyyat-logistik kompleksin formalaşan münasibətlərin subyekti kimi

Nəqliyyat müəssisəsi müştərilərə daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməsi üzrə xidmət göstərir. Göstərilən bu xidmətlə əlaqədar olaraq nəqliyyat müəssisəsi ilə müştəri arasında ictimai münasibətlər əmələ gəlir ki, bunlar nəqliyyat münasibətləri adlanır. Məhz həmin münasibətlər nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edir. Bu münasibətlərdə iştirak edən şəxslər isə nəqliyyat hüququnun subyektləri hesab olunur.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən şəxslərə nəqliyyat hüququnun subyektləri deyilir. Nəqliyyat hüququ subyektlərinin əhatə dairəsi kifayət qədər genişdir. Onlar, əsasən, üç kateqoriyaya bölünür:

- nəqliyyat müəssisəsi;
- daşıyıcı;
- müştəri.

Nəqliyyat hüququnun subyektlərindən biri nəqliyyat müəssisəsi hesab edilir. Nəqliyyat müəssisəsi dedikdə qanunvericiliyə və öz təsis sənədlərinə uyğun olaraq fəaliyyət göstərən yük, sərnişin, baqaj və poçt daşımaları, nəqliyyat vasitələrinin saxlanması, texniki xidmət və təmir, yükləmə - boşaltma və liman xidmətləri göstərən hüquqi şəxs başa düşülür. Məhz nəqliyyat müəssisələrinin dəqiq və müntəzəm işləməsi, yük və sərnişinləri vaxtında təyinat yerinə çatdırması nəticəsində sənayenin, ticarətin, bir sözlə, maddi istehsalın ahəngdar fəaliyyəti təmin olunur. Yalnız nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat ictimai istehsalın,

bölgünün və mübadilənin bütün növlərini əhatə edən ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələri arasında əlaqə yaradan vasitəyə çevrilir, habelə yüklərin, sərnişinlərin və onların baqajlarının daşınma vasitəsi kimi çıxış edir. Nəqliyyat müəssisələri olmasaydı, yəqin ki, nəqliyyat maddi istehsalın bir sahəsi hesab edilməzdi.

Nəqliyyat müəssisələrini nəqliyyatın növündən asılı olaraq bir neçə yerə bölmək olar:

- 1) dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri;
- 2) hava nəqliyyatı müəssisələri;
- 3) avtomobil nəqliyyatı müəssisələri;
- 4) dəniz nəqliyyatı müəssisələri;
- 5) daxili su (çay) nəqliyyatı müəssisələri;

Logistik yük vahidlərinin daşınmasında istifadə olunan nəqliyyat vasitələri bir sıra əlamətlərə: təyinatı, növləri, əhatə miqyasına görə qruplaşdırılır.

Növlərinə görə nəqliyyat əsasən aşağıdakılara bölünür:

- dəmir yolu;
- hava;
- avtomobil;
- dəniz;
- su;
- boru kəməri.

Sadələn bu nəqliyyat növlərinin hər biri özünün yaranma və inkişaf tarixi, tətbiq miqyası və logistik yük vahidlərinin daşınması üzrə texnologiyaya malikdir.

Dəmiryolu nəqliyyatı. Dəmiryolu nəqliyyatı iqtisadi-texniki üstünlüyə malikdir. Bu nəqliyyat növünün əsas cəhətlərini yüksək daşıma qabiliyyəti, universallıq, maneə vermək imkanı, coğrafi-iqlim şəraitindən nisbətən asılı olmaması kimi amillər təşkil edir. Buna görə də həm daxili, həm də beynəlxalq nəqliyyat bazarında dəmir yolu nəqliyyatına olan tələbat hər zaman yüksəkdir. Dəmiryolu nəqliyyatı, demək olar ki, istənilən ölkənin yük dövriyyəsinin xeyli hissəsini təmin edir. Sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsində onun rolu böyükdür.

Dəmiryolu nəqliyyatının əsas fəaliyyəti və işi yüklərin, sərnişinlərin və baqajın

daşınmasından, yəni onların təyinat yerinə çatdırılmasından ibarətdir.

Dəmiryolu hüququ dedikdə, daşıma prosesini həyata keçirmək məqsədilə dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrindən istifadə edilməsi üzrə nəqliyyat xidməti göstərilməsi ilə bağlı olaraq dəmir yolu nəqliyyatı müəssisəsi ilə müştərilər arasında yaranan ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının sistemi başa düşülür.

Məkan baxımından dəmiryolu ilə daşınma iki yerə bölünür:

- daxili daşınma;
- beynəlxalq daşınma

Yalnız eyni bir dövlətin ərazisində həyata keçirilən daşınmaya daxili daşınma deyilir. Əgər daşınma xarici dövlətin ərazisi ilə bağlı olarsa, ona beynəlxalq daşınma deyilir. Beynəlxalq daşınma zamanı dəmiryol nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmalarına nəzarət və rəsmiləşdirmə əməliyyatları üzrə standartlar nəzərə alınmaqla, tərəflər məlumatların dəqiqliyinə nail olmaq məqsədilə əsas bəyannamənin təqdim edilməsini tələb edirlər.

Mal və nəqliyyat vasitələrinin sərhəddən keçirilməsi zamanı rəsmiləşdirməni həyata keçirmək üçün aşağıda qeyd edilən nəzarət formaları həyata keçirilir:

- 1) mal və nəqliyyat vasitələrinin sənədləri yoxlanılır;
- 2) mal və nəqliyyat vasitələrinə gömrük baxışı keçirilir;
- 3) mal və nəqliyyat vasitələri müayinə edilir.

Daşıma prosesinin həyata keçirilməsində iştirak edən nəqliyyat müəssisəsinə görə dəmiryolu ilə daşınmanın 3 növü fərqləndirilir:

- yerli daşınmalar;
- birbaşa daşınmalar;
- birbaşa qarışıq daşınmalar.

Bir dəmiryolu nəqliyyat təşkilatı (müəssisəsi) tərəfindən həyata keçirilən daşınmaya yerli daşınmalar deyilir. Birbaşa daşınmalar dedikdə, eyni bir nəqliyyat sənədi (dəmiryolu qaiməsi) əsasında bir neçə dəmiryolu nəqliyyatı müəssisəsinin iştirakı ilə həyata keçirilən daşınma başa düşülür. Birbaşa qarışıq daşınmalar dedikdə, eyni bir nəqliyyat sənədi əsasında dəmiryolu nəqliyyatı müəssisəsinin iştirakı ilə müxtəlif növ nəqliyyat müəssisələri tərəfindən həyata keçirilən daşınma başa düşülür.

Daşınmanın obyektinə görə dəmiryolu ilə daşınmaların 3 növü fərqləndirilir:

- dəmiryolu ilə yük daşınması;
- dəmiryolu ilə sərnişin daşınması;
- dəmiryolu ilə baqaj daşınması.

Əgər daşınmanın obyektini yükləndən ibarət olarsa, ona dəmiryolu ilə yük daşınması deyilir. Daşınmanın obyektini sərnişinlər təşkil edərsə, bu növ daşınma sərnişin daşınması adlanır. Baqaj daşınmalarının obyektini rolunda isə baqaj çıxış edir. Daşınmanın bu növü ilə sərnişinlərin şəxsi, məişət və s. məqsədləri üçün lazım olan predmetlərin (əşyaların) təyinat yerinə çatdırılması təmin edilir.

Dəmiryolu ilə yük daşınması müqaviləsinə görə dəmiryolu yükləndərən tərəfindən ona tapşırılmış yükü təyinat məntəqəsinə və onu almağa səlahiyyəti olan şəxsə (yükə alan) verməyi, yükləndərən isə yükün daşınmasına görə müəyyən məbləğdə haqq ödəməyi öhdəsinə götürür.

Dəmiryolu ilə yük daşınması müqaviləsi real, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir. Dəmiryolu ilə yük daşınması müqaviləsinin subyekt tərkibi daşıyıcıdan və yükləndərəndən ibarətdir ki, onlara müqavilənin tərəfləri deyilir. Daşıyıcı rolunda dəmir yolu müəssisəsi çıxış edir. Dəmiryolu müəssisəsi dövlət müəssisəsi hesab edilir.

Dəmiryolu ilə sərnişin daşınması müqaviləsinə görə dəmiryolu sərnişin təyinat məntəqəsinə çatdırmağı, sərnişin isə müəyyən edilmiş tarif üzrə daşıma haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür. Dəmiryolu ilə sərnişin daşınması müqaviləsi konsensual, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.

Sərnişinin malik olduğu əsas hüquqlardan biri özü ilə baqaj aparmaq hüququdur. Sərnişin bu hüququ həyata keçirmək üçün dəmiryolu ilə ayrıca və xüsusi olaraq müqavilə bağlayır. Bu müqaviləyə dəmiryolu ilə baqaj daşınması müqaviləsi deyilir. Dəmiryolu ilə baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə əlavə olaraq bağlanılır. Ona görə də bu müqavilə əlavə (törəmə) müqavilə hesab edilir. Hava nəqliyyatı müəssisələri hava yolu ilə yük, sərnişin və baqaj daşınmalarını həyata keçirir. Hava gəmilərinə Gömrük nəzarəti və onların rəsmiləşdirilməsi Beynəlxalq mülki aviyaşınma barədə 1944-cü il Çikaqo Konvensiyası ilə

reqlamentləşdirilir. Bu konvensiya ilə nəzərdə tutulan vəsiqə və digər sənədlərin yoxlanmasını təşkil edə bilər. Konvensiyanın 29–cu maddəsinə görə belə sənədlərə ekipajın hər üzvünə şəhadətnamə, yollanmış və təyinat məntəqəsi göstərilməklə bütün sərnişinlərin soyadlarının siyahısı, yük üçün manifest və ətraflı bəyannamə, bort radiostansiyası siyahısı üçün icazə aid edilir.

Bununla bərabər, Konvensiya hava gəmilərinə gömrük nəzarətinin daha geniş beynəlxalq–hüquqi reqlamentasiyasını nəzərdə tutur. Bu Konvensiyaya görə nəzərdə tutulur ki, tərəfdaşlar elə şərait yaratmalıdır ki, rəsmiləşdirilmə prosedurları hava nəqliyyatına xas olan sürət üstünlüyünə xələl gətirməsin. Buna görə də aşağıdakı sənədlərin vahid formaları müəyyən edilir:

a) əsas (baş) bəyannamə. Bu bəyannamədə digər məlumatlarla birgə hava gəmisinin istismarçısı, onun milli mənsubiyyəti, qeydiyyat nişanları, reysin nömrəsi, tarix; uçuş getmə məntəqəsi, uçuş gəlmə məntəqəsi, uçuş marşrutu, ekipaj üzvlərinin ümumi sayı, uçuş mərhələsində sərnişinlərin sayı göstərilir;

b) yük cədvəlləri, bu cədvəldə hava gəmisinin istismarçısı, yüklənmə məntəqəsi, yükü boşaltma məntəqəsi, qaimə nömrəsi, yerlərin sayı, yükün növü qeyd olunur;

v) sərnişinlərin hava gəmisinə mindirilmə və düşürülmə kartları;

q) ekipaj üzvlərinin şəhadətnaməsi, azuqə ehtiyatı;

Hava gəmisi qəbul edilərkən gəmi kapitanından bu sənədlər tələb olunur: əsas bəyannamənin 3 nüsxəsi, yük cədvəlinin 3 nüsxəsi, bort ehtiyatları siyahısının 2 nüsxəsi. Uçuşa hazırlandıqda isə əsas bəyannamənin 2 nüsxəsi, yük cədvəlinin 2 nüsxəsi, bort ehtiyatı siyahısının 2 nüsxəsi tələb olunmaqla rəsmiləşdirilir.

Avtomobil nəqliyyatı. Avtomobil nəqliyyatı bir sıra xüsusiyyətlərə malikdir. Bu nəqliyyat növü, hər şeydən əvvəl, yükün «qapıdan qapıya» prinsipi əsasında daşınmasını, yəni bilavasitə yükgöndərən anbarından yükalanın anbarına çatdırılmasını təmin edir. Avtomobil nəqliyyatının yüksək sürətlə hərəkət etmək qabiliyyətinə malik olması yükün təyinat yerinə nisbətən tez çatdırılmasını təmin edir. Digər tərəfdən avtomobillər müxtəlif yollarla hərəkət etmək imkanına malik olan nəqliyyat vasitəsidir.

Ölkədə daşınan yüklərin xeyli hissəsi avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Sərnişinlərin daşınmasında da avtonəqliyyat aparıcı yer tutur. O, mobil nəqliyyat vasitəsi olaraq magistral (əsas, ümumistifadədə olan) yolların mövcudluğundan asılı deyil. Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq sərnişin və yük daşımalarında da mühüm rol oynayır. Hal-hazırda Böyük «İpək Yolu»nun (TRASEKA) bərpası layihəsi (proqramı) çərçivəsində Asiyanın Qafqaz vasitəsilə Avropaya birləşdirən avtomobil yolları (marşrutları) salınır. Bu yolların qitələrarası strateji əhəmiyyəti var. Belə şəraitdə, şübhəsiz ki, avtomobil nəqliyyatı ilə xarici ticarət yüklərinin daşınması daha dinamik sürətdə inkişaf edəcəkdir.

Nəqliyyatın digər növləri kimi avtomobil nəqliyyatı da müəyyən funksiyalar yerinə yetirir. Həmin funksiyalara aşağıdakılar aiddir:

- sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının normal istehsalının və mübadiləsinin təmin edilməsi (avtomobil nəqliyyatı hazır məhsulların, yarımfabrikatların, xammal və materialların istehlakçılara çatdırılmasında ən mühüm vasitədir);

- tikintilərin ehtiyac və tələbatının təmin edilməsi (avtomobil nəqliyyatının köməyi olmadan hər hansı bir tikinti layihəsinin həyata keçirilməsi mümkün deyil. Tikinti yüklərinin, materiallarının, konstruksiya və detallarının daşınması üçün avtomobil nəqliyyatından geniş sürətdə istifadə edilir);

- əhəlinin avtomobil daşımalarına olan tələbatının ödənilməsi (avtomobil nəqliyyatı vasitələri, yəni avtobuslar, marşrut taksiləri olmadan şəhər və şəhərlərarası sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsini təsəvvürə gətirmək mümkün deyil);

- ölkənin müdafiə gücünün möhkəmləndirilməsinə kömək edilməsi (hərbi texnikanın, hərbi hissə və birləşmələrin əmlakının, ərzaq məhsullarının, avadanlıq və qurğuların, hərbi geyim ləvazimatlarının və s. daşınmasında avtomobil nəqliyyatı mühüm rol oynayır).

Avtomobil nəqliyyatı müəssisəsi və təşkilatının əsas funksiyası bilavasitə nəqliyyat fəaliyyətini – daşımanı həyata keçirməkdən ibarətdir. Daşıma prosesinin yerinə yetirilməsi zamanı o, müştərilərlə əmlak münasibətinə girir. Belə ki avtonəqliyyat müəssisəsi (daşıyıcı) müştərilərə daşıma xidməti göstərir və onun əvəzində müştərilərdən daşıma haqqı alır. Bununla avtonəqliyyat müəssisəsi ilə

müştəri arasında əmlak münasibətləri yaranır. Avtomobil hüququ dedikdə, daşıma prosesini həyata keçirilməsi zamanı avtomobil nəqliyyatı müəssisəsi, yəni daşıyıcı ilə müştərilər arasında yaranan əmlak münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür.

Avtomobil hüququnun predmeti daşıma prosesində avtomobil nəqliyyatı müştərisi ilə müştərilər arasında yaranan əmlak xarakterli daşıma münasibətlərindən ibarətdir. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma müqavilələri daşımanın obyektinə görə 3 növə bölünür:

- avtomobillə yük daşınması müqaviləsi;
- avtomobillə sənişin daşınması müqaviləsi;
- avtomobillə baqaj daşınması müqaviləsi.

Avtomobillə yük daşınması müqaviləsi göstərilən müqavilələrə münasibətdə əsas rol oynayır. Avtonəqliyyat təşkilatı yükü təyinat yerinə çatdırmaq üçün yükləndəndən müəyyən haqq alır.

Avtomobillə yükdaşımalar müxtəlifdir. Ərazi əlamətinə görə onların 2 növü fərqləndirilir:

- Daxili yükdaşıma;
- Beynəlxalq yükdaşıma.

Yalnız müəyyən bir ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımaya daxili yükdaşıma deyilir. Avtomobillə beynəlxalq yükdaşıma dedikdə, avtonəqliyyat vasitəsinin müəyyən bir dövlətin sərhədini keçib başqa dövlətin yolu ilə yük daşınması başa düşülür.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımaların rəsmiləşdirilməsi zamanı müəyyən prinsiplərdən istifadə edilir. Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımaları zamanı daşıyıcı tərəfindən gömrük orqanlarına qaimə təqdim edilməsi ilə müşayiət olunur. Bu qaimələrdə onların tərtib edilmə yeri və tarixi; mal göndərəninin adı və ünvanı; daşıyıcının adı və ünvanı; yükün daşınmaya qəbul edildiyi yer; tarixi və təhvil verilməsi nəzərdə tutulan yer; alıcının adı və ünvanı; yükün qəbul edilmiş şərti işarəsi və qablaşdırma üsulu; təhlükəli yüklər daşındıqda isə onların istifadə olunan şərti işarəsi; yük yerlərinin sayı; onların markalanma işarələri və nömrələri; yükün brutto

və başqa cür ifadə edilmiş kütləsi; daşınma xərcləri göndərməlidir. Sərnişin daşıyan avtonəqliyyat vasitələrinə gömrük nəzarəti həyata keçirilərkən onları idarə edənlər gömrük orqanlarına daşıma üçün müvafiq icazə sənədi təqdim etməlidirlər.

Bu sənədlər: daşıyıcının adı və yerləşdiyi yeri, avtobus xəttinin adını; icazənin verildiyi dövlətin ərazisində avtobus xətti trassı göstəricilərinin icazə verən dövlətin ərazisində sərnişinlərin mindirildiyi və endirildiyi dayanacaqların; daşınma müddəti və avtobusların hərəkət cədvəlini; sərnişinlərin və baqajın daşınması üçün müəyyən edilmiş tarif ödənişlərinin daşıyıcının vəzifələrini avtobus xəttinin istismara verilmə tarixini özündə əks etdirməlidir.

Avtomobillə yükdaşımaların başqa əsasə görə iki növü fərqləndirilir:

- mərkəzləşdirilmiş daşımlar;
- qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşımlar.

Mərkəzləşdirilmiş daşımlar zamanı avtonəqliyyat təşkilatı yükləyicilərlə müqavilə bağlayır və yük yükləyicilərinin göstərişi ilə yükə çatdırılır.

Qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşımlar zamanı isə avtonəqliyyat təşkilatı yükləyicilərdən hər biri ilə ayrıca olaraq müqavilə bağlayır ki, onlar yükün çatdırılmasının avtonəqliyyat müəssisəsinə tapşırırlar.

Sərnişin daşınması müqaviləsi fiziki şəxslərin öz mədəni-məişət, əmək, şəxsi-ailə və digər ehtiyaclarını təmin etmək məqsədilə müəyyən bir yerdən başqa yerə çatdırılmasına yönəlir.

Avtomobillə baqaj daşınması müqaviləsinə görə daşıyıcı (avtonəqliyyat müəssisəsi və ya təşkilatı) sərnişinin verdiyi baqajı təyinat məntəqəsinə çatdırmağı və baqajı almağa səlahiyyəti olan şəxsə verməyi öhdəsinə götürür.

Dəniz nəqliyyatı. Dəniz nəqliyyatının xidmət göstərməsi ilə əlaqədar olaraq nəqliyyat müəssisəsi ilə müştərilər arasında müəyyən ictimai münasibətlər əmələ gəlir. Bu münasibətlər mülki hüquq normaları ilə tənzimlənir. Həmin normalar sistemi isə dəniz hüququnu əmələ gətirir.

Dəniz hüququnun mənbə növlərini üç yerə bölmək olar:

- dəniz nəqliyyatı barədə qanunvericilik
- beynəlxalq hüquqi aktlar

– hüquqi adətlər.

Beynəlxalq hüquqi aktlar dəniz nəqliyyatı hüququnun əsas mənbə növlərindən biridir. Həmin konvensiyalara aşağıdakılar aiddir:

- «Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyası (1924-cü il);
- 1924-cü il «Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyasına dəyişiklik edən Brüssel Protokolu (1968-ci il);
- «Xətti konfransların keçirilməsi Məcəlləsi haqqında» Konvensiya (1974-cü il);
- «Hamburq qaydaları» (1978-ci il), yəni «Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası (1992-ci ildən qüvvəyə minmişdir).

Bəzi nəqliyyat konvensiyaları isə dənizlə sərnəşin daşınması zamanı əmələ gələn münasibətlərin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Həmin konvensiyalara aşağıdakılar aiddir:

- «Dənizlə sərnəşin daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (1981-ci il);
- «Dənizlə baqaj və sərnəşinlərin daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (1967-ci il);
- «Dənizlə sərnəşinlərin və onların baqajının daşınması haqqında» Afina Konvensiyası (1974-cü il) və s.

Dəniz daşımaları çarter və konosament üzrə həyata keçirilə bilər. Çarterin köməyi ilə iri partiya yüklər daşınır. Konosament əsasında isə həcmcə böyük olmayan yüklər daşınır.

Dəniz daşımalarının aşağıdakı növləri fərqləndirilir:

- kiçik kabotajda daşıma;
- böyük kabotajda daşıma;
- beynəlxalq daşıma.

Kiçik kabotajda daşıma müəyyən ölkənin eyni bir dəniz limanları arasında həyata keçirilən daşımadır. Böyük kabotajda daşıma müəyyən ölkənin müxtəlif dəniz limanları arasında həyata keçirilən daşımaya deyilir. Beynəlxalq daşıma dedikdə, isə

iki və daha artıq dövlət arasında həyata keçirilən daşıma başa düşülür.

Dəniz daşımalarının obyektinə görə müqavilələrin 3 növü fərqləndirilir:

- yük daşınması müqaviləsi;
- sərnişin daşınması müqaviləsi;
- baqaj daşınması müqaviləsi.

Bunlardan əlavə, dəniz hüququnda taym-çarter, dimayez çarter, berboyt çarter, yedəkləmə kimi müqavilələr də fərqləndirilir.

Daxili su (çay) nəqliyyatı. Daxili su (çay) nəqliyyatı nəqliyyatın ən vacib sahələrindən biridir. O, nəqliyyatın digər növləri ilə birlikdə sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının normal istehsalını və mübadiləsini təmin edir, ölkə iqtisadiyyatının yükdaşımalarına olan tələbatını ödəyir. Daxili su nəqliyyatına çay nəqliyyatı deyilir.

Hər bir nəqliyyat növü kimi daxili su (çay) nəqliyyatının da öz üstünlükləri var. Təbii su yollarına malik olması, az enerji sərf etməsi (işlətməsi), daşıma vasitələrinin yükləmə qabiliyyətində məhdudiyyət olmaması daxili su (çay) nəqliyyatının da əsas və başlıca üstün cəhətləri sayılır. Bununla belə daxili su (çay) nəqliyyatının işinin mövsumi olması, suyun dərinliyinin tələb edilən səviyyədə olmasının təminatı, çay yollarının əyriliyi kimi məhdud xüsusiyyətləri də vardır.

Daxili su (çay) nəqliyyatı hüququ dedikdə, daşımaların həyata keçirilməsi prosesində daxili su (çay) nəqliyyatının xidmətindən istifadə olunması ilə bağlı olaraq daşıyıcı və müştəri arasında yaranan ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Daxili su yolu ilə yük daşınması müqaviləsi müvafiq daşıma (nəqliyyat) sənədləri ilə rəsmiləşdirilir. Bu sənədlər konkret müqavilənin bağlanması faktının təsdiq edilməsi, tərəflərin qarşılıqlı hüquq və vəzifələrinin müəyyən olunması, onların bir-birinə olan tələblərinin əsaslandırılması üçün hüquqi əhəmiyyətə malikdir. Müqaviləni rəsmiləşdirən sənəd qaimədir. Daxili su (çay) nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması müqaviləsi gediş bileti ilə rəsmiləşdirilir. Bilet müqavilə sənədidir. Çünki bu sənəddə sərnişin daşınması müqaviləsinin əsas şərtləri nəzərdə tutulur. Ona görə də bilet müqavilənin sadə yazılı formasını ifadə edir.

Daxili su yolu ilə yük və sərnişindən əlavə, baqaj da daşına bilər. Baqajın daşınması zamanı sərnişin daşıyıcı ilə ayrıca olaraq (yəni sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrı) əlavə saziş bağlayır. Bu saziş baqaj daşınması müqaviləsi adlanır. Baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə münasibətdə yardımçı, əlavə (aksesor), asılı və törəmə müqavilədir.

Boru kəməri nəqliyyatı. Boru kəməri nəqliyyatı hüququnun predmeti dedikdə, magistral boru kəmərlərinin effektiv, təhlükəsiz və etibarlı şəkildə istifadə olunmaq şərtlə layihələndirməsi, yaradılması, rekonstruksiyası və ləğv etdirilməsi ilə bağlı əmlak və bəzi qeyri-əmlak münasibətləri başa düşülür.

Əksər hallarda bura aşağıdakı münasibətlər daxildir:

- boru kəməri mülkiyyəti və onunla daşınan məhsullar
- bu sahədə yaranan istehsal və kommersiya fəaliyyətinə dövlət müdaxiləsi
- boru kəmərlərinin texniki cəhətdən etibarlı olması və ekoloji təhlükəsizliyin təmin olunması və s.

Bu hüquq münasibətlərinin obyektini bunlar hesab olunur: magistral boru kəməri nəqliyyatının sistemi; boru kəmərləri və onlara aid olan texnoloji obyektlər və onlardan istifadə hüququ; kəmərlərin yaradılmasında, onların istifadəsində yer alan təbii resurslardan istifadə hüququ və s. Boru kəməri nəqliyyatı hüququnu 3 aspektdə öyrənmək olar;

- elm sahəsi kimi;
- tədris fənni kimi
- qanunvericilik sahəsi kimi

Boru kəməri nəqliyyatı hüququ elm sahəsi kimi araşdırıldıqda hüququn bir sahəsi kimi boru kəməri haqqında biliklərin məcmusunu özündə birləşdirir. Bu elmin predmeti özündə boru kəməri haqqında bilikləri əks etdirən bir hüquq sahəsini, boru kəməri nəqliyyatının təşkilatı və texniki xüsusiyyətlərini, nəqliyyat daşıma müqavilələrini əks etdirir. Boru kəməri nəqliyyatı hüququ qanunvericilik sahəsi kimi özündə boru kəməri hüququnun tənzimlənməsi üçün istifadə olunan hüquq mənbələrini birləşdirir.

FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN KOMPLEKS TƏHLİLİ

2.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturu

Nəqliyyat sektoru dedikdə, hər bir ölkə daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin qarşılıqlı fəaliyyəti nəzərdə tutulur. Nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi müasir şəraitdə dünya ölkələrinin qarşısında duran vacib problemlərdən hesab edilir. Əlverişli nəqliyyat sahələrinin inkişafı ölkələrin iqtisadiyyatına müsbət təsir etməklə yanaşı, yeraltı və yerüstü təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasına geniş imkanlar açır.

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun (ADDY) struktur vahidləri kimi dəmir yolunun tərkibinə daxildir. Bu müəssisələr təsərrüfat hesablı müəssisələr olub, yük, baqaj və sərnişinlərin daşınması üzrə xidmətlər göstərirlər.

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin işinə və fəaliyyətinə ADDY rəhbərlik edir. ADDY dövlət təşkilatı olub, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabedir. O, müvafiq əsasnamə üzrə fəaliyyət göstərir.

Hüquqi şəxs statuslu ADDY-nin əsas vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir:

- dəmir yolunda yük, sərnişin, baqaj və poçtun daşınması, beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu daşınmasının inkişaf etdirilməsi;
- yüklərin marşrut üzrə daşınmasının təmin edilməsi;
- daşınan yük, sərnişin, baqaj və poçtun vaxtında və təhlükəsiz daşınmasının təmin edilməsi;
- dəmir yolunun yük və kommersiya işinin təşkili və ona rəhbərlik edilməsi, ümumi istifadə yerlərində dəmir yolu vəsaitləri ilə yükləmə və boşaltma işlərinin təşkil edilməsi, yükgöndərən və yükalanlara nəqliyyat-ekspedisiya xidmətinin göstərilməsi;
- dəmir yolu müəssisələrində dövlət əmlakının mühafizəsinin təmin edilməsi.

ADDY-nin əmlakı dövlət əmlakı hesab edilir. Bu əmlak tam təsərrüfatçılıq

səlahiyyəti-məhdud əşya hüququ əsasında ona məxsusdur. ADDY bu əmlak üzərində qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada və hədudlarda sahiblik, istifadə etmək və sərəncam vermək səlahiyyətlərini həyata keçirir.

Hava nəqliyyatı müəssisələri hava yolu ilə yük, sərnişin və baqaj daşımalarını həyata keçirir. Bu müəssisələr «Azərbaycan Hava Yolları» (AZAL) Dövlət Konserninin tərkibinə daxildir. «AZAL» Dövlət Konserni Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 7 aprel 1992-ci il tarixli fərmanı ilə keçmiş SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyinin «Azərbaycan Aviasiyası» Konserninin bazası əsasında yaraldılmış və 2008-ci ilin aprel ayında «Azərbaycan Hava Yolları» Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilmişdir. Cəmiyyət müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərir.

«AZAL» Azərbaycan Respublikasının hava nəqliyyatına, aviasiya daşımaları ilə məşğul olan hava nəqliyyatı müəssisələrinin fəaliyyətinə edilən rəhbərliyi həyata keçirir. Cəmiyyətin əsas fəaliyyət predmeti də məhz onun tərkibinə daxil olan bu cür müəssisələrin vasitəsi ilə sərnişin, yük, baqaj və poçtun daxili və beynəlxalq hava xətləri üzrə daşımalarını həyata keçirməkdən ibarətdir.

«AZAL» sərnişin, yük, baqaj və poçt hava daşımaları üzrə tarifləri qanunvericiliyə uyğun şəkildə müəyyən edir, bu tariflərin tətbiq olunma qaydalarını təsdiqləyir, habelə hava daşımalarında güzəştli biletlərin verilmə qaydalarını müəyyənləşdirir. O, vahid qiymət və tarif siyasətini həyata keçirir.

Bundan əlavə, Cəmiyyətin daşıdığı digər vəzifələrə aşağıdakılar aiddir:

- mülki aviasiyanın hərtərəfli inkişafını və təkmilləşdirilməsini təmin etmək;
- mülki aviasiyanın inkişafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;
- hava gəmilərinin müntəzəm uçuşlarını və təhlükəsizliyini təmin etmək;
- beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsinə və inkişafına, habelə mülki aviasiya sahəsində bərabər hüquqlu və qarşılıqlı fayda prinsipləri əsasında beynəlxalq elmi-texniki əməkdaşlığa yönələn tədbirlər görmək və s.

Avtomobil nəqliyyatı müəssisələri «Azəravtonəqliyyat» Dövlət Konserni-nin tərkibinə daxil olan müəssisələr idi. Konsern müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərirdi, onun əsas vəzifə və funksiyaları bunlar idi:

- iqtisadiyyatın və əhalinin avtonəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının təmin edilməsinə, istehsal potensialından və əmək ehtiyatlarından tam istifadə olunmasına yönələn tədbirlər görmək üçün proqram və iqtisadi mexanizmlər işləyib hazırlamaq;
- avtonəqliyyatın inkişafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;
- avtonəqliyyat xidmətlərinin azad və rəqabətə əsaslanan bazarının təşəkkülü üçün şərait yaratmaq və s.

Hal-hazırda bu funksiyaları Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi həyata keçirir. Nəqliyyat Nazirliyinin diqqət yetirdiyi əsas məsələlərdən biri avtonəqliyyat müəssisələrinin iqtisadi-hüquqi tənzimlənməsi barədə qanunvericiliyi təkmilləşdirməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə o, həmişə müvafiq təkliflər hazırlayır.

Dəniz nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə daxildir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, habelə ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyalar və müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərən dövlət təşkilatıdır. Hüquqi şəxs statusuna malik olan Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tabedir.

Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bir sıra əsas vəzifələr daşıyır:

- başqa sahibkarlardan icarəyə götürülmüş gəmilər, o cümlədən kirayə edilmiş xarici tonnaj və öz donanması vasitəsilə Azərbaycan Respublikası limanları ilə xarici limanlar arasında, həmçinin xarici limanlar arasında yüklərin və sərnişinlərin daşınmasının həyata keçirilməsi;
- əmək kollektivinin sosial məsələlərinin həllinə yönəldilən Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulmuş istehsal, kommersiya və xarici-iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi;
- dəniz səfərləri təhlükəsizliyinin, donanmada qəza hallarının maksimum azaldılmasının, yüklərin mühafizəsinin və vaxtında yerinə çatdırılmasının, habelə sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və onlara göstərilən mədəni xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsinin təmin olunması sahəsində tədbirlərin işləyib hazırlanması, həyata

keçirilməsi və s. Dəniz nəqliyyatı müəssisələri arasında Azərbaycan Respublikası Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı mühüm rol oynayır. Hüquqi şəxs statusuna malik olan bu dövlət müəssisəsi, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabedir. O, öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsini, ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyaları, həmçinin müvafiq Nizamnaməni rəhbər tutur.

Dəniz nəqliyyatının məhsula, işə və xidmətə olan ictimai ehtiyaclarının ödənilməsinə xidmət etmək Ticarət Limanının əsas və başlıca vəzifəsini təşkil edir. Qarşıya qoyulmuş digər vəzifələri yerinə yetirmək üçün o, aşağıdakı işləri yerinə yetirməyə borcludur:

- gəmiləri yükləmək və boşaltmaq, onlara xidmət etmək;
- yükləri başqa nəqliyyat vasitələrindən dəniz nəqliyyatına və əksinə yükləmək;
- dəniz nəqliyyatı gəmiləri ilə kabotaj və xarici yük, sərnişin və poçt daşınmasına xidmət etmək, yedək əməliyyatları aparmaq;
- liman akvatoriyasında gəmilərin üzməsinin təhlükəsizliyini təmin etmək;
- görülən işlərə və göstərilən xidmətlərə görə müqavilələr və ya təsdiq olunmuş tariflər əsasında hesablaşma aparmaq;
- gəmilərin limana gəlişi və gedişi cədvəlini tərtib etmək və s.

Dəniz qanunvericiliyi dəniz hüququnun əsas və başlıca mənbə növü sayılır. Dəniz qanunvericiliyinə isə aşağıdakılar daxildir:

- Azərbaycan Respublikasının qanunları (qanunvericilik aktları);
- qanunqüvvəli aktlar.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ticarət gəmiçiliyindən yaranan mülki (əmlak) münasibətləri nizama salan əsas və mərkəzi normativ aktdır. Bu akt dəniz hüququnun mənbələri arasında xüsusi yer tutur. Həmin normativ akt daşıma prosesinin həyata keçirilməsi zamanı dəniz nəqliyyatı ilə müştərilər arasında yaranan münasibətləri tənzim edir. Bu münasibətlər yaxın vaxtlara kimi SSRİ Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi (1968-ci il) ilə qaydaya salınırdı. Bu məcəllə əsasən ticarət gəmiçiliyindən yaranan mülki (əmlak) münasibətləri tənzimləyirdi.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi yenilənmişdir

(22.06.2001). Bunun iki əsas səbəbi vardır. Birinci səbəb obyektiv amillərlə bağlıdır. Bazar münasibətlərinin yaranması, inzibati-amirlik sistemindən bazar iqtisadiyyatına keçid, ölkənin iqtisadi təsərrüfat həyatında baş verən köklü dəyişikliklər və həyata keçirilən islahatlar obyektiv faktlar kimi Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin yenilənməsini şərtləndirmişdi.

Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin yeniləşməsini şərtləndirən ikinci səbəb isə subyektiv amillərlə, yəni beynəlxalq xarakterli əsaslarla bağlıdır. Ticarət gəmiçiliyi üçün gəmilərdən istifadə olunması, bir qayda olaraq, hər hansı bir dövlətin ərazisi ilə məhdudlaşmır. Belə ki, bu cür istifadə müəyyən dövlətin ərazi həddlərini aşır. Buna görə də ticarət gəmiçiliyindən gələn mülki xarakterli hüquqi münasibətlərdə müxtəlif dövlətlərin hüquqi və fiziki şəxsləri subyekt rolunda iştirak edirlər. Belə vəziyyət isə həmin münasibətlərin beynəlxalq hüquqi aktlarla (beynəlxalq müqavilə və konvensiyalarla) tənzimlənməsini şərtləndirir.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi kompleks (qarışıq) xarakterə malik olan normativ aktdır. Burada ifadə olunan normalar öz hüquqi təbiətinə görə mülki-hüquqi, inzibati-hüquqi, beynəlxalq-hüquqi, maliyyə-hüquqi, əmək-hüquqi, cinayət-hüquqi, ekoloji-hüquqi və s. xarakterli ola bilər.

Nazirlər Kabineti təhlükəli yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınması məsələsini həmişə ön planda saxlayaraq, ona birinci dərəcəli əhəmiyyət verir. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti dəniz nəqliyyatında sərnəşin daşınması üzrə tariflərin tənzimlənməsi məsələsini də qaydaya salır.

Daşıma fəaliyyətinin praktiki olaraq həyata keçirilməsində nəqliyyat müəssisələri ilə birlikdə dəniz limanları və aeroportlar da iştirak edirlər. Onlar vacib nəqliyyat - texniki və kommersiya vəzifələrini yerinə yetirirlər. Xüsusilə, dəniz limanlarının fəaliyyəti mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Onların hüquqi statusu Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin V fəslində ifadə olunan normalarla müəyyən edilir. Hava limanları və aerodromların həyata keçirdikləri fəaliyyətin əsas cəhətləri isə «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda nəzərdə tutulmuşdur.

Dəniz limanı hüquqi şəxs statuslu müstəqil kommersiya təşkilatıdır. O, bir sıra

nəqliyyat əməliyyatlarını yerinə yetirir. Bu əməliyyatların dairəsi kifayət qədər genişdir: limana daxil olan gəmiləri yükləyir, boşaldır və onlara xidmət göstərir; yükləri anbara qəbul edir; nəqliyyat-ekspeditor xidməti göstərir; yedək əməliyyatları aparır; gəmi sərnəşinlərinə xidmət göstərir; limanın gəmiləri ilə yerli yük və sərnəşin daşımalarını yerinə yetirir.

Dəniz limanında nəzarət funksiyasını dəniz limanı kapitanı həyata keçirir. O, limanda mühafizə qaydalarına və hərəkətin təhlükəsizliyinə aid məcburi göstərişlər vermək hüququna malikdir. Müəyyən əsaslar olduqda, dəniz limanı kapitanı gəmini yoxlaya bilər.

Aeroportlar, prinsip etibarı ilə, dəniz limanları kimi eyni vəzifələri yerinə yetirirlər. Amma onların yerinə yetirdikləri kommersiya əməliyyatlarının dairəsi nisbətən məhduddur. Aeroportlar limanlardan fərqli olaraq daşıma fəaliyyəti ilə məşğul olurlar. Onların bəziləri müstəqil kommersiya təşkilatı hesab olunur. İnzibati funksiyaya gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, aeroportlar bu funksiyaları yerinə yetirmirlər. Hava gəmilərinin hərəkəti aviasiya idarə orqanlarının göstərişləri ilə həyata keçirilir.

Respublikanın əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi başqa nəqliyyat sahələri kimi hava nəqliyyatının inkişafına da təsir göstərmişdir. Azərbaycan ərazisində ilk təyyarə 1918-ci ildə uçuş etməklə hərbi xarakter daşmışdır. Respublika “Zaqafqaziya” aksionerinin yaranmasından sonra hava nəqliyyatının inkişaf dövrü başlanmış və birinci dəfə poçt və sərnəşin daşınması Bakı–Tiblisi arasında 8 yanvar 1924-cü ildə həyata keçirilmişdir. 1931-ci ildə Bakıda ilk yeni hava limanının tikintisinə başlandı və 1933-cü ildə Yevlaxda 2-ci hərbi xarakter daşıyan hava limanının tikintisi başa çatdırıldı.

Beləliklə, Azərbaycan şəraitində hava nəqliyyatı ilə sərnəşin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması 3 istiqamətdə inkişaf etmişdir.

- 1) Respublikanın daxili iqtisadi rayonları ilə;
- 2) MDB üzvü olan respublikaların şəhər və rayonları ilə;
- 3) Beynəlxalq və yaxud xarici ölkələrlə olan əlaqələri;

Azərbaycan Respublikası üçün nəqliyyat, o cümlədən də aviasiya nəqliyyatı

sahəsində ayrı-ayrı dövlətlərlə və ya beynəlxalq təşkilatlarla daha sıx əməkdaşlıq həm nəqliyyat bazarlarının açılması, həm də müasir dövlətlərin bazar iqtisadiyyatı prinsiplərinin inkişafı üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Regionlar səviyyəsində bu məsələlər son illərdə keçirilmiş ayrı-ayrı beynəlxalq nəqliyyat konfranslarında, məsələn: Nəqliyyata dair ümumavropa konfransının (Krit, mart 1994–cü il; Helsinki, iyun 1997–ci il), BMT Avropa İqtisadi Komissiyası (AİK) nəqliyyat və ətraf mühitə dair konfransının (Vyana, noyabr 1997–ci il) Bəyannamələrində; İnfrastruktur məsələləri üzrə nazirlər səviyyəsində konfransın (Nyu–Dehli, oktyabr 1996–cı il) və 1997–2006-cı illər üçün Asiya–Sakit okean regionunda infrastrukturun inkişafı üzrə hərəkətlər planı haqqında Dehli konfransının, “Avropa–Qafqaz–Asiya” dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında sazişin imzalanması ilə başa çatan tarixi İpək yolunun bərpası üzrə Bakı Beynəlxalq konfransının (sentyabr, 1998–ci il) qərarlarında; “Avropa–Qafqaz–Asiya nəqliyyat dəhlizi”nin yaranması üçün təsis olunmuş və qəbul olunmuş müxtəlif beynəlxalq-hüquqi sənədlərdə öz əksini tapmış və təsbit edilmişdir.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin iştirakçılarından biri müştərilər hesab olunur. Müştərilər olmasa, təbii ki, nəqliyyat-hüquq münasibətləri də əmələ gələ bilməz. Ona görə ki, istənilən münasibətin yaranması və mövcudluğu üçün, ən azı iki subyektin olması gərəkdir. Çünki tək bir subyekt öz-özü ilə hər hansı münasibətə girə bilməz. Heç olmazsa, ən azı iki subyektin mövcudluğu hüquq münasibətlərinin ümumi şərtlərindən biri sayılır.

Müştəri dedikdə daşıyıcı ilə bağlanmış müqaviləyə uyğun olaraq nəqliyyatdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxslər (yükgöndərən, yükalan, sərnişin, icarədar və s.) başa düşülür. Nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edən ictimai münasibətlər – nəqliyyat münasibətləri məhz müştəri ilə nəqliyyat müəssisəsi və daşıyıcı arasında əmələ gəlir. Belə ki, daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyat vasitəsindən istifadə üzrə xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar olaraq nəqliyyat müəssisəsi(daşıyıcı) ilə müştəri arasında nəqliyyat-hüquq münasibətləri əmələ gəlir. Müştəri yük sahibi, sərnişin və s. deməkdir. Həm fiziki, həm də hüquqi şəxslər müştəri rolunda çıxış edə bilirlər.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərində subyekt qismində çıxış edən iştirakçılar-dan biri Bakı Metropoliteni hesab edilir. Bakı şəhərində sənişinlərin tez və rahat daşınması məqsədilə yaradılan metropoliten Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 1966-cı il 6 avqust tarixli 444 nömrəli qərarına əsasən təşkil edilmişdir. Hüquqi şəxs statuslu Bakı Metropoliteni (fransızca «metropolitain») dövlət müəssisəsidir. O, öz fəaliyyətində Nazirlər Kabinetinə tabedir. Metropoliten müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərir. Bakı Metropoliteninin əsas və başlıca vəzifəsi aşağıdakılardan ibarətdir:

- şəhər əhalisinin daşınmalara olan tələbatını tam və keyfiyyətlə ödəmək;
- sənişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətini yüksəltmək;
- qatarların hərəkət təhlükəsizliyini təmin etmək;
- mütərəqqi texniki vasitələri, hərəkətin idarə olunmasının müasir sistem və üsullarını tətbiq etmək;
- tikililəri, qurğuları, texniki vasitələri və qatarları saz vəziyyətdə saxlamaq.

Bakı Metropoliteni həmişə sənişin daşımalarının artırılmasını və metropolitenin buraxılış qabiliyyətinin inkişafını təmin edir. Bu məqsədlə o, perspektiv planlar işləyib hazırlayır. Bakı Metropoliteninin əmlakı dövlət mülkiyyəti hesab edilir. O, həmin əmlak üzərində mülkiyyət hüququna deyil, məhdud əşya hüququna malikdir. Daşıyıcı nəqliyyat hüququnun əsas və mərkəzi fiquru hesab edilir. O, nəqliyyat hüquq münasibətlərinin başlıca iştirakçısıdır. Məhz daşıyıcının göstərdiyi xidmət nəticəsində yük, sənişin və baqaj təyinat yerinə çatdırılır, bir sözlə, daşıma prosesi həyata keçirilir.

Maddi istehsalın bir sahəsi olan nəqliyyat yeni maddi nemət (əşya) yaratmır, hazırlamır və istehsal etmir. Buna görə də nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində cəmiyyətdəki əmlak kütləsi artmır. Onun məhsulu yük və ya sənişinlərin ərazi cəhətdən yerini dəyişməsi üzrə olan fəaliyyətdir. Bu fəaliyyət isə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir.

Daşıyıcının həyata keçirdiyi fəaliyyət müştərilərə göstərilən xidmətdən ibarətdir. Bu cür xidmət əmtəə hesab edilir. Əmtəə olduğuna görə onun həm mübadilə, həm də istehlak dəyəri vardır. Belə ki, müştəri daşıma haqqını ödədiyi

halda «daşıma xidməti» adlı əmtəə ilə pul mübadilə edilir. Digər tərəfdən, həmin xidmətdən istifadə etməklə müştəri onu istehlak edir. Deməli, daşıyıcı iqtisadi (əmlak) dövriyyə əlaqələrinin, əmtəə-pul münasibətlərinin iştirakçısı kimi çıxış edir.

Daşıyıcı dedikdə ödəniş və ya muzdlə sərnişin, baqaj, yük və poçt daşımaları üzrə xidmətlər göstərən, mülkiyyət, icarə hüququ və ya başqa qanuni əsaslarla nəqliyyat vasitələrinə malik olan hüquqi və ya fiziki şəxs başa düşülür.

Daşıyıcı kateqoriyasını nəqliyyat müəssisəsi anlayışından fərqləndirmək lazımdır. Onlar bir-birinə yaxın olsalar da, öz aralarında fərqli cəhətlərə malikdirlər.

Birinci, nəqliyyat müəssisəsinin göstərdiyi xidmətlərin əhatə dairəsi daha genişdir. Buraya daşıma xidmətindən əlavə, nəqliyyat vasitələrinin saxlanması, texniki-təmir, yükləmə-boşaltma və liman xidmətləri də daxildir. O, nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin iştirakçısıdır. Daşıyıcıya gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, müştəriyə yalnız daşıma xidməti göstərir. Daşıyıcı nəqliyyat vasitələrinin saxlanması, texniki xidmət və təmir, yükləmə-boşaltma və liman xidmətləri kimi xidmət növləri göstərmir. O, nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin bir növü olan daşıma-hüquq münasibətlərinin iştirakçısıdır.

İkinci, nəqliyyat müəssisəsi rolunda yalnız hüquqi şəxslər çıxış edə bilər. Fiziki şəxsin nəqliyyat müəssisəsi olması istisna edilir. Daşıyıcıya gəldikdə isə göstərmək lazımdır ki, həm hüquqi şəxslər, həm də fiziki şəxslər daşıyıcı ola bilərlər.

Ölkəmizdə xalq təsərrüfatı bazar münasibətlərinə keçənədək daşıma əməliyyatları, müstəsna olaraq, dövlət mülkiyyətində olan nəqliyyat müəssisə və təşkilatları tərəfindən yerinə yetirilirdi. 1990-cı illərin əvvəllərindən başlayaraq həyata keçirilən özəlləşdirmə prosesi nəqliyyat sahəsini də əhatə etmişdir.

Özəlləşdirmənin dövlət proqramı Azərbaycan Respublikasında, dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri və Bakı Metropoliteni istisna olmaqla, bütün avtomobil, hava, dəniz və çay nəqliyyatı müəssisələrinin, limanların özəlləşdirilməsinin mümkünlüyünü nəzərdə tutur.

Nəqliyyat müəssisələri özəlləşdirilərkən səhmdar cəmiyyətə çevrilirlər. Bu halda onlar istismar olunan nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətçiləri kimi çıxış edirlər. Yeni yaradılmış nəqliyyat müəssisələrinin bəzilərinə səhm zərfinin bir hissəsi

dövlətə məxsus olur.

Səhmdar cəmiyyətə çevrilmiş dövlət nəqliyyat müəssisələrinin – yeni yaradılmış subyektlərin hüquqi statusu səhmdar cəmiyyət haqqında qanun-vericiliklə, Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin hüquqi şəxslər barədə ümumi normaları ilə, habelə onların nizamnamələri ilə müəyyən edilir. Dövlətin iştirak etdiyi, xüsusilə, iri nəqliyyat müəssisələrinin nizamnamələri hökumət tərəfindən təsdiq olunur.

Dövlət nəqliyyat müəssisələrinin özəlləşdirilməsi şəxslərə imkan verir ki, onlar yük və sərnişinlərin daşınması ilə bağlı sahibkarlıq fəaliyyətini həyata keçirsinlər. Bu cür fəaliyyəti həyata keçirmək üçün qanunvericilik göstərir ki, həmin fəaliyyətlə yalnız lisenziya (latınca «licentia» – icazə vermək), yəni xüsusi icazə əsasında məşğul olmaq olar.¹ Bununla daşıma fəaliyyətinin dövlət lisenziya-laşdırılması sistemi və qaydası müəyyənləşdirilir. Bu cür lisenziyalaşdırmanın əsas və başlıca vəzifələri bunlardan ibarətdir:

- nəqliyyat sahəsində dövlətin tənzimləyici və nizamlayıcı funksiyasını saxlamaq;
- nəqliyyat xidməti bazarının normal fəaliyyət göstərməsini təmin etmək;
- müşətilərin (daşıma xidməti istehlakçılarının) mənafələrini müdafiə etmək;
- nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunarkən hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək.

Beləliklə, daşıyıcı qismində daşıma-hüquq münasibətlərində iştirak etmək üçün müvafiq şəxslərin lazımi dövlət orqanlarından xüsusi icazə (lisenziya) almaları tələb olunur. Əgər bu cür xüsusi icazə (lisenziya) verilməzsə, həmin şəxsin daşıyıcı statusu əldə etməsindən söhbət gedə bilməz.

Daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılması qaydası Azərbaycan Respublikasının hökumət qərarları ilə müəyyən edilir. Dəmir yolundan başqa, hər bir nəqliyyat növü üzrə mövcud olan ayrı-ayrı qaydalar lisenziyalaşdırma münasibətlərini tənzimləyir. Dəmir yolunda daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılmaması onunla izah edilir ki, dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin hüquqi statusu başqa cürdür. Belə ki, nəqliyyat - texnoloji xüsusiyyətlərinə və xüsusi dövlət

əhəmiyyəti kəsb etməsinə görə burada mərkəzləşdirilmiş və vahid idarəçilik həyata keçirilməsi tələb olunur. Qanunvericiliyə görə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun əmlakı dövlət əmlakıdır. O, bu əmlaka münasibətdə mülkiyyətçi deyil, məhdud əşya hüququna – tam təsərrüfatçılıq hüququna (səlahiyyətinə) malikdir. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun özü isə hüquqi şəxs statuslu dövlət müəssisəsidir. Dəmir yolları, habelə dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin daşıma prosesini bilavasitə təmin edən və qəza - bərpa etmə işlərini həyata keçirən obyektlər və digər əmlaklar özəlləşdirilmir. Ona görə də dəmir yolunda daşıma fəaliyyəti lisenziyalaşdırılmır. Nəqliyyatın digər növləri üzrə isə daşıma fəaliyyətinə lisenziya (xüsusi icazə) müvafiq qaydalar əsasında verilir.

Bazar münasibətlərinə keçid şəraitində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnda yeni nəqliyyat-hüquqi anlayış – «ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşıma» anlayışı əmələ gəlmişdir (MM-in 400-cü maddəsinin 1-ci bəndi). Bu cür halda daşıma fəaliyyətini həyata keçirən şəxsə ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısı deyilir. Onun hüquqi statusu, əsasən, iki əlamətlə müəyyənləşdirilir və xarakterizə olunur:

- birinci, bu kateqoriyadan olan daşıyıcı kommersiya təşkilatıdır;
- ikinci, bu təşkilatın fəaliyyəti ümumi xarakterə malikdir. Belə ki, həmin təşkilat öz fəaliyyətinin xarakterinə görə ona müraciət edəcək hər kəsə daşıma xidməti göstərir.

Bundan əlavə, ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısının hüququ yoxdur ki, müştərilərlə yük və ya sərnişin daşınması müqaviləsi bağlanmasında onlardan birinə digərinə nisbətən üstünlük versin. Həmin müqavilələrdə daşıma haqqı, habelə müqavilənin digər şərtləri bütün müştərilər (istehlakçılar) üçün eyni cür müəyyənləşdirilir.

Müasir dövrdə «ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısı» konstruksiyası mühüm əhəmiyyətə malik olmadığından geniş yayılmamışdır. Bu onunla izah edilir ki, indiki dövrdə istehsal səviyyəsi aşağı düşmüş, daşıma haqqı isə xeyli bahalaşmışdır. Lakin gələcəkdə iqtisadiyyatın canlanması və inkişafı şəraitində bu konstruksiyanın lazımi qaydada fəaliyyət göstərəcəyinə şübhə ola bilməz. Daşıyıcı

daşımanı yerinə yetirməkdən boyun qaçırdığı hallarda həmin konstruksiya yük sahibləri və sərnişinlər üçün müəyyən hüquqi təminat rolunu oynayacaqdır.

Beləliklə, nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatında əvəzedilməz rolunu nəzərə alaraq onun bir fəaliyyət sahəsi kimi xüsusi tənzimləmə obyektinə çevrilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Məhz buna görə də hər bir dövlət müvafiq sahənin fəaliyyəti üçün zəruri normativ hüquqi bazanı yaratmağa çalışır.

2.2 Nəqliyyat-logistik kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət siyasəti və nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu

Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycan Respublikası üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinə nail olmaq üçün mühüm rol oynayır. 1990-cı illərin əvvəllərində Azərbaycan Respublikası bazar iqtisadiyyatına doğru addımlar ataraq seçim etmişdir. O zamandan bəri islahatlar nəqliyyat sektorunun tənzimləyici mühitində nəzərə çarpan dərəcədə dəyişikliklərə səbəb olmuş nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbə böyük təsir göstərmişdir. 1993-cü ildən sonrakı dövr ərzində nəqliyyat sahəsində strukturların və idarəetmə institutlarının əsaslı yeniləşdirilməsi aparılmışdır. Təşkilati və tənzimləyici fəaliyyətlərin bölgüsünə keçidlə yanaşı inzibati idarəetmədən bazar iqtisadiyyatı şəraitində dövlət tənzimlənməsi sisteminə keçirilmiş, nəqliyyat fəaliyyətinin müəyyən dərəcədə hüquqi əsası yaradılmışdır. Bunun ən bariz nümunəsi – nəqliyyat-yol kompleksinin tərkib hissələri olan dəmir yolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı sub sektorları avtomobil yolları sahələrində vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanının – Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılmasıdır. Bu dövr ərzində sərnişin və yük daşımalarına olan tələbat yüksək dərəcədə artmış beləliklə, nəqliyyat sektorunda islahatların aparılmasının sürətli

inkişafına təkan vermişdir. Azərbaycan Respublikası müstəqillik qazandıqdan sonra nəqliyyat sistemi inkişafının yeni mərhələsinə qədəm qoymuşdur. Əsaslı struktur islahatları tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətli inkişafın növbəti mərhələsinə keçmiş, bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın işinin hüquqi bazasının yaradılmasına, tələbə yönəlik, bazar iqtisadiyyatının tələblərini əks etdirən güclü fəaliyyətlərə üz tutmağa səbəb olmuşdur. Nəqliyyatda sektor islahatlarının tamalanması vahid nəqliyyat siyasətinin formalaşması üçün stimül yaratmışdır. Vahid nəqliyyat siyasətinin hədəflərindən biri sub sektroların integrasiyasından və nəqliyyat xidməti bazarında həm birləşmiş həm də multi-modelli nəqliyyat sistemlərində bacarıqların artırılmasından ibarətdir. Nəqliyyatın artan fərdi çevikliyi, vətəndaşların nəqliyyatla hərəkət etmələri sahəsində hüquqlarının həyata keçirilməsini təmin etməklə yanaşı, həm də Azərbaycan Respublikasının müdafiə potensialının yüksəldilməsi üçün vacibdir. Nəqliyyat sektorunun əsas rolu artmaqda olan tələbin təmin edilməsindən eyni zamanda, Azərbaycan Respublikası tərəfindən hazırlanmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatları ilə uyğunluq prinsipləri ilə yanaşı addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün əsas istiqamətlərin müəyyən olunmasını və nəqliyyatın inkişafı sahəsində dövlət tərəfindən müəyyən olunan vəzifələrin müəyyənləşdirilməsini zəruri edir

Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin və inkişaf etdirilməsinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə respublika əhalisinin həyat tərzinin və iqtisadiyyatının yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarətdir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı məsələləri iqtisadiyyatın iqtisadi artım fazasına keçməsinə uyğun olaraq, dövlətin sosial-iqtisadi prioritetlərinin həyata keçirilməsi ilə bilavasitə bağlıdır.

Vahid iqtisadi məkanın inkişafı, mal dövriyyəsinin sürətləndirilməsi və iqtisadiyyatda nəqliyyat xərclərinin azaldılması - mal dövriyyəsi sistemində inzibati əngəllərin və ayrı-ayrı regionların nəqliyyat sisteminin inkişafında qeyri-bərabərliyin ləğv olunması ilə yanaşı, ölkədə vahid dayanıqlı nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılmasını tələb edir. Nəqliyyat diskriminasiyasının ləğv edilməsi məqsədi ilə vətəndaşların bütün təbəqələrinin, o cümlədən ucqar ərazilərdə yaşayan vətəndaşların nəqliyyatla təmin olunması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması,

nəqliyyatın əhaliyə və ətraf mühitə neqativ təsirinin azaldılması, nəqliyyat kompleksi üçün ixtisaslı kadrların hazırlanması nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas məqsədlərindəndir. Ölkənin artan avtomobilləşməsinin fayda və üstünlüklərindən maksimum istifadə etməklə yanaşı, onun cəmiyyət üçün mənfi nəticələrini məhdudlaşdırmağa yönəldilmiş sistemli tədbirlər də görülməlidir. Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və xarici ticarətin genişləndirilməsi nəqliyyat infrastrukturunun ona uyğun yenidən qurulmasını, Azərbaycanın tranzit ölkəsi kimi mövcud imkanlarından tam istifadə edilməsini, ölkə yükdaşıyıcılarının rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasını və nəqliyyat xidmətləri ixracının inkişafını tələb edir. Geosiyasi şəraitin dəyişməsi və Azərbaycan Respublikasının dünya miqyasında müvafiq mövqe tutması milli təhlükəsizlik sisteminin bir elementi kimi, nəqliyyatın qarşısında da yeni tələblər qoyur. Təbii ehtiyatların qorunması və həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün gələcək nəsillər qarşısında götürülmüş məsuliyyət nəqliyyat siyasətinin davamlı inkişaf prinsipləri əsasında qurulmasını tələb edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı, həmçinin bir sahə kimi nəqliyyatın bir sıra daxili problemlərinin həllini də tələb edir. Bu sahədə əsas vəzifələr struktur dəyişikliklərinin davam etdirilməsi, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti və inkişafının idarə edilməsində kompleksliliyin artırılması, nəqliyyatın əsas fondlarının köhnəlmə tendensiyasının qarşısının alınması və nəqliyyat sistemlərinin texniki səviyyəsinin yüksəldilməsindən ibarətdir. Nəqliyyat-yol kompleksinin tərkib hissələri olan dəmir yolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı, nəqliyyat sub sektorlarında vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanı Nəqliyyat Nazirliyidir. Nəqliyyat sahəsində inkişaf, tənzimləmə və idarəetmə funksiyalarını Nəqliyyat Nazirliyi və sahələr üzrə öz səlahiyyətləri çərçivəsində müvafiq dövlət orqanları həyata keçirirlər.

Nəqliyyatın fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsinə zərurət olduqca böyükdür. Dövlətin siyasətinə uyğun olaraq nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin digər iqtisadi sektorları ilə yanaşı (enerji, müdafi, nüvə) ictimai ehtiyacların ödənilməsi və ölkənin iqtisadi tələblərinə xidmət etmək baxımından mühim bir sahədir. Nəqliyyat sistemində

daxil olan müxtəlif nəqliyyat növləri bir-birindən fərqlənsələr də, dövlət nəqliyyata makro səviyyədə vahid idarəetmə obyektini kimi baxır. Nəqliyyatdan müxtəlif növləri arasında rəqabəti deyil, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərə tamamlayıcı, qarşılıqlı, müxtəlif yönlü xidmətləri təmin edən vahid kompleksə çevirməyi tələb edir. Dövlət tənzimləmə işlərində əməkdaşlıq edərək müxtəlif nəqliyyat növlərini inkişafına dəstək göstərir. Nəqliyyatda dövlət tənzimlənməsinə qarşı birgə yanaşmadan aşağıdakılar qəsd olunur:

- nəqliyyatın fəaliyyətinin hüquqi əsaslarının vahid prinsiplər əsasında inkişafını;
- dövlət qaynaqlarının nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin arasında paylanaraq onun inkişafına dair hədəf proqramların işlənilib-hazırlanması
- nəqliyyat sahəsində vergi qoyma, maliyyələşdirmə, investisiya, texniki və qiymət nəzarəti fəaliyyətlərinin həyata keçirilməsini tənzimləyən siyasət;
- nəqliyyat sahəsinə ayrılmış büdcə vəsaitlərinin və digər vəsaitlərin nəqliyyatın müxtəlif növləri arasında balanslaşdırılmış formada bölüşdürülməsini;
- qarşılıqlı və çox yönlü nəqliyyat növləri üzrə lazım görülən hallarda yüngülləşdirmə ;
- nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün sahibkar maraqlarının və tələblərinin birləşdirilməsi üçün əməkdaşlıq:
- nəqliyyat növləri arasında rəqabətin tənzimlənməsinin yüngülləşdirilməsi;
- nəqliyyatda vahid informasiya məkanının yaradılmasını;
- nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün dövlətin və ayrı-ayrı fərdlərin səylərinin birləşdirilməsini, onların maraqlarının qorunmasını və razılaşdırılmasını.

Nəqliyyat Nazirliyi yuxarıda qeyd olunan nəqliyyat sektorunun inkişafına dair vahid yanaşmanın həyata keçirilməsindən cavabdehlik daşıyan dövlət orqanıdır.

Dövlət nəqliyyatın fəaliyyətinə minimum zəruri həddə qədər müdaxilə etmək prinsipindən çıxış etməlidir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin iqtisadi əsası müstəqil operatorların rəqabətindən ibarətdir. Rəqabətli nəqliyyat xidmətləri bazarında dövlət operator kimi öz iştirakına tədricən son qoymalıdır. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı büdcə vəsaitlərindən və digər vəsaitlərdən istifadə etməklə bərabər, şəxsi

investorların cəlb edilməsini genişləndirməyi nəzərdə tutur. Onun istismarına özəl investorları cəlb etməklə, infrastrukturun kommersiyalaşdırılması və idarə edilməsini gözdən qaçırmamaq zəruridir. Həmçinin dövlət siyasətinə müvafiq olaraq bir sıra nəqliyyat infrastrukturunun tədricən özəlləşdirilməsi də mühim xarakter daşıyır.

Nəqliyyatın idarə edilməsində dövlətin məsuliyyət daşdığı sahələr aşağıdakılardır:

- struktur islahatların inkişafı və tamamlanması
- nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi əsaslarının təkmilləşdirilməsi;
- nəqliyyat proseslərinin təhlükəsizlik standartlarının işlənilməsi və yerinə yetirilməsinə nəzarət, nəqliyyatın ətraf mühitə təsiri;
- nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin edilməsi;
- müdafiə və səfərbərlik xarakterli məsələlərin həlli;
- artmaqda olan iqtisadiyyatın tələblərinin yerinə yetirilməsi;
- ölkənin bölgələrinin və əhalinin bütün təbəqələrinin minimal nəqliyyat xidmətləri ilə təmin edilməsi;
- nəqliyyatın mövcud baza infrastrukturunun işlək vəziyyətdə saxlanılması;

Dövlətin müvafiq dəyişikliklərə yardım etdiyi və stimullaşdırdığı sahələr aşağıdakılardır:

- nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabətin inkişafı;
- nəqliyyatda innovasiya texnologiyaların tətbiqi üçün şəraitin yaradılması;
- nəqliyyat infrastrukturunda çatışmazlıqların aradan qaldırılması məqsədilə investisiya layihələrinin həyata keçirilməsi;
- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında yerli nəqliyyat operatorları üçün əlverişli şəraitin yaradılması və nəqliyyat xidmətlərinin ixracının inkişafı;
- aztəminatlı təbəqələr və fiziki cəhətdən çatışmazlığı olan əhali üçün nəqliyyat xidmətlərindən istifadə imkanlarının artırılması.

Nəqliyyat səlahiyyət orqanları arasında haq və qabiliyyətlərin müxtəlifliyi çərçivəsində aşağıdakı tədbirlər həyata keçirilmişdir:

- nəqliyyatın növündən asılı olaraq tənzimləyici qayda qanunların, məcəllə və digər əsas qanunların qəbulu;

- təhlükəsizlik və ətraf mühitin müdafiəsi ilə əlaqədar vahid tələblərin qoyulması;
- əsas nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ilə əlqədar əsas qərarların qəbul edilməsi;
- nəqliyyat sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığın yaradılması ilə, tranzit potensialının inkişafı;
- nəqliyyat qanunvericiliyinin icra edilməsi üçün güc tətbiqi və nəzarət.

Azərbaycan Respublikası Qanunvericiliyi regionlarda mövcud olan fərqli ictimai, ətraf mühitlə əlaqədar standartlara üz tutur. Buraya nəqliyyat xidmətləri, təhlükəsizlik standartları, nəqliyyat infrastrukturunun tutumu və ətraf mühitə olan təsiri aiddir. Nəqliyyatda tənzimləmə və idarəetmə funksiyalarını həyata keçirən dövlət nəqliyyat müəssisələrinin müvafiq səlahiyyətləri nəqliyyat üzrə vahid mərkəzi icra hakimiyyəti orqanına verilir. Nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf etdirilməsi, inhisarçı fəaliyyətin aradan qaldırılması, sağlam rəqabət mühitinin yaradılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması məqsədilə nəqliyyatda tənzimləmə və idarəetmə funksiyaları mərkəzi icra hakimiyyəti orqanı olan Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən həyata keçirilir.

Vergi sisteminin nəqliyyat sektoru ilə əlaqədar vəzifələri bunlardır:

- nəqliyyat xidmətlərinin beynəlxalq bazarının spesifik xüsusiyyətlərini nəzərə almalı və Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat təşkilatlarının bu bazarda işləməsi üçün minimum bərabər rəqabət şəraitinin yaradılmasını təmin etməlidir;
- müxtəlif nəqliyyat fəaliyyəti növlərinin rentabelliği arasında mövcud mühim fərqləri nəzərə almalı və bəzi operatorlara başqaları qarşısında izah olunmaz rəqabət üstünlükləri yaratmamalıdır;
- iqtisadi cəhətdən daha səmərəli, təhlükəsiz və ekoloji tələblərə cavab verən nəqliyyat texnikasının və texnologiyaların tətbiqini stimullaşdırmalıdır.

Nəqliyyata dair büdcə dəstəyinin yenidən yönləndirilməsi aşağıdakı istiqamətlərdə həyata keçirilir:

- struktur islahatları aparıldıqca və subsidişdirilmiş fəaliyyət növlərinin iqtisadi səmərəliliyi artdıqca birbaşa subsidişməyə yönəldilmiş bədcə vəsaitlərinin həcmnin azaldılması;

- ayrı-ayrı fəaliyyət növlərinin subsidişdirilməsi zamanı - nəqliyyat operatorlarına dəyən ziyanın ödənilməsindən nəqliyyat xidmətləri istehlakçıların xərclərinin əvəzinin ünvanlı ödənilməsinə keçilməsi;

- şəxsi kapitalın iştirakı ilə təşəbbüslü və ya qismən bədcədən maliyyələşdirilən investisiya layihələrinin payının artırılması;

- xərc mənbələrinə görə bədcənin planlaşdırılmasında və yerinə yetirilməsində məqsədli proqram prinsipinin həyata keçirilməsi;

- kommersiya cəhətdən öz xərcini çıxaran layihələrin geniş miqyaslı maliyyələşdirilməsindən imtina edilməsi;

- öz aralarında potensial rəqabət aparan investisiya layihələrinin bədcədən maliyyələşdirilməsinin istisna edilməsi;

- nəqliyyat kompleksinin inkişafının strateji istiqamətlərini əks etdirən ortamüddətli bədcə planlaşdırılmasının genişləndirilməsi;

Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ölkədə canlanmaya qarşı olan artan tələb və iqtisadi inkişaf ilə paralel icra edilir. Nəqliyyat infrastrukturunu aşağıdakı prinsiplər əsasında müasirləşdirilməlidir:

- yeni tikintilərdən daha çox mövcud istehsal sahələrinin çatışmazlıqlarının aradan qaldırılmasına, təkmilləşdirilməsinə və inkişafına üstünlük verilməsi;

- prioritet layihələrə maksimum ehtiyatların cəlb olunması və onların hər vasitə ilə həyata keçirilməsinin sürətləndirilməsi, o cümlədən bu məqsəd üçün xarici kapitalın cəlb edilməsi;

- özəl sektorun iştirakının stimullaşdırılması;

- çoxtəyinatlı obyektlərin qurulması hesabına iqtisadi resurslara qənaət edilməsi;

- müxtəlif nəqliyyat növləri infrastrukturlarının inkişafının qarşılıqlı əlaqələndirilməsi;

- infrastrukturaları olan iri obyektlərin ixtisaslaşdırılması, onlar arasında rəqabətə yol verilməməsi və ya rəqabətin məhdudlaşdırılması;
- dayaq şəbəkələrin gələcək inkişafı üçün nəqliyyatın torpaq sahələri ehtiyatı ilə kifayət qədər təmin edilməsi.

Dayaq nəqliyyat şəbəkəsinin mühüm hissələrindən biri olan sərhəd keçidləri sisteminin inkişafının əsas istiqamətləri aşağıdakılardır:

- müxtəlif növ nəqliyyat kommunikasiyalarında sərhəd keçidlərinin yerləşdirilməsinin və onların sayının optimal qaydada müəyyənləşdirilməsi;
- daha çox yüklənmiş sərhəd-keçid məntəqələrinin təkmilləşdirilməsi və buraxılış qabiliyyətinin artırılması müqabilində azfəaliyyətli sərhəd-keçid məntəqələrinin ləğv edilməsi;
- yüklərin, sənişinlərin və nəqliyyat vasitələrinin Azərbaycan Respublikasının dövlət sərhədlərini keçməsi zamanı zəruri qaydaların maksimum sürətlə yerinə yetirilməsini təmin edən vahid nəqliyyat-gömrük texnologiyalarının işlənilib hazırlanması;

Dövlət əmlakı olan stratejik infrastruktur özəl operatorlar üçün açıq olmalıdır.

Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri infrastrukturunun inkişafının prioritet istiqamətləri aşağıdakılardır:

- Dəmir yolu nəqliyyatı –köhnəlmiş nəqliyyat sektorlarının nəqliyyat həcmnin artırılması məqsədi ilə yenidən inşası,mövcud infrastuktur və dəmir yol vasitələrinin müasirləşdirilməsi.
- Dəniz nəqliyyatı – xarici ticarətin perspektivli inkişaf ssenarilərinə uyğun olaraq liman kompleksinin genişləndirilməsi, maye və konteynerlə daşınan yüklərin ixracını təmin etmək üçün daşıma güclərinin artırılması.
- Avtomobil nəqliyyatı – ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil yollarının yenidənqurulması, rayonlararası yolların müasirləşdirilməsi, yol hərəkətinin təşkili və tənzimlənməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi; avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin texniki və ekoloji tələblər baxımından beynəlxalq standartlara uyğun yeniləşdirilməsi, avtomobil və şəhər sənişin nəqliyyatında standartlaşdırma və sertifikatlaşdırma sistemlərinin yaradılması və tətbiq edilməsi

- Hava nəqliyyatı – beynəlxalq hava limanlarının sayının optimallaşdırılması, istinad hava limanlarının vahid sisteminə keçilməsi, hava hərəkətinin idarə edilməsi sisteminin müasir və beynəlxalq tələblərə uyğun texniki modernləşdirilməsi,

- Bakı şəhərində və respublikanın digər iri şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturalarının yeniləşdirilməsi – respublika səviyyəsində yolların yenidən qurulması və genişləndirilməsi, yeni yolların, körpülərin, yol ötürücülərin, yeraltı keçidlərin, çoxmərtəbəli və yeraltı avtomobil dayanacaqlarının tikilməsi, kiçik tutumlu sənişin avtobuslarının iri tutumlu avtobuslarla əvəz edilməsi.

Nəqliyyat–yol infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır:

- Nəqliyyat sisteminin təhlükəsiz və ekologiya cəhətdən davamlı fəaliyyətini təmin edən dövlət mülkiyyətində olan obyektlərin istismarının və saxlanılmasının dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilməsi.

- Nəqliyyatın dayaq şəbəkəsinin əsasən müvafiq büdcə maliyyəsi hesabına onun zəmanətli qorunmasının təmin edilməsi.

- Banklarla əməkdaşlıq edərək alınan kreditlər vasitəsi ilə və özəl sektorun iştirakını həvəsləndirmək yolu ilə yeni infrastruktur obyektlərinin yaradılması və müasirləşdirilməsi

Nəqliyyat infrastrukturuna özəl sektorun investisiyasını cəlb etmək üçün lazımi tədbirlərin alınması vacibdir. Bu tədbirlərə:

- bank faizi dərəcələrinin bir hissəsinin dövlət büdcəsi hesabına subsidişdirilməsinin, həmçinin borclar üzrə dövlət zəmanəti hesabına infrastruktur investisiya layihələrinin həyata keçirilməsi üçün kredit vəsaitlərindən istifadənin mümkünlüyünün artırılması;

- yerli və xarici investorların kapitallarını daha əhəmiyyətli investisiya layihələrinin maliyyələşdirilməsinə cəlb edilməsi üçün dövlət zəmanətinin verilməsi ;

- xarici investorların iştirakı ilə böyük kapitalqoyuluşlu layihələrin maliyyələşdirilməsi üçün konsorsium və digər investor birliklərinin təşkilinə köməklik göstərilməsi;

- müvafiq istismar xərclərinin ödənilməsi üçün infrastrukturlardan pullu istifadə hallarının genişləndirilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi üçün qeyri-dövlət vəsaitlərinin cəlb edilməsinin perspektiv istiqaməti özəl sahə ilə dövlətin əməkdaşlığıdır. Konsessiyalar (hüquq, imtiyaz) üçün dövlət və investor arasında risk, məsuliyyət və hüquqların qanunvericiliklə bölünməsinə təmin edən özəl sektor – dövlət əməkdaşlığının digər formaları üçün normativ-hüquqi bazanın işlənilib hazırlanması, habelə nəqliyyatda özəl sektor-dövlət əməkdaşlığının tətbiqinin əsas sahələrinin müəyyənəşdirilməsi dövlətin prioritet vəzifəsidir.

Respublikanın ali məktəb və akademiyaalarında təhsil sisteminin müasir dövrün tələblərinə uyğun təşkil edilməsi, nəqliyyat-yol kompleksində çalışan rəhbər işçilər və mütəxəssislər üçün ixtisasartırma kurslarının təşkili, intermodal və multimodal daşımaların loqistik idarəolunması məqsədi ilə yeni kadrların hazırlanması zəruridir.

Nəqliyyat sistemində dayanıqlı inkişafa zəmanət verilməsi. Nəqliyyatın dayanıqlı inkişafının baza prinsiplərinə əsasən nəqliyyat ehtiyaclarının ödənilməsi məsələlərinin həlli vətəndaşların sağlamlığı və ətraf mühitin qorunması prioritetləri ilə ziddiyyət təşkil etmir və gələcək nəsillərin maraqlarına toxunmur. Bu prinsiplərin həyata keçirilməsi aşağıdakıları nəzərdə tutur:

- nəqliyyat sisteminin inkişafı və nəqliyyat fəaliyyətinin tənzimlənməsi sahəsində qərarlar iqtisadi səmərəlilik baxımından necə qiymətləndirilsə, eləcə də ekolojiya və təhlükəsizlik baxımından qiymətləndirilir, yəni bütün qeyd edilən prioritetlər eyni dərəcədə qiymətli-dir;

- hakimiyyət orqanları və vətəndaşlar nəqliyyat sahəsində ekoloji baxımdan ən yaxşı qərarların seçilməsi üçün məsuliyyət daşımalıdırlar. Nəqliyyat, ilk növbədə avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəçilik qərarları qəbul edilən zaman, ekoloji nəticələrin tam nəzərə alınması zəruridir;

- «çirkləndirən ödəyir» prinsipinin həyata keçirilməsi çərçivəsində nəqliyyat xidmətinin istehlakçısı resursların istehlakından tutmuş nəqliyyat vasitələrinin təkrar istehsalına kimi, onun təqdim edilməsi ilə əlaqədar bütün neqativ ekoloji nəticələrin haqqını ödəməlidir;

- növlərarası rəqabətin tənzimlənməsində ekoloji baxımdan «daha təmiz» nəqliyyat növlərinə keçirilməsi nizamlanmalıdır.

- vergi goyma siyasəti istiqamətini əməliyyatların vergilənməsindən istehlakın vergilənməsinə yönəldir.

Bazar iqtisadiyyati şəraitində nəqliyyat xidmətləri bazarının fəaliyyətinin və inkişafının əsasını müstəqil qeyri-dövlət operatorlarının rəqabəti təşkil edir. Səhmdar cəmiyyətlərdə dövlətin iştirakı (söhbət real iştirakdan, qapalı və ya nəzarətedici səviyyədə səhmlər paketindən gedir) müəyyən keçid mərhələsində yalnız nəqliyyat xidmətləri milli bazarının bütün seqmentlərinin davamlılığını müəyyən edən şirkətlərlə münasibətdə özünü doğrulda bilər. Əgər dövlət şirkətdə səhmlərin az hissəsi ilə təmsil olunursa, onda müvafiq səhmlər zərfi bazarda realizə olunmalıdır. Nəqliyyat xidmətləri bazarında özəl operatorlar ilə rəqabət aparan dövlət müəssisələri özəlləşdirilməlidir. Nəqliyyat bazarının əsas inkişaf istiqamətləri aşağıdakılardır:

- nəqliyyat fəaliyyətinin potensial rəqabətçi və inhisarçı sahələrinin ayrılması;
- təsərrüfatçılıq edən bir subyekt tərəfindən daşıyıcının və eyni zamanda inhisarçı infrastruktur obyektinin operatorunun funksiyalarının həyata keçirilməsinə yol verilməməsi;

- təbii inhisarçı sektorun ixtisarı;
- nəqliyyat operatorlarının rəqabəti üçün özünü doğrultmayan iqtisadi və inzibati əngəllərin aradan qaldırılması;

- lisenziyalaşdırma mexanizmləri əsasında nəqliyyat fəaliyyətinə “icazə” sisteminin təkmilləşdirilməsi və nəqliyyat vasitələrinin və xidmətlərin qoyulmuş tələblərə uyğunluğunun təsdiq edilməsi (nəqliyyat sisteminə daxil olan xüsusi təyinatlı obyektlərin və nəqliyyat vasitələrinin sertifikatlaşdırılması);

- qiymət tənzimlənməsindən sərbəst qiymətlər bazarına mərhələli keçid;
- bazarın ayrı-ayrı seqmentlərində nəqliyyat sahəsində biznes fəaliyyətinin stimullaşdırılması;

- muzzla yerinə yetirilən daşımalar sektorunun hüquqi bölünməsi və onların ədalətsiz rəqabətdən qorunması.

Ayrı-ayrı nəqliyyat xidmətləri üzrə tarif tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsinin əsas istiqamətləri aşağıdakılardır:

- Dəmir yolu nəqliyyatı- dövlət dəmir yolu səhmdar cəmiyyətinin yaradılmasını, həm də daşıma xidmətlərinin və infrastruktur xidmətlərinin bir-birindən ayrılmasını nəzərə almaqla, tarif və preyskurantların tənzimlənməsi metodlarının kompleks şəkildə yenidən işlənib hazırlanması zəruridir.

- Dəmiryol Sərnişin Nəqliyyatı-dəmir yolu nəqliyyatında daxili çarpaz subsidiyalar kəsildikcə, dəmir yolunun sərnişin daşımalarında ən bahalı xidmət dərəcələrindən başlayaraq tədricən azad tariflərə keçmək lazımdır.

- Dəmiryol Yük Daşıma Nəqliyyatı-Dəniz limanlarında ticarət yüklərinin yükaşıma tarifləri (stavka) nəzərə almaqla, tranzit potensialını artırmaq məqsədilə dəmir yolu ilə yük daşımalarında tariflərin kompleks tənzimləmə metodlarının işlənib hazırlanması vacibdir.

- Xarici ticarət yüklərinin daşınması üçün tariflərin yenidən tənzimlənməsi, respublikada bu fəaliyyət növü ilə ixtisaslaşan multimodal operatorlar yaradıldıqdan sonra mümkün olacaqdır.

- Dəniz Nəqliyyatı-Dəniz limanında yükaşıma tariflərinin və liman yığışları dərəcələrinin tənzimlənməsi Azərbaycan Respublikasının daşıyıcılarının dəstəklənməsinə, gəmi sahibləri və yük sahibləri üçün limanın cəlbədiciliyinin yüksəldilməsinə yönəldilməlidir.

Nəqliyyat biznesinin gücləndirilməsi əsasən bazarın o hissəsində özünü doğruldur ki, orada çoxsaylı xırda və qeyri-effektiv operatorların fəaliyyəti nəqliyyat xidməti standartlarını, təhlükəsizliyin səviyyəsini aşağı salır, əsas fondların normal yeniləşməsinə əngəllər törədir. Dövlət operatorlara qarşı keyfiyyət tələblərini sərtləşdirmək yolu ilə biznesin gücləndirilməsinə şərait yaradır. Biznesin gücləndirməsi mövcud qanunvericilik çərçivəsində bütün mexanizmlərdən istifadə edilməsi, alyansların yaradılması yolu ilə korporativ əsasda həyata keçirilə bilər.

Nəqliyyat xidmətləri bazarı subyektlərinin yaxud bu xidmətlərdən istifadə edənlərin dövlət tərəfindən dəstəklənməsinə o halda yol verilir ki, bazar mexanizmləri bazarı kifayət qədər xidmətlərlə və ya sosial cəhətdən

əlvərişli tariflərlə təmin edə bilmir. Operatorlara dövlət dəstəyi onlarla bağlanmış müqavilələr əsasında, istifadəçilərə dövlət dəstəyi isə təqdim edilən ünvanlı dotasiyalar şəklində həyata keçirilir. Dövlətin bu və ya digər fəaliyyət növünün icrasına operatorları buraxmaq üçün müsabiqə prinsiplərini tətbiq etmək səlahiyyəti vardır.

Beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında işləyən yerli nəqliyyat təşkilatlarına dövlət dəstəyi aşağıdakı əsas istiqamətlərdə həyata keçirilir:

- Azərbaycan Respublikasının yükdaşıyıcılarına işlədikləri bazar şəraitinə uyğun biznes aparmaq məqsədilə, hər şeydən öncə, operatorlardan vergi tutumlarının dərəcəsini nəzərə almaqla, iqtisadi şəraitin yaradılması;
- sərhəd və gömrük prosedurlarının yerinə yetirildiyi zaman yerli beynəlxalq yükdaşıyıcılara başqa ölkələrin yükdaşıyıcıları üçün olan rejimdən heç də aşağı olmayan əlvərişli rejimin yaradılması;
- Azərbaycan Respublikasının daşıyıcıları xaricdə diskriminasiya hallarına məruz qaldıqda, təcili cavab tədbirlərinin görülməsi mexanizmlərinin işlənilib hazırlanması;
- ikitərəfli icazə sistemlərinin fəaliyyət göstərdiyi bazarın beynəlxalq daşımalar bölməsində milli tənzimlənmə imkanlarından istifadənin gücləndirilməsi;
- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına daxil olmaq üçün müvafiq icazə sistemi tətbiq edən beynəlxalq təşkilatlarda fəaliyyətin gücləndirilməsi;
- yerli malgöndərənlərin «CIF» şərtləri ilə müqavilə bağlamalarını həvəsləndirmək, yaxud ixrac yüklərinin yerli nəqliyyat müəssisələri vasitəsilə daşınmasını nəzərdə tutan başqa tədbirlərin işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsi.

Azərbaycan Respublikasının tranzit potensialından istifadə edilməsi nəinki nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən eyni zamanda iqtisadi artım strategiyasının ayrılmaz bir hissəsidir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat potensialından istifadənin səviyyəsinin artırılması üçün aşağıdakılar zəruridir:

- Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq miqyaslı tranzit layihələrinə fəal dövlət yardımı, respublika üçün sərfəli beynəlxalq alyansların yaradılması, alternativ beynəlxalq layihələrə qarşı əks təsir göstərməklə milli maraqların qorunması;

- Tranzitin inkişafını nəzərə almaqla, nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsinin planlaşdırılması;

- tranzit daşımaların inkişafına yönəldilmiş investisiya layihələrinin dəstəklənməsi;

- nəqliyyat-gömrük texnologiyalarının, informasiya sistemlərinin, tranzit yüklərin çatdırılması və onların sərhəddə yoxlanılmasını tezləşdirən tranzit daşımalarının bütün infrastrukturunun gələcək inkişafı;

- Azərbaycan Respublikasının hava məkanından keçən tranzit hava dəhlizlərində texniki müasirləşdirmə və iqtisadi rejimlərin təkmilləşdirilməsi;

- Azərbaycan Respublikasının iştirakı ilə əsas Beynəlxalq Tranzit Dəhlizlərinin əlavə edilməsi tranzit dəhlizlərinin yaradılması və inkişafı layihələrinin işlənilib hazırlanması.

Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən olmaqla yanaşı, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artırılmasına yönəldilmiş müstəqil sahəyə çevrilməlidir.

Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında və inkişafında əsas vəzifələr aşağıdakılardan ibarətdir:

- yüklərin və sərnişinlərin ölkə ərazisində maneəsiz hərəkətinin təmin edilməsi üçün Avropa-Asiya nəqliyyat sistemlərinin integrasiyası məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun razılaşdırılmış şəkildə inkişaf etdirilməsi;

- nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılması;

- daxili daşımalarda milli nəqliyyat şəbəkəsinin yüklənmə dərəcəsinin artırılması və mövcud ehtiyatlardan daha səmərəli istifadə edilməsi hesabına yük və sərnişin daşımaları tariflərinin aşağı salınması üçün şəraitin yaradılması;

- intermodal nəqliyyat xəttində ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin səmərələşdirilməsi;

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə investisiya layihələrinə investorların cəlb edilməsi üçün münbit şəraitin yaradılması;
- beynəlxalq turizmin inkişafına yardım edilməsi.

İqtisadi cəhətdən effektiv, təhlükəsiz və ekoloji tələblərə uyğun nəqliyyat texnologiyalarının tətbiqi məsələlərinə kompleks şəkildə baxılır. Dövlət optimal daşıma sxemlərinin tətbiqinə və malların bölünməsinə, bir nəqliyyat iş vahidinə düşən yanacaq-enerji ehtiyatları istehlakının azaldılmasına, həmçinin nəqliyyat ehtiyaclarının düşünülmüş şəkildə məhdudlaşdırılmasına stimül verən iqtisadi şəraitləri yaradır. Yüklərin hərəkəti sahəsində nəqliyyat texnologiyalarının təkmilləşdirilməsinin əsas istiqamətlərini nəqliyyat logistikası prinsipləri əsasında istehsal və nəqliyyat proseslərinin integrasiyası təşkil edir. Dövlət, nəqliyyat prosesinin kompleks şəkildə məlumatlandırılmasına yardım etməklə, nəqliyyat xidmətləri bazarında multimodal nəqliyyat operatorların, nəqliyyat infrastrukturunda multimodal logistika mərkəzlərinin yaradılmasını dəstəkləməklə bu prosesi stimullaşdırır.

Multimodal daşımaların inkişafı hər şeydən əvvəl yük hərəkəti sisteminin konteynerləşdirilməsinə əsaslanır ki, o da, aşağıdakıları nəzərdə tutur:

- mövcud konteyner terminallarının gücünü artırmaq və əlavə terminalların yaradılması;
- tranzitin, beynəlxalq dənizçiliyin və xarici ticarətin əsas konteyner axınlarını cəlb etmək üçün limanlarda azad iqtisadi zonaların yaradılması;
- Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən əsas nəqliyyat dəhlizləri ilə tranzit konteyner daşımalarını təmin etmək üçün respublikada xüsusi konteyner operatorlarının yaradılması;
- nəqliyyat-gömrük texnologiyalarının təkmilləşdirilməsi və sərhəddə yoxlanılan konteynerlərin sayının mühim şəkildə azaldılması nəzarət mexanizminin sadələşdirilməsi.

Gələcəkdə sərbəst olaraq inkişaf edəcək nəqliyyat vasitələri və avadanlıqlarının sabit daxili bazarının formalaşmasına yardım göstərmək dövlətin vəzifəsidir. Belə bir bazarın yaradılması və nəqliyyat vasitələri parkının müasirləşdirilməsini həvəslən-

dirmək məqsədilə dövlət büdcəsi vəsaitləri hesabına investisiya layihələrinin həyata keçirilməsi, amortizasiya siyasətinin təkmilləşdirilməsi, lizinq fəaliyyətinin inkişafı kimi tədbirlər həyata keçirilməlidir.

İdخال olunan və ölkə daxilində istehsal edilən nəqliyyat vasitələrinin, avadanlıqların və komplekslərin nisbətini müəyyən edən real prioritetlər sisteminin işlənilib hazırlanması, həmçinin iqtisadi tənzimlənmənin müvafiq tədbirlərinin həyata keçirilməsi zəruridir. Bu prioritetlər əsasında Azərbaycan Respublikasında istehsal olunmayan və istehsalı nəzərdə tutulmayan nəqliyyat texnikasının alınmasına tətbiq edilən gömrük rüsumları azaldılmalıdır.

Nəqliyyatda təhlükəsizliyin və ekoloji tələblərin təmin edilməsi dövlət idarəetmə funksiyalarına daxil olmaqla aşağıdakılardan ibarətdir:

- nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcılar tərəfindən sərnişinlərin həyatının, səhhətinin və əmlakının təhlükəsizliyinin, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin, həmçinin ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsinin həyata keçirilməsi;

- nəqliyyat vasitələrinin, yolların, habelə nəqliyyatın işini təmin edən müvafiq texniki vasitələrin (işlər, xidmətlər) insanların həyatının, səhhətinin və əmlakının təhlükəsizliyinə dair məcburi tələblərə uyğunlaşdırılması;

- nəqliyyatın fəaliyyəti prosesində ətraf mühitin və əhəlinin təhlükəsizliyinə zəmanət verən, atmosfer havasının, torpağın, suyun, bitki və heyvanlar aləminin çirklənmədən qorunmasının, təbii ehtiyatların səmərəli istifadəsinin təmin edilməsi;

Keçid dövrünün təcrübəsi göstərir ki, yaxın gələcəkdə Azərbaycan Respublikasında sürətli iqtisadi artımın əsas təminatı iqtisadiyyatın infrastruktur sahələrinin, xüsusi olaraq nəqliyyat sisteminin dinamik inkişafından çox asılı olacaqdır. Ölkəmizdə mövcud nəqliyyat növlərinin (dəmir yol, dəniz, hava, avtomobil və boru kəməri kimi) texnoloji səviyyəsinin yüksəldilməsinə əsas səbəb TRASEKA, eləcə də digər marşrutlar üzrə layihələr çərçivəsində daxili yük və sərnişin daşıma həcmının tədricən ilbəil artması, xarici investisiyaların İqtisadiyyatın bütün sahələrinə yönəldilməsi nəticəsində istehsal müəssisələrinin sayının və istehsal imkanlarının artması, ərazimizin əsas transmilli nəqliyyat arteriyası kimi region

dövlətləri arasında strateji cəhətdən tranzit mövqeyinin güclənməsi ilə bağlılıq və s. hesab olunur.

2.3 Respublikamızda nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks təhlili

Nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının ahəngdar fəaliyyətinin təşkilində, hər hansı bir sahədə müdafiə qüdrətinin gücləndirilməsi və əhalinin artan həyat dinamikliyinin təmin edilməsində mühüm infrastruktur sahə olaraq respublikanın ictimai həyatında əhəmiyyətli rol oynayır.

ÜDM-da nəqliyyat sahəsinin payı hesablanarkən əlavə dəyər, ümumi mənfəət, xalis mənfəət, işçilərin sayı, orta aylıq əmək haqqı, əsas fondlar, əsas kapitalla investisiyalar nəzərə alınır. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması ilə nəqliyyat sahəsində başlanılan əsaslı islahatlar nəticəsində müsbət nailiyyətlər əldə edilmiş və ölkə üzrə ÜDM-da nəqliyyat xidmətlərinin payı ilbəil artmışdır. 2008-2013-cü illərdə nəqliyyat üzrə əsas makro göstəricilərə nəzər yetirdikdə bu artımları müşahidə etmək olar:

Cədvəl 2.1

Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013-cü ildə 2008-ci ilə nəzərən dəfə ilə artım(+) və ya azalma(-)
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), mln manat	670	872	1 607	2 060	2 431	2 493	+3.72
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), mln manat	364	556	1 237	1 659	1 933	1 962	+5.39
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), mln manat	275	394	908	1 270	1 541	1 564	+9.69
Muzdlu işçilərin orta illik sayı, min nəfər	85,2	91,1	97,3	109,1	111,9	112,2	+1.32
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	127	163	237	314	364	395	+3.11
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	3 050	3 350	4 016	4 204	5 067	5 631	+1.85
Əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	516	629	748	1 992	1 706	2 435	+4.72

Cədvəl 2.1-dən göründüyü kimi əlavə dəyər göstəricisi 2013-cü ildə 2008-ci ilə nəzərən təqribən 4 dəfə; ümumi mənfəət 5.4 dəfə; xalis mənfəət 10 dəfəyə yaxın;

muzdlu işçilərin orta illik sayı 1.3 dəfə; orta aylıq nominal əmək haqqı 3.1 dəfə; əsas fondlar (ilin sonuna) 1.9 dəfəyə yaxın; əsas kapitalla investisiyalar isə 4.7 dəfə artmışdır. Yuxarıda qeyd olunan makro göstəricilərdən başqa, nəqliyyat sferasında yük dövriyyəsi, yük daşınması, sənişin dövriyyəsi, sənişin daşınması ilə bağlı göstəricilər də təhlil olunur.

Yük dövriyyəsi maddi istehsalın bir sahəsi olan nəqliyyatın əsas iqtisadi göstəricisi hesab olunur. Bu göstərici özündə daşınan yükün miqdarını (tonla) və daşınma məsafəsini (km-lə) əks etdirir. Yük dövriyyəsi 1 km məsafədə daşınan yükün ton ilə ifadə olunmasıdır. Yük dövriyyəsini hesablayarkən xalis çəki hesablanır. Yəni yükü daşıyan nəqliyyat vasitələrinin öz çəkisi nəzərə alınmır.

Yükün çəkisi əmtəələrin istehsal strukturu və həcmi ilə şərtlənir. Həmçinin burada daşınma və təkrarlılıq əmsalı da nəzərə alınır. Yükdaşıma məsafəsinə isə ərazinin sahəsi, bu ərazilərdə yerləşən təbii sərvətlər, iqlim şəraiti təsir göstərir.

Yük dövriyyəsinin iqtisadi əhəmiyyətliyi onun statistik göstəricilərlə ifadə edilməsini zəruri edir. Növbəti cədvəldə 2005-2010-cu illər ərzində nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi əks olunmuşdur.

Cədvəl 2.2

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi

(min tonla)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	127 070	140 417	148 006	160 976	178 283	192 298	209822	217 657	222638
Nəqliyyat sektoru	98 445	110 001	117 314	128 328	145 596	167 533	183093	190 372	196452
Dəmir yolu	17 464	20 345	20 671	26 522	30 205	28 276	27 432	20 799	22 349
Dəniz	11 381	13 272	13 209	13 680	13 506	10 173	11 898	13 190	11 714
Hava	31	52	75	74	75	52	43	32	40
Boru kəməri	15 831	17 262	18 145	18 534	27 426	47 409	55 731	62 115	62 458
Neft kəməri	9 977	11 283	11 589	11 692	19 947	39 999	44 383	50 480	49 982
Qaz kəməri	5 854	5 979	6 556	6 842	7 479	7 410	11 348	11 635	12 476
Avtomobil	53 738	59 070	65 214	69 518	74 384	81 623	87 989	94 236	99 891
Qeyri-nəqliyyat sektoru	28 625	30 416	30 692	32 648	32 687	24 765	26 729	27 285	26 186
Dəmir yolu	7 297	8 934	8 893	7 965	8 175	7 751	9 964	7 118	6 079
Neft kəməri	8 826	8 855	8 988	11 063	10 211	1 998	998	4 235	3 984
Avtomobil	12 502	12 627	12 811	13 620	14 301	15 016	15 767	15 932	16 123

Yükdaşıma – hər hansı nəqliyyat vasitəsi ilə şəhərdaxili, şəhərlərarası və beynəlxalq səviyyədə qiymətli, iriqabaritli, tez xarab olan məhsulların bir yerdən başqa yerə daşınmasını özündə əks etdirən prosesdir.

Tərəflər arasında müqavilə bağlanarkən daşınmanın qiyməti yalnız bir istiqamət üçün müəyyənləşdirilir. Cədvəl 2.2-nin təhlilindən də məlum olur ki, ümumi yük dövriyyəsi üzrə artım təxminən 2,2 dəfə təşkil etmişdir. Nəqliyyat sektoru üzrə artım daha yüksək olmuş və 2000-2010-cu illərdə 2,5 dəfəyə yaxın, 2005-2010-cu illərdə isə 50%-dən artıq təşkil etmişdir. Xüsusilə böyük artım boru kəməri vasitəsilə yük daşınmasında qeydə alınmış və müvafiq olaraq illər üzrə artım 4 dəfə və 3,4 dəfə müşahidə edilmişdir.

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda daşınan yüklər ölkə iqtisadiyyatına mühüm təsir göstərir. ÜDM-in yaranmasında nəqliyyat xidmətlərinin həcmində baş verən dəyişikliklər mühüm rol oynayır.

Cədvəl 2.3

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşınması

(əvvəlki ilə nisbətən %-lə)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	112,9	104,3	110,5	105,4	108,8	110,8	107,9	109,1	103,7	102,3
Nəqliyyat sektoru	118,4	106,3	111,7	106,6	109,4	113,5	115,1	109,3	104,0	103,2
Dəmir yolu	112,1	113,5	116,5	101,6	128,3	113,9	93,6	97,0	75,8	107,5
Dəniz	118,9	111,1	116,6	99,5	103,6	98,7	75,3	117	110,9	88,8
Hava	77,1	100,0	167,7	144,2	98,7	100,1	69,9	82,6	73,7	124,1
Boru kəməri	107,7	95,8	109,0	105,1	102,1	148	172,9	117,6	111,5	100,6
neft kəməri	108,6	89,3	113,1	102,7	100,9	170,6	2,0d(t)	111	113,7	99,0
qaz kəməri	104,4	109,5	102,1	109,7	104,4	109,3	99,1	153,2	102,5	107,2
Avtomobil	125,7	106,5	109,9	110,4	106,6	107	109,7	107,8	107,1	106,0
Qeyri-nəqliyyat sektoru	98,3	98,1	106,3	100,9	106,5	100,1	75,8	107,9	102,1	96,0
Dəmir yolu	98,7	78,2	122,4	99,5	89,6	102,6	94,8	128,5	71,4	85,4
Neft kəməri	100,0	105,6	100,3	101,5	123,1	92,3	19,6	49,9	4,2d(t)	94,1
Avtomobil	97,3	108,9	101,0	101,5	106,3	105,0	105,0	105,0	101,0	101,2

Nəqliyyat vasitələrinin ayrı-ayrı növləri üzrə yükdaşımadan əldə olunan gəlirlər müxtəlifdir. Cədvəl 2.3-ün təhlilindən də məlum olur ki, nəqliyyat sektoru üzrə yük daşınmasında ən ciddi artım 2004, 2006, 2009 və 2011-ci illərdə, qeyri-nəqliyyat sektoru üzrə isə 2008 və 2011-ci illərdə olmuşdur.

Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə
olunan gəlir

(min manat)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cəmi	440 027	539 573	599 451	670 441	844 993	2103201	2 524876	2 889608	3 065804
Dəmir yolu	94 062	119 336	118 623	148 521	169 111	178 173	205 828	149 654	158 382
Dəniz	83 828	89 774	100 447	96 393	110 778	100 283	116 056	122 475	107 221
Hava	74 113	132 769	161 073	179 527	223 025	326 382	372 003	331 503	388 870
Boru kəməri	20 102	20 251	21 022	18 996	82 715	1 157 912	1 393854	1 705495	1 712629
neft kəməri	17 036	17 550	17 806	15 946	78 869	1 021 051	1 202151	1 533325	1 563281
qaz kəməri	3 066	2 702	3 216	3 050	3 846	136 861	191 703	172 170	149 348
Avtomobil	162 295	171 357	191 782	220 008	251 645	331 921	426 785	569 092	669 927
Metro	5 436	5 960	6 450	6 958	7 714	8 530	10 350	11 389	28 775

Cədvəl 2.4-dən göründüyü kimi bütün nəqliyyat növləri üzrə əldə olunan gəlirin kəmiyyəti 2005-ci ilə nəzərən 2010-cu ildə 7.6 dəfəyə yaxın artmışdır. Yük daşımadan əldə olunan gəlirin ayrı-ayrı nəqliyyat vasitələrinə görə təhlili aparılarkən ən yüksək göstərici boru kəməri vasitəsi ilə daşınmada müşahidə edilmişdir. 2009-cu ildə boru kəməri vasitəsilə daşınan yüklərdən əldə olunan gəlir 2005-ci ilin göstəricisi ilə müqayisə olunduqda 94 dəfəyə qədər artma olduğu müşahidə olunmuşdur.

Cədvəl 2.5

Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan
əldə olunan gəlir

(əvvəlki ilə nisbətən %-lə)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	108,4	122,6	111,1	111,8	126,0	248,9	120,0	114,4	106,1
Dəmir yolu	112,9	126,9	99,4	125,2	113,9	105,4	115,5	72,7	105,8
Dəniz	117,2	107,1	111,9	96,0	114,9	90,5	115,7	105,5	87,5
Hava	112,7	179,1	121,3	111,5	124,2	146,3	114,0	89,1	117,3
Boru kəməri	80,6	100,7	103,8	90,4	4,4d(t)	14,0d(t)	120,4	122,4	100,4
neft kəməri	101,9	103,0	101,5	89,6	4,9d(t)	12,9d(t)	117,7	127,5	102,0
qaz kəməri	37,3	88,1	119,0	94,8	126,1	35,6d(t)	140,1	89,8	86,7
Avtomobil	104,3	105,6	111,9	114,7	114,4	131,9	128,6	133,3	117,7
Tramvay	96,1	36,0	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	103,3	77,3	51,0	70,1	13,2	-	-	-	-
Metro	119,4	109,6	108,2	107,9	110,9	110,6	121,3	110,0	2,5d(t)

Cədvəl 2.5-in təhlilindən nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlirin illər üzrə artım dinamikasını müşahidə etmək mümkündür. Göründüyü kimi

ən ciddi artım 2010-cu ildə qeydə alınmış və 2,5 dəfəyə yaxın təşkil etmişdir. Bu isə öz növbəsində boru kəmərləri ilə daşınmaların 14 dəfəlik artımının hesabına əldə edilən gəlir hesabına baş vermişdir.

Cədvəl 2.6

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlir

(min manat)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	285 512	359 776	383 518	430 074	571 200	1746 184	2 068 242	2 409 731	2 543 135
Dəmir yolu	87 202	109 586	104 553	131 239	147 210	151 629	164 275	120 207	137 994
Dəniz	83 313	89 319	99 743	95 708	110 047	99 658	115 116	121 586	106 055
Hava	29 891	71 976	77 791	82 847	109 586	172 768	179 351	176 066	256 551
Boru kəməri	20 102	20 251	21 022	18 996	82 715	1 157 912	1 393 854	1 705 495	1 712 629
neft kəməri	17 036	17 550	17 806	15 946	78 869	1 021 051	1 202 151	1 533 325	1 563 281
qaz kəməri	3 066	2 702	3 216	3 050	3 846	136 861	191 703	172 170	149 348
Avtomobil	65 004	68 645	80 409	101 284	121 642	164 217	215 646	286 377	329 906

Sərnişin daşımada əldə olunan gəlirlər müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadə nəticəsində sərnişinin nəqliyyat müəssisələrinə ödədiyi gediş haqqları nəticəsində yaranır. Bu müştəri və nəqliyyat müəssisələri arasında baş verən razılaşma nəticəsində baş verir. Sərnişin dövriyyəsi dedikdə, sərnişin daşınmasının həcmi nəzərdə tutulur. Bu göstərici 1 km-də daşınan sərnişinin sayı ilə ölçülür. Bu göstərici vasitəsilə sərnişin daşınmasında daha çox istifadə olunan nəqliyyat vasitələri müəyyən edilir. Göstərici hesablanarkən daşınan yükün miqdarı nəzərə alınmır.

Cədvəl 2.7

Nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi

(əvvəlki ilə nisbətən %-lə)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	102,4	101,9	105,2	109,7	106,8	108,2	110,7	107,5	104,0	106,3
Dəmir yolu	116,9	108,8	112,0	120,6	111,3	109,8	114,9	94,6	97,6	89,6
Dəniz	100,0	120,0	100,0	116,7	86,3	101,6	83,3	94,2	75,5	121,6
Hava	95,6	106,9	125,9	130,3	109,5	106,2	118,6	100,1	74,3	108,4
Tramvay	77,0	55,6	40,0	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	110,0	75,0	20,8	40,0	50,0	16,9	-	-	-	-
Metro	98,4	97,0	109,9	135,9	107,3	109,6	106,1	114,0	102,9	94,4
Avtomobil	102,8	101,7	102,7	104,2	106,0	108,2	109,4	108,9	108,9	108,8
avtobus	102,8	101,7	102,4	104,1	105,8	108,1	109,2	108,8	108,8	108,7
taksi	103,9	102,5	109,9	107,2	109,2	110,3	113,2	110,8	110,7	110,2

Ölkə iqtisadiyyatının bütün sahələrində olduğu kimi nəqliyyat sferasında da

sağlam rəqabəti, azad sahibkarlığın inkişafını təmin etmək məqsədi ilə investisiya qoyuluşuna geniş şərait yaradılır. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin “Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növləri və onları verən icra hakimiyyəti orqanlarının siyahısı” (02.09.2000) haqqında qəbul etdiyi fərmanda lisenziya tələb edən nəqliyyat növlərindən başqa hamısında qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş qaydada özəl müəssisələrin yaradılmasına icazə verilir.

Cədvəl 2.8

Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik say

(nəfər)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	69 395	79 207	80 966	85 166	91 094	97 302	109135	111851	112154
Nəqliyyat müəs-ləri hüquqi şəxslər üzrə	69 395	64 964	64 454	64 753	65 858	66 156	69 135	64 262	64 042
Dəmir yolu	15 613	17 040	17 779	17 020	16 812	17 752	18 418	13 850	14 038
Metro	3 937	4 065	4 085	4 065	4 108	4 138	4 195	4 393	4 549
Tramvay	176	147	-	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	283	247	174	117	55	-	-	-	-
Avtomobil	19 059	13 365	12 187	11 478	11 058	9 866	10 645	11 465	12 891
avtobus	8 470	7 970	7 360	6 341	5 799	5 268	4 923	4 924	5 759
taksi	891	804	634	507	769	885	950	600	366
yük	9 698	4 591	4 193	4 630	4 490	3 713	4 772	5 941	6 766
Boru kəməri	3 232	3 682	3 817	3 733	3 598	3 760	3 631	3 052	3 136
qaz kəməri	2 254	2 329	2 478	2 382	2 291	2 479	2 537	2 086	2 172
neft kəməri	978	1 353	1 339	1 351	1 307	1 281	1 094	966	964
Dəniz	9 676	9 457	9 248	9 219	9 091	9 150	9 500	9 306	9 515
Hava	2 224	2 294	2 529	3 470	3 970	4 576	4 536	6 613	5 109
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	11 131	10 702	9 766	9 907	11 305	10 849	12 050	9 337	9 156
Poçt fəaliyyəti	4 064	3 965	4 869	5 744	5 861	6 065	6 160	6 246	5 648
Fərdi sahibkarlar - fiziki şəxslər üzrə	...	14 243	16 512	20 413	25 236	31 146	40 000	47 589	48 112

Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik sayının dəyişməsi tendensiyasına nəzər yetirsək müşahidə edirik ki, 2010-cu ildə 2000-ci ilə nəzərən təxminən 50%, 2005-ci ilə nəzərən isə 32% artmışdır. Təhlillərdən məlum olduğu kimi 2000-2010-cu illərdə işçilərin ən ciddi artımı müşahidə edilən nəqliyyat sahələri hava nəqliyyatı (150%), poçt fəaliyyəti sahəsində (50%) və xüsusilə də fərdi sahibkarlıq sahəsində olduqca ciddi artım müşahidə edilmişdir.

Respublikamızda azad sahibkarlığı dəstəkləyən qanunvericilik bazasının ilbəliləşməsi və sahibkarlıq fəaliyyəti üçün əlverişli mühitin formalaşmasının

nəticəsində iqtisadiyyatın hər bir sahəsinə investisiya qoyuluşlarının ciddi artımı tendensiyası müşahidə olunmaqdadır. Nəqliyyat sektorunda da bu artımı görmək mümkündür. Bunu aşağıdakı cədvəldə də müşahidə etmək olar:

Cədvəl 2.9

Nəqliyyatda yönəldilmiş investisiyalar

(milyon manat)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cəmi	89,2	337,2	324,0	515,5	629,3	740,9	1985,9	1706,0	2434,8
Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti	33,0	232,8	209,3	265,6	185,4	195,3	214,3	181,1	511,1
Dəmir yolu nəqliyyatı	22,5	5,4	8,6	22,5	13,2	4,4	13,4	2,8	3,4
Digər quruyol nəqliyyatı	10,0	9,7	10,1	17,2	18,5	167,4	173,7	156,4	162,9
Boru kəməri	0,5	217,7	190,6	225,9	153,7	23,5	27,2	21,9	344,8
Su nəqliyyatı	8,9	32,1	39,6	30,7	41,2	21,2	65,6	35,6	13,2
Hava nəqliyyatı	1,0	31,6	11,5	118,1	107,7	83,0	99,8	31,9	214,1
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	46,3	40,7	63,6	101,1	295,0	441,4	1 606,2	1 457,4	1696,4

Cədvəldən göründüyü kimi 2005-2013-cü illər ərzində nəqliyyat sahəsinə qoyulmuş investisiyaların ümumi həcmnin ən yüksək göstəricisi 2011 və 2013-cü illərdə müşahidə edilmişdir. 2008-ci ilə nəzərən 2013-cü ildə müvafiq göstərici üzrə təxminən 5 dəfəyə yaxın artım baş vermişdir. 2008-ci il ilə müqayisədə 2013-cü ildə ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə yönəldilmiş investisiyanın məbləği yerüstü və boru kəməri təxminən 2.8 dəfə, digər quruyol nəqliyyatı 9.5 dəfə, boru kəməri sahəsində 1.5 dəfə, hava nəqliyyatı sferasında 1.8 dəfə, anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti təxminən 17 dəfə artma müşahidə olunmuşdur.

Qeyd edək ki, nəqliyyat sektoru inkişafdadır. Bu sahəyə investisiyaların yönəldilməsi, qəbul edilən dövlət proqramlarında əks olunan dövlət tədbirlərinin həyata keçirilməsi sahənin inkişafına öz müsbət təsirini göstərəcəkdir.

FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİK KOMPLEKSİN FƏALİYYƏTİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİ SAHƏSİNDƏ DÖVLƏT ORQANLARIN HÜQUQİ MÖVQEYİ

3.1 Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar sistemi

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasını tənzimləmək məqsədilə müvafiq hüquqi baza yaradılmışdır. Bu bazada müxtəlif hüquq qüvvəsinə malik olan normativ hüquqi aktlar yer almışdır. Respublikada nəqliyyat sferasının tənzimlənməsinin əsaslarını özündə əks etdirən qanun 11 iyun 1999-cu ildə qəbul olunmuş “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Nəqliyyat sferasında fəaliyyətin hüquqi tənzimlənməsinin əsaslarını təşkil edən digər normativ aktlar “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (22 dekabr 1999-cu il), “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (24 iyun 2005-ci il), Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı”, “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramından (2006-2015-ci illər) ibarətdir. Nəqliyyatın fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətlər müvafiq qanunla, nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə və nizamnamələrlə, Azərbaycan Respublikasının digər normativ-hüquqi aktları ilə tənzimlənir. Yük və sərnişin daşıma şərtləri, nəqliyyat vasitələrindən istifadə qaydaları, nəqliyyatın hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, əmək mühafizəsi, yanğına qarşı təhlükəsizlik, texniki-texnoloji, ekoloji və sanitar normaların tələblərinə əməl olunması nəqliyyat münasibətlərinin bütün iştirakçıları üçün məcburi olan, müvafiq nəqliyyat növlərinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi aktlar, həmçinin tərəflərin razılığı (bağlıdıqları müqavilələr) ilə müəyyən edilir. Əgər Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdə “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunda onlardan fərqli qaydalar müəyyən edilmişdirsə, həmin müqavilələrin qaydaları tətbiq edilir.

Bu normativ aktlar nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirir. Nəqliyyat sferası ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyətə malik olduğundan bu sahədə dövlət müdaxiləsi zəruri hesab edilir. Bu baxımdan nəqliyyat sahəsində dövlət müdaxiləsinin praktik reallaşmasının təmini üçün normativ hüquqi bazanın formalaşdırılması hər bir dövlət üçün başlıca vəzifə hesab olunur.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dövlət, xüsusi və bələdiyyə mülkiyyət növlərinə əsaslanır. Bütün nəqliyyat mülkiyyətçiləri bərabər hüquqa malikdirlər və qanunla eyni cür müdafiə olunurlar.

Ümumistifadədə olan və dövlət əhəmiyyəti kəsb edən dəmiryolları və onların mühəndis tikililəri və qurğuları, magistral boru kəmərləri, mayaklar, gəmilərin təhlükəsiz hərəkətini nizamlayan və ona zəmanət verən qurğular və naviqasiya nişanları, hava hərəkətinin təşkili və idarə edilməsi sisteminin aeronaviqasiya vasitələri və avadanlığı, hava gəmilərinin uçuş təhlükəsizliyini təmin edən qurğular, aviasiya daşımaları ilə əlaqədar mühəndis şəbəkələri və qurğuları, həmçinin metropoliten dövlət mülkiyyətindədir.

Nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsi hüquqi təminat, vergiqoyma, maliyyələşdirmə, qiymətdoyma, investisiya və vahid elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi ilə yerinə yetirilir.

Qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, dövlət və bələdiyyə orqanlarının nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətinə müdaxilə etmələrinə, həmçinin nəqliyyat müəssisələrinin istismar işçilərini başqa işlərə cəlb etmələrinə yol verilmir.

Nəqliyyat sahəsində dövlət idarəetməsinin əsas vasitələri aşağıdakılardır:

- nəqliyyat sahəsində iqtisadi, investisiya, tarif və elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi, nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin inkişafına dair proqramların işlənilib hazırlanmasının və yerinə yetirilməsinin təşkili;
- nəqliyyat kompleksinin bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinə keçidi ilə əlaqədar islahatların aparılmasına rəhbərlik;
- dövlət, o cümlədən, müdafiə ehtiyaclarının, yük daşımalarına və digər

nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatların proqnozlaşdırılması, onların təmin olunması üzrə nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin təşkili və əlaqələndirilməsi;

- nəqliyyatda inhisar fəaliyyətinin məhdudlaşdırılması və rəqabətin inkişafı üzrə məqsədli tədbirlərin görülməsi, mülkiyyət formasından asılı olmayaraq bütün nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətinin həyata keçirilməsi üçün bərabər şəraitin təmin edilməsi;

- nəqliyyat kompleksinin təhlükəsiz, səmərəli və ahəngdar işinin təmin edilməsi üzrə dövlət tənzimlənməsinin həyata keçirilməsi;

- nəqliyyat kompleksinin, nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin fəaliyyətinə dair normativlərin müəyyən edilməsi və təkmilləşdirilməsi;

- nəqliyyat məsələləri ilə əlaqədar dövlətin iqtisadi mənafeələrinin, nəqliyyat müəssisələrinin və nəqliyyat istehlakçılarının qanuni mənafeələrinin və hüquqlarının müdafiəsi;

- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında milli nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin və rəqabətə davamlılığının artırılması, xarici investisiyaların cəlb edilməsi;

- xarici ölkələrlə nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi və inkişafı.

Nəqliyyat sahəsində yaranan ölkədaxili və beynəlxalq əməkdaşlıq münasibətləri dövlətlərarası, hökumətlərarası, idarələrarası müqavilələr (sazişlər, kontraktlar), habelə qanunvericiliyə uyğun olaraq nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcıların xarici hüquqi və fiziki şəxslərlə birbaşa bağladlıqları müqavilələr (sazişlər, kontraktlar) əsasında həyata keçirilir.

“Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 1 aprel 2008-ci il tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidenti tərəfindən imzalanmışdır. Bu qanun Azərbaycan Respublikasının ərazisində avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşıymalarının hüquqi, təşkilati və iqtisadi əsaslarını müəyyən edir, bu sahədə dövlət orqanları, daşıyıcılar və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşıymaları üzrə xidmətlərin istehlakçıları arasında yaranan münasibətləri tənzimləyir.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasından, Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsindən, “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, habelə həmin sahəni tənzimləyən digər normativ hüquqi aktlardan və Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdən ibarətdir.

Müvafiq sahəni tənzimləyən qanun avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşınması xidmətlərinin göstərilməsi, həmçinin avtomobil nəqliyyatının infrastruktur obyektləri ilə əlaqədar dövlət orqanları, daşıyıcılar, infrastruktur obyektlərinin sahibləri və nəqliyyat xidmətlərinin istehlakçıları arasında yaranan hüquqi və iqtisadi münasibətlərə tətbiq olunur.

Müvafiq qanunun müddəaları aşağıdakılara şamil edilmir:

- kommunal və təcili tibbi yardım xidmətlərə məxsus, həmçinin müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən təxirəsalınmaz təcili xidmətlərə aid edilmiş avtonəqliyyat vasitələri ilə yerinə yetirilən daşımalarına;

- müdafiə, ictimai asayişin qorunması və fəvqəladə halların aradan qaldırılması ilə əlaqədar olan avtomobil daşımalarına;

- dövlət hakimiyyəti orqanlarının, büdcə təşkilatlarının və yerli özünüidarəetmə orqanlarının, Azərbaycan Respublikası Mərkəzi Bankının, büdcədənkanar dövlət fondlarının, xarici ölkələrin diplomatik və konsulluq nümayəndəliklərinin, beynəlxalq təşkilatların nümayəndəliklərinin rəsmi və xidməti istifadəsi üçün nəzərdə tutulmuş avtonəqliyyat vasitələri ilə yerinə yetirilən daşımalarına;

- hüquqi şəxslərin və fərdi sahibkarların xidməti istifadəsi üçün nəzərdə tutulmuş minik avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımalarına;

- hüquqi şəxslərin və fərdi sahibkarların ümumistifadədə olan avtomobil yollarına çıxmadan yerinə yetirdiyi texnoloji və təsərrüfatdaxili (müəssisələrin, obyektlərin daxilində) avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalarına;

- fiziki şəxslərin mülkiyyətində, yaxud istifadəsində olan avtonəqliyyat vasitələri ilə şəxsi ehtiyaclar üçün yerinə yetirdikləri daşımalara.

“Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (22 dekabr

1999-cu il) Azərbaycan Respublikasında avtomobil yollarının və onlarla əlaqədar mühəndisi qurğuların layihələndirilməsi, tikilməsi, istifadəsi, saxlanması və inkişaf etdirilməsinin, habelə yol təsərrüfatının idarə edilməsinin hüquqi, texniki-iqtisadi və təşkilati prinsiplərinin ümumi əsaslarını müəyyənləşdirir və yol təsərrüfatı subyektləri arasında yaranan əsas münasibətləri tənzimləyir.

Avtomobil yolları Azərbaycan Respublikasının ərazisində avtomobillərlə daxili və ya tranzit yük və sərnişin daşımalarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində bütün hüquqi və fiziki şəxslərin, dövlət hakimiyyəti orqanlarının zəruri tələbatının ödənilməsinə, habelə dövlətin təhlükəsizliyinin və müdafiə qabiliyyətinin gücləndirilməsinə xidmət edir.

Avtomobil yolları ölkənin digər nəqliyyat-yol infrastrukturu ilə daşınmaların ardıcıl və təhlükəsiz paylanmasına və ötürülməsinə maksimum təminat yaradır. Avtomobil yolları mövcud normativ-hüquqi aktların tələbləri həddində piyadaların, əlillərin və müvafiq mexaniki nəqliyyat vasitələrinin tələblərinin ödənilməsi məqsədilə də istifadə edilə bilər.

Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasından, “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanunundan, yol hərəkəti və fəaliyyətinə aid olan digər normativ-hüquqi aktlardan və Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdən ibarətdir. Respublika qanunvericiliyində mövcud olan qanunlarla Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası müqavilələr arasında ziddiyyət yaranarsa, beynəlxalq müqavilələr tətbiq edilir.

Avtomobil yolları, bir qayda olaraq, əhəmiyyətinə, yol şəbəkəsində tutduğu yerə, funksional təyinatına, istifadə imkanlarına, istifadəçilərinə və mülkiyyətçilərinə görə təsnifləşdirilir:

- İstifadəçilərinə görə: ümumistifadədə olan və xüsusi istifadədə olan yollar;
- Mülkiyyətçilərinə görə: dövlət, bələdiyyə və özəl yollar;
- Əhəmiyyətinə və yol şəbəkəsində tutduğu yerə görə: respublika, yerli və sahə yollarına bölünür.

Bunlarla yanaşı, avtomobil yollarının həndəsi parametrlərini, istehlak və

texniki-konstruktiv xüsusiyyətlərini əks etdirən texniki təsnifatı tərtib edilir. Bu təsnifatlarda funksional təyinatlarına və istifadə imkanlarına görə yolun hərəkət şiddətinə uyğun olaraq beş dərəcəyə bölünməsi: onların əsas, köməkçi, müvəqqəti, ikinci dərəcəli; bir və iki tərəfli; bir, iki və çox zolaqlı; eyni və müxtəlif səviyyəli; tənzimlənən və tənzimlənməyən olması da nəzərə alınır. Avtomobil yollarının təsnifatlandırılması müəyyən olunmuş qaydada işlənilib hazırlanan və təsdiq edilən standartların və digər normativ-hüquqi aktların tələbləri əsasında həyata keçirilir.

Avtomobil yollarından istifadə qaydaları onların mülkiyyətçiləri tərəfindən, müvafiq qanunvericilik aktları çərçivəsində müəyyənləşdirilir.

"Avtomobil nəqliyyatı haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 4 iyul tarixli 792 nömrəli Fərmanının 1.9-cu bəndinin icrasını təmin etmək məqsədi ilə "Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə iriqabaritli və ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinin hərəkət etməsi və onların hərəkətinə xüsusi icazənin verilməsi Qaydası", "Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə iriqabaritli və ağırçəkili avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkət etməsinə görə ödənişlərin dərəcələri" və "Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə hərəkət edən avtonəqliyyat vasitələrinin icazə verilən qabarit və çəki parametrləri"nin təsdiq edilməsi haqqında (07.07.2009); "Avtomobil nəqliyyatı haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 4 iyul tarixli 792 nömrəli Fərmanının 1.5-ci bəndinin icrasını təmin etmək məqsədi ilə "Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılması və həmin yoxlamanın aparılması Qaydası"nın təsdiq edilməsi haqqında (20.05.2009); "Avtomobil yolları haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2000-ci il 10 mart tarixli 299 nömrəli Fərmanına əlavə edilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2009-cu il 30 oktyabr tarixli 171 nömrəli Fərmanının 2-ci bəndinin icrasının təmin edilməsi məqsədi ilə

"Avtomobil yollarında yol göstəricilərinin yerləşdirilməsi Qaydaları"nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti qərarlar qəbul etmişdir.

“Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (24 iyun 2005-ci il) Azərbaycan Respublikasının hava məkanından istifadəni tənzimləyir və aviasiya sahəsində fəaliyyətlərin ümumi prinsiplərini müəyyən edir.

Azərbaycan Respublikasında aviasiya mülki, eksperimental və dövlət aviasiyasına bölünür.

Mülki aviasiya iqtisadiyyatın, əhalinin, o cümlədən, ayrı-ayrı şəxslərin ehtiyaclarının ödənilməsi və xüsusi xarakterli aviasiya fəaliyyətinin həyata keçirilməsi üçün nəzərdə tutulan aviasiyadır. Müəyyən haqq müqabilində sənişinlərin, baqajın, yükün və poçtun daşınmasını həyata keçirən mülki aviasiya kommersiya mülki aviasiyası hesab edilir.

Sınaq-konstruktor, elmi tədqiqat işlərinin aparılması, habelə aviasiya və digər texnikanın sınaqdan keçirilməsi üçün istifadə olunan aviasiya eksperimental aviasiya hesab edilir.

Hərbi ehtiyacların, habelə milli təhlükəsizlik, daxili işlər, sərhəd xidməti və gömrük və ya digər dövlət orqanlarının ehtiyaclarının ödənilməsi üçün nəzərdə tutulan aviasiya dövlət aviasiyası hesab edilir.

Eksperimental aviasiyadan və dövlət aviasiyasından kommersiya məqsədləri üçün istifadə qaydası müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən müəyyən edilir.

Mülki, eksperimental və dövlət aviasiyası üzrə dövlət idarəçiliyi müvafiq icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən həyata keçirilir.

Mülki və eksperimental aviasiya sahəsində dövlət idarəçiliyini həyata keçirən müvafiq icra hakimiyyəti orqanının səlahiyyətləri müvafiq əsasnamə ilə müəyyən edilir.

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Strategiyası nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətlərini, dövlətin nəqliyyat sahəsində fəaliyyətinin əsas vəzifələrini, forma və məzmununu müəyyən edir. Nəqliyyat kompleksi üçün vahid prioritetlər sistemini təyin edir və spesifik xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla ayrı-ayrı nəqliyyat

növlərində bu prioritetlərin həyata keçirilmə istiqamətlərini müəyyənləşdirir. Dövlət nəqliyyat siyasəti sahəsində qərarların qəbul edilməsi, nəqliyyatda və iqtisadiyyatın nəqliyyatla sıx əlaqədar olan sahələrində məqsədli proqramların hazırlanması, nəqliyyatdan asılı sosial, müdafiə və digər problemlərin həll edilməsində əsas istinad kimi qəbul edilir. Dövlət səlahiyyət orqanlarının, özəl müəssisələrin və nəqliyyatdan istifadə edənlərin rolları da strategiyada nəzərə alınmışdır. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Strategiyası Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının tələblərinə, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat haqqında Qanununa, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Siyasətinə, Mülki Məcəlləyə, Azərbaycan Respublikası iqtisadiyyatının və sosial-iqtisadi inkişafının vəziyyəti barədə proqnozlara, təcili, orta və daha uzaq dövrlərdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan layihələrə əsaslanır.

İctimai asayiş, müdafiə, milli iqtisadiyyatın artımı və nəqliyyatdan asılı olan digər sahələrdə bütün stratejik məsələlər dövlət maraqlarına xidmət edilməklə müəyyən olunmuş vasitələrlə, yollarla həllini tapır. Geniş hədəfli proqramın inkişafı üçün bazis təşkil edir. Nəqliyyat sektorunda islahatların əsas prioritetlərini və hökumətin rolunu müəyyən edir.

Bütün nəqliyyat növləri üçün dəyişməz prioritetlər sistemini təşkil edir və tamamlanma istiqamətlərini müəyyən edir. Həmçinin fərdi nəqliyyat növlərinə qarşı müxtəlif yanaşmalara baş vurur.

İslahatların həyata keçməsi, hədəf proqramlarının inkişafı və qərarların sonrakı mərhələdə daha yaxından işlənilib hazırlanması üçün bazisdir.

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektoru İnkişaf Strategiyasının qəbul olunması nəqliyyat subsektorlarında təşkilati və operasional fəaliyyətlərin şəffaf formada ayrılması, nəqliyyat səlahiyyət orqanları və müəssisələr arasında əməkdaşlıq, vəzifələr bölgüsünü, nəqliyyat sahəsində imkanlardan ən effektiv formada istifadəsini, Azərbaycan Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafı maraqlarına müvafiq olaraq tətbiq edilməsi məqsədə uyğundur.

Strategiyanın həyata keçirilməsi aşağıdakılarla şərtləndirilir:

- nəqliyyat qanunvericiliyinin təkmilləşdirilməsi üçün vahid siyasətin yaradılmasına;

- nəqliyyat subsektorlarında islahatlarının sürətləndirilməsinə;
- nəqliyyat biznesinin, nəqliyyat xidmətləri ixracının inkişafı üçün münbit rəqabət şəraitin yaranmasına;
- müxtəlif nəqliyyat növlərinin balanslaşdırılmış inkişafına;
- ehtiyatların onlar arasında optimal bölünməsinə, sektorlarda “sektro lobbiliyi”nin qarşısının alınmasına;
- nəqliyyat sisteminin inkişafında regional tranzit siyasətinin həyata keçirilməsində ayrı-ayrı regionların xüsusiyyətlərinin maksimum nəzərə alınmasına;
- nəqliyyat strategiya müddələrinin milli ictimai və iqtisadi inkişaf proqramlarına əsasən həyata keçirilməsinin əhəmiyyəti;
- lazım gəldiyi təqdirdə nəqliyyat strategiyasında incələmə və düzəlişlərin gözdən keçirilməsi;

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin bəzi fərmanlarına və sərəncamlarına əlavə və dəyişikliklər edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 dekabr 2004-cü il tarixli Fərmanının 14.1-ci bəndinin icrası olaraq "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafı" və "Azərbaycan Respublikasının avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafı" üzrə Dövlət Proqramlarının (2006–2015-ci illər) layihələri hazırlanmış və aidiyyəti nazirlik və təşkilatlarla razılaşdırılmışdır.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemində mövcud olan problemlərin tezliklə aradan qaldırılması və onun beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası nəqliyyat infrastrukturalarının yenidən qurulmasını, Azərbaycanın tranzit potensialının artırılmasını, daşıyıcıların beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini və nəqliyyat xidmətlərinin ixracının maksimum həddə çatdırılmasını tələb edir.

Qeyd olunan zəruri amillər nəzərə alınaraq tərtib edilmiş "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı"nda nəqliyyatın inkişafında dövlət siyasətinin və dövlət dəstəyinin əsas istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir.

Dövlət Proqramının əsas məqsədi əhalinin və iqtisadiyyatın nəqliyyat xidmətlərinə artan tələbatının təmin edilməsi, dayanıqlı nəqliyyat sisteminin yaradılması, nəqliyyatla dövlətin müdafiə ehtiyaclarının təmin olunması, ölkənin tranzit potensialının artırılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, sərnişin və yük daşımalarda nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə ölkədə yüksək sosial-iqtisadi inkişafın təmin olunmasından ibarətdir.

Dövlət proqramı aşağıdakı əsas vəzifələrin yerinə yetirilməsini nəzərdə tutur:

- bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın fəaliyyətinin səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədi ilə islahatların aparılması;
- nəqliyyatda dövlət idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə tənzimləmə və kommersiya funksiyalarının ayrılması, səhmdar cəmiyyətlərinin yaradılması;
- nəqliyyat xidmətləri bazarında sağlam rəqabət mühitinin yaradılması, tarif sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- respublikanın sərhəd-keçid məntəqələri yaxınlığında yerləşən nəqliyyat infrastrukturalarının müasir tələblərə uyğun qaydada yeniləşdirilməsinə dair layihələrin həyata keçirilməsi;
- nəqliyyat infrastrukturalarının və nəqliyyat vasitələri parkının müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsinə dair layihələrin həyata keçirilməsi;
- Bakı və respublikanın digər şəhərlərində nəqliyyat vasitələrinin müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsi və ekoloji tarazlığın təmin edilməsi;
- Bakı şəhərində nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsi məqsədilə yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılmasını təmin edən proqramın işlənib hazırlanması;
- H.Əliyev adına Bakı metropoliteninin mövcud şəbəkəsində müasirləşdirmə işlərinin həyata keçirilməsi, yeni metro xətlərinin və stansiyalarının tikilməsi;
- Nəqliyyatın fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi və bu sahədə vacib olan yeni normativ-hüquqi sənədlərin qəbul edilməsi;
- mövcud rabitə, telekommunikasiya və naviqasiya sistemlərindən istifadə etməklə nəqliyyat-yol kompleksinin vahid informasiya sisteminin yaradılması və s. ;

«Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-ci illər) Dövlət Proqramı»nın maliyyələşdirilməsi aşağıda göstərilən mənbələr hesabına təmin edilir:

- dövlət büdcəsi;
- kreditlər;
- nəqliyyat sisteminə daxil olan qurumların vəsaitləri;
- yerli və xarici sahibkarların investisiyaları.

«Azərbaycan Respublikasında sosial-iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi tədbirləri haqqında» Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2003-cü il 24 noyabr tarixli 4 nömrəli Fərmanı; Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2004-cü il 11 fevral tarixli 24 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı (2004-2008-ci illər), 2009-cu il 14 aprel tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı (2009-2013-cü illər)», və ölkə başçısının bu qəbildən olan digər qərarları iqtisadiyyatın inkişafı sahəsində iri miqyaslı vəzifələri və onların icrasını təmin edən tədbirləri müəyyən etmişdir. Həmin vəzifələrin icrası, həmçinin müasir tələblərə cavab verən nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsinin formalaşdırılmasını və yeniləşdirilməsini tələb edir. Bu baxımdan beynəlxalq nəqliyyat şəbəkələrinə və beynəlxalq bazarlara çıxış olan yeni avtomobil nəqliyyat marşrutlarının salınması, Qərb-Şərq və Şimal-Cənub istiqamətlərində mövcud olan nəqliyyat magistral avtomobil yollarının birinci texniki dərəcəyə uyğun yenidən qurulması və tikilməsi həyata keçirilməli olan vacib vəzifələrdəndir.

Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikasında iqtisadiyyatın və sosial sahənin inkişafı və dünya iqtisadiyyatına daha sıx inteqrasiya olunması, bazar münasibətlərinin səmərəli fəaliyyət göstərməsi, ticarətin genişləndirilməsi, daşımalarda vaxtın və nəqliyyat xərclərinin azaldılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, ölkənin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, əhəlinin rifah halının yaxşılaşdırılması nəqliyyat kommunikasiyalarının, ilk növbədə avtomobil yollarının inkişaf səviyyəsindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Digər nəqliyyat kommunikasiyaları ilə müqayisədə (dəmiryolları, hava və su yolları) bir sıra üstünlüklərə malik olan

avtomobil yolları şəbəkəsi ölkə əhalisinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsi sahəsində əsas nəqliyyat-kommunikasiya vasitəsi kimi çıxış edir.

“Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər) əsas məqsədi Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin inkişafı sahəsində dövlət siyasətinin prioritetlərinin müəyyən edilməsindən, ölkədə avtomobil yolları şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi ilə ölkənin milli təhlükəsizlik maraqlarının qorunmasından, müasir nəqliyyat kommunikasiyalarının formalaşdırılmasından və səmərəliliyinin artırılmasından, nəqliyyat xidmətlərinə artan tələbatın ödənilməsindən və keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasından, avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin və sərnişinlərin daşınması məsrəflərinin azaldılmasından, ölkənin avtomobil yollarının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulması nəticəsində ölkə ərazisi ilə tranzit daşımalarının artırılmasından və beynəlxalq əlaqələrin genişləndirilməsinə köməklik göstərilməsindən, respublika əhalisinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasından və onların daşımalara olan tələbatının təmin edilməsindən ibarətdir.

Proqram çərçivəsində müəyyən edilmiş əsas məqsədə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələr müəyyən edilir:

- Azərbaycan Respublikasının ərazisində beynəlxalq tələblərə cavab verən müasir avtomobil yolları şəbəkəsinin formalaşdırılması;
- ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, yol tikintisi sahəsində ölkə üçün əhəmiyyətli olan layihələrin həyata keçirilməsi;
- avtomobil yollarının saxlanılması, təmiri, yenidən qurulması və tikilməsi ilə bağlı yeni müasir texnikanın, texnologiyaların və materialların tətbiq edilməsi, elmi-texniki tərəqqinin digər nailiyyətlərindən istifadə edilməsi, yol işlərinin keyfiyyətinin artırılması;
- ölkədə yol maşınları istehsalının təşkili və yol-tikinti sənayesinin inkişaf etdirilməsi;
- ölkənin magistral yollarının beynəlxalq yollar şəbəkəsi ilə uzlaşdırılması;
- ölkə ərazisi ilə tranzit daşımalarının dəstəklənməsi;

- avtomobil yollarının idarəetmə sisteminin və maliyyələşdirmə mənbələrinin təkmilləşdirilməsi, vəsaitlərdən istifadənin səmərəliliyinin artırılması;

Proqram çərçivəsində 3578 km respublika əhəmiyyətli yollar, 5928 km yerli əhəmiyyətli yollar yenidən qurulma və bərpa edilməli idi. Proqramın iki mərhələdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur:

- birinci mərhələdə (2006-2009-cu illər) respublika əhəmiyyətli yollar üzrə 2230 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 2268 km yolun yenidən qurulması və reabilitasiyası işlərinin aparılması;

- ikinci mərhələdə (2010-2015-ci illər) respublika əhəmiyyətli yollar üzrə 1348 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 3660 km yolun yenidən qurulması və təmiri işlərinin aparılması.

Beləliklə, nəqliyyat sahəsində dövlət tədbirlərinin hüquqi təminatı tənzimləmə obyektindən asılı olaraq icra və qanunvericilik hakimiyyəti orqanı tərəfindən qəbul edilən normativ hüquqi aktlar əsasında həyata keçirilir.

Beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin beynəlxalq-hüquq rəqlamenti kifayət qədər çoxdan məlumdur. Beynəlxalq razılaşmalara doğru ilk addım XVII-XVIII əsrlərdə yüklərin ümumi daşınması qaydaları və sığortalanması barəsində atılıb. Lakin bu səylər dağınıq şəkildə olduğundan çox vaxt uğursuzluqla nəticələnirdi. Möhkəm, sistematik və ümumi qəbul edilmiş danışıqlar və konvensiyalar yalnız XIX əsrin sonunda öz təsdiqini tapdı. Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin dərinləşməsi və inkişafının ölçüsü ilə bağlı olaraq yükdaşıma proseslərinin beynəlxalq norma və razılaşma prinsiplərinə olan tələbatı artdı.

Azərbaycan bir çox dünya dövlətləri ilə, Avropa İttifaqı və digər beynəlxalq təşkilatlarla müştərək işlər görərək, Tarixi İpək Yolunun bərpa olunması sahəsində – TRASEKA Proqramının hazırlanması və yaradılmasında yaxından iştirak etmişdir. Azərbaycan Respublikası 1993-cü ilin may ayında Brüssel şəhərində keçirilmiş Konfransda AİK-ın TRASEKA Proqramının yaradılmasının təşəbbüskarı olan keçmiş SSRİ dövlətinin 8 ölkəsindən biri olmuşdur (Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistanla birlikdə). Konfransın işində nəqliyyat və ticarət regional sistemlərində mövcud olan problemlər və nöqsanlar

müəyyənləşdirilmiş və müzakirə edilmişdir. Konfransın yekunlarına əsasən, TRASEKA regionlararası Proqramının fəaliyyətinin əsaslarını qoymuş Brüssel Bəyannaməsi qəbul edilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının TRASEKA Proqramında iştirakı ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir və Azərbaycanın Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün böyük imkanlar yaradır. Belə ki keçən dövr ərzində TRASEKA Proqramı çərçivəsində “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treninqi”, “Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “TRASEKA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, “Sərhəd-keçid proseduraların sadələşdirilməsi”, “Qafqaz dəmir yollarınının bərpası” və onlarla digər texniki yardım və investisiya layihələri həyata keçirilmişdir.

AİK-ın Nəqliyyat üzrə Yüksək Səviyyəli İşçi Qrupu öz fəaliyyəti nəticəsində Avropanın prioritet nəqliyyat dəhlizlərini və nəqliyyat layihələrini müəyyən etmişdir. Azərbaycan Respublikası üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən TRASEKA nəqliyyat dəhlizi Yüksək Səviyyəli Qrupun fəaliyyətində öz əksini tapmışdır. Nəqliyyat üzrə Yüksək Səviyyəli İşçi Qrupun iclaslarında horizontal məsələlər də müzakirə olunaraq su nəqliyyatı şəbəkələri arasında uyğunluğun yaradılması imkanları, su nəqliyyatında təhlükəsizlik, peyk naviqasiya sistemi, hava nəqliyyatının idarə olunması, avtomobil yollarında təhlükəsizlik və nəqliyyat vasitələrinin ölçülməsi məsələləri müzakirə edilmiş və bununla bağlı Avropa Komissiyasının tövsiyələri bildirilmişdir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti üzrə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi və Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin inşası, Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini, yük və sərnişinlərin birbaşa olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılmasını təmin etməklə yanaşı, region ölkələrin tranzit potensialının artmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə, Avropa Qonşuluq siyasəti çərçivəsində əməkdaşlığın daha da inkişafına, Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və suverenliyinin möhkəmlənməsinə, habelə ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə

xidmət edəcəkdir. Bu layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında Razılaşma Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində bağlanmışdır.

Razılaşmanın əsas məqsədi yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, üzv ölkələrin dəmiryolu, avtomobil, dəniz, çay və hava nəqliyyatı xidmətləri beynəlxalq bazarına girişi üçün şəraitin yaradılması, beynəlxalq daşımaların həcmnin artırılmasına yardım göstərilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması, razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsidir. Razılaşma bütün nəqliyyat növlərinə: dəmiryolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşımaları təmin edən nəqliyyat infrastrukturuna və nəqliyyat vasitələrinə aiddir. Hindistanın yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Göstərilən dövlətlərdə daxili prosedurlardan keçdikdən sonra Razılaşma 21 may 2002-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Həmin tarixdə Sankt-Peterburq şəhərində keçirilən Razılaşmaya üzv ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin görüşündə Koordinasiya Şurasının yaradılması barədə Protokol imzalanmışdır. Bu dəhlizin Katibliyi Tehran şəhərində yerləşir.

Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır.

Yuxarıda qeyd olunanlardan bu nəticəyə gəlmək olar ki, nəqliyyat qloballaşan dünyanın ən fəal, dinamik strukturundan birinə çevrilir. Buna görə də beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının aparılması üçün mövcud hüquqi mexanizmləri öyrənmək və daha təkmil versiyalarını hazırlamaq zəruri hesab olunur.

Nəqliyyat sektorunun inkişafı naminə ölkə ərazisində müxtəlif tədbirləri əhatə edən proqramların, bu sahəni əhatə edən münasibətlərin tənzimlənməsi üçün müvafiq qanunların qəbulu olduqca vacib rol oynayır. Belə proqramlara özəlləşdirmə ilə bağlı dövlətin qəbul etdiyi proqramları, bu sektorda fəaliyyət göstərmək üçün lisenziyaların verilməsi qaydasını əks etdirən müvafiq qanunları misal göstərmək olar. Bu haqda növbəti paraqrafda bəhs ediləcəkdir.

3.2 Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistik kompleksində fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi mexanizmi

Nəqliyyat sektorunda lisenziya - daşıma fəaliyyətinin həyata keçirilməsinə icazə verən rəsmi sənəddir. O, müvafiq şəxsə daşıyıcı statusu verir. Lisenziya bütün nəqliyyat növləri üzrə beş il müddətinə nəzərdə tutulur. Burada lisenziya verən dövlət qurumunun adı, lisenziya verilən hüquqi şəxsin adı və hüquqi ünvanı (fiziki şəxslər üçün isə adı, atasının adı, soyadı, şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd haqqında məlumatlar), həyata keçirilməsinə lisenziya verilən fəaliyyət növü, lisenziyanın qüvvədə olma müddəti və digər məlumatlar göstərilir. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 4 oktyabr 1997-ci il tarixli 637 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq olunmuş “Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növləri və onları verən icra hakimiyyəti orqanlarının siyahısı”na əsasən dəmiryolu nəqliyyatından başqa, bütün nəqliyyat növləri üzrə daşıma fəaliyyətini həyata keçirmək üçün xüsusi icazə (lisenziya) alınması tələb edilirdi. Bu siyahı qüvvədən düşmüşdür. Prezidentin təsdiq etdiyi yeni siyahıda (2 sentyabr 2002-ci il) yalnız hava və su nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınması xüsusi razılıq tələb olunan fəaliyyət növü hesab edilir.

Xüsusi razılığı (lisenziyanı) müvafiq dövlət icra hakimiyyəti orqanı (Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi) verir. Bu zaman yenə də hakimiyyət-təşkilati münasibətlər yaranır ki, həmin münasibətlərdə inzibati hüququn predmet tərkibinin əlamətləri vardır. Ona görə bu qəbildən olan münasibətlər də inzibati hüquq normaları ilə rəsmiləşdirilir və qaydaya salınır.

Xüsusi razılıq (lisenziya) almaq üçün tələb olunan aşağıdakı sənədlər müvafiq dövlət orqanlarına (qurumlarına) təqdim edilməlidir:

- ərizə (hüquqi şəxslər adından verilən ərizədə hüquqi şəxsin adı, təşkilati-hüquqi forması, hüquqi ünvanı, bank rekvizitləri, fəaliyyət növü, fiziki şəxslər üçün verilən ərizədə isə onun adı, atasının adı, soyadı, şəxsiyyəti təsdiq edən vəsiqə haqqında məlumatlar və fəaliyyət növü göstərilir);
- müəssisənin təsis sənədlərinin surəti;
- müəssisənin dövlət qeydiyyatı haqqındakı şəhadətnaməsinin surəti;
- sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olan fiziki şəxslərin vergi orqanları tərəfindən uçota alınması haqqında şəhadətnamənin surəti;
- lisenziya almaq üçün dövlət rüsumunun ödənildiyini təsdiq edən sənəd;
- ərizədə göstərilən obyektlərdən hər biri üçün ərizə verən şəxslərin istifadə hüququnu (mülkiyyət hüququnu, icarə hüququnu və s. əsasları) təsdiq edən sənədin surəti.

Dövlət nəqliyyat müəssisələrinin özəlləşdirilməsi şəxslərə imkan verir ki, onlar yük və sərnişinlərin daşınması ilə bağlı sahibkarlıq fəaliyyətini həyata keçirsinlər. Bu cür fəaliyyəti həyata keçirmək üçün qanunvericilik göstərir ki, həmin fəaliyyətlə (hava və su nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınması üzrə fəaliyyətlə) yalnız lisenziya əsasında məşğul olmaq mümkündür. Bu, daşıma fəaliyyətinin dövlət lisenziyalaşdırılması sistemi və qaydasını müəyyən edir. Bu cür lisenziyalaşdırmanın da əsas və başlıca vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir: Nəqliyyat sahəsində dövlətin tənzimləyici və nizamlayıcı funksiyasını saxlamaq; Nəqliyyat xidməti bazarının normal fəaliyyət göstərməsini təmin etmək; Müştərilərin (daşıma xidməti istehlakçılarının) mənafelərini müdafiə etmək; Nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunarkən hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək.

Nəqliyyatda özəlləşdirmə həyata keçirilərkən onun spesifikliyi və xüsusi dövlət əhəmiyyətinə malik olması nəzərə alınır. Buna görə də bəzi nəqliyyat müəssisələrinin özəlləşdirilməsini “Azərbaycan Respublikasında 1995-1998-ci illərdə dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsi” Dövlət Proqramı (29.09.1995) qadağan edirdi. Eyni

zamanda yeni sahibkarlar tərəfindən bir sıra xüsusi mülkiyyətə əsaslanan nəqliyyat firmaları yaradılır ki, bu firmalar da əhaliyə nəqliyyat xidmətləri göstərirlər.

Nəqliyyat müəssisələri özəlləşdirilərkən səhmdar cəmiyyətə çevrilirlər. Bu halda onlar istismar olunan nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətçiləri kimi çıxış edirlər. Yeni yaradılmış nəqliyyat müəssisələrinin bəzilərinə səhm zərfinin bir hissəsi dövlətə məxsus olur.

Lisenziyanın fəaliyyəti müxtəlif əsaslara görə dayandırıla bilər. Bu cür əsaslara aşağıdakılar aiddir:

- lisenziya sahibi tərəfindən müvafiq ərizə təqdim edildikdə;
- lisenziya sahibi tərəfindən normativ aktlara əməl edilmədikdə;
- qanunvericiliyə uyğun olaraq müvafiq dövlət orqanları tərəfindən daşıma fəaliyyəti ilə məşğul olan şəxsin fəaliyyəti dayandırıldıqda;
- lisenziya sahibi müflis elan olunduqda;
- lisenziya sahibi tərəfindən müvafiq ərizə verildikdə;
- lisenziya verilməsi üçün təqdim edilən sənədlərdə düzgün olmayan məlumatlar aşkar edildikdə;
- lisenziyanın qüvvədə olma qaydaları lisenziya sahibi tərəfindən pozulduqda;
- məhkəmənin müvafiq qərarı olduqda və s;

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1997-ci il 10 yanvar tarixli, 6 nömrəli qərarı ilə Azərbaycan Respublikası ərazisində beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən «İcazə Sistemi» haqqında Əsasnamə təsdiq edilmişdir.

Bu Əsasnamə Azərbaycan Respublikası ərazisində avtonəqliyyat vasitələrinin sahibləri üçün icazə sisteminin tələbləri nəzərə alınmaqla beynəlxalq avtomobil daşımalarının yerinə yetirilməsinin ümumi qayda və şərtlərini müəyyən edir.

Bu Əsasnaməyə əsasən beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən xarici dövlətlərin nəqliyyat vasitələrinə Azərbaycan Respublikasının ərazisinə giriş-çıkış, yüklənmə və tranzit keçid hüququnu müəyyənləşdirən xüsusi sənəd– “İcazə” blankı” dövlət sərhədinin buraxılış məntəqələrində gömrük orqanları tərəfindən verilir və nəzarət olunur.

Azərbaycan Respublikasının ərazisində (dövlət sərhədinin buraxılış məntəqələri istisna olmaqla) xarici dövlətlərin nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilən beynəlxalq avtomobil daşımalarının tənzimlənməsini və nəzarəti Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi həyata keçirir.

Azərbaycan Respublikasının ərazisindən tranzitlə keçən yük avtomobilləri istisna olunmaqla, xarici avtonəqliyyat vasitələrinin respublika ərazisinə yüksüz daxil olmasına, daxili yük və sərnişin daşımalarına və yüklənmə haqqında sərhəddə gömrük orqanları və ya ölkə ərazisində Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən verilən İcazə blankı olmadıqda yolüstü yüklənməsinə icazə verilmir.

“İcazə” blankı” növündən (ölkəyə gəlmək haqqında icazə, yüklərin yüklənməsinə icazə, üçüncü ölkəyə tranzit gediş üçün icazə) asılı olmayaraq yükdaşımalar ilə məşğul olan avtonəqliyyat vasitələrinin sahiblərinə Azərbaycan Respublikasının ərazisinə maneəsiz daxil olmaq, yüklənmə aparmaq, ikitərəfli və ya tranzitlə hərəkət etmək hüququ, dövlət sərhədini keçmək haqqında tərəflərin qarşılıqlı razılaşması ilə müəyyən edilmiş digər şərtlər gözləniləndiyi halda verilir.

“İcazə” blankı” olmayan xarici ölkələrin avtodaşıyıcıları Azərbaycan Respublikasının ərazisinə daxil olduqda gömrük orqanlarının səlahiyyətli nümayəndələrindən dövlət rüsumunu ödəməklə “İcazə blankı” alır.

Kvota ilə müəyyən edilmiş, qarşılıqlı razılaşma əsasında İcazə blankının mübadiləsi, beynəlxalq avtomobil əlaqələri haqqında hökumətlərarası sazişlərə uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi və digər tərəfin səlahiyyətli orqanı tərəfindən ödənişsiz həyata keçirilir.

Beynəlxalq avtomobil əlaqələri haqqında hökumətlərarası sazişlərə uyğun olaraq müəyyən edilmiş kvotalar üzrə mübadilə edilmiş İcazə blanklarının istifadəsinin və Beynəlxalq Nəqliyyat Forumunun çoxtərəfli illik və qısamüddətli icazələrinin uçotunun aparılması məqsədi ilə növbəti ayın 10-dək Azərbaycan Respublikasının Dövlət Gömrük Komitəsi Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinə məlumat verir.

Xarici ölkələrin ərazisində beynəlxalq avtomobil daşımalarını yerinə yetirmək üçün xarici ölkələrin icazə blanklarının Azərbaycan avtodaşıyıcılarına verilməsi Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən həyata keçirilir.

İcazə blankı avtonəqliyyat vasitəsində olur və nəzarət səlahiyyəti olan şəxsin tələbi ilə təqdim edilir.

İriqabaritli və (və ya) ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinə «İcazə blankı», onlar yol təşkilatları tərəfindən xüsusi yol marşrut sxemi ilə təmin olunduqda və avtomaşın dövlət yol polisi və yerli icra orqanları tərəfindən müşayiət edildikdə verilir.

Xarici dövlətlərin avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə Azərbaycan Respublikası ərazisində beynəlxalq daşımaların yerinə yetirilməsi üçün İcazə blankı Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən hazırlanır, təsdiq olunur, mətbəə üsulu ilə çap edilir, sıra nömrəsinə malik olur və Nəqliyyat Nazirliyinin möhürü olduqda etibarlı sayılır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarını yerinə yetirən xarici dövlətlərin nəqliyyat vasitələrinə sərhəddə İcazə blanklarının verilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi Dövlət Gömrük Komitəsini müvafiq blanklarla (tələb olan növdə və miqdarda) təmin etməlidir.

Qəbul edilmiş beynəlxalq normalara və standartlara müvafiq, vahid formalı İcazə blankının üz tərəfində bir qayda olaraq aşağıdakı rekvizitlər olmalıdır:

a) verilən icazənin hansı ölkənin ərazisində etibarlı olduğu haqqında qeydiyyat (ölkənin adı);

b) İcazə blankının nömrəsi;

v) daşıyıcının adı və onun tam ünvanı;

q) İcazə blankının verildiyi yer və tarix;

d) İcazə blankını vermiş səlahiyyətli orqanın imzası və möhürü;

e) hərəkət marşrutu;

z) sərhəd buraxılış məntəqəsi;

i) nəqliyyat vasitəsinin adı, onun nömrəsi və modeli.

İcazə blankının arxa tərəfində aşağıdakı məlumatlar olmalıdır:

a) İcazə blankının nəzarət səlahiyyəti olan şəxsin tələbi ilə təqdim olunması barədə təlimat. Bu sənəd ancaq beynəlxalq yük və sərnişin daşımaları üçün etibarlıdır və daxili daşımaların yerinə yetirilməsinə əsas vermir. İcazənin üçüncü şəxsə verilməsi qadağandır. Daşıyıcı Azərbaycan Respublikası ərazisində qüvvədə olan qanunlara əməl etməli, inzibati orqanların avtomobil nəqliyyatı və yol hərəkəti üçün təlimatlarını yerinə yetirməlidir.

b) nəzarət edən orqanın qeydiyyatı üçün yer;

c) avtomobilin markası göstərilməklə onun tam çəkisi.

Rekvizitləri doldurulmayan, digər tərəfin səlahiyyətli orqanının imzası, möhürü və onu yerlərdə verən icra orqanının möhürü olmadıqda İcazə blankı etibarlı sayılmır.

İcazə blankına, Azərbaycan Respublikası ilə digər xarici ölkələr arasında beynəlxalq avtomobil daşımalarında «İcazə sistemi»nin tətbiqi haqqında Protokolu razılaşdırdıqda, müəyyən dəyişiklik edilə bilər, bəzi hallarda isə tərəflərin qarşılıqlı razılaşması ilə eyniləşdirilə bilər.

İcazə blankının rekvizitlərini doldurmaq üçün rəsmi dil tərəflərin hər birinin səlahiyyətli orqanı tərəfindən müəyyən edilir.

Dövlətlərarası Sazişlərin şərtləri və Azərbaycan Respublikası qanunları xarici avtodaşıyıcılar tərəfindən pozulduqda «İcazə Sistemi»ni həyata keçirən icra orqanları qaydaları pozanlar haqqında Nəqliyyat Nazirliyinə məlumat verirlər. Nəqliyyat Nazirliyi öz növbəsində Azərbaycan Respublikası Xarici İşlər Nazirliyi xətti ilə tədbir görülməsini təmin edir.

İcazə blanklarının uçotu, saxlanılması və hesabatının təşkili, Azərbaycan Respublikası Maliyyə Nazirliyinin «Ciddi hesabatlı blanklar haqqında»kı təlimatına əsasən aparılır.

Hər rüb Nəqliyyat Nazirliyi ümumiləşdirilmiş şəkildə verilmiş (satılmış) “İcazə blankları” (ölkələr və növlər üzrə) haqqında Azərbaycan Respublikasının Maliyyə Nazirliyinə məlumat hesabat təqdim edir

“Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə

uyğunluğunun yoxlanılması və həmin yoxlamanın aparılması Qaydası”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarı (20.05.2009) qəbul edilmişdir.

"Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılması və həmin yoxlamanın aparılması Qaydası" (bundan sonra–Qayda) "Avtomobil nəqliyyatı haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq hazırlanmışdır və sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılması və həmin yoxlamanın aparılması qaydasını müəyyən edir.

Bu Qaydanın tələbləri Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq, ölkədaxili sərnişin və yük daşınması fəaliyyətini göstərmək məqsədi ilə xüsusi razılıq (lisenziya) verilməsi üçün müraciət etmiş, habelə xüsusi razılıq (lisenziya) almış daşıyıcıların sərəncamında (mülkiyyətində, istifadəsində və icarəsində) olan avtonəqliyyat vasitələrinə şamil edilir.

Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılmasının təşkili Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin səlahiyyətli qurumu tərəfindən onun zəruri texniki avadanlıqla təchiz edilmiş məntəqələrində və ya bilavasitə daşıyıcının sərəncamında olan texniki sahələrdə (stansiyalarda) aparılır.

Yoxlamaya təqdim edilmiş avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğun olması yoxlamayı aparan qurumun tərtib etdiyi arayışla təsdiq edilir. Tərtib edilmiş arayış ilk dəfə lisenziya kartının rəsmiləşdirilməsi və ya əvvəllər rəsmiləşdirilmiş lisenziya kartında müvafiq qeydin edilməsi üçün əsas hesab edilir. Arayış iki nüsxədə tərtib olunaraq bir nüsxəsi

avtonəqliyyat vasitəsinin məxsus olduğu daşıyıcıya təqdim edilir, digər nüsxəsi isə yoxlamanı aparan qurumda saxlanılır.

Yoxlamaya təqdim edilmiş avtonəqliyyat vasitəsi texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğun olmadıqda yoxlamanı aparan qurum aşkar olunmuş texniki qüsurlarla bağlı akt tərtib edir. Tərtib edilmiş akt ilk dəfə lisenziya kartının verilməsindən imtina edilməsi və ya əvvəllər rəsmiləşdirilmiş lisenziya kartının qüvvəsinin dayandırılması üçün əsas hesab edilir. Akt iki nüsxədə tərtib olunaraq bir nüsxəsi avtonəqliyyat vasitəsinin məxsus olduğu daşıyıcıya təqdim edilir, digər nüsxəsi isə yoxlamanı aparan qurumda saxlanılır. Aktda qeyd edilmiş qüsurlar aradan qaldırıldıqdan sonra avtonəqliyyat vasitəsi təkrar yoxlamaya təqdim edilə bilər.

Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılmasının ümumi prinsipləri və üsulları aşağıdakı kimi müəyyənləşdirilmişdir:

- yoxlamada istifadə edilən vasitələr və avadanlıqlar saz vəziyyətdə və müəyyən edilmiş standartlara uyğun olmalıdır;

- yoxlama avtonəqliyyat vasitəsinin hər hansı bir hissəsini sökmədən və ya çıxartmadan, 30 dəqiqədən çox olmayan vaxt ərzində aparılır. Yoxlanılan avtonəqliyyat vasitəsinin kateqoriyasından, konstruktiv xüsusiyyətlərindən və vəziyyətindən asılı olaraq yoxlamanın vaxtı uzadıla bilər.

Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə lisenziya kartı verilərkən, habelə lisenziya kartı verildikdən sonra rübdə bir dəfə həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğu yoxlanılan əsas konstruktiv hissələr və göstəricilər aşağıdakılardır:

- iş və duracaq tormoz sistemləri;
- sükan idarə mexanizmi;
- qabaq və arxa şüşələr, arxanı göstərən güzgülər, şüşə silgəcləri və şüşəyuyanlar;

- faralar, işıq cihazları və işıqqaytarıcılar;
- oxlar, təkərlər, şinlər və körpülər;
- ban, şassi və kuzov;
- mühərrik;
- təhlükəsizlik kəmərləri, odsöndürən, dərman qutusu, səs signalı, spidometr, taxoqraf və taksometr;
- səs səviyyəsi və işlənmiş qazlarda zərərli maddələrin miqdarı.

Yoxlamanı aparan qurum avtonəqliyyat vasitəsinin yoxlamaya təqdim edildiyi və yoxlamanın başa çatdığı vaxtın, həmçinin yoxlamanın nəticəsinin qeydiyyatını aparır. Sərnişin və ya yük daşımalarında istifadə edilən avtonəqliyyat vasitəsi rüblük texniki yoxlamadan keçmədikdə, lisenziya kartı daşıyıcıdan geri alınır.

Texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğun olmayan avtonəqliyyat vasitələrinin sərnişin və yük daşımalarında istifadə edilməsinə yol verilmir. Lisenziya kartı və ya lisenziya kartında rüblük texniki yoxlamadan keçməsi barədə qeyd olmadan avtonəqliyyat vasitəsinin sərnişin və yük daşımalarında istifadə olunmasına və ya bu Qaydanın digər tələblərinin pozulmasına görə hüquqi və fiziki şəxslər, habelə vəzifəli şəxslər qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş qayda-da məsuliyyət daşıyırlar.

3.3 Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu

XX əsrin sonlarında dünyanın siyasi həyatında baş verən proseslər bir çox dövlətlərə, o cümlədən, Azərbaycana müstəqil dövlət quruculuğu yoluna qədəm qoymaq imkanı verdi. Zəngin iqtisadi potensiala, yeraltı və yerüstü sərvətlərə malik olan Azərbaycan müstəqilliyinin ilk illərindən beynəlxalq aləmin diqqət mərkəzinə çıxa bildi. Avropaya və beynəlxalq aləmə integrasiya prosesi isə daxili islahatların həyata keçirilməsi ilə müşayiət olundu. Azərbaycanda geniş vüsət almış iqtisadi inkişaf nəqliyyat sektorunun yenidən qurulmasına, ölkə əhalisinin bütün növ nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatın ödənilməsinə və respublikanın tranzit potensialının artırılmasına səbəb olmuşdur.

Dövlət tərəfindən həyata keçirilən iqtisadi islahatlar və çevik xarici siyasət sayəsində ölkəmizin beynəlxalq aləmdə nüfuz və mövqeyi getdikcə artmış, iqtisadi artım tempinə görə ön sıralarda qərarlaşmışdır. Son zamanlar ölkədə iqtisadiyyatın bütün sahələrinin, o cümlədən də nəqliyyatın infrastrukturunun sürətlə inkişaf etdirilməsi və beynəlxalq standartlar səviyyəsinə çatdırılması üçün hər cür şərait mövcuddur. Möhtərəm Prezidentimizin rəhbərliyi ilə işlənib hazırlanmış dövlət proqramlarının icrası bütün sahələrdə olduğu kimi, yol-nəqliyyat kompleksində, xüsusilə avtomobil və dəmir yolu sahəsində özünü aydın şəkildə göstərir. Prezident İlham Əliyev yol, nəqliyyat infrastrukturunun yeniləşməsini ölkəmizin inkişafının mühüm əlaməti kimi qiymətləndirərək demişdir: "Neft sektorundan sonra nəqliyyat ölkə üçün ən mühüm sahədir və burada inkişaf perspektivləri çox gözəldir. Biz bütün imkanlarımızdan istifadə edərək nəqliyyat sektorunu daha sürətlə inkişaf etdirecəyik. Azərbaycan Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin həyata keçirilməsində fəal rol oynayır. Gələcəkdə tranzit ölkə kimi bizim bölgədəki və dünyadakı mövqelərimiz daha da güclənəcəkdir".

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 1998-ci il 5 avqust tarixli 743 sayılı fərmanı ilə Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması respublikada idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi istiqamətində aparılan məqsədyönlü struktur islahatlarının tərkib hissələrindən biri oldu.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2003-cü il 10 iyun tarixli 880 sayılı fərmanı ilə Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında Əsasnamə təsdiq edilmiş və nazirlik fəaliyyətə başlamışdır.

Əsasnaməyə görə Nazirlik dəmiryolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı və avtomobil yolları sahələrində vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır.

Nazirlik öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasını, Azərbaycan Respublikasının Qanunlarını, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamlarını, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamlarını, həmçinin Nəqliyyat Nazirliyi haqqında Əsasnaməni rəhbər tutur.

Nəqliyyat-yol kompleksi – dəmiryolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı və avtomobil yolları təsərrüfatı sahələrinə daxil olan müəssisələrdən, daşıma və nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətləri, yolların və onların tikililərinin layihələndirilməsi, tikintisi, təmiri və saxlanılmasını, gəmiçilik hidrotexniki qurğularına, su, hava, dəmiryolları və avtomobil yollarına texniki xidmət göstərilməsi, elmi tədqiqatlar və kadr hazırlığının aparılması ilə əlaqədar işləri həyata keçirən, nəqliyyat vasitələrini və texniki avadanlıqları təmir edən, həmçinin nəqliyyat prosesi ilə bağlı digər işləri yerinə yetirən hüquqi şəxslərdən və fərdi sahibkarlardan ibarətdir.

Nazirlik öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasını, Azərbaycan Respublikasının qanunlarını, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamlarını, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamlarını, həmçinin bu Əsasnaməni rəhbər tutur. Nazirlik bu Əsasnamədə nəzərdə tutulan vəzifə və funksiyaları yerinə yetirərkən Azərbaycan Respublikasının mərkəzi və yerli icra hakimiyyəti orqanları ilə və ictimai təşkilatlarla qarşılıqlı fəaliyyət göstərir. Nazirliyin müstəqil balans, bank idarələrində hesabları, üzərində Azərbaycan Respublikasının gerbi və özünün adı həkk olunmuş möhürü, müvafiq blank, ştamp və başqa rekvizitləri vardır.

Nazirliyin saxlanılması xərcləri Azərbaycan Respublikasının dövlət büdcəsindən maliyyələşir. Nazirliyin əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafı, yük və sərnişin daşımaları sahəsində vahid dövlət siyasətini formalaşdırmaq və həyata keçirmək;
- nəqliyyat-yol kompleksi müəssisələrinin etibarlı, səmərəli və fasiləsiz işləməsini təmin etmək üçün bu kompleksə daxil olan sahələrin fəaliyyətini əlaqələndirmək;
- nəqliyyat-yol kompleksində vahid elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsini təmin etmək, onun öncül istiqamətlərini müəyyənləşdirmək;
- nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafına yönəldilmiş sahə və sahələrarası proqramlar hazırlamaq və onların yerinə yetirilməsini təmin etmək, nəqliyyat-yol kompleksinin sosial-iqtisadi inkişaf konsepsiyasını hazırlamaq;

- nəqliyyat-yol kompleksində dövlət əmlakının səmərəli istifadə olunmasına nəzarət etmək və bu sahədə dövlət maraqlarının qorunmasını təmin etmək;
- Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən bütün nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı və rəqabət qabiliyyətinin artırılması üçün tədbirlər görmək;
- nəqliyyat-yol kompleksi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığı həyata keçirmək;
- nəqliyyat-yol kompleksinə xarici sərmayənin cəlb edilməsini təmin edən tədbirlər həyata keçirmək;
- Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə Nazirliyə həvalə olunmuş digər vəzifələri yerinə yetirmək.

Nazirlik bu Əsasnamə ilə müəyyən edilmiş vəzifələrə uyğun olaraq aşağıdakı funksiyaları həyata keçirir:

- nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafının əsas istiqamətlərini hazırlayır, onları aidiyyəti orqanlara təqdim edir;
- nəqliyyat-yol kompleksi sahəsində dövlət proqramları hazırlayır və onların yerinə yetirilməsi üçün öz səlahiyyətləri daxilində müvafiq tədbirlər görür;
- nəqliyyat-yol kompleksi ilə bağlı qanunvericilik aktları layihələrinin hazırlanmasında iştirak edir;
- nəqliyyat-yol kompleksində islahatların və struktur dəyişikliklərinin aparılması barədə təkliflər verir və bu sahədə aparılan işlərə rəhbərlik edir;
- qanunvericiliyə uyğun olaraq nəqliyyat-yol kompleksində iqtisadi, maliyyə, investisiya, tarif və sosial siyasətin formalaşmasında və həyata keçirilməsində iştirak edir;
- öz səlahiyyətləri daxilində nəqliyyat növləri və operatorlar arasında sağlam rəqabət mühitinin yaradılmasını təmin edir və sahələrarası münasibətləri tənzimləyir;
- nəqliyyat-yol kompleksinin ayrı-ayrı sahələrinin inkişafı üçün tələb olunan investisiya proqramlarının hazırlanmasında iştirak edir;
- nəqliyyat-yol kompleksinə investisiyaların cəlb edilməsi üçün əlverişli mühit yaradılması və onların səmərəli istifadə edilməsi məqsədilə müvafiq tədbirlər hazırlayıb həyata keçirir;
- öz səlahiyyətləri daxilində nəqliyyat-yol kompleksi müəssisələrinin

fəaliyyətini əlaqələndirir;

- Nazirliyin səlahiyyətlərinə aid olan məsələlər üzrə normativ-hüquqi aktları və sahə standartlarını hazırlayıb təsdiq edir;

- dövlət büdcəsi, kreditlər, grantlar, texniki yardımlar və digər mənbələr hesabına həyata keçirilən investisiya layihələri üzrə müsabiqə sənədlərinin hazırlanmasını təşkil edir və qanunvericiliyə uyğun olaraq müsabiqələrin keçirilməsini təmin edir;

- avtomobil yollarının inkişafı və istismarı ilə bağlı tədbirlər həyata keçirir;

- nəqliyyat-yol kompleksində dövlət ehtiyacları üçün dövlət sifarişçisi funksiyasını həyata keçirir;

- nəqliyyat qovşaqlarında nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı fəaliyyətini əlaqələndirir, qarışıq daşımaların inkişafı üçün tədbirlər görür;

- nəqliyyat-yol kompleksi sahələrinin və müəssisələrinin fəaliyyətinin tənzimləmə mexanizminin təkmilləşdirilməsində iştirak edir;

- qanunvericiliyə uyğun olaraq qiymət və tarif siyasətinin formalaşmasında və həyata keçirilməsində iştirak edir, səlahiyyətləri daxilində nəqliyyat kompleksi üzrə razılaşdırılmış beynəlxalq tarif siyasəti aparır və daşımaların baza tariflərini müəyyən edir, beynəlxalq razılaşmalarda Azərbaycan Respublikasının qəbul etdiyi öhdəliklərə uyğun olaraq öz səlahiyyətləri daxilində daşımalarda güzəştlərin tətbiqini tənzimləyir;

- nəqliyyat-yol kompleksinin ahəngdar fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün öz səlahiyyətləri daxilində müvafiq tədbirlər görür;

- nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafı məsələləri ilə bağlı xarici ölkələrin müvafiq orqanları ilə əməkdaşlıq edir;

- Azərbaycan Respublikasının Dəniz Administrasiyasını, dəniz registrini və nəqliyyat müfəttişliyini yaradır. Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq dəniz registrlərinin fəaliyyət göstərməsinə razılıq verir;

- dəniz və çay gəmilərinin (iri və kiçik həcmli) qeydiyyatını aparır, onların saxlanılmasına və istifadəsinə dair texniki tələbləri və qaydaları təsdiq edir;

- nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan müəssisələr tərəfindən dövlət zəmanəti

ilə alınmış kreditlərin məqsədyönlü istifadəsinə nəzarət edir və onların vaxtında qaytarılmasını təmin etmək məqsədilə digər mərkəzi icra hakimiyyəti orqanları ilə birlikdə müvafiq tədbirlər həyata keçirir;

- Azərbaycan Respublikası Prezidentinin tapşırıqlarına uyğun olaraq beynəlxalq sazişlər üzrə danışıqlar aparır, onları müəyyən olunmuş qaydada imzalayır və təsdiq olunmuş sazişlərin icrasına nəzarət edir;

- öz səlahiyyətləri daxilində avtomobil, dəmir yolu vağzallarında, hava və dəniz limanlarında, yollarda, nəqliyyatın bütün növlərində qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada təhlükəsizlik tədbirlərinin həyata keçirilməsinə nəzarət edir;

- Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə Nazirliyə həvalə olunmuş digər funksiyaları həyata keçirir.

Nazirlik öz vəzifələrini və funksiyalarını həyata keçirmək üçün aşağıdakı hüquqlara malikdir:

- öz səlahiyyətlərinə aid olan məsələlərin həll edilməsi üçün mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarından və digər təşkilatlardan zəruri sənədlər, statistik məlumatlar və sair materiallar tələb etmək və onlara zəruri sənədləri və materialları müəyyən olunmuş qaydada vermək;

- Nazirliyin səlahiyyətlərinə aid olan məsələlər üzrə qəbul olunmuş normativ-hüquqi aktların və sahə standartlarının icrasına nəzarət etmək;

- nəqliyyat-yol kompleksinin fəaliyyətinin ümumi qaydalarını müəyyən edən müvafiq qanunvericilik aktlarının layihələrini hazırlamaq, zəruri hallarda qəbul edilmiş qanunvericilik aktlarına dəyişikliklər edilməsi barədə təkliflər vermək;

- müəyyən olunmuş qaydalar əsasında mülki hava və dəniz gəmiləri ekipajları, beynəlxalq daşımalarla məşğul olan avtomobil sürücüləri üçün pasport və viza məsələlərini təşkil etmək;

- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində tərəfdar çıxdığı beynəlxalq konvensiyaların (sazişlərin, müqavilələrin) icrasına nəzarət etmək;

- Azərbaycan Respublikasının Dəniz Administrasiyasını, dəniz registrini və nəqliyyat müfəttişliyini yaratmaq, onların fəaliyyətinə nəzarət etmək;

- beynəlxalq daşımalar üçün dəmiryolunun, avtomobil keçidlərinin, hava və dəniz limanlarının açılması (bağlanması) barədə təkliflərini Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə müəyyən olunmuş qaydada təqdim etmək;
- nəqliyyat-yol kompleksinin təhlükəsizlik sahələrində və zolaqlarında binaların, qurğuların və obyektlərin yerləşdirilməsinə qanunvericiliklə müəyyən olunmuş hallarda və qaydada razılıq vermək;
- qanunvericiliklə müəyyən edilmiş hallarda və qaydada təhlükəli və iriqabaritli ağır yüklərin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən daşınmasına icazə vermək (yaxud qadağan etmək);
- qanunvericiliyə uyğun fəaliyyət növlərinə lisenziyalar vermək, onları ləğv etmək, yaxud fəaliyyətini dayandırmaq;
- öz vəzifələrini həyata keçirmək məqsədilə qanunvericiliyə uyğun olaraq hüquqi şəxs statuslu qurumlar yaratmaq, onları ləğv etmək və yenidən təşkil etmək;
- qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada dövrü mətbuat orqanı təsis etmək, xüsusi bülletenlər və məcmuələr buraxmaq;
- nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan dövlət müəssisələrinin rəhbərlərinin təyinatı ilə bağlı rəy bildirmək;
- qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada nəqliyyat-yol kompleksinin dövlət müəssisə və təşkilatlarının əsas vəsaitlərinin balansdan balansə verilməsinə dair rəy vermək;
- Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyində nəzərdə tutulmuş digər hüquqları həyata keçirmək.

Nazirliyə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən vəzifəyə təyin olunan və vəzifədən azad edilən nazir rəhbərlik edir. Nazir ona tapşırılmış sahənin fəaliyyətinə rəhbərliyi həyata keçirir və nazirliyə həvalə olunmuş vəzifələrin yerinə yetirilməsinə görə şəxsən məsuliyyət daşıyır. Nazirin Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən vəzifəyə təyin olunan və vəzifədən azad edilən iki müavini vardır. Kollegiyanın sayı və şəxsi tərkibi Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti tərəfindən təsdiq olunur. Kollegiyanın iclaslarında nəqliyyat-yol kompleksinin inkişafı məsələləri müzakirə edilir, dövlət proqramlarının icrası ilə

bağlı ayrı-ayrı sahə və dövlət müəssisələri rəhbərlərinin hesabatı dinlənir və müvafiq qərarlar qəbul edilir. Kollegiyanın qərarları adi səs çoxluğu ilə qəbul olunur, protokollarla rəsmiləşdirilir və nazirin müvafiq əməlləri və sərəncamları ilə həyata keçirilir. Kollegiyanın qərarının qəbul edilməsində Kollegiyanın sədri ilə üzvləri arasında fikir ayrılığı olduqda sədr öz qərarlarını həyata keçirir və yaranan fikir ayrılığı barədə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə məlumat verir.

Nazirliyin tərkibində nəqliyyat-yol kompleksinin işinin səmərəli təşkil edilməsi üçün müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının və təsərrüfat subyektlərinin rəhbər işçilərindən ibarət Nəqliyyat Əlaqələndirmə Şurası yaradılır və onun Əsasnaməsi Nazirliyin təqdimatı ilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti tərəfindən təsdiq edilir. Nəqliyyat vasitələrinin hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə Nazirliyin tərkibində müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının rəhbər işçilərindən ibarət Nəqliyyatda Hərəkətin Təhlükəsizliyi Komissiyası yaradılır.

Nazirliyin tərkibində nəqliyyat-yol kompleksinin işinin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı elmi-texniki şura, ekspert komissiyası və digər komissiyalar yaradıla bilər. 1993-cü ildə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı ilə “Azəravtoyol” İTTB ləğv edilərək onun bazasında “Azəravtoyol” Dövlət Şirkəti yaradılmışdır.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2003-cü il 10 iyun tarixli Fərmanı ilə “Azəravtonəqliyyat” Dövlət Konserni və “Azəravtoyol” Dövlət Şirkəti ləğv edilmiş və Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin 2003-cü il 24 iyun tarixli 04 nömrəli əmri ilə Nazirliyin tərkibində müvafiq olaraq “Avtonəqliyyat servis” və “Yol nəqliyyat servis” Departamentləri yaradılmışdır. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu – 1880-ci ilin 20 yanvar tarixində yaradılmışdır.

Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi – Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin rəsmi yaranma tarixi 1858-ci il may ayının 21-i sayılır. Məhz bu tarixdə Rusiya senatının fərmanı ilə «Qafqaz və Merkuri» Səhmdar Dənizçilik Cəmiyyəti yaradılmışdır. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi 1992-ci ilə qədər SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin tərkibindəki 17 gəmiçilik idarəsindən biri idi.

Bakı Dəniz Ticarət Limanı – 1902-ci ildə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının əsası qoyulmuşdur.

Azərbaycan Respublikası dövlət müstəqilliyini qazandıqdan sonra, 1992-ci il yanvar ayının 1-dən etibarən Liman Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin strukturundan çıxaraq müstəqil müəssisə olmuşdur.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1994-cü il 28 noyabr tarixli 407 sayılı qərarı ilə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının nizamnaməsi təsdiq edilmişdir. Bu nizamnaməyə əsasən liman hüquqi şəxs olaraq tam təsərrüfat hesablı və özünümaliyyələndirmə prinsipləri əsasında fəaliyyət göstərir.

Liman il boyu günün 24 saati ərzində fasiləsiz iş cədvəli əsasında işləyir.

Liman 5 terminaldan ibarətdir:

1. Əsas yük terminalı ümumi uzunluğu 858 m-ə bərabər olan 7 körpüdən ibarətdir. Bu körpülərdən biri xüsusi olaraq «Ro-Ro» tipli gəmilərin qəbulu üçün nəzərdə tutulub. Körpüdə suyun dərinliyi 7 metrə bərabərdir. Terminalın dəmir yolu xətlərinin ümumi uzunluğu 8 km-dir. Manevr işləri üçün 4 ədəd teplovozu, lokomotiv briqadası, deposu, dəmir yolu və avtomaşın tərəziləri vardır. Terminalın 24000 m² olan açıq anbarı və ümumi sahəsi 10000 m² olan 5 ədəd bağlı anbarları vardır.

2. Konteyner terminalı ildə 15000 ədəd konteyner qəbul etmək gücünə malikdir. Terminalda konteynerləri və onların içərisindəki yükləri işləmək üçün sahəsi 1250 m² olan bağlı anbarı və sahəsi 1600 m² olan konteyner meydançası vardır. Konteyner əməliyyatlarına nəzarət məqsədi ilə təhvil-təslim məntəqəsində xüsusi proqramlaşdırılmış kompüter sistemi quraşdırılmışdır.

3. Bərə terminalı hər birinin uzunluğu 87 metrə bərabər olan 2 qaldırıcı körpüyə malikdir. Körpülərin yanında suyun dərinliyi 8-10 metrə bərabərdir.

4. Neft terminalı ümumi uzunluğu 582 metr olan 4 körpüyə malikdir. Onlardan ikisi istismardadır. Eyni zamanda 5000 tondan 12000 tona qədər ağırlıqda 4 tankərə xidmət göstərilə bilər. Körpülərin yanında suyun dərinliyi 9,6 metrdir.

5. Sərnişin terminalında uzunluğu 130 metr olan körpü vardır. Terminalda gəzinti gəmiləri Bakı əhalisi və şəhərimizin qonaqlarına xidmət edir. Dövlət Neft şirkətinin işçiləri Xəzərin dəniz yataqlarına sərnişin terminalından yola düşürlər.

Bakı Dəniz Limanında həmçinin Liman Donanması fəaliyyət göstərir. Donanmaya 20 gəmi daxildir. Bunlar aşağıdakılardır: yedəkçi gəmilər, neft

tullantılarını yığan gəmilər, yanğınsöndürən gəmilər, losman kateri, çirkab və fekal sular qəbul edən gəmilər, reyid kateri, kran gəmisi, gəzinti gəmiləri, yanacaq dolduran gəmi.

“Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserni – Azərbaycan Respublikasının milli aviadaşıyıcısıdır. O, beynəlxalq aviadaşıyıcı kimi 1991-ci ildə yaradılmışdır. Əsas vəzifəsi-təhlükəsiz və müntəzəm uçuşların təmin edilməsi, hava xidmətlərində beynəlxalq və daxili bazarların tələblərinin yerinə yetirilməsidir.

Mülki aviasiya sahəsində Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyinə uyğun olaraq müxtəlif siniflərə daxil olan aeroportlar, aviasiya sahəsində yaranan ayrı-ayrı münasibətləri tənzimləyən idarə, müəssisə, şirkət və təşkilatlar fəaliyyət göstərir. Bunlara aşağıdakıları misal göstərmək olar:

1. H.Əliyev adına Binə Beynəlxalq Aeroportu – Azərbaycan Respublikasının əsas hava qapısıdır. O, Bakı şəhərinin cənub-şərqindən 20 km kənarda və Binə qəsəbəsinin cənub-qərbindən 2 km kənarda yerləşir.

Aeroportun əsas vəzifələri aşağıdakılardır: hava gəmilərinin vaxtında və keyfiyyətli qəbulunun və buraxılışının təmin edilməsi; müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinin ciddi təmin edilməsi; nəqliyyat prosesinin yerüstü texnikasına texniki xidmətin təşkilində elmin, texnikanın və qabaqcıl təcrübənin yeni nailiyyətlərdən istifadə edilməsinin həyata keçirilməsi; Azərbaycan Respublikasında mülki aviasiyanın digər subyektlər ilə iqtisadi münasibətlərin təkmilləşdirilməsi; aeroport işçilərinin hazırlığının, təkmilləşdirilməsinin və ixtisaslarının artırılmasının təşkil edilməsi; qəza-xilasetmə işlərinin təşkil edilməsi və yerinə yetirilməsi; aeroportun ərazisində yerləşən mülki aviasiya obyektlərinin yanğına qarşı təhlükəsizliyinin təmin edilməsi; aeroportun inkişafının perspektiv və illik proqnozunun, məqsədli elmi-texniki və sosial-iqtisadi proqramların işlənib hazırlanması; mülki aviasiya sahəsində Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq müqavilələrdə qəbul etdiyi öhdəliklərin yerinə yetirilməsi.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Azərbaycan Respublikası müstəqillik qazandıqdan sonra nəqliyyat sistemi öz inkişafının yeni mərhələsinə qədəm qoymuşdur. Əsaslı struktur islahatları tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətli inkişafın növbəti mərhələsinə keçmiş, bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın işinin hüquqi bazasının yaradılmasına, tələbə yönəlik, bazar iqtisadiyyatının tələblərini əks etdirən güclü fəaliyyət istiqamətlərinə üz tutmağa səbəb olmuşdur. Nəqliyyatda sektor islahatlarının tamalanması vahid nəqliyyat siyasətinin formalaşması üçün stimül yaratmışdır.

Vahid nəqliyyat siyasətinin hədəflərindən biri sub sektörlərin inteqrasiyasından və nəqliyyat xidməti bazarında həm birləşmiş həm də multi-modelli nəqliyyat sistemlərində bacarıqların artırılmasından ibarətdir. Nəqliyyatın artan fərdi çevikliyi, vətəndaşların nəqliyyatla hərəkət etmələri sahəsində hüquqlarının həyata keçirilməsini təmin etməklə yanaşı, həm də Azərbaycan Respublikasının müdafiə potensialının yüksəldilməsi üçün vacibdir. Nəqliyyat sektorunun əsas rolu artmaqda olan tələbin təmin edilməsindən eyni zamanda, Azərbaycan Respublikası tərəfindən hazırlanmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatları ilə uyğunluq prinsipləri ilə yanaşı addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün əsas istiqamətlərin müəyyən olunmasını və nəqliyyatın inkişafı sahəsində dövlət tərəfindən müəyyən olunan vəzifələrin müəyyənləşdirilməsini zəruri edir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin və inkişaf etdirilməsinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə respublika əhalisinin həyat tərzinin və iqtisadiyyatının yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarətdir.

Nəqliyyat sisteminin inkişafı məsələləri iqtisadiyyatın iqtisadi artım fazasına keçməsinə uyğun olaraq, dövlətin sosial-iqtisadi prioritetlərinin həyata keçirilməsi ilə bilavasitə bağlıdır. Ölkənin nəqliyyat sektorunun və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına dövlət qayğısı ilbəlil sürətlə güclənməkdədir.

Vahid iqtisadi məkanın inkişafı, mal dövriyyəsinin sürətləndirilməsi və iqtisadiyyatda nəqliyyat xərclərinin azaldılması - mal dövriyyəsi sistemində inzibati əngəllərin və ayrı-ayrı regionların nəqliyyat sisteminin inkişafında qeyri-bərabərliyin ləğv olunması ilə yanaşı, ölkədə vahid dayanıqlı nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılma-

sını tələb edir. Nəqliyyat diskriminasiyasının ləğv edilməsi məqsədi ilə vətəndaşların bütün təbəqələrinin, o cümlədən ucqar ərazilərdə yaşayan vətəndaşların nəqliyyatla təmin olunması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, nəqliyyatın əhaliyə və ətraf mühitə neqativ təsirinin azaldılması, nəqliyyat kompleksi üçün ixtisaslı kadrların hazırlanması nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas məqsədlərindəndir. Ölkənin artan avtomobilləşməsinin fayda və üstünlüklərindən maksimum istifadə etməklə yanaşı, onun cəmiyyət üçün mənfi nəticələrini məhdudlaşdırmağa yönəldilmiş sistemli tədbirlər də görülməlidir.

Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına integrasiyası və xarici ticarətin genişləndirilməsi nəqliyyat infrastrukturunun ona uyğun yenidən qurulmasını, Azərbaycanın tranzit ölkəsi kimi mövcud imkanlarından tam istifadə edilməsini, ölkə yükdaşıyıcılarının rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasını və nəqliyyat xidmətləri ixracının inkişafını tələb edir. Geosiyasi şəraitin dəyişməsi və Azərbaycan Respublikasının dünya miqyasında müvafiq mövqe tutması milli təhlükəsizlik sisteminin bir elementi kimi, nəqliyyatın qarşısında da yeni tələblər qoyur.

Təbii ehtiyatların qorunması və həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün gələcək nəsillər qarşısında götürülmüş məsuliyyət nəqliyyat siyasətinin davamlı inkişaf prinsipləri əsasında qurulmasını tələb edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı, həmçinin bir sahə kimi nəqliyyatın bir sıra daxili problemlərinin həllini də tələb edir. Bu sahədə əsas vəzifələr struktur dəyişikliklərinin davam etdirilməsi, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti və inkişafının idarə edilməsində kompleksliliyin artırılması, nəqliyyatın əsas fondlarının köhnəlmə tendensiyasının qarşısının alınması və nəqliyyat sistemlərinin texniki səviyyəsinin yüksəldilməsindən ibarətdir. Nəqliyyat-yol kompleksinin tərkib hissələri olan dəmir yolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı, nəqliyyat sub sektorlarında vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanı Nəqliyyat Nazirliyidir. Nəqliyyat sahəsində inkişaf, tənzimləmə və idarəetmə funksiyalarını Nəqliyyat Nazirliyi və sahələr üzrə öz səlahiyyətləri çərçivəsində müvafiq dövlət orqanları həyata keçirirlər.

İşin yazılmasının və tədqiqatın aparılmasının sonunda hər bir tədqiqatın sonunda olduğu kimi aşağıdakı təklifləri vermək istərdik:

1. Respublikanın nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə integrasiya olunmasını sürətləndirilmək məqsədilə müvafiq sahədə normativ-hüquqi bazanın dəyişən dövrün tələblərinə müvafiq olaraq daima təkmilləşdirilməsi olduqca zəruridir və nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətinin tənzimlənməsinin hüquqi mexanizmi formalaşdırarkən beynəlxalq norma və konvensiyaların tələbləri nəzərə alınmalıdır. Buraya icazə sistemi əsasında həyata keçirilən beynəlxalq avtomobil daşımalarda icazə sisteminin sadələşdirilməsini misal göstərmək olar ki, bunun nəticəsində dövlət büdcəsinə əlavə gəlirlərin daxil olmasının təmin etmək mümkündür;

2. Nəqliyyatda struktur islahatları bazar münasibətlərinin inkişafını, nəqliyyatın kommersiya fəaliyyətində dövlətin iştirakının azaldılmasını, potensial rəqabətçi və təbii-inhisarçı fəaliyyət növlərinin bir-birindən ayrılmasını və nəticədə inhisarçı sektorun ixtisarını nəzərdə tutmalıdır. Nəqliyyatda struktur islahatları operatorların statistik müşahidə sisteminin təkmilləşdirilməsi və birləşdirilməsi, yeni müasir məlumatın əldə edilməsi istiqamətlərdə aparılmalıdır;

3. Nəqliyyat sektorunda antiinhisar tənzimləmənin təkmilləşdirilməsi aşağıdakıları nəzərə almalıdır:

- bazar konsentrasiyasına nəzarət etmək üçün “on-line” informasiya rabitə texnologiyasının yaradılması. Nəqliyyat xidmətləri bazarının nəqliyyat vasitələrinin qeyri-bazar kommersiya istismarı sektorundan və qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə sektorundan ayrılması, rəqabətçi və inhisarçı fəaliyyət növlərinin ayrılması ilə bazarın təşkili üzrə tədbirlərin görülməsi və bazara real nəzarət sisteminin tətbiq edilməsi;

- təbii inhisarçı fəaliyyət sahələrinin birbaşa tənzimləmələrini tədricən bazar tənzimlənməsi metodları ilə əvəzləndirməklə ixtisar edilməsi;

- qanunvericiliyin, o cümlədən antiinhisar və xüsusi (sahələr üzrə) qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi, bazarların fəaliyyəti və onlara giriş qaydalarının, habelə təbii inhisar subyektləri tərəfindən göstərilən xidmətlər üçün nümunəvi

müqavilələrin işlənib hazırlanması, təbii inhisarçılarla əlaqədar standart xidmət müqavilə qaydalarının tənzimlənməsi və onların qanunvericiliklə möhkəmləndirilməsi;

4. Tarif və qiymət tənzimlənməsi imkan daxilində təbii inhisar sahələrində aparılmalıdır. Bu halda, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərin və operatorların maraqları tarazlaşdırılmalıdır. Tariflərin tənzimlənməsi zamanı aşağıdakı əsas şərtlər qoyula bilər:

- inflyasiyanın artmasına imkan verməmək üçün tariflərin ümumi səviyyəsinə nəzarət;
- potensial istehlakçıların əlverişli xidmətlərlə təmin olunması məqsədilə tariflərin maksimum səviyyədə nizamlanması
- dempinqə imkan verməmək üçün tariflərin aşağıdan məhdudlaşdırılması;
- bazarda qiymət şəffaflığının təmin edilməsi («əlan edilmiş tarif» prinsipini tətbiq etməklə);
- tariflərin məqsədəuyğun sabitliyinin təmin edilməsi (müəyyən müddət ərzində tarifi dəyişməsinə imkan verməməklə).

5. Azərbaycan Respublikasının milli strategiyasının vacib tərkib hissəsini təşkil edən malların ixracı kimi nəqliyyat xidmətlərinin ixracının inkişafı da respublika üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat xidmətlərinin ixracı aşağıdakı istiqamətlərdə inkişaf etdirilməlidir:

- yerli ixrac yüklərinin dünya bazarlarına göndərilməsində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat müəssisələrinin rolunun artırılması;
- idxal yüklərinin gətirilməsində və üçüncü ölkələrin yüklərinin daşınmasında Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat müəssisələrinin payının artırılması;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin tranzit potensialından inkişaf etdirilməsi.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYATLAR

1. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.
2. Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı: Digesta, 2005, 336 s.
3. Atakişiyev M. Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş. Bakı: Azərbaycan, 2004, 264 s.
4. Atakişiyev M. Azərbaycan sosial-iqtisadi tərəqqi yolunda. Bakı: Təhsil, 2005
5. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000
6. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüquqi. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005
7. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: Zərdabi LTD, 2008
8. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2002
9. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi. Bakı, 2007
10. Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2004
11. Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2003
12. Hacıyev Ş.H., Bayramov Ə.İ., Beynəlxalq iqtisadiyyat. Metodiki göstəricilər, Bakı 2000
13. Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000
14. Hüseynov Ə.H. Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə olan inzibati xətlərin kommentariyası (Normativ materiallarla). Bakı: Digesta, 2008
15. İqtisadiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri). Nazim Süleymanovun redaktəsi ilə. Bakı: Nurlan, 2003

16. Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər. Xarici iqtisadi biliklərə dair acərbaycanca-rusca-ingiliscə lüğət-məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005
17. Şəkəraliyev A.Ş.«Keçid iqtisadiyyatı və dövlət.» Bakı-2000
18. Z.Qafarov, E.Əliyev “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi” Bakı, 2002
19. F.Bağirov “Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri” Bakı, 2009
20. Abuzer Kendigelen, Alican Aydın. Taşıma hukuku mevzuatı. İstanbul: Beta, 2001, 1011 s.
21. Emin Ertürk. Uluslararası iktisadi birləşmələr. İstanbul: Vipaş A.Ş, 2002
22. Emine Yazıçioğlu. Hamburg Kuralları'na görə taşıyanın sorumluluğu. İstanbul: Beta Basım A.Ş., 2000
23. Fahiman Tekil. Deniz hukuku. İstanbul: Alkim, 2001

NORMATİV-HÜQUQİ AKTLAR

1. “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 11.06.1999
2. “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 01.04.2008
3. “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu– 22.12.1999
4. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu–24.06.2005
5. “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında” Əsasnamə 10.06.2003
6. Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi– 22.06.2001
7. “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı” (2006-2015-ci illər)
8. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı”
9. Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu. Bakı: Azərbaycan, 1996 – 2008

10. Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı: Qanun, 2005
11. Azərbaycan Respublikası Vergilər Nazirliyinin icmal məlumat Bukleti. Bakı, 2003
12. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul – A.Süleymanlı. Bakı: Çarşıoğlu, 2005
13. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı: Digista, 2001, I cild, I kitab, 2003

İnternet resursları

1. www.e-qanun.az
2. www.mot.gov.az
3. www.cabmin.gov.az
4. www.google.az
5. www.azstat.org
6. www.wikipedia.org

АННОТАЦИЯ

В магистерской диссертации отмечается что, в рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Сегодня в процессе развития экономики Государства особую актуальность приобретает Логистика, т. к. Логистика это наука о планирование, управление и контроле процессов движения материальных, трудовых, энергетических, информационных и финансовых ресурсов. Транспортная логистика охватывает не только операции по организации перемещения (перевозки) и хранения товара от производителя до потребителя, но и в первую очередь требует изучения самого товара от производителя, для выстраивания логистической схемы поставок и подготовки всего транспортного процесса.

В диссертации отмечается что, в Азербайджанской Республики развитие транспортного сектора является одним из необходимых и важных условий дальнейшей структурной перестройки экономики, повышения конкурентоспособности транспортных услуг на мировых рынках и интеграции страны, в динамично изменяющуюся систему международных отношений. Для эффективного участия в интеграционных процессах развитие национальной транспортной системы весьма важная задача. Республика расположена на очень выгодной географическо-стратегической позиции международных коридоров и автомобильный транспорт массовое, а также повседневное транспортное средство, тогда становится ясным необходимость устойчивого развития этой сферы. Через Республику проходит кратчайший путь из Европы в страны Центральной Азии, Ближнего и Дальнего Востока, в частности транс-портные коридоры ТРАСЕКА и Север-Юг, автомобильная и железнодорожная магистрали, соединяющие бассейны Черного и Каспийского морей, по этой же территории. Азербайджан, занимая одно из ключевых положений в вопросах создания кратчайших транспортных коридоров в евро-азиатском регионе, является крупным транспортным узлом в единой транспортной системе Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Республика имеет сложившуюся транспортную систему, которая включает в себя железнодорожный, автодорожный, морской, воздушный и трубопроводный транспорт.

В диссертации также отмечается что, правовое регулирование формирования транспортно-логистического комплекса представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые формируются и возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий в сфере логистики, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В соответствии с Государственной концептуальной программой развития транспортного сектора Азербайджана, Президентом Азербайджана были утверждены ряд важные программы и документы способствующие развитию транспортного сектора.

ANNOTATION

In the master's thesis says that in market economy relations associated with transport, acquire great importance. Today, in the development of the economy of the State Logistics acquires a special urgency, because the science of logistics planning, management and control processes of the movement of material, labor, energy, information and financial resursov. Transportnaya Logistics encompasses not only the operations of the organization of movement (transport) and storage of goods from producer to consumer, but also in the first place requires an examination of the goods from the manufacturer, for building the logistic supply chain and prepare the entire transport process.

The thesis says that, in the Republic of Azerbaijan development of the transport sector is a necessary and important condition for further economic restructuring, improving the competitiveness of transport services in world markets and the integration of the country, in a dynamically changing system of international relations. In order to effectively participate in the development of integration processes of the national transportation system is very important task. Republic is located in a very advantageous geographical and strategic position of international road transport corridors and mass, as well as everyday vehicle, then it becomes clear the need for sustainable development in this field. Through the Republic is the shortest way from Europe to Central Asia, the Middle and Far East, in particular of the transport corridors TRACECA and North-South road and rail routes connecting the basin HN Black and Caspian seas, on the same grounds. Azerbaijan occupies one of the key provisions on the establishment of the shortest transport corridors in the Euro-Asian region, is a major transportation hub in a single transport system of Europe-Caucasus-Asia (TRACECA). Republic is the current transportation system, which includes rail, road, sea, air and pipeline transport.

The thesis also notes that the legal regulation of formation of the transport and logistics is a complex set of legal rules governing social relationships are formed and occur in connection with the organization and activities of transport companies in the logistics sector, the relationship between transport companies and their large customer base, enjoying the vehicles, as well as between transport companies as one, and different modes of transport. In accordance with the State program, the conceptual development of the transport sector in Azerbaijan, the President of Azerbaijan approved a number of important programs and documents contribute to the development of the transport sector.

REFERAT

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının ahəngdar fəaliyyətinin təşkilində, hər hansı bir sahədə müdafiə qüdrətinin gücləndirilməsi və əhalinin artan həyat dinamikliyinin təmin edilməsində mühüm infrastruktur sahə olaraq respublikanın ictimai həyatında əhəmiyyətli rol oynayır. Material axınlarının ilkin yaranma mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti zamanı logistik əməliyyatların böyük əksər hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyat logistikanın funksional sahələri arasında əlaqələndirici rol oynayır. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasını tənzimləmək məqsədilə müvafiq hüquqi baza yaradılmışdır. Bu bazada müxtəlif hüquq qüvvəsinə malik olan normativ hüquqi aktlar yer almışdır. Respublikada nəqliyyat sferasının tənzimlənməsinin əsaslarını özündə əks etdirən qanun 11 iyun 1999-cu ildə qəbul olunmuş “Nəqliyyat haqqında” AR Qanunudur. Nəqliyyat sferasında fəaliyyətin hüquqi tənzimlənməsinin əsaslarını təşkil edən digər normativ aktlar “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” AR Qanunu “Avtomobil yolları haqqında” AR Qanunu, “Aviasiya haqqında” AR Qanunu, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı", “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramından (2006-2015-ci illər) ibarətdir. Nəqliyyatın fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətlər müvafiq qanunlarla, nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə və nizamnamələrlə, Azərbaycan Respublikasının digər normativ-hüquqi aktları ilə tənzimlənir. Bu normativ aktlar nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirir. Bu baxımdan nəqliyyat sahəsində dövlət müdaxiləsinin praktik reallaşmasının təmini üçün normativ hüquqi bazanın formalaşdırılması hər bir dövlət üçün başlıca vəzifə hesab olunur.

Dissertasiya tədqiqatının obyektı ölkənin milli iqtisadiyyatı, onun nəqliyyat-logistik kompleksi nəqliyyat sektorunun ayrı-ayrı sahələri, iqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunun inkişafının müasir vəziyyəti və onuna bağlı digər proseslərdir. Tədqiqatın predmetini keçid prosesində Azərbaycanın nəqliyyat-logistik kompleksində

formalaşdırılması ilə bağlı həyata keçirilən iqtisadi islahatlar, bu islahatlar strategiyasının hədəfləri və əsas xüsusiyyətləri ilə bağlı yeni tendensiyalar, nəqliyyat-logistik kompleksin formalaşdırılmasının hüquqi təminatı və mexanizmi təşkil edir. Dissertasiya tədqiqatının məqsədi milli iqtisadiyyatın nəqliyyat-logistik kompleksində formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsiplərinin müəyyənəşdirilməsi, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasının fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktların öyrənilməsi və araşdırılmasından ibarətdir.

Tədqiqatın informasiya bazasını mövzu ilə əlaqədar yerli və xarici tədqiqatçıların və ekspertlərin araşdırmaları, dövlət hakimiyyəti və idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin, Nəqliyyat Nazirliyinə daxil olan digər strukturların materialları təşkil etmişdir. İşin nəzəri – metodoloji bazasını keçid şəraitində nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsipləri, nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətinin hüquqi təminatı ilə bağlı yerli və xarici iqtisadçı ekspertlərin əldə etdikləri nəticələr, aparıcı mütəxəssislərinin tədqiqatları təşkil etmişdir. Tədqiqatda qarşıya qoyulan məsələlərin həllinə nail olmaq üçün səbəb – nəticə, müqayisəli təhlil, statistik, funksional, məntiqi, struktur və digər metodlar istifadə edilmişdir.

Dissertasiyanın strukturu giriş, üç fəsil, nəticə və təklifdən ibarətdir. Dissertasiyada milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat-logistik kompleksin yeri və rolu geniş araşdırılmış, nəqliyyat-logistik kompleksdə formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsipləri geniş tədqiq edilmiş, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturu tədqiq edilmiş, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlil aparılmış, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar geniş tədqiq edilmişdir. Tədqiqatın sonunda nəticə və təkliflər çıxarılmış, istifadə olunan ədəbiyyat siyahısı və resurslar geniş təqdim edilmişdir.