

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

(MAGİSTRANTIN A.S.A)

Muxtarova Rəfiqə Faiq qızı

**“Azərbaycan Respublikasında Nəqliyyat xidmətləri bazarının
formalaşması və inkişaf perspektivləri” mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060411 “Kommersiya”

İxtisaslaşma: Kommersiya fəaliyyəti

**Elmi rəhbər:
rəhbəri:**

i.e.n.N.M.Rzayeva

Kafedra müdiri: prof.A.Ş.Şəkərəliyev

Magistr proqramının

dos.N.T.Quliyeva

BAKI - 2018

MÜNDƏRİCAT

Giriş	3
I FƏSİL. NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ FORMALAŞMASININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI.....	7
1.1 Xidmətlər bazarının mahiyyəti və nəqliyyat xidmətləri bazarının nəzəri- metodoloji məsələləri	7
1.2 Müasir dövrdə nəqliyyat xidmətləri bazarının fəaliyyət istiqamətləri və səmərəli təşkilinin xarakterik xüsusiyyətləri.....	19
FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN TƏHLİLİ.....	34
2.1 Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin idarə edilməsi və nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyəti	34
2.2 Ölkəmizdə xidmətlər bazarının sosial - iqtisadi aspektləri və nəqliyyat xidmətləri bazarının müasir vəziyyətinin təhlili	43
2.3 Müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin və nəqliyyat xidmətləri bazarının dünya təcrübəsinin müqayisəli təhlili	48
FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ VƏ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ	60
3.1 Azərbaycanda nəqliyyat xidmətləri bazarının təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi	60
3.2. Ölkəmizdə nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf perspektivləri və bu sahədə dövlət tərəfindən həyata keçirilən tədbirlər	65
Nəticə	71
İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı.....	74
Резюме.....	78
Summary	80
Referat	82

Giriş

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyatın davamlı inkişaf etməsi iqtisadi bütövlüyün, xidmətlərin sərbəst şəkildə mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin, eyni zamanda rəqabətin və həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatıdır. Malların mübadiləsinin və istehsalının prosesinin düzgün formalaşdırılması məhz nəqliyyat köməyi ilə təmin edilir. Material axınlarının yaranma mənbəyindən istehlak yerlərinə kimi hərəkəti logistik əməliyyatların böyük hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat üsullarının iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyatın funksional sahələri arasında asılı rol oynayır. Məhsulların logistik dövrünün mərhələlərinə ötürülməsi, yəni prosesin ahəngdar təşkili, logistik yük vahidlərinin cəld ötürülməsi, istehsal ehtiyatların tələb olunan dərəcədə saxlanılması nəqliyyat ilə sıx bağlıdır. Yüklərin nəql edilməsindən asılı olan proseslərə logistikanın tətbiq edilməsi nəticəsində əldə edilən pozitiv irəliləyişlər son zamanlarda respublikamızda bazar tələbləri baxımından reallaşdırılan əsaslı struktur siyasəti nəticəsində möhkəmlənir. Nəqliyyat sahəsində bu o mənaya gəlir ki, bazar tərəkürünə sahib olmaq, fəaliyyət istiqamətlərini yalnız bu yöndə qurmaq, sistemlərdən praktiki baxımdan bəhrələnmək, nəqliyyat departamentləri və müəssisələri üçün olduqca çətinidir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Tənzimləyici və təşkilati fəaliyyətlərin bölgüsü ilə yanaşı inzibati idarəetmə şəraitindən bazar şəraitində tənzimlənmə sistemə keçirilmiş, nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi əsası yaradılmışdır.

Dövlətin siyasətinə əsaslanaraq nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin başqa iqtisadi sektorları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və bundan başqa ölkənin tələblərinə xidmət etmək baxımından əhəmiyyətli sahədir. Nəqliyyat sistemə daxil olan çeşidli nəqliyyat növləri fərqlənsələr də, nəqliyyata makro səviyyədə idarəetmə obyektini kimi baxır.

Dissertasiya işinin obyektı. Ölkənin iqtisadiyyatı, onun nəqliyyat kompleksi sektorunun sahələri və nəqliyyat sektorunun inkişafının indiki vəziyyəti və onunla bağlı olan digər proseslərdir.

Dissertasiya işinin predmeti. Tədqiqatın predmetini Azərbaycanın nəqliyyat kompleksində formalaşdırılması ilə bağlı reallaşdırılan iqtisadi islahatlar və bu islahatlar strategiyasının hədəfləri, eyni zamanda mühüm xüsusiyyətləri ilə bağlı olan tendensiyalar, nəqliyyat kompleksinin formalaşdırılmasının hüquqi mexanizmi və təminatı təşkil edir.

Dissertasiya tədqiqatının məqsədi. İqtisadiyyatın nəqliyyat kompleksində yaranan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi anlayışı və prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi, nəqliyyat sektorunun strukturunun araşdırılması, respublikamızda nəqliyyatın inkişafı, dövlət siyasətinin hədəfləri və nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin rolunun araşdırılması, Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyətinin təhlili, Azərbaycanda nəqliyyat sferasının normativ hüquqi aktların araşdırılması, Respublikamızda nəqliyyat sahəsinin fəaliyyətin lisenziyalaşdırılması və nəqliyyat sektorunda dövlət orqanlarının hüquqi statusunun araşdırılmasından ibarətdir. Məqsədə çatmaqdan ötrü tədqiqatın qarşısında bir çox vəzifələr durur ki, bunlar da aşağıdakıların araşdırılmasını nəzərdə tutur :

- İqtisadiyyatın davamlı sürətli inkişafının təmin edilməsində logistik kompleksin yeri və rolunun araşdırılması;
- Nəqliyyat kompleksində yaranan münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsinin mahiyyəti və əsas prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi;
- Nəqliyyat hüququnun subyektı anlayışının mahiyyətinin müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun strukturunun tədqiq edilməsi;
- Nəqliyyat kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət əsas siyasətinin müəyyənləşdirilməsi;

- Nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin əsas rolunun tədqiq edilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyatın müasir vəziyyətinin kompleks təhlilinin aparılması;
- Azərbaycan Respublikasında kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ bazanın araşdırılması;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsində fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatın araşdırılması;
- Nəqliyyat sahəsində dövlət siyasətini reallaşdıran orqanların statusunun öyrənilməsi və tədqiqi;
- Azərbaycan Respublikasında həyata keçirilən iqtisadi islahatların təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi.

Tədqiqatın informasiya bazası. Mövzu ilə bağlı olaraq xarici və yerli ekspertlərin və tədqiqatçıların araşdırmaları, idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin, Nəqliyyat Nazirliyinə aid edilən digər strukturların, bununla yanaşı digər dövlət orqanlarının və eyni zamanda beynəlxalq təşkilatların sənədləri və materialları, normativ - metodiki materiallar, bir çox konfrans və seminarların sənədləri, tədqiqat mövzusunun əhatə edən ədəbiyyatlar və araşdırmalar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi. Əldə edilən tədqiqat nəticələrinin aşağıdakı elementləri ilə səciyyələnir:

- ölkə iqtisadiyyatının inkişafının təmin edilməsində nəqliyyatın yeri və rolu əsaslandırılmışdır;
- ölkənin logistik kompleksində formalaşan münasibətlərinin hüquqi prinsipləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsinin inkişafı yönündə dövlət siyasətinin hədəfləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin rolu müəyyənləşdirilmişdir;

- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat fəaliyyətinin müasir vəziyyətini təhlil edilərək qiymətləndirilməsi reallaşdırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasının hüquqi mexanizm geniş araşdırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş, eyni zamanda nəqliyyat fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılmasının təminatı tədqiq edilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində reallaşdırılan islahatların nəticələrinin təhlili bu sahənin inkişafının istiqamətləri və səmərəli şəkildə yüksəldilməsinin istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi mexanizminin mövcud olan vəziyyətin tələblərinə əsasən təkmilləşdirilməsinin vacibliyi əsaslandırılmış, bu prosesə maneəçilik törədən faktorlar müəyyən edilmişdir.

Tədqiqatın quruluşu. Dissertasiyanın birinci fəslində iqtisadiyyatın inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat kompleksinin yeri və rolu araşdırılmış, formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi anlayışı və prinsipləri, eyni zamanda nəqliyyat hüququnun subyektivi geniş tədqiq edilmişdir.

İkinci fəsilə nəqliyyat sahəsinin strukturu tədqiq edilmiş, Respublikamızda nəqliyyatın fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin iqtisadi təhlili aparılmış, Respublikamızda nəqliyyat sahəsinin inkişafı dövlətin hədəflərini müəyyənləşdirilərək bu sistemin tənzimlənməsində dövlətin rolu araşdırılmışdır.

Dissertasiyanın son fəslində isə bu sektorda dövlət siyasətini reallaşdıran orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş, Respublikamızda nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən normativ aktlar və logistik kompleksdə fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının təminatı geniş şəkildə araşdırılmışdır.

Tədqiqatın sonunda isə nəticə və təkliflər çıxarılmış, daha sonra istifadə olunan ədəbiyyat siyahısı qeyd edilmiş və resurslar geniş təqdim edilmişdir.

I FƏSİL. NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ FORMALAŞMASININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI.

1.1 Xidmətlər bazarının mahiyyəti və nəqliyyat xidmətləri bazarının nəzəri- metodoloji məsələləri

Son vaxtlara kimi bir çox nəqliyyat təşkilatları sadəcə olaraq daşıma xidmətini həyata keçirir, başqa xidmətlər haqqında düşünmürdülər. Məhz bu nəqliyyat sahəsində konkurensiyanın və bazar münasibətlərinin mövcud olmadığı mühit üçün normal hal hesab edilirdi. Müasir iqtisadi mühitdə nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf etməsi, nəqliyyat təşkilatları arasında konkurensiyanın əmələ gəlməsi və nisbətən daha da güclənməsi iqtisadiyyatı inkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sisteminin reallaşdırılması prosesinin daha da dərinlən öyrənilməsinə mütləq şəkildə tələb edir. “Nəqliyyat xidməti” anlayışı daha çox nəqliyyat işinin təşkil edilməsində və planlaşdırılmasında daha çox istifadə edilir. [6]

İctimai təsərrüfatın fərqli sahələrində, təbiətdə baş verən hadisələrin formasının dəyişdirilməsi və çevrilməsi ilə əlaqəli olmayan və ictimai yararlı əmək fəaliyyəti ilə əks olunaraq hansı ki, xüsusi istehlak dəyərini meydana gətirən iş növlərinin də xidmətlərə aid edildiyi məlumdur. Ümumiyyətlə deyə bilərik ki, maddi məhsulları istehsal etməyən iş növləri də xidmət hesab edilir.

Xidmətləri müəyyən edən fəaliyyətin əsas xüsusiyyətləri aşağıdakılardır: [2, səhifə 336]

- Xidmətlər necə təklif olunurlarsa, həmin prosesdən fərqli mövcud ola bilməzlər və toplana bilməzlər;
- Xidmətlərin satışı mövcud olaraq iş prosesinin satışı deməkdir, məhz buna görə də xidmətlərin keyfiyyət dərəcəsi iş prosesinin özünün də keyfiyyət dərəcəsi ilə bilavasitə əlaqədardır;
- Xidmətlər təkcə konkret yer, istiqamət və vaxtda müəyyən istehlak dəyərində malik olurlar. Bu xüsusiyyət də onların xidmətlər bazarında digərləri ilə əvəz edilməsi imkanlarını məhdudlaşdırır;

- Nəqliyyat xidmətləri istehsal prosesinin başlanğıcına və yaxud da sonuna aid olur.

Nəqliyyat xidmətləri anlayışı, sadəcə sərnişin və yüklərin daşınması yox, hətta nəqliyyat prosesinə aid olan hissələri də aid deyil, onun planlı şəkildə hazırlanması və yerinə yetirilməsinə aid olan proseslər başa düşülür.

Nəqliyyat xidmətlərinə, ümumiyyətlə aşağıdakılar aiddir: [1, səh. 826]

- Sərnişinlərin və yüklərin daşınması;
- Yükləmə-boşaltma işlərini yerinə yetirir (məsələn, yüklərin və sərnişinlərin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə dəyişdirilməsi, anbarın daxilində həyata keçirilən əməliyyatlar);
- Yüklərin anbarlarda saxlanması;
- Nəqliyyat vasitələrinin müəyyən edilməsi;
- Nəqliyyat vasitələrinin icarəsi
- Təmir edilmiş və yeni nəqliyyat vasitələrinin bir yerdən digər yerə sürülməsi;
- Digər xidmət növləri.

Nəqliyyat təşkilatlarının qarşılıqlı əlaqədə olan əsas fəaliyyəti ilə özünün də əks etdirdiyi daşıma elementi əlamətinə görə xidmətlər- qeyri-daşıma və daşıma olaraq iki hissəyə bölünür.

Xidmət edilən istehlakçıların növlərinə əsasən xidmətlər- xarici (qeyri nəqliyyat təşkilat və müəssisələrinə göstərilən) və daxili (başqa nəqliyyat təşkilat və müəssisələrinə göstərilən) olurlar.

Təklif edilən xidmətlərin fəaliyyəti ilə əlaqədar olaraq xarakterinə görə xidmətlər- informasiya, texnoloji, kommersiya və s. növlərə bölünürlər.

Təchizat kanallarının yarımfabrikat, xammalla təmin edilməsi, hazır məhsulun paylanması nəqliyyat problemlərinin kompleks olaraq həllini tələb edir. Hazır məhsulların paylanmasında firma, təşkilat, konsern, müəssisələr məhsulların çatdırılması ilə əlaqədar olan məsələləri, yəni, nəqliyyat vasitəsinin, nəqliyyat

növünün, daşıma metodlarının seçilməsi və s. bir sözlə nəqliyyat xidmətlərinin müəyyən edilməsi məsələlərini həll edirlər.

Müxtəlif nəqliyyat növləri nəqliyyat kompleksini təşkil edir. İqtisadiyyatda nəqliyyat sektoru anlayışından istifadə edilir. Statistika Komitəsinin təyin etdiyi təsnifat əlamətinə əsasən nəqliyyat sektoru altında təşkilati formasından asılı olmayaraq fəaliyyət növü nəqliyyat müəssisələrin, habelə avtomobil nəqliyyatı sektorunda fəaliyyət göstərən şəxslərin fəaliyyəti anlaşılır. Ölkə iqtisadiyyatının əsas infrastruktur sektorları olan səhiyyə, təhsil, rabitə, enerji, ilə bərabər, əhalinin həyat fəaliyyətini təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və eyni zamanda başqa dövlət istiqamətlərini əldə etmək üçün vacib rol oynayır.

Ölkədə iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi, əmtəə bazarının inkişafı, iqtisadiyyatın yenidən formalaşması və özəlləşdirmə prosesinin başa çatdırılması, habelə ölkəmizin tranzit amilinin verdiyi imkanlardan istifadə olunması, müasir ipək yolunun yenidən bərpası nəqliyyat bazarının formalaşmasına, nəqliyyat sektorunda qarşılıqlı fəaliyyətə keyfiyyət xarakteristikalarının verilməsinə, əmək bazarında keyfiyyət dəyişikliklərinin əmələ gəlməsinə, tarif siyasətinin əsaslı formada yenidən qurulmasına köməklik göstərir. Sistem formasında nəqliyyat iki alt sistemdən ibarət olur: ümumi istifadə olunan və eyni zamanda ümumi istifadədə olmayan nəqliyyat növlərinə ayrılır.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat əsasən iqtisadiyyatın azad sektoru olmaqla bərabər ayrı - ayrı sektorların, əhalinin yük və sərnişin daşımaları ilə bağlı tələbatının dolğun şəkildə ödənilməsinə xidmət edir. Alt sistemə məxsus nəqliyyat vasitələri mübadilə çərçivəsində və bununla yanaşı əhaliyə xidmət göstərir. Xarakterik xüsusiyyətinə əsasən əksər hallarda magistral adlandırılırlar. Magistral nəqliyyat su, dəmir yolu, avtomobil, hava nəqliyyatını əhatə edir. Nəqliyyat növlərinin sərnişin və yük daşımalarında iştirakı kəskin surətdə fərqlənir. Ayrı – ayrı növlərinin texniki - iqtisadi xüsusiyyətlərindən, yük alan və eyni zamanda göndərən təşkilat və müəssisələrin ərazicə yerləşdirilməsindən, təşkili qaydasından

və iş şəraitindən asılıdır. Respublikamızın önəmli nəqliyyat-yol kompleksinə avtomobil nəqliyyatı, dəmir yol nəqliyyatı hava nəqliyyatı və su nəqliyyatı aiddir

Nəqliyyat xidməti sərnişin və yüklərin fəza və vaxta görə yerdəyişməsi və bu proseslə əlaqədar olan bir sıra işlərin görülməsidir.

Yük daşımaları vaxtı müştərilərə nəqliyyat xidməti göstərildikdə, bu xidmət özündə aşağıdakıları formalaşdırır: [2, səh336]

- Yükün fiziki xüsusiyyətlərinə uyğun olaraq qablaşdırma vasitəsinin seçilməsi;
- Qabın üstündə ştrix-kod, markalanma və önəmli qeydlərin aparılması;
- Unifikasiya olunmuş nəqliyyat tarasının istifadəyə verilməsi, paketləşdirmə, konteynerləşdirmə və yük vahidlərinin yaradılması;
- Nəqliyyat vasitələrinin və daşımaların ən sərfəli və səmərəli növünün seçilməsi;
- Nəqliyyat vasitələrinin düzgün yüklənmə vasitəsilə yük götürmə qabiliyyətindən dolğun və tam istifadə edilməsi;
- Yükləmə - boşaltma prosesi vaxtı texnologiyaya riayət edilməsi;
- Terminallarda və anbarlarda ehtiyatların və malların uçotunun təşkili, yüklərin yerləşdirilməsi vaxtı yeni texnologiyalardan istifadə olunması;
- Müasir kompüterlərin və informasiya texnologiyalarının tətbiq edilməsi.

Bir sıra mənbələrə əsasən əmtənin istehsalı və realizə edilməsi prosesində nəqliyyat xərclərinin ümumi dəyəri əmtənin son qiymətinin üçdə bir hissəsini təşkil edir. Elə buna əsasən də nəqliyyat, tara-qablaşdırma, ekspedisiya və anbar, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının optimallaşdırılması önəmli qənaət rezervi kimi müəyyənləşə bilər.

Nəqliyyat xidmətinə olan əsas tələbin müəyyən edilməsi göstərir ki, nəqliyyat işində müştərilərin əsas tələblərindən biri yüklərin müəyyən edilmiş vaxtda mənzil başına göndərilməsi və çatdırılmasıdır. Bu isə bəzi yük sahiblərinin həm mübadilə, həm də istehsal sahəsində ehtiyatların azaldılmasına maraq

göstərmələridir. Bir çox sahələrdə ehtiyatların saxlanması üçün müəyyənləşən xərclər buraxılmış əmtəənin dəyərinin 20% və daha artıq olanını təşkil edir.

Ümumiyyətlə, məhsulun çatdırılması daha çox bir-biri ilə əlaqəli olmayan və fərqli işgörelər tərəfindən həyata keçirilən ardıcıl mərhələlərə bölünür. Ona əsasən də belə vaxt-fəza sisteminin optimallaşdırılması lazımi qədər mürəkkəb məsələdir.

Nəqliyyat xidməti və xidmətin xarakteri daşımalara göstərilən tələbi təşkil edir. Tələbi müəyyənləşdirən parametrlərə yükün daşıma həcmi və növünü, sərnişin axınının müntəzəmliyini, xidmət ərazisinin ölçülərini, tariflərin səviyyəsini, çatdırmanın vaxtını və təciliyi, sərnişinlərin düşürülüb-mindirilməsini, çatdırılma zamanında malların saxlanılmasını, yük göndərənin və yükü alanın ümumi vəziyyətini daxil etmək olar.

Bazar iqtisadiyyatına malik inkişaf etmiş ölkələrdə bir sıra problemlərin inkişafında aşağıdakılar müşahidə edilir:[5]

- Qiyməti az olan yüklərin daşınmasının və təcili olmayaraq sərnişinlərin yerdəyişmələrinin azalması, qiyməti çox olan yüklərin daşınmasının artması;
- Dövlətlərarası daşımaların payının və orta çatdırılma məsafəsinin artması;
- Daşımanın müddəti və keyfiyyəti üçün bütün nəqliyyat sistemi üzrə məsuliyyətin artması;
- Paketlər və konteynerlərdə daşınan ədədi yüklərin həcmi tədricən artması və qalaq yüklərin daşıma həcmi tədricən azalması;
- Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin yük götürmə qabiliyyətindən istifadə edilməsinin artması;
- Yük (sərnişin) daşımalarının həcmi xüsusişdirilmiş nəqliyyat vasitələri ilə artması;
- Nəqliyyat hərəkətinin idarə olunmasına və daşımaların təşkilinə loqistik yanaşmanın üstünlüyü.

Müştərilərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin sürətlə artırılması indiki zamanda ən qabaqcıl məsələlərdən biridir. Xidmətin təyinatına görə hər hansı tələbatın vaxtında ödənilməsi dedikdə keyfiyyət başa düşülür. Müştərinin müqavilə bağladığı nəqliyyat şirkəti yükü təyinatı uyğun olaraq vaxtında itkisiz olaraq mənzil başına çatdırmağı öhdəsinə götürürsə onda həmin şirkətdən müştəri saxlanma xərclərinin azaldılmasını, boş dayanmasının minimuma endirilməsini, çatdırılmanın yüksək və geniş səviyyədə aparılmasını və müqavilədə göstərilən bütün xidmətlərin keyfiyyətinin artırılmasını gözləyir.

Keyfiyyətli xidmət çox xərc aparmır. Əksinə, müqavilədə göstərilmiş şərtlərə əməl edilmədikdə və müəyyən səhvlər buraxıldıqda bunların düzəldilməsi üçün əmək və material sərfinə səbəb olur. Nəqliyyat xidmətləri bazarında daşıma sisteminin mütəmadi olaraq pozulması müştərini hörmətdən salır və yerinin itirilməsinə səbəb olur.

Nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətlərinə görə istehlakçılar üçün əsas parametrlər aşağıdakılardır: [6]

- Daşıma üçün sifariş alındığı vaxtdan son məntəqəyə çatdırılana qədər olan vaxt;
- Tələbat və etibarlılığa görə son məntəqəyə çatdırma imkanı;
- Maddi təchizatın sabitliyi və ehtiyatların olması;
- Sifarişin tam yerinə yetirilməsi;
- Sifarişin rahatlığı;
- Xidmət üçün sərf olunmuş xərclər barədə mütəmadi informasiyanın olması və qəbul edilmiş tariflərin obyektivliyi;
- Kreditin verilməsi;
- Anbarlarda olan yükün səmərəliliyi;
- Paket və konteyner daşımalarının yerinə yetirilməsi, həmçinin qablaşdırmanın keyfiyyətinin mümkünlüyü.

Firmalar “dəqiq vaxtında” logistik sistemindən nəqliyyat və istehsalatın təsərrüfat hərəkətlərində istifadə edirlər. Yüklərin az məsrəflərlə və dəqiq vaxtında verilən ünvana çatdırılması üçün nəqliyyat, istehlak və istehsalın inteqrasiyasına uyğun müəyyən texnoloji proses hazırlanmalıdır.

Daşıma prosesində yük qəbul edəndən yük göndərənə qədər təşkil olunan sistem nəqliyyatda yeni yanaşma kimi qəbul edildi. Qablaşdırılma, yük emalı, saxlanılma prosesləri çatdırma prosesində nəzərə alınmalıdır. Bu da logistik mərkəzlərin təşkil olunmasını labüdləşdirdi.

Müasir sistemdə nəqliyyat dəhlizləri inkişafı 1970-cı illərdən başlamışdır. Qlobal iqtisadiyyatın əsasını nəqliyyat təşkil edir. Beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi və iqtisadi olaraq rolunun yüksəlməsində nəqliyyat dəhlizlərinin önəmi böyükdür. Nəqliyyat dəhlizinin 2 növü vardır:[2,338s]

- milli;
- beynəlxalq.

Beynəlxalq dəhlizlər dövlətlər arasında önəmli sərnişin və yük daşımalarını təmin edən beynəlxalq və milli dərəcədə nəqliyyat sisteminin əsas hissəsidir. Nəqliyyat kompleksinə aid edilən nəqliyyatın növləri, eləcə də təşkilati, texnoloji və bir çox başqa strukturlar aiddir. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində məkan paradiqması daha əsas götürülür. Buna əsasən də tənzimlənən nəqliyyat sisteminin üsullarına riayət etmək daha önəmlidir. Eyni zamanda beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ölkələrin sərhədindən istifadə etməklə quru və su yolla sərnişin və yüklərin daşınmasıdır. Ümumiyyətlə, beynəlxalq dəhlizlərin iqtisadi cəhətdən tranzit xüsusiyyətinin 3 növü vardır [1,802s].

- ❖ tranzit corridor - tranzit dəhlizi;
- ❖ trade corridor- ticarət dəhlizi;
- ❖ development corridor- inkişaf əsaslı.

Beynəlxalq dəhlizlər məsafə olaraq dövlətlər arasında ticari əlaqələrin genişləndirilməsində əsas rol oynayır. Nəqliyyat dəhlizlərində yüklərin ən sərfəli

yollarla daşınması beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin mövcudluğuna görə əsas amillərdən biridir. Əlbəttə ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iqtisadi cəhətdən ölkələr arasında əməkdaşlığın artması, əldə edilən gəlirlərin büdcə artımına təsiri daha önəmli isə tranzit mövqeyi əlverişli olan üçüncü ölkələrə sərnişinlərin, yüklərin və nəqliyyatın başqa növlərindən keçməklə əlavə gəlirlər qazandırır. Əldə edilən iqtisadi mənfəətlər ölkənin beynəlxalq və milli səviyyədə potensialının artmasına, infrastrukturaların formalaşmasına, nəqliyyat sisteminin inkişafına istiqamətlənməsi və başqa sosial iqtisadi məqsədlərlə istifadə edilir. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ölkələr arasında rəqabət qabiliyyətlilik artır, eyni zamanda global iqtisadi dövrdə müsbət təsirə malikdir.

Xalq təsərrüfatında nəqliyyatın böyük rolu vardır. Belə ki, sərnişin və yüklərin daşınması prosesini yerinə yetirir. Onun spesifik formada məhsulu və əmək prosesləri vardır. Logistik sistemə uyğun olaraq nəqliyyatın qeyri-istehsal və istehsal sahəsi olması onun məkanından asılıdır. Nəqliyyata xidmət və ya maddi istehsal sahəsi kimi yanaşılımda yaratdığı məhsulun xüsusiyyətlərindən asılı olaraq ikili fikir mövcuddur.

Nəqliyyat yeni maddi məhsul yaratmır, baxmayaraq ki, istehlak dəyərini yaradır. Nəqliyyatda hərəkət tərkibinin daşınması istehlak dəyərini yaradır. Hərəkət tərkibinin xarakteristikası və sayından, texniki-istehsal bazanın gücündən, yolların uzunluğu və vəziyyətindən, sürücülərin ixtisasından daşıma asılıdır. [9]

Yüklənmə yerindən boşaldılma yerinə qədər sərnişinlərin, yüklərin çatdırılması nəqliyyatın məhsuludur. Digər istehsal sahələrinin məhsulundan bu məhsul fərqlənir:

1. Məhsulun yığılıb, toplanılıb və saxlanması üçün yararlı olması;
2. Qeyri-maddilik- istehlakçı məhsulu bir obyekt kimi görmür, eşitmir, hiss etmir;
3. Ayrılmazlıq- onu yaradanın xidmətlə bir-birindən ayrılmasının mümkün olmaması;
4. Fərqlilik- iki fərqli xidmətin olması;

5. Nəqliyyat məhsulunun istehlakı və istehsalının zamana görə eyni vaxtda düşməsi;
6. Zamana görə qeyri-müntəzəmlik.

İstehsal yerindən aparılmış məhsullar istehlak yerlərinə çatdırıldıqdan sonra tam istehlak dəyərində olurlar. Hazır məhsul, yarımfabrikat, xammal və ya təkrar istehsal prosesində olan başqa məhsullar təkrar istehsal və istehlak yerlərinə çatdırılmağa görə nəqliyyat məhsulu kimi çıxış edirlər. Belə ki, nəqliyyat məhsulunun əsas xüsusiyyəti məhsulların yığılıb-saxlanması və toplanılması üçün yararlı olması bölgü sistemi və ictimai istehsal prosesində nəzərə alınır.

Yük istehlak məkanına çatdırılmazsa, bu halda hərəkət tərkibinin yerdəyişməyə işlətdiyi əmək səmərəsiz sayılır. Bunun nəticəsində yararlı məhsul əldə edilməmiş hesab olunur. Yük əgər son məntəqəyə deyil aralıq məntəqəyə çatdırılarsa onda “yarımfabrikat” kimi qeydə alınır.

Nəqliyyatın istehsal prosesi və məhsulu kimi qəbul etdiyimiz yük və sərnişinlərin daşınması anlayışını bəzən fərqləndirmək lazım gəlir. Buna yükün geri qaytarılması zamanı ehtiyac duyulur. Əgər yük geri qaytarılıbsa, deməli nəqliyyat məhsulu yaradılmamışdır.

Vahid nəqliyyat sistemi tabeçiliyindən və mülkiyyət formasından asılı olmayaraq bir-biriləri ilə təmasda olan nəqliyyat növlərinin toplusudur. Nəqliyyatı struktur cəhətdən iki sistemə bölmək olar: ümumi təyinatlı nəqliyyat və qeyri-ümumi təyinatlı nəqliyyat. Bu təyinatlı nəqliyyatların hər ikisi özəl və dövlət mülkiyyətindən ibarət ola bilər.[8]

Ümumi təyinatlı nəqliyyat bütün idarə və təşkilatların, ayrı-ayrı şəxslərin sərnişin və yüklərini daşıyır.

Qeyri-ümumi təyinatlı nəqliyyat konkret təşkilat və müəssisələr üçün daşımaları yalnız istehsal sferası daxilində həyata keçirir. Nəqliyyat sisteminin struktur sxeminə nəzər salsaq belə olur.

Nəqliyyatı magistral və qeyri-magistrala da bölürlər. Burada magistral dedikdə ümumi təyinatlı nəqliyyat, qeyri-magistral dedikdə isə qeyri-ümumi təyinatlı nəqliyyat başa düşülməlidir. Çünki, bunlar sinonim kimi qəbul olunmalıdır.

Nəqliyyat sistemi aşağıdakı dörd sistemi özündə birləşdirir: [4]

1. Nəqliyyatın əmək resursları;
2. Hərəkət tərkibi;
3. Bütün nəqliyyat növlərinin nəqliyyat şəbəkəsini;
4. Bütün nəqliyyat növlərinin idarəetməsi.

Vahid nəqliyyat sistemi dedikdə inzibati-hüquqi, texniki, iqtisadi və texnoloji idarəetmə birliyi başa düşülür. Vahid nəqliyyat sistemində yük daşımaları və sərnişin daşımaları xidmətinin səviyyəsi nəqliyyat xətlərini, konfigurasiyasından, rabitə yollarının uzunluğundan və digər amillərdən asılıdır. Nəqliyyatın inkişafı o zaman yüksək hesab olunur ki, bu göstəricilər yuxarı olsun.

Dünyanın bir çox ölkələrində ölkə daxili regionlarda rabitə yolları salınarkən fərqlər müşahidə olunur, bu da şəbəkənin sıxlığı göstəricisinə dəlalət edir.

Nəqliyyatın hər bir növü hərəkət tərkibi və dərəcədən, yollar və terminallardan istifadə edir.

Yol, nəqliyyatın hərəkət etdiyi sahədir. Təbii yollar əlavə xərclər tələb etmir, onları yenidən qurmağa ehtiyac yoxdur və ucuz başa gəlir. Təbii yollar dedikdə, çaylar, dənizlər, hava fəzası və piyada cığıruları nəzərdə tutulur. Bəzən təbii yolları təbiətin vurduğu ziyanlara görə yaxşılaşdırmaq lazım gəlir. Belə ki, çaylarda selin qarşısını almaq üçün müəyyən tarazlama işləri aparılır və onların dibi dərinləşdirilir. Çayların yuxarı hissələrinə bəndlər artırılır ki, bu da gəmiçiliyə şərait yaradır.

Süni yollar dedikdə dəmir yolları, tunellər, kanallar və avtomobil yolları başa düşülür. Əksər hallarda ictimaiyyət yol xərclərini ödəyir. Əgər yolu hər hansı sahibkar öz şəxsi hesabına tikmişsə, onda bu onun şəxsi mülkiyyəti hesab olunur və istədiyi kimi istifadə edə bilər. Əgər yolun tikintisinə çəkilmiş xərclər vergi

ödəyicisinin üzərinə düşmüşsə, onda bu yollarda nəqliyyatın hərəkəti üçün heç bir ödəniş edilmir.

Süni yolların salınması yüksək xərclər tələb edir. Bu yolların çəkilişinə qoyulmuş xərclər geri qaytarılmalıdır. Bunlar yük və sərnişin daşımalarının, yanacaqın qiymətlərinə əlavələr etməklə və ya vergi tərəfindən müəyyən rüsumlar qoymaqla alına bilər. Sahibkar tərəfindən çəkilmiş yollarda isə qoyulmuş xərci əldə etmək üçün həmin sahibkar özü həmin yollarda hərəkəti müəyyən haqq əsasında yerinə yetirir.

Terminal dedikdə bir nəqliyyat şəbəkəsinin başlanması və digərinin qurtarması başa düşülür. Gəmilərin terminalı limanlar adlanır, ancaq bura avtomobil, qatar, hava və boru kəməri nəqliyyatları üçün də terminal sayılmalıdır.

Hərəkət tərkibi yük və sərnişinləri daşıyan nəqliyyat sisteminin bir hissəsidir. Hərəkət tərkibinin uyğunlaşma və çevikliyindən asılı olaraq nəqliyyat növünün səmərəliliyi təyin olunur. Avtomobillərin yolda marşrutdan kənara çıxmaları, maneə etmələri göstərir ki, dəmir yolu hərəkət tərkibinə nisbətən avtomobillərdə uyğunlaşma daha çoxdur.

Dartıcı vasitələr hər bir nəqliyyat növünə lazımdır. Belə ki, onlar hərəkət tərkibini hərəkətə gətirirlər. İndiki zamanda elektrik, dizel, benzin və reaktiv mühərriklərlə buxar dartqısı əvəzlənmişdir. Bu komponentlərin qarışığını bütün nəqliyyat növlərində görmək olar. Məsələn, avtomobil nəqliyyat vasitəsi olmaqla yanaşı, həm də dartıcı vasitə, boru kəməri həm nəqliyyat vasitəsi, həm də yol kimi qəbul edilir.

Yük və sərnişinlərin daşınması üçün nəqliyyatın hər bir növü lazımi nəqliyyat vasitələri ilə təchiz olunmalıdır. Nəqliyyat növünün tələblərini nəqliyyat vasitələrinin konstruksiyası ödəməlidir.

Mühəndislər aşağıdakı prinsiplərə əsaslanaraq nəqliyyat vasitələrini layihələndirirlər: yolun tələbləri, ergonomik mülahizələr, uyğun daşımaların tələbləri, xırtd bazarının geniş əhatə olunması, qənaətçilik.

Hər bir nəqliyyat vasitəsi satış zamanı geniş alıcı təbəqəsini əhatə etməlidir ki, satılarkən rahat ödəniş olsun.

Hər bir nəqliyyat növü texniki təminat, nəqliyyat vasitələrinin yerləşməsi, hərəkət tərkibinin müxtəlifliyi, daşıma imkanları və s.-də yalnız özünə xas olan xarakterik xüsusiyyətlərə malikdir. Bu və ya digər nəqliyyat növünün iqtisadi cəhətdən daha məqsədəuyğun olması onun istifadə dairəsinin müəyyənliyi baxımından spesifik və ümumi nəqliyyat amilləri nəzərə alınmalıdır. Ümumi amillərə aşağıdakılar aiddir:[11]

- Yük axınlarının və daşımaların istiqamət və həcmi müəyyən edən istehlak və istehsalın yerləşməsi və həcmi;
- Buraxılan məhsulun hərəkət tərkibinin iş ritmini və növünü müəyyən edən nomenqlaturası.

Spesifik nəqliyyat amilləri isə aşağıdakılardır:

- İstismar şəraiti, həm də mövsümlilik və işin ritmikliyi;
- Nəqliyyat yolları şəbəkəsinin yerləşməsi;
- Daşıma və buraxma qabiliyyətləri;
- Texniki təminat;
- Nəqliyyat prosesinin təşkili sistemi.

Müxtəlif nəqliyyat növləri vasitəsilə daşıma vasitələrinin müqayisəsi əsasında əsas göstəricilər aşağıdakılardır:

- Əsaslı qoyuluş;
- Daşımaların maya dəyərinin, istismar xərclərinin səviyyəsi;
- Çatdırma müddəti və hərəkət sürəti;
- Daşıma və buraxma qabiliyyəti imkanları;
- Daşımaların müntəzəmliyi və etibarlılığı;
- Daşımanın baqaj və yükün qorunması qarantiyası;
- Müxtəlif şəraitdə daşımaların təmin edilməsindəki manevretmə;

- Nəqliyyat vasitələrinin səmərəli istifadə edilməsi şəraiti, yükləmə və boşaltma işlərinin avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsi.

Bu göstəricilərin qiymətləri hər bir nəqliyyat növü üçün fərqlidir.

1.2. Müasir dövrdə nəqliyyat xidmətləri bazarının fəaliyyət istiqamətləri və səmərəli təşkilinin xarakterik xüsusiyyətləri

Dəmir yolu daşımaları. Əsas nəqliyyat növü olan dəmir yolundan istifadə etməklə beynəlxalq müqaviləyə görə iki və daha artıq dövlətlər arasında həyata keçirilən sərnişin, baqaj və yük daşımaları dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları adlanır.

Beynəlxalq müqavilələrin mövcudluğu və bağlanması dəmir yolu ilə dövlətlərarası daşımanın labüd və mütləq elementi hesab edilir. Məhz bu elementə görə daşıma dövlətlərarası daşıma kimi tanınır. Bu əlamətdən məhrum edilən daşıma dəmir yolu ilə dövlətlərarası daşıma hesab edilmir. Elə buna görə də müəyyən müqavilə olmadan dövlətlər arasında formalaşan daşıma beynəlxalq daşıma kimi xüsusiyyətə malik olmur. Buna görə də daşıma prosesi iki hissəyə ayrılır. Birinci hissə yükün göndərilən məntəqəsindən sərhad stansiyasına kimi daşınması prosesidir. Prosesin bu hissəsi göndərmə məntəqəsinin, yəni ölkənin milli nəqliyyat hüququna aid olub, bu hüquqa əsasən müəyyən edilir və daşıma müqaviləsi əsasında rəsmiləşdirilir. [12]

Beləliklə, müvafiq beynəlxalq müqavilə olmadan iki və daha artıq ölkə arasında mərhələlərlə reallaşdırılan daşıma dövlətlərarası nəqliyyat hüquq normaları ilə yox, ayrı-ayrı dövlətlərin milli nəqliyyat hüquq normaları vasitəsilə tənzimlənir. Elə buna görə də daşıma şərtləri bu normalar əsasında müəyyən edilir. Göstərilən hala uyğun olaraq ayrıca iki müqavilə bağlanılır.

Müəlliflərin fikrinə görə, “yükün ölkədən kənara çıxması” daşımanın dövlətlərarası daşıma hesab edilməsinə əsas olan əlamətdir. Məsələn, fransalı alim Rodiyer R. Və başqaları hesab edirlər ki, dövlətlərarası daşıma barədə müqavilənin

bağlanmasından asılı olmayaraq, yükün ölkənin sərhəddini keçməsi dövlətlərarası daşımadır.

Bəzi xüsusiyyətlərlə beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti şərtlənir. Beynəlxalq nəqliyyatın başqa növlərinin fəaliyyətindən bu xüsusiyyətlərə görə beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti fərqlənir.

Birinci xüsusiyyət dedikdə dəmir yolu ilə vahid nəqliyyat sənədi əsasında birbaşa beynəlxalq daşımalar başa düşülür. Bu daşımalarda bir neçə dəmir yolları iştirak edir ki, onların da arasında müəyyən hüquqi və texniki cəhətdən problemlər yarana bilər. Bu problemləri də tənzimləmək lazım gəlir.[12]

İkinci xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, vaqonlar və başqa daşıma vasitələri, yük və sərnişinlər sərhəd stansiyalarında keçiriləcəyi o biri ölkənin dəmir yoluna təhvil verilir. Buna görə də yükün sərhəd stansiyalarında növlərinə əsasən ixtisaslaşması, sərhəd dəmir yollarının işinin uyğunlaşdırılması və s. işlərinin həlli tələb edilir.

Üçüncü xüsusiyyətə əsasən vaqonlar və başqa daşıma vasitələri beynəlxalq dəmir yolu daşımaları vaxtı həmin ölkələrin dəmir yoluna müvəqqəti istifadə edilməsi üçün verilir. Bu istifadəyə görə hüquqi rejim müəyyən edilir. Vaqonlardan səmərəli istifadə etmək, vaxtında sahibinə qaytarmaq müvəqqəti istifadənin hüquqi rejiminin əsas amillərindəndir.

Dördüncü xüsusiyyət dedikdə dəmir yolu və beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatları özünə məxsus xüsusi daşıma növləri həyata keçirirlər. Bu növ daşımalar başqa nəqliyyat növlərində olmur. Yükün çəkisi və həcmindən asılı olaraq xüsusi növ yükləri yalnız dəmir yolu nəqliyyatı daşıyır. Bunlar aşağıdakılardır:[13]

- xırda daşıma;
- marşrutla daşınma;
- vaqonlarla daşınma.

Bəzi nəqliyyat konvensiyalarında xüsusi daşıma növləri nəzərə alınmışdır. Bir çox nəqliyyat konvensiyaları xırda vaqonlarla daşımalara anlayış vermir, ancaq adlarını çəkir və daşımaların əlamətlərini təyin etmir.

Xüsusi daşıma növlərinə bir çox nəqliyyat müqavilələrində anlayış verilir. Müəyyən olunmuş rejimdən asılı olaraq vaqonlarla daşımalar ilə xırda daşımalar arasında fərq vardır.[5]

Birinci, heyvanların və bir sıra təhlükəli yüklərin daşınması vaqonlarla təyinat yerinə çatdırılır. Belə yükləri xırda daşıma vasitəsi ilə həyata keçirmək mümkün deyildir.

İkinci, daşıma haqqına görə təyin edilmiş tariflərə əsasən daşıma növləri arasında fərqlər mövcuddur.

Üçüncü, daşıma növlərinə görə yükün məntəqəyə çatdırılması üçün müxtəlif müddət təyin edilir. Belə ki, xırda daşımalar üçün “uzun” müddət, vaqonlarla daşıma üçün isə “qısa” müddət müəyyən edilir.

Dördüncü, yükləmə işinin hansı tərəfin üzərinə düşməsindən asılı olaraq daşıma növləri, yəni, vaqon və xırda daşımalar bir-birindən fərqlənir. Xırda daşımalarda daşıyıcı yükü daşıma vasitəsinə özü yükləyir, ancaq vaqon daşımalarında isə yükəgöndərən bu vəzifəni yerinə yetirir.

Hüquqi əlamətlərinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşınması ölkə daxili dəmir yolu daşınmasından fərqləndirən xüsusiyyətlər vardır.

Beynəlxalq dəmir yolu daşınması bir çox nəqliyyat sənədləri və beynəlxalq qaimələrlə rəsmiləşdirilir. Belə sənədlər bağlanmış müqavilələrdə göstərildiyi kimi olmalıdır ki, bu da onun hüquqi əlaməti sayılır. Buna görə də beynəlxalq dəmir yolu daşınması daxili dəmir yolu daşınmasından fərqlənir.

Bağlanmış sazişə əsasən iki və ya bir neçə ölkənin daxilində aparılan daşımalar beynəlxalq dəmir yolu daşınması adlanır. Belə mülahizələri bir çox müəlliflər irəli sürmüşlər, lakin bu o qədər də düzgün fikir deyildir. Ona görə ki, müəlliflərin mülahizələrinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşınmasının əlamətinin

yararlanması üçün daşıma iki və ya bir neçə ölkənin ərazisində həyata keçirilməlidir. Beynəlxalq dəmir yolu daşması bu əlamət olmadan da yarana bilər. Məsələn, iki ölkə arasında dəmir yolu daşması müəyyən sazişə görə aparılır. Yük göndərən ölkə öz ərazisində göndərdiyi yükü itirir. Bu daşıma ikinci ölkənin ərazisinə daxil olmamasına baxmayaraq sazişə əsasən beynəlxalq dəmir yolu daşması sayılır. [15]

Nəqliyyat əməliyyatının obyektinə əsasən sərnişin daşıma, baqaj daşıma, yük daşıma, yük baqajı daşıma (mal baqajı) növlərinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımadan fərqlənilir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşmaları qonşu xarici dövlətlərin ərazisində sona yetməsi ilə əlaqədar tranzit daşıma və qonşu daşıma növlərinə bölünür.

Qonşu daşıma- həmsərhəd ölkələr arasında daşınan və qonşu ölkənin daxilində sona yetən daşımalarıdır. Qonşu daşıma tranzit daşımadan fərqli olaraq beynəlxalq daşımanın sadə növüdür.

Tranzit daşıma- yükün bir neçə ölkənin ərazisindən keçərək sonuncu ölkədəki məntəqəsinə çatdırılmasıdır. Bu daşımalar zamanı əlavə hüquqi məsələlərin (xarici ölkənin tranzitə görə hüququ, tranzit tarifi) həlli lazım gəlir. Göndərmə məntəqəsi ilə çatdırılma məntəqələri eyni bir dövlətin ərazisində olan, ancaq bir sıra xarici ölkələrin ərazisindən daşımanın yerinə yetirilməsi də tranzit daşımadır. Belə növ tranzit daşımalar dəmir yolunun daxili qaydalarına əsaslanaraq yerinə yetirilir.

Daşımalar bir və ya bir neçə nəqliyyat sənədi ilə tənzimləndiklərinə əsasən iki növ daşımaya ayrılırlar: birbaşa daşıma, birbaşa olmayan daşıma.

Birbaşa daşıma bir müqavilə əsasında bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir. Beynəlxalq dəmir yolu daşmaları əsasən birbaşa daşımalarla aparılır. Bunlar sazişlərdə göstərilən vahid daşıma şərtləri əsasında yerinə yetirilir.

Birbaşa olmayan daşıma ondan ibarətdir ki, müqavilədə iştirak edən dövlətlərin ərazisində daşıma həyata keçirilərkən həmin dövlətlərin özünəməxsus

nəqliyyat sənədləri yazılır və buna görə də iki daşıma sazişi bağlanılır. Sazişlər həmin dövlətlərin daxili nəqliyyat hüquq normalarından kənara çıxmamalıdır.[16]

Sərhəd dəmir yolu stansiyalarında daşımalar yükün verilməsinə görə iki yerə bölünürlər: yükləməklə daşıma, yükvurmasız daşıma.

Yükləməklə daşıma odur ki, həmsərhəd ölkələrin dəmir yolları enləri bir-birindən fərqləndiklərinə görə yük sərhəd stansiyasında boşaldılaraq həmsərhəd ölkənin daşıma vasitəsinə yüklənir.

Yükvurmasız daşımada həmsərhəd dövlətlərin dəmir yolları eyni olduğundan yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında daşıma vasitəsindən boşaldılıb digərinə yüklənmir.

Dəniz nəqliyyatı. Dəniz nəqliyyatı nəqliyyatın universal növüdür. Beynəlxalq dəniz nəqliyyatı başqa nəqliyyat növlərindən öncə yaranmışdır. Dəniz nəqliyyatı olduqca yaxşı sazlanmış nəqliyyat növüdür. Dəniz nəqliyyatı dövlətlərarası ticarətə xidmət etmək məqsədilə daim ixtisaslaşdırılır. Beynəlxalq ticarəti reallaşdırmaq üçün nəqliyyatın digər növlərinə nəzərən dəniz nəqliyyatından əsaslı surətdə istifadə olunur. [27]

Xarici ticarət yüklərinin daşınmasında dəniz nəqliyyatı əsas nəqliyyat vasitəsi olaraq hesab edilir.

Dəniz nəqliyyatı- həm dövlətlərarası daşımaların yerinə yetirilməsində, həm də yük daşımalarının ümumi həcmində birinci yeri tutur. Beynəlxalq yük daşımalarının payı dəniz nəqliyyatının göstərdiyi xidmətlərin bütün həcmində çoxdur.

Dəniz nəqliyyatı iki başlıca formada istismar olunur. Bu formalara aşağıdakılar aiddir:

- xətt gəmiçiliyi;
- tramp gəmiçiliyi.

Tramp gəmiçiliyi müntəzəm olmı2ayan daşımaları həyata keçirir. Tramp gəmiçiliyi bəzən qeyri-müntəzəm gəmiçilik də adlanır. [30]

Tramp gəmiçiliyinə əsasən dəniz gəmisi, istənilən istiqamətdə, tək-tək, dəyişən reyslər yerinə yetirir. O, müəyyən hərəkət cədvəli olmadan da xüsusi fəaliyyət göstərir. Tramp gəmiçiliyinin başlıca xüsusiyyətlərindən biri odur ki, onun həyata keçirdiyi daşımalara əsasən daşıma haqqı (ödənilən haqq) tərəflərin razılığına əsasən, yəni yük sahibi ilə gəmi sahibinin qarşılıqlı razılığına görə müəyyən edilir.

Xətt gəmiçiliyinə əsasən, onun vasitəsilə, müəyyən daşımalar həyata keçirilir. Xətt gəmiçiliyinə bəzən müntəzəm gəmiçilik də deyilir.

Xətt gəmiçiliyinə əsasən dəniz gəmisi limanlar arasında qabaqcadan elan edilmiş cədvəl əsasında vaxtaşırı reysləri yerinə yetirir və ya hərəkət edir. Buna əsasən də, gəmilərin bu cədvəl əsasında, müəyyən daimi yol üzrə hərəkət etməsi gəmiçiliyin bu növünün əsas xarakterik əlaməti hesab olunur.

Gəmiçiliyin formasından asılı olaraq, ümumiyyətiə dəniz nəqliyyatında daşımaların iki növü vardır:

- qeyri-müntəzəm daşımalar;
- müntəzəm daşımalar.

Həm qeyri-müntəzəm, həm də müntəzəm daşımalar dəniz daşımalarının təşkilinin iki fərqli formalarıdır. Bu formalar ümumi cəhətlərə malik olub, bir-biri ilə sıx əlaqədardır. Onlar arasında bir sıra fərqli xüsusiyyətlər də vardır. Daşımanın bu növləri müxtəlif əlamətlərlə xarakterizə olunur.

Hava nəqliyyatı. Müasir dövrdə turizmi nəqliyyatsız təsəvvür etmək mümkün deyil. Sərnişin-turistlərin hava nəqliyyatı vasitəsilə daşınması əsas diqqət mərkəzindədir. [31]

Hava nəqliyyatında müəyyən turist reysləri payızda, qışda və yazda sərnişin-turist daşınmasına tələbatın azaldığı dövrdə tətbiq edilir.

Xaricdə aviaturizm güzəştli şərtlərə əsasən təşkil edilmiş qruplara təqdim edilmiş müasir komorta malik təyyarələrdən və texniki cəhətdən köhnəlmiş təyyarələrdən istifadə etməklə çarter reyslərinə əsasən inkişaf edir.

Uçuş marşrutları orta, böyük, kiçik, orta və kiçik uzunluqlu olurlar. Azərbaycan Respublikasının hava nəqliyyatı uzaq və yerli məsafələrə daşıma, beynəlxalq, qeyri-müntəzəm və müntəzəm sərnişin daşıma xətlərində istimar olunur. Ölkə ərazisində 7 aeroport (Gəncədə, Şəkidə, Bakıda-Binə, Yevlaxda, Zaqatalada, Naxçıvan MR-da, Xocalıda) və aerodromlar fəaliyyət göstərir.

Sərnişin tutumuna görə regional və magistral hava təyyarələri hava təyyarələri böyük (240...300 yer), (orta 160...200 yer), (kiçik 80...120 yer), (mötədil 120...160 yer) tutumlu olurlar.

Beynəlxalq və daxili turizmin proqramları üzrə sərnişin-turistlərin hava nəqliyyatı vasitəsilə kütləvi daşınması həyata keçirilir. Turoperatorlar müasir dövrdə onlardan tez-tez sərnişin-turistlərin xarici rekreasiya bölgələrinə istirahət üçün göndərdikdə istifadə edirlər.

Hava nəqliyyatı öz xarakterik xüsusiyyətlərinə görə digər bütün nəqliyyat növlərindən bahadır. Böyük təyyarələrdə sərnişin-turist daşımalarının maya dəyəri dəmir yolu daşımaya yaxındır. Hava nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri üçün yüksək universallığa malikdir və qeyri-mümkün hesab olunan sürət almağa imkan verir.

İstənilən nəqliyyat növünün xüsusi səmərəlilik göstəricilərindən biri sərnişin, yük daşımalarının çatdırma sürətidir. Dəmir yollarında hərəkət sürətinin 80-90 km/saat, orta texniki sürətin 45-50 km/saata bərabər olduğu halda, yüklərin çatdırılma sürəti (yüklərin göndərildiyi anbardan yükləri alanın anbarına kimi yol boyu) 10-15 km/saat təşkil edir. Vaxt itkisi əsasən təyinat və göndərmə stansiyalarında, həm də texniki stansiyalarda qatarların yaradılması prosesində müəyyən olunur. Dəmir yolunda əksər qatarların hərəkət sürəti 80-100 km/saat, hətta 120-160km/saat, sərnişin-turistlərin çatdırma sürəti 50-70 km/saat təşkil edir.

Çay və dəniz nəqliyyatında yüklərin çatdırma sürəti dəmir yolundakı sürətin 60-70%-i qədərinə bərabərdir. Neft daşımaları və boru kəmərinin sürəti dəmir yolu sürətinin 40-50%-ni təşkil edir.

Avtomobil nəqliyyatı yük və sərnişinlərin çatdırma sürətinin çox yüksək olması ilə fərqlənir və dəmir yolu nəqliyyatı sürətindən 1,8-2 dəfə çox hesab edilir. Bir çox tədqiqatlara əsasən avtomobil nəqliyyatı yükləri 200 km məsafəyə dəmir yoluna görə 5,5 dəfə, 50 km-ə isə 9-10 dəfə tez çatdırır. Əgər avtomobil nəqliyyatı dəmir yolu daşımalarında iştirak edərsə, bu nisbət avtomobil nəqliyyatının xeyrinə olacaqdır.[30]

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin və yük daşımalarının maya dəyəri olduqca yüksəkdir. Əmək məhsuldarlığına görə avtomobil nəqliyyatı sonuncu yeri tutur və başqa nəqliyyat növləri ilə müqayisə edilmir. Avtomobil nəqliyyatı bütün nəqliyyat növlərindən unikal manevretmə qabiliyyətinə və müəyyən daşımaları “qapıdan-qapıya” prinsipinə əsasən yerinə yetirmək imkanına malikdir. Avtomobil nəqliyyatı ərazi universallığına görə aviasiyadan sonra ikinci yerdədir. [26]

Nəqliyyat növlərinin tətbiqinin aşağıdakı sxemi vardır:

1. Dəmir yolu nəqliyyatı- orta və uzaq məsafələrdə yük, şəhərətəfə rəbitələrdə və orta məsafələrdə əsas sərnişin nəqliyyatı növüdür.
2. Avtomobil nəqliyyatı- qiymətli yüklərin orta məsafələrdə, yüklərin qısa məsafələrdə, sərnişinlərin orta və qısa məsafələrdə daşınmasında kütləvi nəqliyyat növüdür.
3. Hava nəqliyyatı- sərnişinlərin bəzi orta və uzaq məsafələrdə, defisit və qiymətli yüklərin çox uzaq məsafələrdə daşınmasında başlıca nəqliyyat növüdür.
4. Çay nəqliyyatı- sərnişinlərin kruiz məqsədləri ilə daşımalarında, çay yollarının cazibə dairəsində uzaq və orta məsafələrə kütləvi yüklərin daşınmasında başlıca nəqliyyat növüdür.
5. Dəniz nəqliyyatı- dəniz yollarına komfortlu çıxışı olan rayonlarda kabotaj yüklərinin daşınmasında, xarici ticarət yüklərinin kütləvi daşımalarında

başlıca nəqliyyat növüdür. Dəniz nəqliyyatı, eyni zamanda kruiz üzrə sərnişinlərin daşımlarını da yerinə yetirir.

6. Boru kəməri nəqliyyatı- qaz və neft yüklərinin istənilən müxtəlif məsafələrə daşınmasında kütləvi xüsusi nəqliyyat növüdür.

Beləliklə nəqliyyat sahəsi müştərilərin tələb və təkliflərinə xidmət göstərmək əlamətlərinə malik olmalıdır. Belə şəraitdə iqtisadiyyatın yüksəlməsində yalnız bir sahə kimi nəqliyyatı qiymətləndirmək olmaz. Nəqliyyat sərnişin və yük daşımalarında, təsərrüfatın idarə olunmasında, bununla yanaşı insanların həyat fəaliyyətində şəraiti yaxşılaşdıran sahələrarası sistemdir. Nəqliyyatın davamlı olaraq inkişafı iqtisadi sahədə bütövlüyün, xidmət və malların sərbəst mübadiləsinin, iqtisadi sərbəstliyin, rəqabətin yüksəlməsinin təminatıdır. Məhsulların istehsalının və mübadiləsi prosesinin formalaşdırılması yalnız nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə təmin edilir[23]

Nəqliyyatın inkişaf səviyyəsi respublikamızda əhəmiyyətli dərəcədə sivilizasiyanın inkişafını təyin edir. Nəqliyyat iqtisadiyyatın bir çox sahələri ilə əlaqəlidir. Nəqliyyat məhsuldarlığı yüksəltmək, yüklərin vaxtında ünvan çatdırılmasına sərf edilən zamanı aşağı salmaqla iqtisadiyyatın inkişafına təsir göstərən vacib amil hesab olunur. Dünyada reallaşan qloballaşma dövründə nəqliyyat ölkəmizin sərvətlərinin səmərəli şəkildə istifadəsi və qlobal iqtisadi sisteminə inteqrasiya prosesində çıxış rolunu oynayır. Nəqliyyat sisteminin əsas funksiyası dəyişməzdir: nəqliyyat əmtəə bazarını təmin edir, vətəndaşların həyat şəraitində hərəkətilik yaradır, ən əsas regionlar arasında qarşılıqlı əlaqə yaradır. Nəqliyyatın əsas strategiyası və inkişafı bütöv olaraq ölkənin sosial - iqtisadi inkişafından asılıdır. Müasir dövrdə nəqliyyatın inkişafının əsas məqsədi dövlətin əsas istiqaməti olan geosiyasi və sosial-iqtisadi məqsədlərlə uzlaşır. Bütövlükdə iqtisadi sahənin inkişafı, müxtəlif regionlar arasında nəqliyyat sisteminin inkişafı, əmtəə hərəkətinin sürətləndirilməsi kimi bu məqsədlərə nail olmaq üçün əsas rol oynayır. [22]

Mövcud olan vəziyyətə əsaslanaraq 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.

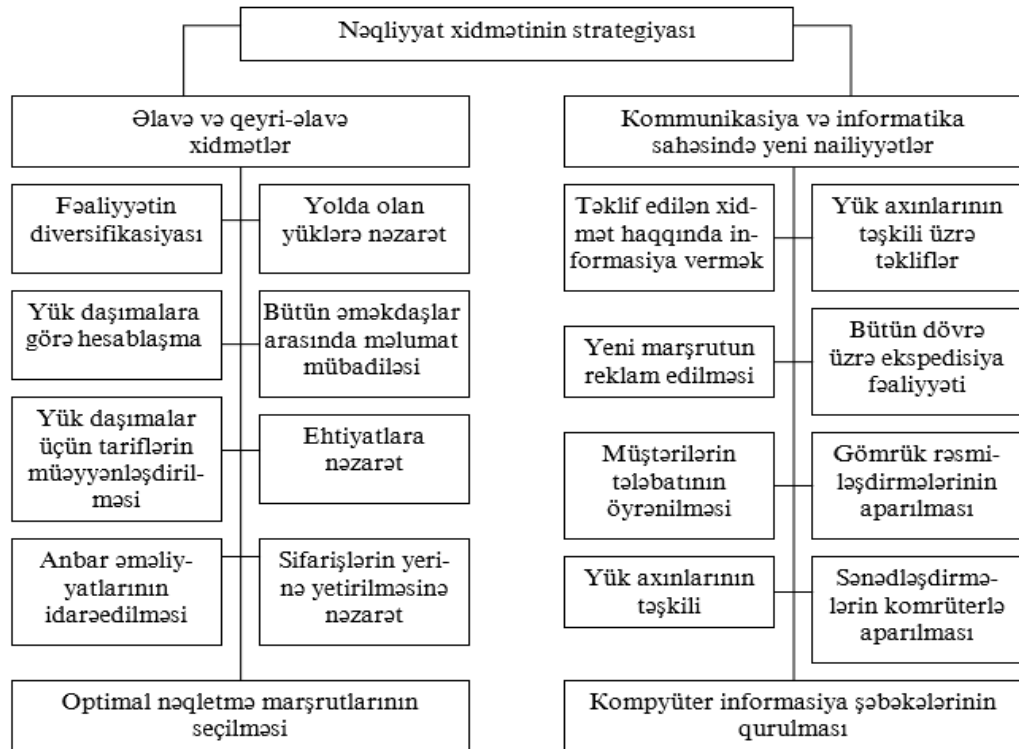
Logistik yük vahidlərinin hərəkətində nəqliyyatın rolu olduqca böyük olduğundan kompleks logistik aktivliyə əlavə edilən məsələlərin əhatə çevrəsi nəqliyyat logistikasının öyrənilməsini aktuallaşdırır. Logistik sistemin təsnifatına əsasən xarici və daxili nəqletməni fərqləndirirlər.

Firmanın idarəetməsi yük hərəkətinin nəqli ilə bağlı olan proseslərə logistic prinsip və metodların tətbiq edilməsi barəsində qərarlar qəbul edən vaxt ilk əvvəl firmanın nəqliyyat “şəbəkəsini” yaratmaq səbəbi ilə qarşılaşır. Belə şəbəkənin formalaşması logistik konsepsiyaları reallaşdırmağa imkan verir və bir sıra tədbirlərin, daha önəmlisi nəqletmə prosesinin hər bir iştirakçısı və eyni zamanda təşkilatçısı üçün həyata keçiriləcək ümumi şəkildə əlqələndirmə, idarəetmə və optimallaşdırma funksiyasını müəyyənləşdirir. Nəqletmə prosesinə idarəetmə orqanı kimi rəhbərliyin reallaşdırılması üçün idarəetmə funksiyası konkret şəkildə ixtisaslaşmış nəqliyyat menecerlərinə və ya departamentlərinə verilməlidir. Aydındır ki, bu proseslərin əlaqələndirilməsi, idarəedilməsi və optimallaşdırılması zamanı bir çox səlahiyyətlərə malik olan bu menecerlərin əlinin altında hər dəfə yenilənən və mövcud olan prosesləri hərtərəfli xarakterizə edən informasiyalar massivi olmalıdır. Bu məlumatlar massivinə: [21]

a) yük vahidlərinin parametrləri (vahidin adı, çatdırılacaq yüklərin kəmiyyəti və daha önəmlisi keyfiyyəti, çatdırılma vaxtı, dəyəri və şərtləri) haqqında məlumatlar;

b) müəssisənin nəqliyyat sisteminin bütün struktur sahələrinin (nəqliyyat - ekspedisiya, yükləmə -boşaltma, dəstləşdirmə, anbar və s.) bu prosesdə iştirak etməsi barəsində informasiya. Logistik informasiya sistemləri özlərinin

mövqelərində asılı olaraq, bütün bu planları və həmin planların reallaşdırılmasını əks etdirən nəticələri vahid blok halında birləşdirir;



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

ç) nəqliyyat müəssisə, firması və ya şöbələrinin fəaliyyət göstərdiyi iqtisadi şəraiti xarakterizə edən strukturlar haqqında informasiyalar daxil edilir.

Sxem 1.1.

Nəqliyyat xidmətinin strateji komponentləri

Mənbə: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslük. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.

Qeyd edilən məsələlərin həm qoyuluşu, həm də həlli baxımından logistik cəhətdən və məlumat təminatı baxımından kifayət dərəcədə yüksək səviyyədə nəzərdən keçirilmişdir. Lakin inzibati sistemdən fərqli olaraq bazara keçid şəraitində material resurslarının nəql edilməsi, planlaşdırılması, operativ şəkildə idarəedilməsi, nəzarət, statistika və uçot sahəsində əsaslı keyfiyyət dəyişiklikləri həyata keçirilmişdir. Bu dəyişikliklərin əsas iqtisadi mahiyyəti əvvəlcə istehsal vasitələri və müəssisələrin nəqliyyat sistemlərinin əməyinin nəticələri üzərində bazar iqtisadiyyatının təbiətindən asılı olaraq irəli gələn, müxtəlif mülkiyyət növləri ilə əvəzlənməsindən ibarətdir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat logistikası vasitəsilə həll olunan mühüm məsələlər məhsul göndərmə şərtlərinə əməl etmək şərti ilə istehlakçılara göstərilən xidmətlərin və onların sifarişləri vasitəsilə əlaqələndirmək və eyni zamanda nəqliyyat xərclərini minimum endirməkdən ibarətdir. [1, səh.820]

Praktika onu göstərir ki, bütün çətinliklərdən asılı olmayaraq logistik təfəkkür inkişaf etdikcə prinsip və metodların material axınlarının nəql edilməsi prosesinə reallaşdırmaq intensiv xarakter alır. Bu isə öz növbəsində: [19]

- yük axınlarının hərəkəti haqqında operativ informasiyaları emal və qəbul edən elektron hesablama maşınlarının (EHM) şəbəkələrindən istifadəni;
- qiymətlərin sintetik və analitik uçotunun aparılması üçün mühasibatda yeni üsulların tətbiqini;
- qəbul olunan qərarların keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə işlərin işlənilib hazırlanmasını;
- yük axınları və eyni zamanda onların fəaliyyət prosesinə uyğun olan çoxlu sayda məlumat axınlarının yaradılmasını nəzərdə tutur.

Yüklərin nəql olunması ilə əlaqədar olan proseslərə logistikanın tətbiq edilməsindən əldə edilən pozitiv irəliləyişlər son zamanlarda respublikamızda bazar tələbləri baxımından reallaşdırılan əsaslı struktur ilə möhkəmlənir. Təbii ki, nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətində neqativ hallar yaradır, yəni yüklərin daşınması üçün cəld nəqliyyat parkına malik olmaq, sifarişləri vaxtında qəbul etmək və onun ödənilməsi üçün işgüzar hərəkətlərin göstərilməsini tələb edir.

Ölkəmizdə nəqliyyat sektoru daima təkmilləşməkdədir. Bu sektora investisiyaların istiqamətlənməsi, qəbul olunan dövlət proqramlarında əks edilən tədbirlərinin reallaşdırılması sektorun inkişafına müsbət təsirini göstərməkdədir. Ölkəmizdə sahibkarlığı dəstəkləyən qanunvericilik bazasının inkişafı və sahibkarlıq fəaliyyəti üçün ödənişli mühitin yaranması nəticəsində iqtisadiyyatın bütün sahələrinə investisiya qoyuluşlarında artım müşahidə edilməkdədir. Nəqliyyat sektorunda da artımı görmək mümkündür. Aşağıdakı cədvəldə müşahidə etmək olar:[9]

Nəqliyyatda yönəldilmiş investisiyalar

Göstərici	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cəmi (<i>mln.manat</i>)	2434.8	2509.4	2610.3	3559.7	2432.4	2195.3	1391.0
Dəmir yolu nəqliyyatı (<i>mln.manat</i>)	3.4	3.1	2.8	5.9	4.3	1.6	1.9
Digər quruyol nəqliyyatı (<i>mln.manat</i>)	162.9	228.0	433.3	453.1	358.2	237.6	194.1
Su nəqliyyatı (<i>mln.manat</i>)	13.2	83.5	67.3	9.7	142.6	112.7	53.1
Hava nəqliyyatı (<i>mln.manat</i>)	214.1	180.4	280.5	281.9	82.2	397.2	10.2

Mənbə: Azərbaycan Statistika Komitəsi

<https://www.azstat.org/MESearch/pdfdetSec.jsp>

Cədvəldən göründüyü 2010-2016-cı illər dövründə nəqliyyata qoyulmuş investisiyaların ümumi həcmnin yüksək göstəricisi son illərdə müşahidə olunmuşdur. Müqayisədə ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə istiqamətlənmiş investisiyanın məbləği quruyol nəqliyyatı 9.5 dəfə, hava nəqliyyatı sahəsində 1.8 dəfə artma müşahidə olunmuşdur.

Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi üçün vəsaitlərin cəlb edilməsinin əsas tərəfi dövlət ilə özəl sektorun əməkdaşlığıdır. Ölkədə təhsilin müasir tələblərə uyğunlaşdırılması, nəqliyyat-yol kompleksində işləyən mütəxəssislər və rəhbər işçilər üçün ixtisasartırma kurslarının təşkili, multimodal və intermodal daşımaların idarə olunması məqsədi ilə yeni kadrların təşkil edilməsi zəruridir.

Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi əsasən aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır:

- ✓ Nəqliyyat sisteminin ekologiya və təhlükəsiz cəhətdən davamlı şəkildə fəaliyyətini təmin edən mülkiyyətində olan obyektlərin istismarının, eyni zamanda dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilməsi;

- ✓ Nəqliyyatın əsasən müvafiq büdcə maliyyəsi hesabına zəmanətli qorunmasının təmin olunması;
- ✓ Banklarla əməkdaşlıq edərək əldə olunan kreditlər vasitəsi nəticəsində özəl sektorun iştirakını həvəsləndirmək yeni infrastruktur obyektlərinin formalaşması və müasirləşdirilməsi;

Keçid dövrünün onu göstərir ki, yaxın zamanda Azərbaycanda sürətli şəkildə iqtisadi artımın önəmli təminatı infrastruktur sahələrinin, bununla yanaşı nəqliyyat sektorunun dinamik inkişafından asılı olacaqdır. Respublikamızda mövcud olan nəqliyyat xidmətlərinin (dəniz, dəmir yol, avtomobil, hava və boru kəməri kimi) səviyyəsinin yüksəldilməsinə, eləcə də başqa marşrutlarla bağlı olan layihələr limitində daxili sərnişin və yük daşıma həcminin tədricən ildən ilə artması, xarici investisiyaların demək olar ki, iqtisadiyyatın bütün sahələrinə istiqamətlənməsinə nəticəsində müəssisələrinin sayının və bununla yanaşı istehsal imkanlarının artması, regionumuzun əsas transmilli nəqliyyatı kimi region dövlətləri arasında önəmli tərəfdən tranzitin güclənməsi ilə bağlılıq hesab olunur.

Yuxarıda qeyd edilənlərdən belə nəticəyə gəlirik ki, nəqliyyat günümüzdə dünyanın ən fəal və dinamik strukturundan birinə çevrilir. Bu səbəbdən də beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının həyata keçirilməsi üçün mövcud olan hüquqi mexanizmləri öyrənmək və təkmil versiyalarını hazırlamaq əhəmiyyətli hesab olunur.

Nəqliyyat sahəsinin inkişafı naminə ölkəni əhatə edən proqramların, bu sektora uyğun olan münasibətlərin tənzimlənməsi üçün müvafiq olaraq qanunların qəbulu olduqca əhəmiyyətlidir. Belə proqrama özəlləşdirmə ilə əlaqədar dövlətin qəbul etdiyi proqramları, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərmək üçün lisenziyaların əldə edilmə qaydasını əks etdirən qanunları misal göstərmək olar.

FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN TƏHLİLİ

2.1 Azərbaycanla nəqliyyat sisteminin idarə edilməsi və nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyəti

Nəqliyyat sektoru dediyimiz zaman, respublika daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sektorlarının bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqəsi və fəaliyyəti nəzərdə tutulur. Bu sahənin inkişaf etdirilməsi müasir zamanda dünya təcrübəsinin qarşısında duran ən əsas problemlərdən biri hesab edilir. Dəmir yolu nəqliyyatı Azərbaycan Dəmir Yolunun (ADDY) vahid strukturunun tərkibinə daxil edilir. Bu müəssisələr təsərrüfat müəssisələri olub, sərnişin, baqaj, yük bir məntəqədən digərinə çatdırılmasında xidmətlər göstərilir. Dəmir yolu nəqliyyatı işlərinin həyata keçirilməsini ADDY rəhbərlik edir. ADDY dövlət təşkilatı olub və Nazirlər Kabinetinə tabedir. Hüquqi şəxs statuslu olan ADDY-nin vacib vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir: [46]

- dəmir yolunda sərnişin, yük, baqaj və poçtun daşınması;
- beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu üzrə daşınmaların inkişaf etdirilməsi;
- yüklərin məntəqələr üzrə daşınmasının həyata keçirilməsi;
- daşınan yük, sərnişin, baqaj, poçtun zamanında və eyni zamanda təhlükəsiz şəkildə daşınmasının təmin edilməsi;
- dəmir yolu vasitəsilə kommersiya işinin təşkili və ona rəhbərlik edilməsi, ümumi olaraq istifadəyə əsaslanan dəmir yolu vəsaitləri ilə boşaltma və yükləmə işlərinin təşkil edilməsi, yükalanlara və yükverənlərə nəqliyyat xidmətinin reallaşdırılması.

Hava nəqliyyatı olan şirkətlər hava yolu ilə sərnişin, yük, baqaj daşımalarını reallaşdırır. Bu şirkətlərdən ən mühüm olan Dövlət Konserninin tərkibinə aid olan “Azərbaycan Hava Yolları” (AZAL) aid edilir. “AZAL” hava nəqliyyatına və aviasiya ilə bağlı olan daşımalarını reallaşdıran hava nəqliyyatı strukturlarına rəhbərliyi həyata keçirir. “AZAL” sərnişin, baqaj, poçt və yük hava daşımaları üzrə qanunvericiliyə uyğun şəkildə təyin edir, tariflərin tətbiqi qaydalarını təsdiqləyir,

bununla yanaşı hava nəqliyyatında güzəştli şərtlərlə biletlərin verilmə yollarını müəyyənləşdirir. Vahid tarif və qiymət siyasətinə əsaslanaraq fəaliyyət göstərir. Bundan başqa, AZAL-ın reallaşdırdığı vəzifələrə aşağıdakılar aiddir: [28]

- aviasiyanın hərtərəfli təkmilləşməsini və inkişafını təmin etmək;
- aviasiyanın inkişafı yönündə vahid siyasəti həyata keçirmək;
- hava gəmilərinin təhlükəsizliyini və uçuşlarını təmin etmək;
- beynəlxalq daşımaları inkişafı və reallaşdırılması, bundan başqa aviasiya sahəsində qarşılıqlı və bərabərhüquqlu prinsipləri sayəsində beynəlxalq əməkdaşlığa istiqamətlənən tədbirlər görmək və s.

Avtomobil nəqliyyatını Dövlət Konserninin tərkibinə aid olan “Azəravtonəqliyyat” daxil edilir. Azəravtonəqliyyatın əsas funksiya və vəzifələri aşağıdakılardır: [26]

- ✓ əhalinin və iqtisadiyyatın bu xidmətlərinə olan tələbatının reallaşdırılmasına, istehsal və əmək ehtiyatlarından tam şəkildə istifadə olunmasına istiqamətlənən tədbirlər reallaşdırmaq üçün iqtisadi mexanizmlər və proqramlar işləyib hazırlamaq;
- ✓ avtonəqliyyatın inkişafı sahəsində elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;
- ✓ avtonəqliyyat xidmətlərinin rəqabətə əsaslanan bazarının təşəkkülünə əsaslanan şərait yaratmaq və s.

Hal-hazırda bu funksiyaları Nəqliyyat Nazirliyi həyata keçirir. Nəqliyyat Nazirliyinin əsas məsələlərdən biri strukturların tənzimlənməsi haqqında qanunvericiliyi yüksək səviyyəyə çatdırmaqdan ibarətdir. [27]

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi su nəqliyyatına aid edilir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, eyni zamanda ticarət dənizçiliyinə əsaslanan beynəlxalq konvensiyalar və bununla yanaşı müvafiq Nizamnaməyə əsasən fəaliyyət göstərən dövlət təşkilatıdır. Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Nazirlər Kabinetinə tabedir. Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi əsas vəzifələr daşıyır: [30]

- digər sahibkarlardan icarəyə götürülmüş gəmilər, bundan başqa kirayə verilmiş xarici tonnaj və eyni zamanda donanması vasitəsilə Azərbaycan limanları ilə

xarici limanlar məsafələri arasında, habelə xarici limanlar arasında sərnişin və yüklərin daşınmasının həyata keçirilməsi;

- kollektivdə sosial məsələlərin həllinə istiqamətlənən Azərbaycan qanunvericiliyi ilə nəzərə alınan kommersiya, istehsal və xarici fəaliyyətin həyata keçirilməsi;
- donanmada qəza hallarının maksimum azaldılmasının, dəniz səfərləri təhlükəsizliyinin, yüklərin vaxtında yerinə çatdırılması və mühafizəsinin, habelə sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və mədəni xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsinin reallaşdırılması sahəsində tədbirlərin işlənib hazırlanması və s.

Dəniz nəqliyyatının ictimai ehtiyaclara olan tələbatın ödənilməsinə xidmət etmək əsas vəzifəsini təşkil edir. Qarşıya qoyulmuş başqa vəzifələri həyata keçirmək üçün, aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirməyə borcludur:

- ❖ gəmiləri yükləmək və boşaltmaq;
- ❖ başqa nəqliyyat vasitələrindən yükləri dəniz nəqliyyatına və ya əksinə yükləmək;
- ❖ dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə sərnişin, xarici yük, poçt daşınmasına əməliyyatları aparmaq;
- ❖ gəmilərin üzməsinin təhlükəsizliyini yaratmaq;
- ❖ işlərə və xidmətlərə görə tariflər və müqavilələr əsasında hesablaşma aparmaq;
- ❖ dəniz nəqliyyatlarının limana gəlişi və eyni zamanda gedişi cədvəlini tərtib etmək və s.

Dəniz qanunvericiliyinə aşağıdakılar aiddir:

- Azərbaycan Respublikasının qanunları;
- qanunqüvvəli aktlar.

Azərbaycan Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi mülki münasibətləri nizama salan mərkəzi normativ aktdır. Bu akt dəniz hüququnun əsas mənbələri arasında önəmli yer tutur. Həmin normativ akt daşıma mərhələlərinin həyata keçirilməsi zamanı dəniz ilə müştərilər arasında qarşılıqlı münasibətləri tənzim edir. Azərbaycan

Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi yenilənmişdir. Bunun əsasən iki səbəbi vardır. Birinci səbəb obyektiv amillərlə əlaqəlidir. Bazar münasibətlərinin yaranması, bazar iqtisadiyyatına keçid, ölkənin iqtisadi həyatında baş verən dəyişikliklər və reallaşdırılan islahatlar Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin yenilənmişdir. Yeniləşməsini şərtləndirən digər ikinci səbəb subyektiv amillərlə, yəni beynəlxalq xarakterlə əlaqəlidir. [30]

Dəniz limanı müstəqil kommərsiya təşkilatıdır. Bir çox nəqliyyat əməliyyatlarını yerinə yetirir. Əməliyyatlar kifayət qədər genişdir: daxil olan gəmiləri yükləyir, eyni zamanda boşaldır; nəqliyyat-ekspeditor xidməti göstərir; yükləri anbara qəbul edir; əlavə əməliyyatları aparır; sənişinlərə xidmət göstərir. Nəzarət funksiyasını limanın kapitanı həyata keçirir və mühafizə qaydalarına, hərəkətin təhlükəsizliyinə dair göstərişlər vermək hüququna malikdir. Müəyyən səbəblər olduqda, yoxlama həyata keçirilə bilər. Aeroportlar, demək olar ki, dəniz limanları ilə eyni vəzifələri yerinə yetirirlər. Amma onların həyata keçirdikləri kommərsiya əməliyyatlarının çevrəsi nisbətən məhduddur. Aeroportlar limanlardan fərqlənərək, daşıma fəaliyyətilə məşğul olurlar. Bəziləri müstəqil kommərsiya təşkilatı sayılırlar. Aeroportlar inzibati funksiyaları yerinə yetirmirlər. Hava gəmilərinin hərəkət etməsi aviasiya idarə orqanlarının göstərişlərinə əsaslanır.

Beləliklə, Azərbaycan şəraitində hava nəqliyyatı ilə yüklərinin daşınması 3 istiqamətdə həyata keçirilir. [25]

- 1) Respublikanın daxili iqtisadi rayonlar;
- 2) MDB üzvü olan şəhər və rayonlar;
- 3) Xarici ölkələrlə olan əlaqələri.

Azərbaycan üçün nəqliyyat, eyni zamanda aviasiya nəqliyyatı sahəsində fərqli dövlətlərlə və beynəlxalq təşkilatlarla sıx əməkdaşlıq həm nəqliyyat sisteminin açılması, həm də bazar iqtisadiyyatı prinsiplərinin inkişafına görə mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu məsələlər son illərdə həyata keçən başqa-başqa beynəlxalq nəqliyyat tədbirlərində, məsələn: Nəqliyyata aid ümumavropa konfransının (mart 1994-cü il, Krit; Helsinki, iyun 1997-ci il), BMT AİK nəqliyyat konfransının (noyabr 1997-ci il, Vyana) Bəyannamələrində; “Avropa – Qafqaz - Asiya

dəhlizi”nin yaranması üçün qəbul olunmuş çeşidli sənədlərdə əksini tapmışdır. Nəqliyyat-hüquq iştirakçılarından biri müştərilər sayılır. Müştərilər olmasa, əlbəttə ki, nəqliyyat münasibətləri də meydana gələ bilməz. Müştəri dedikdə, daşıyıcı ilə bağlanmış müqaviləyə əsasən nəqliyyatdan istifadə edən fiziki və ya hüquqi şəxslər başa düşülür. Müştəri sərnişin, yük sahibi və s. deməkdir. Fiziki, hüquqi şəxslər hər ikisi müştəri rolunda çıxış etmək hüququ vardır. [37]

Bu münasibətlərin əsas iştirakçılarından biri müştərilər sayılır. Müştərilər olmasa, əlbəttə ki, nəqliyyat münasibətləri də meydana gələ bilməz. Ona görə ki, hər bir münasibətin yaranması və meydana gəlməsi üçün, minimum iki subyektin olması gərəkdir. Çünki bir subyekt öz-özü ilə bu prosesləri həyata keçirə bilməz. İki subyektin olması hüquq münasibətlərinin əsas şərtlərindən biri sayılır. Nəqliyyatın nizamasalma predmetini reallaşdıran münasibətlər toplusu - yalnız müştəri ilə müəssisələr arasında meydana çıxır. Daşıma prosesini reallaşdırmaq üçün nəqliyyatdan istifadəyə əsasən xidmət göstərilməsi ilə bağlı olaraq nəqliyyat daşıyıcıları ilə müştəri arasında qarşılıqlı nəqliyyat münasibətləri əmələ gəlir. Müştəri yük sərnişin, yük sahibi və s. deməkdir. Həm hüquqi, həm də fiziki şəxslər müştəri qismində çıxış edə bilirlər.

Nəqliyyat münasibətlərində subyekt rolunda çıxış edən iştirakçılardan digəri Bakı Metropoliteni sayılır. Sərnişinlərin daha rahat və sürətli daşınması üçün 1966-cı il 6 avqust tarixində Bakı metropoliten təşkil edilmişdir. Hüquqi şəxs statuslu olan Bakı Metropoliteni dövlət müəssisəsidir. Fəaliyyəti ilə Nazirlər Kabinetinə tabedir. Bakı Metropoliteninin mühüm vəzifəsi aşağıdakılardan ibarətdir: [35]

- ❖ şəhər əhalisinin daşınmalara olan tələbatını tam və keyfiyyətlə ödəmək;
- ❖ sərnişinlərə 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 daima inkişaf etmək üçün cəhdlər göstərir. Buna görə metropoliten daima perspektiv planlar işləyib hazırlayır. Metropoliteninin əmlakı dövlətin hesab edilir. Daşıyıcı nəqliyyatın mərkəzi və əsas fiquru hesab edilir. O, nəqliyyat hüquq münasibətlərinin başlıca iştirakçısıdır. Maddi istehsalın sahəsi olan nəqliyyat yeni növ maddi nemət hazırlamır, yaratmır və istehsal etmir. Daşıyıcının fəaliyyəti müştərilərə göstərilən xidmətdən ibarətdir. Belə xidməti əmtəə adlandırırlar. Beləliklə, müştəri daşıma haqqını ödədiyi zaman “daşıma xidməti” adı altında əmtəə ilə pul mübadilə edilir. Digər bir yandan, həmin xidmətdən istifadəni həyata keçirməklə müştəri onu istehlak edir. Daşıyıcı dediyimiz xidmətlər göstərən, fiziki və ya hüququ şəxs başa düşülür. Yaxın olmaqlarına baxmayaraq, fərqli cəhətlərə malikdirlər. Birinci, nəqliyyat müəssisəsinin həyata keçirdiyi xidmətlər daha genişdir. Buraya daşıma xidmətindən başqa, nəqliyyat vasitələrinin texniki-təmiri, saxlanması, liman xidmətləri və yükləmə-boşaltma da daxildir.

Dövlət nəqliyyatına aid olan müəssisələrin özəlləşdirilməsi ona imkan verir ki, onlar yükün və sərnişinlərin daşınmasını reallaşdıraraq sahibkarlıq fəaliyyətini reallaşdırırlar. Bu fəaliyyəti həyata keçirmək üçün qanunvericilik göstərir ki, bu cür fəaliyyətlə tək lisenziya şəraitində məşğul olmaq olar. Bununla belə daşıma fəaliyyətinin dövlət lisenziya-laşdırılması qaydası müəyyənləşdirilir. Belə lisenziyalaşdırmanın mühüm və başlıca vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir: [25]

- nəqliyyat sahəsində nizamlayıcı və dövlətin tənzimləyici funksiyasını saxlamaq;
- nəqliyyat bazarının fəaliyyətini təmin etmək;
- müştərilərin mənafelərini müdafiə etmək;
- nəqliyyat vasitələrindən istifadə prosesində hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək.

Beləliklə, daşıyıcı olaraq daşıma-hüquq münasibətlərində aktiv iştirak etmək üçün lazımi şəxslərin müvafiq dövlət orqanlarından xüsusi şərtlərlə icazə (lisenziya) hüququnu almaları tələb olunur. Əgər bu formada xüsusi şərtlərlə icazə (lisenziya) verilməzsə, şəxsin daşıyıcı status formasını əldə etməsindən söhbət gedə bilməz.

Daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılması forması Respublikanın dövlət qərarları ilə müəyyən edilir. Dəmir yolundan başqa, bütün nəqliyyat növü üzrə real olan hər bir qaydalar lisenziyalaşdırma münasibətlərini düzgün olaraq tənzimləyir. Daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılmaması onunla bağlıdır ki, dəmir yolu nəqliyyatının hüquqi statusu başqa cürdür. Beləliklə, nəqliyyatın texnoloji cəhətdən xüsusiyyətlərinə və xüsusi dövlət əhəmiyyətinə malik olan mərkəzləşdirilmiş və tək idarəçilik reallaşdırılması tələb olunur. Qanunvericiliyə əsasən ADDY əmlakı dövlət əmlakıdır. ADDY özü hüquqi şəxs statuslu olan dövlət müəssisəsidir.

Bazar münasibətlərinə keçid dövründə Respublikamızın nəqliyyat hüququnda yeni nəqliyyat – «ümumi istifadəyə əsasən nəqliyyatla daşıma» anlayışı meydana gəlmişdir. Belə halda daşıma fəaliyyətini reallaşdıran şəxsə ümumi olaraq istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısı deyilir. Onun hüquqi statusu, demək olar ki, iki əlamətlə xarakterizə olunur:

- ❖ birinci, ilk kateqoriyaya aid olan daşıyıcı kommersiya təşkilatıdır;
- ❖ ikinci, belə təşkilatın fəaliyyəti ümumi xarakterə aid edilir.

Beləliklə, həmin təşkilat fəaliyyətinin xarakterinə əsasən ona müraciət edəcək hər bir şəxsə daşıma xidməti göstərir. Bundan başqa, ümumi istifadəyə əsasən nəqliyyat daşıyıcısının hüququ yoxdur, hansı ki, müştərilərlə sərnişin və ya yük daşınması üzrə saziş bağlanmasında biri digərinə nəzərən üstünlük versin. Həmin sazişlərdə daşıma haqqı, eyni zamanda müqavilənin o biri şərtləri bütün istehlakçılar üzrə eyni formada müəyyənləşdirilir.

Müasir zamanda “nəqliyyat daşıyıcısı” önəmli əhəmiyyətə malik olmadığından geniş formada yayılmamışdır. Bu belə izah edilir ki, indiki zamanda istehsal səviyyəsi aşağı enmiş, daşıma haqqı xeyli dərəcədə bahalaşmışdır. Lakin gələcək zamanda iqtisadiyyatın dirçəlməsi və inkişafı üzrə bu konstruksiyanın lazımi formada fəaliyyət göstərəcəyinə şübhə edilə bilməz. [20]

Daşıyıcı daşımanı həyata keçirməkdən boyun qaçırdığı zaman həmin konstruksiya sərnişinlər və eyni zamanda yük sahibləri üçün müəyyən təminat rolunu oynayacaqdır. Beləliklə, nəqliyyatın ölkə iqtisadiyyatında rolunun əvəzəlməz olduğunu nəzərə alaraq, bir fəaliyyət sahəsi üzrə tənzimləmə obyektinə çevrilməsi

önəmli əhəmiyyət kəsb edir. Məhz buna əsasən dövlət zəruri sahənin fəaliyyəti üçün müvafiq normativ hüquqi bazanı formalaşdırmağa çalışır.

Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin sayı il keçdikcə artmaqdadır.

Cədvəl 2.3

Nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin orta illik say

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cəmi	112154.0	113368.0	117276.0	122265.0	120220.0	127266.0	123798.0
Nəqliyyat müəssisələri- hüquqi şəxslər üzrə nəfər	64042.0	65118.0	69254.0	74315.0	72135.0	76777.0	71723.0
Dəmir yolu nəfər	12997.0	11560.0	11336.0	11874.0	11761.0	11784.0	7244.0
Avtomobil	13932.0	16497.0	17789.0	18467.0	15188.0	21908.0	21680.0
Avtobus	6800.0	8458.0	8264.0	8278.0	7608.0	9568.0	9306.0
Taksi	366	419	855	374	435	429	359
Yük	6766.0	7620.0	8670.0	9815.0	7145.0	11911.0	12015.0
Dəniz	9515.0	9452.0	10460.0	9667.0	8291.0	6846.0	6787.0
Hava	5109.0	5297.0	5437.0	11029.0	12083.0	12451.0	12150.0

Mənbə: Azərbaycan Statistika Komitəsi

<https://www.azstat.org/MESearch/pdfdetSec.jsp>

Nəqliyyat sahəsində çalışanların orta illik sayına nəzər salsaq görürük ki, işçilərin sayı 2016-cu ildə 2010-ci ilə nisbətən təxminən 50% artmışdır. Təhlillərdən məlum olur ki, 2016-2010-cu illərdə nəqliyyat sahəsində çalışanların sayında ciddi artım müşahidə olunmuşdur.

Yükdaşıma – nəqliyyat vasitəsi ilə şəhərlərarası, şəhərdaxili və beynəlxalq dərəcədə qiymətli, tez xarab olan məhsulların daşınmasını özündə birləşdirən prosesdir. Yük daşımadan əldə edilən gəlirin ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinə görə təhlili edilərkən yüksək göstərici daha çox vasitəsi ilə həyata keçirilən daşınmada müşahidə olunmuşdur. Nəqliyyat iqtisadi fəaliyyətin təşkilində, hər sahədə müdafiə gücləndirilməsi və əhəlinin həyat dinamikliyinin təmin olunmasında əsas infrastruktur sahə olaraq ölkənin ictimai həyatında önəmli rol oynayır. Nəqliyyat sahəsində ÜDM-da payı hesablanarkən işçilərin sayı, ümumi mənfəət, xalis mənfəət, əsas fondlar, kapitalla investisiyalar hesaba alınır. Nəqliyyat sahəsindəki islahatlar nəticəsində nailiyyətlər əldə olunmuş və ölkə üzrə ÜDM-da xidmətlərin payı ildən ilə artmışdır.

Cədvəl 2.5 Nəqliyyat sahəsində daşınmalardan əldə olunan gəlir (min manat)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cəmi	3065804.0	3283599.0	3341800.0	3508772.0	3678120.0	4005562.0	4780684.0
Dəmir yolu	158382.0	196683.0	201855.0	223315.0	236303.0	232077.0	262435.0
Avtomobil	669927.0	784626.0	831682.0	916044.0	1020030.0	1128662.0	1214938.0
Dəniz	107221.0	109710.0	114580.0	97901.0	102339.0	93990.0	160096.0
Hava	388870.0	557911.0	617870.0	779843.0	837820.0	828058.0	1053949.0

Mənbə: Azərbaycan Statistika Komitəsi

<https://www.azstat.org/MESearch/details>

Nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin və təkmilləşdirilməsinin önəmli məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə ölkə əhalisinin həyat tərzinin və eyni zamanda iqtisadiyyatının artımını dəstəkləməkdən ibarətdir. Nəqliyyat sektorunun inkişafı məsələləri iqtisadi artım fazasına keçməsinə əsaslanaraq, dövlətin prioritetlərinin həyata keçirilməsi ilə bağlıdır. [10]

2.2. Ölkəmizdə xidmətlər bazarının sosial - iqtisadi aspektləri və nəqliyyat xidmətləri bazarının müasir vəziyyətinin təhlili

Nəqliyyat iqtisadiyyatın fəaliyyətinin təşkilində, hər bir sahədə əhalinin artan səviyyədə dinamikliyinin təmin edilməsində və gücləndirilməsində vacib infrastruktur olaraq respublikanın həyatında mühüm rol oynayır. ÜDM-da nəqliyyatın payı hesablanarkən ümumi mənfəət, əlavə dəyər, xalis mənfəət, orta aylıq əmək haqqı, işçilərin sayı, əsas fondlar və eyni zamanda əsas kapitalla investisiyalar nəzərə alınır. Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması ilə bu sahədə aparılan əsaslı islahatlar nəticəsində müsbət nəticələr əldə edilmiş və respublika üzrə ÜDM-da nəqliyyatın payı əvvəlki illərə nəzərən xeyli artmışdır. 2008-2013-cü illərdə nəqliyyat sahəsi üzrə makro göstəricilərə nəzər saldıqda artımları müşahidə etmək olar: [35

Cədvəl 2.1.

Nəqliyyat sahəsi üzrə 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

Mənbə: F.Bağırov "Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri".

Cədvəl 1- nəzərə çarpdığı kimi dəyər göstəricisi əvvəlki illərə nəzərən təqribən 4 dəfə; 5,4 dəfə ümumi mənfəət; xalis mənfəət 10 dəfəyə yaxın; 1.3 dəfə muzdlu işçilərin orta illik sayı; orta aylıq nominal əmək haqqı 3.1 dəfə; 1.9 dəfəyə yaxın əsas fondlar; 4.7 dəfə əsas kapitalla investisiyalar artmışdır. Yuxarıda qeyd

etdiyimiz makro göstəricilərdən əlavə, nəqliyyat sahəsində yük dövriyyəsi və sərnişin dövriyyəsi ilə bağlı göstəricilər təhlil olunur.

Yük dövriyyəsi maddi istehsalın bir hissəsi olan nəqliyyatın mühüm iqtisadi göstəricisi hesab olunur. Bu göstərici özündə yükün daşınma məsafəsini və miqdarını əks etdirir. Yük dövriyyəsi daşınan yükün 1 km məsafədə ton ilə ifadə olunmasıdır. Yük dövriyyəsinə təyin edərkən xalis çəki hesablanır. Yəni nəqliyyat vasitələrinin çəkiləri nəzərə alınmır. Yükün çəkisi istehsal həcmi və strukturu ilə şərtlənir. Eyni zamanda burada təkrarlılıq və daşınma əmsalı da nəzərə alınır. Yük dövriyyəsi zamanı onun iqtisadi əhəmiyyətliliyini statistik göstəricilərlə ifadə edilməsi vacibdir. Növbəti cədvələ nəzər salsaq görürük ki, 2005-2010-cu illəri əhatə edən qeyri-nəqliyyat və nəqliyyat sahəsində yük dövriyyəsi əks olunmuşdur.

Cədvəl 2.2.

Qeyri-nəqliyyat və 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

Mənbə: "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər)

Tərəflər zamanı saziş imzalanarkən yük daşımının qiyməti yalnız bir istiqamət üçün təyin edilir. Cədvəl 2-dən görüldüyü kimi yük dövriyyəsi üzrə artım 2 dəfə təşkil etmişdir. Nəqliyyat sektoru üzrə artım yüksək olmuş və 2.5 dəfə 2000-2010-

cu illərdə, 50%-dən artıq isə 2005-2010cu illərdə təşkil etmişdir. Qeyri - nəqliyyat və nəqliyyat sahəsində daşınan yüklər ölkə üzrə mühüm təsir göstərir. ÜDM-ın formalaşmasında bu sektorun xidmətləri həcmində reallaşan dəyişikliklər mühüm rol oynayır.

Cədvəl 2.3.

Qeyri-nəqliyyat və nəqliyyat sektorunda yük daşıma

(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

Mənbə: "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər)

Nəqliyyat vasitələrindən əldə olunan gəlirlər müxtəlifdir. Cədvəl 3-dən görüldüyü kimi qeyri-nəqliyyat sektorunda baş verən artım 2008,2009-cu illərdə və nəqliyyat sektorunda isə 2004,2006 və 2011-ci illərdə artımlar nəzərə çarpır.

Nəqliyyat vasitələri üzrə əldə edilən gəlirlərdən danışaq. Nəqliyyat vasitələrindən əldə edilən gəlirlər arasında ən yüksək göstərici boru kəməri üzrə daşımada müşahidə edilmişdir. 2009-cu ilə nəzər yetirsək 2005-ci ilə nəzərən boru kəməri üzrə daşıma xeyli artmışdır.

Cədvəl 2.4.

Nəqliyyat sahəsində yük daşınmasından əldə edilən 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

Mənbə: “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər)

Cədvəl 4-dən göründüyü kimi illər üzrə gəlirlərin artım dinamikasını görmək mümkündür. Cədvəldən göründüyü kimi ən geniş artım 2010-cı ildə qeydə alınmışdır. Sərnişin daşımalarından əldə edilən gəlirlərə nəzər salsaq, sərnişinlərin ödədiyi gediş haqqları nəticəsində formalaşır. Bu nəqliyyat müəssisələri və sərnişinlər arasında razılaşma əsasında reallaşır. Bu göstəricilər daşınan sərnişinlərin sayına əsasən təyin edilir. Daşınan yükün miqdarı göstərici hesablanarkən nəzərə alınmır.

Cədvəl 2.5.

Nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsi

(əvvəlki ilə nisbətən %)

	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

Mənbə: “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər)

Ölkə iqtisadiyyatının bütün sektorlarında olduğu kimi nəqliyyat sahəsində də azad sahibkarlığın inkişafı ilə yanaşı, sağlam rəqabət şəraiti qurulmalıdır. Nəqliyyat sektorunda işləyən işçi sayına nəzər yetirsək, artım baş verdiyini aydın şəkildə görürük. Nəqliyyat sahəsində azad sahibkarlıq şəraitinin formalaşması nəticəsində bu sektora investisiya qoyuluşlarının artımı müşahidə olunmaqdadır. Nəqliyyat sektorunda bu artım nəzərə çarpır. Aşağıdakı cədvəldə buna diqqət yetirək:[47]

Cədvəl 2.6.

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

Mənbə: Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)

Cədvəldə 2005-2013-cü illər ərzində dövrü əhatə edir. Ən yüksək investisiya qoyuluşu 2011-2013-cü illərdə olub. 2008-ci ilə baxdıqda 2013-cü ildə müvafiq investisiya göstəricisi təxminən 5 dəfəyə qədər artım baş vermişdir. 2008-ci ildən fərqli olaraq 2013-cü ildə nəqliyyat sahələri üzrə istiqamətlənmiş investisiyanın miqdarı yerüstü və boru kəməri təqribi 2.8 dəfə, başqa quruyol nəqliyyatı 9.5 dəfə, 1.5 dəfə boru kəməri sahəsində, 1.8 dəfə hava nəqliyyatı sferasında, anbar təsərrüfatı təxminən 17 dəfə artması qeydə alınmışdır. [47]

Müasir dövrdə nəqliyyat sektoru inkişafdadır. Bu sahəyə investisiyaların istiqamətlənməsi, qəbul olunan dövlət proqramlarında əks etdirilən dövlət səviyyəsində tədbirlərinin reallaşdırılması sektorunun inkişafına öz müsbət reaksiyasını göstərəcəkdir.

2.3 Müasir dövrdə nəqliyyat sisteminin və nəqliyyat xidmətləri bazarının dünya təcrübəsinin müqayisəli təhlili

Azərbaycan müstəqillik qazandıqdan sonra nəqliyyatın inkişafının başqa bir mərhələsinə başlamışdır. Əsas struktur islahatları tamamilə tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətli şəkildə inkişafın sonrakı mərhələsinə addımlamış, bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın vəzifəsinin hüquqi şəkildə bazasının formalaşmasına, tələbə istiqamətlənmiş, bazar iqtisadiyyatının tələblərini özündə əks etdirən güclü fəaliyyətlərə tərəf yönəlməyə səbəb olmuşdur. Nəqliyyat islahatlarının tamamlanması nəqliyyat siyasətinin formalaşması üçün əsaslı şəkildə stimül yaratmışdır. Vahid nəqliyyat sisteminin ən öndə olan hədəflərindən biri sektorların inteqrasiyasından və eyni zamanda nəqliyyat bazarında birləşmiş, multi-modelli nəqliyyat inkişafının artırılmasından ibarətdir.

Nəqliyyat sahəsinin əsas rolu genişlənməkdə olan tələbin təmin edilməsindən habelə, ölkə tərəfindən formalaşdırılmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatlarına əsasən uyğunluq prinsipləri ilə bərabər addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sahəsinin daima irəli addımlaması üçün önəmli istiqamətlərin təyin edilməsini və bu sahənin inkişafı yönündə ölkə tərəfindən müəyyənləşdirilən əsas vəzifələrin reallaşdırılmasını zəruri edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı və fəaliyyətinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə yanaşı ölkə əhalisinin həyat tərzinin və eyni zamanda iqtisadiyyatının yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarətdir.[27]

Nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün dövlət proqramının əsas məqsədi iqtisadiyyatın nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının təmin edilməsi, dayanıqlı formada nəqliyyat sisteminin yaradılması, müdafiə ehtiyaclarının təmin olunması, tranzit potensialının artırılması, nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu vasitəsi ilə ölkədə yüksək inkişafın təmin olunmasından ibarətdir. Beləliklə, dövlət proqramı aşağıdakı vəzifələrin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur:

- ✓ nəqliyyatın fəaliyyətinin səmərəliliyinin və eyni zamanda rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədinə uyğun islahatların aparılması;

- ✓ nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət mühitinin sağlam şəkildə yaradılması, bununla yanaşı tarif sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- ✓ sərhəd məntəqələri yaxınlığında yerləşən nəqliyyatların müasir tələblərə uyğun şəkildə yeniləşdirilməsinə aid layihələrin həyata keçirilməsi;
- ✓ nəqliyyat infrastrukturalarının müasir tələblərə uyğun həyata keçirilməsi;
- ✓ respublikanın şəhərlərində nəqliyyat vasitələrinin yeniləşdirilməsi;
- ✓ nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsi və yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılmasını;
- ✓ yeni metro xətlərinin və stansiyalarının tikilməsi;
- ✓ normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi.

Nəqliyyat sisteminin inkişafına aid dövlət proqramının maliyyələşdirilməsini təmin edən mənbələr aşağıdakılardan ibarətdir:[15]

- dövlət büdcəsi;
- kreditlər;
- nəqliyyat sistemində daxil edilən qurumların vəsaitləri;
- yerli və xarici sahibkarların investisiyaları.

Müasir dövrdə ölkəmizdə iqtisadiyyatın və sosial sektorun inkişafı və dünya iqtisadiyyatına sıx inteqrasiya olunması, səmərəli fəaliyyət göstərməsi, , daşımalarda vaxtın və xərclərin azaldılması, keyfiyyətinin artırılması, təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, ilk öncə avtomobil yollarının inkişaf səviyyəsindən asılıdır. Nəqliyyat kommunikasiyaları ilə müqayisədə üstünlüklərə malik avtomobil yolları şəbəkəsi əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının qarşılanması sahəsində nəqliyyat-kommunikasiya kimi çıxış edir.

Proqram çərçivəsində əsas məqsədə nail olmaq üçün müəyyən edilmiş vəzifələr aşağıdakılardır: [16]

- ölkə ərazisində beynəlxalq tələblərə uyğun müasir avtomobil yollarının formalaşdırılması;
- ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun daha da inkişaf etdirilməsi, yol tikintisi sektorunda ölkə üçün əsas olan layihələrin reallaşdırılması;

- avtomobil yollarının saxlanması, yenidən qurulması, təmiri və tikilməsi ilə əlaqədar yeni müasir texnologiyaların tətbiq edilməsi, yol işlərinin keyfiyyətinin artırılması;

- yol-tikinti sənayesinin inkişafı;

- ölkə ərazisində tranzit daşımalarının dəstəklənməsi;

- avtomobil yollarının maliyyələşdirmə mənbələrinin təkmilləşdirilməsi, səmərəliliyinin artırılması.

Proqram çərçivəsində yerli əhəmiyyətli yollar yenidən qurulma və eyni zamanda bərpa edilməli idi. Əsasən proqramın iki mərhələdə reallaşdırılması nəzərdə tutulmuşdur: - birinci mərhələdə respublika əhəmiyyətli yollar üzrə və yerli əhəmiyyətli yollarda reabilitasiyası işlərinin aparılması; - ikinci mərhələdə respublika əhəmiyyətli yollar üzrə və yerli əhəmiyyətli yollarda təmir işlərinin aparılması.

Beləliklə, nəqliyyat sektorunda dövlət tədbirlərinin tənzimləmə obyektindən asılı olaraq qanunvericilik və icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən qəbul olunan normativ hüquqi aktlar əsasında reallaşdırılır. Beynəlxalq razılaşmalara atılan ilk addımlar XVII-XVIII əsrlərdə ümumi daşınma qaydaları, həmçinin sığortalama barəsində atılıb. Lakin bu addımlar dağınıq formada olduğundan çox zaman uğursuzluqla nəticələnirdi. Möhkəm, sisteməlik şəkildə həyata keçirilmiş danışıqlar XIX əsrin sonunda təsdiqini tapdı.

Ölkəmizdə Nəqliyyat Sektoru İnkişaf Strategiyasının həyata keçirilməsi nəqliyyat subsektorlarında operasional fəaliyyətlərin şəffaf formada olması, nəqliyyat səlahiyyət orqanları arasında vəzifələr bölgüsünü, əməkdaşlıq, nəqliyyat sahəsində imkanlardan effektiv formada istifadəsini, ölkənin sosial-iqtisadi inkişafına müvafiq olaraq tətbiq olunması məqsədə uyğundur. Strategiyanın reallaşdırılır aşağıdakılarla şərtləndirilir: [22]

- nəqliyyat subsektorlarında islahatlarının sürətləndirilməsinə;
- qanunvericiliyinin təkmilləşdirilməsi üçün vahid bir siyasətin yaradılmasına;
- nəqliyyat növlərinin balanslaşdırılmış inkişafına;

- ehtiyatların optimal şəkildə bölünməsinə;
- nəqliyyat biznesinin, inkişafı üçün rəqabət şəraitin yaranmasına;
- nəqliyyat strategiyasının inkişaf proqramlarına əsasən reallaşmasının əhəmiyyəti;
- tranzit siyasətinin reallaşmasında ayrı-ayrı regionların xüsusiyyətlərinin nəzərə alınması;
- nəqliyyat strategiyasında düzəlişlərin gözdən keçirilməsi.

Ölkənin nəqliyyat sektorunda mövcud olan problemlərin aradan qaldırılması və beynəlxalq nəqliyyat sistemində inteqrasiyası infrastrukturalarının yenidən qurulmasını, ölkənin tranzit potensialının artırılmasını, beynəlxalq nəqliyyat bazarında rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini, nəqliyyat xidmətlərinin maksimum həddə çatdırılması tələb olunur.

Qeyd edilən önəmli amilləri nəzərə alaraq tərtib olunmuş "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin təkmilləşməsinə dair Dövlət Proqramı"nda nəqliyyat sisteminin inkişafında dövlət siyasətinin və dəstəyinin istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir.

Dövlət Proqramının məqsədi iqtisadiyyatın və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının təmin olunması, dayanıqlı nəqliyyat sisteminin yaradılması, dövlətin müdafiə ehtiyaclarının təmin edilməsi, ölkənin tranzit potensialının artırılması, sistemin keyfiyyətinin artırılması, yük və sərnişin daşımalarında nəqliyyat xərclərinin azaldılması ilə ölkədə sosial-iqtisadi inkişafın təmin edilməsindən ibarətdir.

Dövlət tənzimlənməsinə nəqliyyatın fəaliyyətinin zərurəti olduqca böyükdür. Dövlətin siyasətinə əsasən nəqliyyat, bütöv olaraq ölkənin başqa iqtisadi kateqoriyaları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və respublikanın iqtisadi tələblərinə xidmət göstərmək baxımından əsas sahədir. Nəqliyyat növləri arasında rəqabəti deyil, xidmətlərindən istifadə edən şəxslərə qarşılıqlı, tamamlayıcı, müxtəlif istiqamətli xidmətləri təmin edən kompleksə dönməyini tələb edir. Dövlət tənzimləmə fəaliyyətlərində əməkdaşlıq edərək fərqli nəqliyyat növlərini inkişafına

kömək göstərir. Dövlət tənzimlənməsinə qarşı nəqliyyatda birgə yanaşmadan aşağıdakılar qeyd olunur: [31]

- nəqliyyatın hüquqi əsaslarının vahid şəkildə prinsiplər əsasında inkişafını;
- dövlət nəqliyyatın fərqli-fərqli növlərinin arasında bölüşdürülərək onun inkişafına aid hədəf proqramların işlənilib-reallaşdırılması;
- nəqliyyat sektorunda maliyyələşdirmə, vergiqoyma siyasəti, investisiya ilə bağlı işlər, qiymət nəzarəti və eyni zamanda texniki fəaliyyətlərinin reallaşdırılmasını tənzimləyən siyasət;
- nəqliyyata ayrılmış büdcə vəsaitlərinin və başqa vəsaitlərin nəqliyyatın çeşidli növləri arasında balanslaşdırılmış tərzdə bölüşdürülməsini;
- qarşılıqlı və çox istiqamətli nəqliyyat növləri üzrə məsləhət görülən hallarda yüngülləşdirmə;
- nəqliyyat sisteminin inkişafına uyğun sahibkar tələblərinin və maraqlarının birləşdirilməsi üçün əməkdaşlıq;
- nəqliyyat növləri arasında rəqabətin yüngülləşdirilməsi;
- nəqliyyatda tək informasiya məkanının yaradılmasını;
- nəqliyyat sisteminin inkişafına əsasən dövlətin və fərdlərin cəhdlərinin birləşdirilməsini və onların maraqlarının razılaşdırılmasını.

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

Dövlətin nəqliyyat sahəsinə minimal limit həddinə kimi təsir etmək prinsipindən çıxış etməlidir. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etməsi büdcə vəsaitlərindən və başqa vəsaitlərdən istifadə etməklə yanaşı, şəxsi investorların cəlb olunmasını nəzərdə tutur. Özəl investorları cəlb etməklə və infrastrukturun kommersiyalaşdırılması gözdən qaçırmaq zəruridir. Eyni zamanda dövlət siyasətinə əsaslanaraq bir sıra nəqliyyat infrastrukturunun yavaş-yavaş

özəlləşdirilməsi də önəmli xarakter daşıyır. Nəqliyyatın idarə edilməsində əsas dövlətin məsuliyyət daşdığı sektorlar aşağıdakılardır: [27]

- struktur islahatların tamamlanması və inkişafı;
 - nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi əsaslarının inkişafı;
 - nəqliyyat proseslərinin təhlükəsizlik qaydalarının işlənilməsi və yerinə yetirilməsinə diqqət göstərilməsi, nəqliyyatın ətraf mühitə göstərdiyi təsiri;
 - nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin edilməsi;
 - müdafiə xarakterli məsələlərin həlli;
 - artmaqda olan iqtisadiyyatın tələblərinin həyata keçirilməsi;
 - ölkənin regionlarının və əhalinin hər bir təbəqəsinin nəqliyyat xidmətləri ilə təmin edilməsi;
 - nəqliyyatın mövcud olan baza infrastrukturunun işlək şəraitdə saxlanılması;
- Müvafiq dəyişikliklərə dövlətin yardım etdiyi və stimullaşdırdığı sahələr

aşağıdakılardır: [46]

- nəqliyyat xidmətləri sektorunda rəqabətin inkişafı;
- nəqliyyatda innovasiya texnologiyaların reallaşdırılması üçün şəraitin yaradılması;
- nəqliyyat infrastrukturunda çatışmazlıqların qaldırılması məqsədilə investisiya layihələrinin reallaşdırılması;
- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri sahəsində yerli nəqliyyat operatorları üçün şəraitin yaradılması və eyni zamanda nəqliyyat xidmətlərinin ixracının inkişafı;
- aztəminatlı təbəqələr və fiziki cəhətdən məhdud olan əhali üçün nəqliyyatdan istifadə imkanlarının artırılması.

Nəqliyyat səlahiyyət orqanları arasında qabiliyyətlərin müxtəlifliyi çərçivəsi üzrə aşağıdakı tədbirlər həyata keçirilmişdir: [42]

- nəqliyyat xidmətindən asılı olaraq tənzimləyici qaydaların, məcəllə və başqa əsas qanunların qəbulu;
- ətraf mühitin müdafiəsi və təhlükəsizlik ilə bağlı vahid tələblərin qoyulması;

- əsas nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına əsasən qərarların qəbul edilməsi;
- nəqliyyat sektorunda beynəlxalq əməkdaşlığın yaradılması və tranzit potensialının inkişafı;
- nəqliyyat qanunvericiliyinin icra edilməsi ilə güc tətbiqi və nəzarət.

Qanunvericilik regionlarda mövcud vəziyyətlə bağlı fərqli ictimai və ətraf mühitlə bağlı olan standartlara üz tutur. Buraya təhlükəsizlik standartları, nəqliyyat xidmətləri, nəqliyyat infrastrukturunun tutumu və eyni zamanda ətraf mühitə təsiri aiddir. Nəqliyyatda idarəetmə və tənzimləmə funksiyalarını reallaşdıran dövlət nəqliyyat müəssisələrinin səlahiyyətləri nəqliyyat üzrə tək mərkəzi icra hakimiyyətinə verilir. Nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi, sağlam rəqabət mühitinin yaradılması, inhisarçı fəaliyyətin aradan qaldırılması və nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması nəqliyyatda idarəetmə və tənzimləmə funksiyaları mərkəzi icra hakimiyyəti olan Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən reallaşdırılır. Vergi sisteminin nəqliyyat sektoruna bağlı olan vəzifələri bunlardır: [34]

- ✓ 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 izaholunmaz 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: [36]

- ❖ struktur islahatları aparıldıqca və fəaliyyət növlərinin iqtisadi səmərəliliyi genişləndikcə birbaşa istiqamətlənmiş büdcə vəsaitlərinin həcmnin azaldılması;
- ❖ ayrı-ayrı fəaliyyət növlərinin nəqliyyat operatorlarına dəymiş ziyanın ödənilməsindən nəqliyyat istehlakçılarının xərclərinin əvəzinin ünvanlı şəkildə ödənilməsinə keçilməsi;
- ❖ şəxsi kapitalın iştirakı təşəbbüslü və ya büdcədən maliyyələşdirilən layihələrin payının artırılması;
- ❖ xərc mənbələrinə əsasən büdcənin planlaşdırılmasında və həyata keçirilməsində məqsədli proqramın həyata keçirilməsi;
- ❖ kommersiya cəhətdən xərcini çıxaran layihələrin miqyaslı maliyyələşdirilməsindən imtina edilməsi;
- ❖ potensial rəqabət aparan investisiya şəkilli layihələrin büdcədən maliyyələşdirilməsinin istisna olunması;
- ❖ nəqliyyat kompleksinin inkişafının istiqamətlərini əks etdirən ortamüddətli planlaşdırılmasının genişləndirilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ölkə ərazisində canlanmaya qarşı olan iqtisadi inkişaf və artan tələb ilə paralel icra edilir. Nəqliyyat infrastrukturunu aşağıdakı prinsiplər ilə müasirləşdirilməlidir: [37]

- yeni tikintilərdən daha çox istehsal sektorlarının çatışmazlıqlarının aradan qaldırılmasına, inkişafına və təkmilləşdirilməsinə üstünlük verilməsi;
- prioritet layihələrə ehtiyatların cəlb olunması və həyata keçirilməsinin sürətləndirilməsi, bununla yanaşı bu məqsədə əsaslanaraq xarici kapitalın cəlb edilməsi;
- özəl sektorun iştirakının stimullaşdırılması;
- çoxtəyinatlı obyektlərin qurulması iqtisadi resurslara qənaət edilməsi;
- müxtəlif nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının qarşılıqlı əlaqələndirilməsi;
- obyektlərin ixtisaslaşdırılması və rəqabətin qarşısının alınması;
- gələcək inkişafı üçün nəqliyyatın sahələri ilə kifayət qədər təmin edilməsi.

Keçid sisteminin inkişafı üzrə nəqliyyat sahəsinin əsas istiqamətləri aşağıdakılardır: [38]

- ❖ nəqliyyat kommunikasiyalarında sərhəd keçidlərinin optimal qaydada müəyyənləşdirilməsi və yerləşdirilməsi;
- ❖ yüklənmiş sərhəd-keçid məntəqələrinin inkişafı və buraxılış qabiliyyətinin artırılması az fəaliyyət göstərmiş sərhəd-keçid məntəqələrinin ləğvi;
- ❖ sərnişinlərin, yüklərin və nəqliyyat vasitələrinin respublikanın dövlət sərhədlərini keçməsi zamanı mövcud qaydaların maksimum şəkildə sürətlə yerinə yetirilməsini təmin edən nəqliyyat-gömrük texnologiyalarının işlənilib reallaşdırılması;
- ❖ Dövlət əmlakı sayılan stratejik infrastruktur özəl operatorlara görə açıq olmalıdır.

Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri infrastrukturunun inkişafının prioritet istiqamətləri aşağıdakılardır: [42]

- Dəmir yolu nəqliyyatı - əsasən köhnəlmiş nəqliyyat sektorlarının həcminin artırılması məqsədi ilə inşası, infrastruktur və dəmir yol vasitələrinin modernləşdirilməsi;
- Dəniz nəqliyyatı - xarici ticarətin inkişaf ssenarilərinə uyğun olaraq liman mərkəzlərinin genişləndirilməsi, konteynerlə daşınan yüklərin və maye ixracının təminatı üçün daşıma güclərinin artırılması;
- Avtomobil nəqliyyatı - ölkə ərazisindən yolların yenidən qurulması, yol hərəkət sisteminin tənzimlənməsi və təkmilləşdirilməsi;
- Hava nəqliyyatı - hava limanlarının sayının optimallaşdırılması, eyni zamanda istinad bildirməliyi ki, hava limanlarının tək sistemə keçilməsi və hava hərəkəti sisteminin müasirləşdirilməsi və beynəlxalq tələblərə əsasən texniki modernləşdirilməsi,
- Bakı şəhərində, habelə respublikanın başqa şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturalarının yeniləşdirilməsi - ölkə səviyyəsində yolların yenidən genişləndirilməsi və qurulması, körpülərin, yol ötürücülərin, yeni yolların,

yeraltı keçidlərin, yeraltı avtomobil dayanacaqlarının tikilməsi, kiçik sərnişin avtobuslarının böyük avtobuslarla əvəz edilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi aşağıdakı şərtlərə əsaslanır:
[43]

- Nəqliyyat sektorunun təhlükəsiz və ekologiya cəhətdən fəaliyyətini təmin edən dövlətin tərkibində olan obyektlərin istismarının dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilməsi;
- Nəqliyyat şəbəkəsinin müvafiq büdcə maliyyəsi hesabına zəmanətli qorunmasının təmin edilməsi;
- Banklarla əməkdaşlıq nəticəsində alınan kreditlər və özəl sahələrin iştirakını həvəsləndirmək üsulu ilə infrastruktur obyektlərinin yaradılması və modernləşdirilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturuna özəl sahələrin investisiyasını cəlb etmək üçün önəmli tədbirlərin alınması vacibdir. Bu tədbirlərə: [44]

- ❖ investisiya layihələrinin reallaşdırılması üçün kredit vəsaitlərindən istifadə imkanlarının artırılması;
- ❖ xarici və yerli investorların əhəmiyyətli layihələrinin maliyyələşdirilməsinə cəlb olunması üçün dövlət zəmanətinin verilməsi;
- ❖ xarici investorların iştirakı ilə bağlı kapital məqsədli layihələrin maliyyələşdirilməsi üçün köməklik göstərilməsi.

Nəqliyyat infrastrukturunun maliyyələşdirilməsi üçün vəsaitlərin cəlb edilməsinin əsas istiqaməti özəl sektor ilə dövlətin əməkdaşlığıdır. Konsessiyalar üçün investor və dövlət arasında məsuliyyət, risk, və hüquqların qanunvericiliklə bölünməsinə təşkil edən özəl sahə - dövlət əməkdaşlığının digər formaları üzrə normativ-hüquqi bazanın işlənilib reallaşdırılması, habelə nəqliyyatda özəl sektor əməkdaşlığının tətbiqinin mühüm sahələrinin müəyyənləşdirilməsi dövlətin əsas vəzifəsidir. Respublikanın akademiyalarında və ali məktəblərində təhsilin müasir dövr tələblərinə uyğunlaşdırılması, nəqliyyat-yol kompleksində işləyən

mütəxəssislər və rəhbər işçilər üçün ixtisasartırma kurslarının təşkili, multimodal və intermodal daşımaların idarə olunması məqsədi ilə yeni kadrların təşkil edilməsi zəruridir.

Keçid dövrünün onu göstərir ki, yaxın zamanda Azərbaycanda sürətli şəkildə iqtisadi artımın önəmli təminatı infrastruktur sahələrinin, bununla yanaşı nəqliyyat sektorunun dinamik inkişafından asılı olacaqdır. Respublikamızda mövcud olan nəqliyyat xidmətlərinin (dəniz, dəmir yol, avtomobil, hava və boru kəməri kimi) səviyyəsinin yüksəldilməsinə, eləcə də başqa marşrutlarla bağlı olan layihələr limitində daxili sərnişin və yük daşıma həcminin tədricən ildən ilə artması, xarici investisiyaların demək olar ki, iqtisadiyyatın bütün sahələrinə istiqamətlənməsinə nəticəsində müəssisələrinin sayının və bununla yanaşı istehsal imkanlarının artması, regionumuzun əsas transmilli nəqliyyatı kimi region dövlətləri arasında önəmli tərəfdən tranzitin güclənməsi ilə bağlılıq hesab olunur.

Dövlət proqramı aşağıda sadaladığımız əsas vəzifələrin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur:

- nəqliyyatda idarəetmə sisteminin inkişafı məqsədi ilə kommersiya funksiyalarının ayrılması və səhmdar cəmiyyətlərinin yaradılması;
- bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyatın səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin çoxaldılması məqsədi ilə islahatların aparılması;
- ölkənin sərhəd məntəqələri yaxınlığında yerləşən infrastrukturlarının tələblərə uyğun şəkildə yeniləşdirilməsinə aid layihələrin reallaşdırılması;
- nəqliyyat bazarında sağlam formada rəqabət mühitinin yaradılması və tarif sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- ölkədə nəqliyyat vasitələrinin modern tələblərə uyğun formada yeniləşdirilməsi və eyni zamanda ekoloji tarazlığın təmin olunması;
- nəqliyyat infrastrukturlarının müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsinə aid layihələrin reallaşdırılması;
- metropolitendə mövcud olan müasirləşdirmə işlərinin reallaşdırılması, metro xətlərinin və yeni stansiyalarının tikilməsi;

- normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi, bu sahədə önəmli olan normativ-hüquqi sənədlərin qəbul olunması;

- mövcud telekommunikasiya, rabitə və naviqasiya sistemlərindən istifadə əsasında nəqliyyat-yol kompleksinin informasiya sisteminin yaradılması.

«Nəqliyyat sisteminin inkişafına aid Dövlət Proqramı»nın maliyyələşdirilməsi göstərilən mənbələr hesabına təmin olunur: kreditlər; dövlət büdcəsi; daxil olan qurumların vəsaitləri; xarici və daxili sahibkarların investisiyaları.

FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİ BAZARININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ VƏ TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1 Azərbaycanca nəqliyyat xidmətləri bazarının təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi

Dünyanın önəmli beynəlxalq nəqliyyat yollarının Azərbaycan ərazisindən keçən bölmələrində, bütün infrastruktur fəaliyyətlərinin inkişafı, tranzit olaraq dəmir və dəniz yolu nəqliyyatı üçün uzunmüddətli bazarın formalaşmasında və fəaliyyət göstərilməsində, iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsində, ümumi olaraq götürsək yük daşımaları ilə əlaqəli olan sahələrin inkişafında, yeni iş yerlərinin formalaşmasında faydasi var və eyni zamanda gələcəkdə də uğurlu baş verən siyasətin nəticəsində davam etdiriləcəkdir. Bundan başqa nəqliyyat yollarının potensialından səmərəli şəkildə istifadə həmçinin, gələcək zamanda bu sahənin qeyrineft sektorunda xüsusi artım göstərəcək və uğurlu nəticə əldə edəcəkdir. [39]

Aparılan uğurlu siyasətin nəticəsinə əsasən son zamanlarda ölkəmizdə, o cümlədən Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və ölkənin tranzit potensialının gücləndirilməsi ilə bağlı olaraq kompleks tədbirlər reallaşdırılır. Hansi ki, sosial iqtisadi inkişafa aparacaq qarsiliqli əməkdaşlığın artmasına səbəb olacaqdır. Artıq ölkəmiz üçün yeni zaman - postneft dövrü başlayır. Ölkəmizin gələcək inkişafında neftdən asılı olmağı tamamilə aradan götürülməli və bundan başqa gələcək üçün tranzit potensialı artırılması məsələsində önəmli addımlar atılmalı güclü çalışmaq lazımdır. Bu gün iqtisadiyyat sahəsində ciddi islahatlar aparılmağa başlayıb və daha da dərinləşməyə doğru gedir. Ölkəmizin iqtisadiyyatı inkişaf etmiş ölkələrin sırasında ön səviyyələrdə məskunlaşıb. Təmali qoyulmuş bir çox layihələr də 2-3 il ərzində yeni model kimi artıq çalışmağa başlayacaqdır. Əminliklə deyə bilərik ki, ölkəmiz tranzit baxımından artıq dünya səviyyəsində böyük hörmətə malikdir. Məlum olduğu kimi, qloballaşan iqtisadi dövr intellektual inkişaf dövrüdür. Buna

görə nəqliyyat infrastrukturun inkişafında və tranzit gücünün artırılması perspektivlərində öndə gedən texnologiyalar gətirilməli və yetərli sayda kadr potensialı hazırlanmalıdır ki, gələcək zamanda texnoloji tərəqqidən kənar qalmayaq.

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və tranzit potensialının artırılması istiqamətləri respublikamızın müasir qloballasma şəraitində dayanıqlı inkişafında qarşısına qoyduğu vacib məqsədlərdən biridir. Bütün dünya ölkələrində neft sektoru ilə bərabər qeyri-neft sektorunun yerinin daha çox olması qarşılıqlı proseslərin həyata keçməsinə imkan verir. Müasir dövrdə ölkəmizdə nəqliyyat sahəsinin imkanlarını xeyli genişləndirməklə kompleks tədbirlər planı və tədbirlər həyata keçirir, mövcud olan layihələrin inkişaf prosesini artırmaqla regional , eyni zamanda beynəlxalq dərəcədə əməkdaşlıq səviyyəsini artırır. Milli iqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunda təkmilləşdirilməsi üçün bütün əldə olan imkanlardan istifadə edir.[40]

Hazırda respublikamızda olan nəqliyyat kompleksi sözün əsl mənasında özünün dinamik, çevik yeniliklərə sürətli şəkildə açıq olan inkişaf dövrünü yaşamaqdadır. Onuda qeyd etməliyik ki, ölkəmizin nəqliyyat kompleksinin modern səviyyədə qurularaq istifadəyə təqdim edilməsi, bu sektorda islahatların aparılması, nəqliyyat müəssisələrin fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və eyni zamanda effektivliyin artması respublika iqtisadiyyatının və əhalinin daşımalarına görə tələbatının yüksək dərəcədə ödənilməsi, nəqliyyat qanunvericiliyinin və tranzit prosesinin təkmilləşdirilməsi, yeniləşmə və müasir texnologiyaların tətbiqinə dair kadrların hazırlığı və başqa əsas faktorlar yaşadığımız illər ərzində ardıcılıqla davam etdirilmişdir. Ölkəmiz artıq Cənubi Qafqazda əsas nəqliyyat dəhlizləri və qovşağı keçdiyi məkana çevirilib. Şübhəsiz ki, bu da ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və tranzit prosesinin artırılması istiqamətlərinə əvəzsiz müsbət təsir edir. Belə nəticəyə gəlmək olar ki, neft sektoru dünyanın tam şəkildə ehtiyacını ödəməzsə tranzit

prosesindən əldə edilən mənfəətlər və gələcək perspektivlər ölkənin gələcəyə istiqamətlənən inkişafında problem yaratmayacaqdır.

Bununla yanaşı, Asiya və Avropanı birləşdirən dəmir yolu xəttinin inşa edilməsi də ölkənin regional əməkdaşlığının sürətləndirilməsinə səbəb olur. İndiki dövrdə nəqliyyat kompleksinin effektiv şəkildə fəaliyyətinin olması məqsədyönlü siyasət nəticəsində sürətlə inkişaf edən iqtisadiyyatın və eyni zamanda əhalinin xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsinə, respublikamızın tranzit potensialının artırılmasına yönəldilərək həyata keçirilmişdir. Hər növ nəqliyyat infrastrukturunun etibarlılığının reallaşdırılması və fəaliyyət göstərməsi, nəqliyyatın işinin səmərəli təşkil edilməsi üçün zəruri, mühüm tədbirlər görülmüş, nəzərdə tutulan layihələrin keyfiyyətlə və vaxtında icra edilməsinə ölkə başçısının şəxsi dəstəyi nəticəsində nail olunmuşdur.[41]

Uğurla başa vurulan Şimal-Cənub və Bakı-Tbilisi-Qars regional və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri reallaşandan sonra iqtisadiyyatın inkişafında yeni səhifə açdı. Qeyd etmək lazımdır ki, istənilən dövlətin iqtisadi inkişafının və ümumi təhlükəsizliyinin şərtlərindən biri nəqliyyat yollarının mövcudluğu və önəmli nəqliyyat növlərinin bir çoxunun vacib yönlər üzrə hərəkətinin təmin olunmasına imkan yaradaraq real nəticə əldə etməkdir. Əks hal baş verdikdə isə, hər bir ciddi iqtisadi inkişafdan, ümumi olaraq təhlükəsizliyin təmin edilməsindən danışmaq olmaz. Hazırda respublikamızın hər bir nəqliyyat vasitələri ilə hava, quru, dəmiryolu, su vasitəsilə çeşidli yönlər üzrə dünyaya çıxış potensialına malikdir. Bu da öz növbəsində çeşidli nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq əlaqələrin qurulmasında, habelə idxal-ixrac əməliyyatlarının reallaşdırılmasına geniş imkanlar yaradır və daha da yaratmaqda davam edəcəkdir.[43]

Ölkədaxili nəqliyyat infrastrukturunun müasir dünya standartlarına uyğunlaşdırılması, xarici investorların respublikamıza yatırım yatırmada əhəmiyyətli rol oynayır. Bildiyimiz kimi, beynəlxalq nəqliyyat yollarına daxili və çıxış infrastrukturun mükəmməl olması investorların maliyyə vəsaitlərinin

özünə cəlb edən önəmli şərtlərindən biridir və buna əsasən mükəmməl kommunikasiya sistemi olmayan ölkədə uğur qazanmaq asan deyildir. Tarixi Müasir İpək yolunun düzəldilməsi yalnız Azərbaycan üçün deyil, habelə Asiya və Avropa ölkələri üçün əhəmiyyətlidir. TRASEKA-nın (Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi)keçdiyi dövlətlər daxilində ölkəmizin önəmli yeri potensial imkanları vardır.[44]

Ümumiyyətlə reallaşdırılan böyük həcmli layihələr Türkiyə, Azərbaycan və başqa ölkələrin təhlükəsizliyi üçün böyük təminat əldə olunur. Gələcək üçün inkişaf istiqamətlərinin artmasına şərait yaradır.

Ölkənin tranzit imkanlarının gələcək istiqamətləri yönündən iqtisadi axınlar xalis formada deyil, mental-sivildəyərlərdə daxil olurlar. Belə halda, söhbət artıq sivilizasiyalar arasındakı dialoqdan deyil, bir sivilizasiyanın başqasına sistemli şəkildə “təzyiqi”ndən gedir. Tranzit funksiyası özündə mənfi aspektlər daşıyır. Tranzit ölkə demək - beynəlxalq səviyyədə iqtisadi münasibətlər sistemində önəmli əhəmiyyət kəsb etmək mənasına gəlir. Bunun üçün ölkənin sosial coğrafi mövqeyi əsas daşıyır. Yalnız o halda ki: [45]

- Respublikanın tranzit funksiyasına münasibətdə obyekt kimi deyil, subyekt kimi yəni tənzimlənməsi, axınların təskili və istiqamətlərinin müəyyənəndirilməsində olan struktur əsasında çıxış etməlidir. Bu baxımdan axınlar üzərində nəzarət tranzit ölkədə cəmləşməlidir;
- Tranzit vəsaitlərin ölkədaxilində istifadəsi potensialına malik olmalıdır;
- Nəqliyyat layihələrində dövlətin investor əsaslı iştirakı zəruridir;
- Milli resursların tranzit çərçivəsində ixracatını aparmaq, habelə tranzit axınların beynəlxalq və regional bazarlarda qiymət qoyma zamanı təsiretmə gücündə olmalıdır;
- Artıq Azərbaycan enerji təhlükəsizliyi çərçivəsində əsas faktorlar sırasına daxil edilmişdir. Enerji daşıyıcılarının strateji mühümlüyü bir neçə yöndə geoiqtisadi üstünlüklər verir;

- Respublikamız - bütövlükdə Avrasiya məkanı üçün kommunikasiya və rabitə qovsagına çevrilmiş, habelə iqtisadi axınların önəmli ötürücülərindən biri kimi fəaliyyətini davam etdirməkdədir. Ortamüddətli dövrdə nəqliyyat sahəsinin inkisaf siyasətinin əsas istiqamətləri aşağıdakılardan ibarət olacaqdır:
- nəqliyyat sisteminin davamlı inkisafı;
 - nəqliyyat sahəsinin, eyni zamanda nəqliyyat xidmətləri mühitində rəqabət amilinin daha da təkmilləşdirilməsi;
 - kommunikasiya sistemi olaraq nəqliyyat formalarının ardıcıl inkisafı;
 - ölkə ərazisində tranzit dəhliz, beynəlxalq və yolların, habelə ölkənin regionlararası, daxili nəqliyyat infrastrukturunun inkisafı;
 - Azərbaycan ərazisindən keçən kommunikasiya trafikinin və mühüm nəqliyyat növlərinin dünya standartlarına uyğun çərçivədə modernləşdirilməsi əsasında milli nəqliyyat sisteminin dünya məkanına inteqrasiyası;
 - Xəzər dənizində multimodal nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması, dəniz, liman, ticarət donanması və eyni zamanda dəmir yollarında güzəştli tariflər əsasında sxemlərin və qısa marşrutların tətbiqi və tərtib edilməsi;
 - Azərbaycan ərazisində, ən əsasıda limanlarda xüsusi zonaların yaradılması, eyni zamanda burada yüksək kommunikasiya təminatlı nəqliyyat mərkəzlərinin təşkili;
 - Xəzər regionunda istehsal edilən karbohidrogenlərin dünya çərçivəsinə çatdırılması zamanı beynəlxalq və tranzit yollardan istifadə edilməsi Azərbaycanın apancı mövqeyinin gücləndirilməsidir.

Ölkəmizdə inkişaf modelinə keçici və sıx bağlılıqla olan bir çox vəzifələrin kompleks həllini tələb edir. Ölkənin ticarət yollarının, rabitə xəttlərinin və informasiya axını kanallarının global qovşaqlarından birinə dəyişməsi istiqamətində beynəlxalq əhəmiyyətli layihələri reallaşdırır. Nəticə etibarilə bütün sektorlarda əldə olunan nailiyyətlər uzaqgörən Heydər Əliyev siyasətinə başqa alternativin olmadığını yenidən təsdiq edir. Bir zamanlar əlçatmaz olan və xəyal

kimi görünən böyük layihələrin real həyata vəsiqə qazanması, rayonlarımızın, şəhərlərimizin, hətta kəndlərimizin sürətlə gözəlləşərək göz oxşaması, əhalinin yaşayış səviyyəsinin ildən-ilə müsbətə doğru addımlaması çoxlarımız üçün böyük qürur mənbəyinə çevrilib. Qeyd edildiyi kimi, ölkəmizin yükdaşıma və tranzit potensialı geniş olması ilə fərqlənir. Əlverişli coğrafi mövqeyin olması, son illər nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, reallaşdırılan böyük layihələr Azərbaycanın yükdaşıma və tranzit potensialından daha səmərəli şəkildə istifadə etməklə bu sektordan daxil olan gəlirlərin miqdarının artmasına geniş imkan yaradır.

3.2. Ölkəmizdə nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişaf perspektivləri və bu sahədə dövlət tərəfindən həyata keçirilən tədbirlər

Qloballaşan dünyada və inteqrasiya proseslərinin geniş yayıldığı bir vaxtda mühüm xarakterik önəmli xüsusiyyətlərdən sayılan tarixən mövcud olan tranzit xətlərinin yenidən bərpası, restavrsiyayı və daha sonra yenidən istifadəyə verilməsidir. Bununla bağlı olaraq, Avrasiyada mövcud olan ölkələri bir-biri ilə birləşdirən beynəlxalq nəqliyyat yollarından olan - Şimal-Cənub nəqliyyatı önəmli əhəmiyyətə malikdir. Əsasən TRASEKA layihəsi kimi dəyərləndirilən - Şimal-Cənub nəqliyyatından istifadə Süveyş kanalıyla bağlı olan yol ilə müqayisə etdiyimiz zaman tranzit yük daşınmasını dəfələrlə tez çatmağına imkan verir, habelə, Mərkəzi Asiya, Cənubi Qafqaz ölkələri və İran arasında siyasi və iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsi üçün önəmli şəraitin yaradılmasına təkan verir. [48]

Azərbaycan coğrafi mövqeyinə əsasən iki böyük nəqliyyat dəhlizinin birləşdiyi məkanda yerləşir. Bu nəqliyyat yollarının tam miqyaslı işə başlaması ölkənin müstəqilliyinin gücləndirilməsində, habelə, iqtisadi qüdrətinin artırılmasında önəmli əhəmiyyət kəsb edəcəkdir. Respublikamızın ərazisindən keçən Sərq-Qərb dəhlizi - Avropa ilə Asiyanı birləşdirən (TRASEKA) önəmli marşrut hesab olunur. Reallaşmaqda olan bu marşrut hər il milyonlarla yük daşınacaqdır. Gələcək zamanda isə onun əhəmiyyəti sərnişin daşınmalarında sürətlə artacaqdır. Bununla belə, ölkəmiz üçün ərazisindən keçəcək digər qlobal

nəqliyyat yolu olan - Cənub-Şimal dəhlizi də əhəmiyyət kəsb edir. Bu marşrut Rusiya və İrandan keçməklə yanaşı Cənub-Şərqi və Yaxın Şərqdən Asiyadan, Avropaya olan yükdaşımaları dəfələrlə artıracaqdır. O, Hindistandan Avropaya uzanan nəqliyyat yolundan 3 dəfə qısaqdır. Su, dəmir yolu və avtomobil xətlərini arxada qoyan bu nəqliyyat istiqamətinin işə düşəcəyi zaman planetin Cənubundan Avropaya hər il 15-20 milyon yükün daşınacağı gözlənilir.

Cədvəl 3.1 Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin Azərbaycan tərəfindən maliyyələşdirdiyi kredit xətti

No	Kredit xətti	Xərclər (\$ milyon)
1	Kredit xətti - Cəmi	775,0
1.1	1. Transş A (25 il, 1%-lə)	200,0
1.2	2. Transş B (25 il, 5%-lə)	575,0
2	Layihə üzrə müqavilələrin ümumi dəyəri	721,2

Mənbə: www.elshanhajizadeh.com - prof. Elşən Hacızadənin saytı.

Cənub-Şimal dəhlizinin açılışı ən çox marağı nümayiş etdirən Rusiyadır və bu dəhlizin reallaşması nəqliyyat strategiyasının mühüm istiqamətləri sırasına qoyur. Bu layihə ilkin olaraq 600 milyon civarında dəyərləndirilir. Rusiya bu yolun sosial-iqtisadi əhəmiyyəti ilə bərabər onun ölkələrarası qarşılıqlı əlaqələrin artıracağı yönündə əlverişli siyasi dividendlər gətirəcəyinə düşünür. Bu baxımdan önəmli tranzit məkana çevrilmiş layihədə əsas fiqurantlar kimi həryönlü iştirakı və reallaşmasında iqtisadi və siyasi cəhətdən xeyli mənfəətli olacaqdır. Aparılan araşdırmalara əsasən, layihənin ölkəmizdə reallaşmasındakı önəmli sayılan dividendləri: [49]

- ❖ Nəqliyyat sisteminin əhəmiyyətliliyinin artırılması və eyni zamanda modernizasiyası;
- ❖ Nəqliyyat infrastrukturunun mobilləşməsi;

- ❖ Turizm imkanlarının yüksəldilməsi və əlverişliliyinin təminatı;
- ❖ Qonşu ölkələrlə qarşılıqlı etimadın yüksəlişi;
- ❖ İqtisadi və sosial keyfiyyət.

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat yolunun formalaşmasından sonra ölkələrin diqqətini cəlb edərək dəhliz barədə maraq yaratdı. Bundan sonra əldə olunan sövdələşməyə Belarus Respublikası, Qırğızıstan, Qazaxıstan, Ermənistan, Tacikistan, Suriya və Oman dövlətləridə qoşulmuşdur. Respublikamızda həmin sövdələşməyə qoşulmuşdur. Azərbaycanda Şimal-Cənub beynəlxalq yolunun Əlaqələndirmə Şurasının nəticəsində təsis olunduğu - beynəlxalq nəqliyyat yolu barəsində sövdələşməyə qoşulması ilə əlaqədar dövlətdaxili prosedurlar tamamlayaraq, rəsmi şəkildə bildirərək razılıq sənədini almışdır. Azərbaycan üçün vacib olan bu saziş 30-cu gün qüvvəyə minmişdir. “Şimal-Cənub” sövdələşməsinin ölkəmiz üçün mühüm məqsədlərinə aşağıdakılar daxildir: [48]

- ✓ Transit sərnişin və yük daşımalarının təşkilində beynəlxalq nəqliyyatın səmərəliliyinin yüksəldilməsinə nail olmaq;
- ✓ Dəhlizə üzv olan ölkələr arasında dəniz, çay, dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatı vasitələrinin beynəlxalq sahəyə daxil olması üçün şəraitin yaradılması;
- ✓ Beynəlxalq daşımaların həcmünün artırılmasına köməklik göstərilməsi;
- ✓ Nəqliyyat hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;
- ✓ Razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinə əməl edilməsi.

Bu sövdələşmə nəqliyyatın bütün növlərinə:

Dəniz, dəmir yolu, çay, avtomobil yolları və hava nəqliyyatı ilə daşınmanı təmin edən nəqliyyat vasitələrinə və nəqliyyat infrastrukturuna aiddir. Burada Hindistan istisnalıq yaradır, çünki yalnız dəniz marşrutları vasitəsilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Qısa dövr ərzində “Şimal-Cənub” dəhlizinin Azərbaycan ərazisinə aid olan hissəsində işlərin daha da sürətləndirilməsi haqqında sərəncam imzalanmış və bu

qeyd olunan dəhliz layihəsinin reallaşdırılması yönündə atılan hər bir əsas addım kimi dəyərləndirilir və bu öz növbəsində işlərin sürətlənməsinə imkan yaradır .

Onu da bildirmək lazımdır ki, nəqliyyat üzrə önəmli daşımalar Rusiya ərazisindən dəmir yolu ilə İrana qədər 3 mühüm marşrut üzrə tranzit daşımaları çətdirilir. Hər üç marşrutun İran ərazisi vasitəsilə davam edərək, körfəzinə və daha sonra Hindistana kimi uzanması layihənin geoiqtisadi və geosiyasi aspektdən əhəmiyyətinin böyük olmasından xəbər verir. [39]

Ümumiyyətlə, bu nəqliyyat dəhlizi nəticəsində ölkəmiz yüklərin bir çoxunun hərəkətində dəmir yolundan istifadə etmək nəzərdə tutulur, hansı ki, burada önəmli amil kimi, yüklərin nəqliyyat növü böyük həcmdə, daha uzaq məsafəyə aparılması qeyd olunur. Elə bu səbəbdən, beynəlxalq dəhliz ilə yük daşımalarına ölkəmizin nəqliyyat kompleksinin daha geniş şəkildə cəlb edilməsi, əsasən də, avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Gəmiçiliyinin imkanlarından istifadə olunması üçün layihələr hazırlanır və reallaşdırılır. Mütəxəssislər onu da qeyd edirlər ki, Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat layihəsinə qoşulması və sərnişin, yük daşımalarında aktiv iştirakı və eyni zamanda ondan istifadənin genişləndirilməsində respublikamızın iqtisadi maraqlarına əsasən yüklərin, o cümlədən: [40]

- Tranzit yüklərin geniş cəlb olunmasına;
- Ümumi yük həcminin çoxalmasına, habelə gəlirlərinin artmasına;
- Ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına;
- Yeni iş yerlərinin açılmasına;
- Sosial problemlərin həllinə şərait yaratmaq.

Onu da qeyd etmək yerinə düşər ki, Hindistan və Çin kimi daima inkişaf edən ölkələrin - Şimal-Cənub nəqliyyat yollarına maraq göstərmələri layihənin önəminin artırılmasının əsas faktorudur. Tranzit ölkəsi olaraq və önəmli faktorlarından sayılan bu üsul xüsusilə Azərbaycan üçün əsas amildir.

Hal hazırda Xəzər dənizində ölkələr arasında əlaqələrin fəaliyyət göstərməsi, burada infraqurktura malik limanların və eyni zamanda

dəmiryollarının mövcud olması dəhlizi layihəsinin reallaşdırılmasının asanlaşdırıcı önəmli faktorlardan biridir. Belə desək daha doğru olar ki, həm Cənubi Qafqaz, həm də Mərkəzi Asiya ölkələrinin təbii resurslara və böyük satış bazarlarına malik olmaları - dəhlizin yalnız iqtisadi mənfəətini deyil, eyni zamanda siyasi əhəmiyyətini artırır. Qloballaşma dövründə meydana gələn, həm siyasi, həm də iqtisadi cəhətdən əhəmiyyətli olan layihənin reallaşması Azərbaycanın tranzit potensialını artırmaqla yanaşı, Cənubi Qafqaz daxil olmaqla, eyni zamanda Avrasiya materikində iqtisadi əlaqələrin intensivləşməsinə və internetə proselərinin bir-biri ilə qarşılıqlı şəkildə artmasına gətirib çıxaracaqdır. Azərbaycanın bu nəqliyyat layihəsində iştirakı ölkəmiz üçün əhəmiyyətli olduğu, əlverişli coğrafi mövqeyini göstərən və eyni zamanda tranzit potensialı ölkə kimi öz imkanlarını nəzərdə tutaraq, mövcud olan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və bərpası işlərinə önəmli təkan verəcəkdir. Dünya təcrübəsinə göz gəzdirsək görürük ki, tranzit yalnız iqtisadi deyil, eyni zamanda dövlətin beynəlxalq aləmdə yerini bəlli edən siyasi amil dərəcəsinə qiymətləndirilir. Eyni zamanda, keyfiyyətli şəkildə tranzit xidmətləri göstərilməsi dövlət büdcəsinin yaranmasında da əsas rol oynayan amillərdən sayılır. Aparılan tədqiqatlar onu göstərir ki, dünyanın Almaniya, Avstriya, Baltıqyanı, Səudiyyə Ərəbistanı bir çox ölkələr coğrafi mövqelərindən istifadə edərək gəlir mənbəyinə çevirə bilmişdilər. Ümumiyyətlə, tranzit gücünə malik olmaq və bu gücdən yararlanmaq müasir dünyada, bildirmək olar ki, dinamik şəkildə inkişaf edən hər bir dövlətin məqsədlərinə aiddir. Ona görə ki, tranzit fəaliyyətləri valyuta gəlirlərinin artması ilə bərabər, aşağıda göstərilən başqa müsbət nəticələrin əldə olunmasına şərait yaradır və göstərilən bu amillər Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizində və istifadənin genişləndirilməsində əsas səbəblərinə aşağıdakılar daxildir: [48]

- siyasi etibarın və nüfuzun artması;
- ölkədə nəqliyyat sisteminin istifadə imkanlarının genişlənməsi;
- yeni iş yerlərinin açılması, investisiya qoyuluşları və eyni zamanda ümummilli gəlirin çoxalması;
- nəqliyyat sisteminin səmərəliliyinin artması;

- ölkədə nəqliyyat sahəsinin təkmilləşdirilməsi və bundan başqa icra sisteminin inkişaf etdirilməsi.

XX əsrin sonlarına doğru dünya ölkələrinin siyasi həyatında reallaşan proseslər bir sıra dövlətlərə, eyni zamanda, ölkəmizə müstəqil dövlət yoluna addımlamaq imkanı verdi. Zəngin iqtisadi potensiala, yerüstü və yeraltı resurslara malik olan ölkəmizin müstəqilliyinin ilk vaxtlarında beynəlxalq aləmin diqqət mərkəzində ola bildi. Avropaya və eyni zamanda beynəlxalq aləmə inteqrasiya isə daxili islahatların reallaşdırılması ilə müşahidə edilir. Azərbaycanda geniş vüsət əldə etmiş iqtisadi inkişaf nəqliyyat sahəsinin yenidən qurulmasına, əhalinin bütün hər bir növ nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatın reallaşması və ölkənin tranzit potensialının inkişafına səbəb olmuşdur.

Yuxarıda qeyd olunanlardan bu nəticəni əldə edə bilərik ki, qloballaşan dünyanın dinamik və ən fəal strukturlarından biri nəqliyyatdır. Buna görə də beynəlxalq dünyada baş verən bütün tədbirləri öyrənilib ölkə ərazisində nəqliyyat sahəsinə tətbiq etməklə inkişaf etdirmək lazımdır. Nəqliyyat sahəsinin inkişafı ilə bağlı olan müxtəlif tədbirlərin proqramlarının, müvafiq qanunların qəbul edilməsi olduqca vacibdir.

Nəticə

Ölkəmizdə müstəqillik əldə edəndən sonra nəqliyyatın inkişafı yeni pilləyə qədəm qoymuşdur. Önəmli olan nəqliyyat qanunvericilikləri tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətlə inkişaf edərək nəqliyyatın hüququ bazasının təşkil edilməsinə və təkmilləşməsinə səbəb olmuşdur. Nəqliyyat sahəsində baş verən islahatların sona çatması, nəqliyyat sahəsinin daha da formalaşması üçün stimül yaratmışdır. Nəqliyyat sahəsinin əsas rolu genişlənməkdə olan tələbin təmin edilməsindən habelə, ölkə tərəfindən formalaşdırılmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatlarına əsasən uyğunluq prinsipləri ilə bərabər addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sahəsinin daima irəli addımlaması üçün önəmli istiqamətlərin təyin edilməsini və bu sahənin inkişafı yönündə ölkə tərəfindən müəyyənləşdirilən əsas vəzifələrin reallaşdırılmasını zəruri edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı və fəaliyyətinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə yanaşı ölkə əhalisinin həyat tərzinin və eyni zamanda iqtisadiyyatının yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarətdir.

Dövlət tənzimlənməsinə nəqliyyatın fəaliyyətinin zərurəti olduqca böyükdür. Dövlətin siyasətinə əsasən nəqliyyat, bütöv olaraq ölkənin başqa iqtisadi kateqoriyaları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və respublikanın iqtisadi tələblərinə xidmət göstərmək baxımından əsas sahədir. Nəqliyyat növləri arasında rəqabəti deyil, xidmətlərindən istifadə edən şəxslərə qarşılıqlı, tamamlayıcı, müxtəlif istiqamətli xidmətləri təmin edən kompleksə dönməyini tələb edir. Dövlət tənzimləmə fəaliyyətlərində əməkdaşlıq edərək fərqli nəqliyyat növlərini inkişafına kömək göstərir.

Dövlətin nəqliyyat sahəsinə minimal limit həddinə kimi təsir etmək prinsipindən çıxış etməlidir. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etməsi büdcə vəsaitlərindən və başqa vəsaitlərdən istifadə etməklə yanaşı, şəxsi investorların cəlb olunmasını nəzərdə tutur. Özəl investorları cəlb etməklə və infrastrukturun kommersiyalaşdırılması gözdən qaçırmamaq zəruridir. Eyni zamanda dövlət

siyasətinə əsaslanaraq bir sıra nəqliyyat infrastrukturunun yavaş-yavaş özəlləşdirilməsi də önəmli xarakter daşıyır.

Dissertasiya işinin tədqiqindən əldə etdiyimiz nəticələrə nəzər salaq:

- Ölkənin nəqliyyat strukturunun beynəlxalq aləmə inteqrasiya olunmasının daha da sürətləndirmək üçün müvafiq hüquqi bazanın daima təkmilləşməsi olduqca zəruri prosesdir. İcazə nəticəsində reallaşan beynəlxalq avtomobil hərəkətinin hərəkətinin sadələşdirilməsini həyata keçirərək, büdcəyə daxil olan gəlirləri daha da artırmaq mümkündür;
- Nəqliyyatda baş verən islahatları bazar şəraitinin inkişafını, bu fəaliyyətin kommersiya fəaliyyətində dövlət strukturlarının iştirakının azaldılmasını, potensial rəqabətçi, eyni zamanda təbii-inhisarçı fəaliyyətini bir-birindən ayrılmasını, nəticədə inhisarçı sahənin ixtisarını nəzərdə tutmalıdır. Nəqliyyatda islahatları, statistik müşahidə sektorunun təkmilləşdirilməsi və bir biri ilə birləşdirilməsi, yeni müasir informasiyaların əldə edilməsi yönündə aparılmalıdır;
- Nəqliyyat sahəsində antiinhisar tənzimləmənin inkişafı zamanı aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:
 - bazara nəzarət etmək üçün rabitə texnologiyasının yaradılması. Nəqliyyat xidmətləri bazarının qeyri-bazar kommersiya istismarı sahəsində öz məqsədləri üçün istifadə sahəsindən ayrılması, inhisarçı və rəqabətçi fəaliyyət növlərinin ayrılması nəticəsində bazarın təşkili üzrə müəyyən tədbirlərin görülməsi və bazara real şəkildə nəzarət sisteminin tətbiq edilməsi;
 - inhisarçı sahələrinin tənzimləmələrini getdikcə bazar metodları ilə əvəz etməklə azaldılması;
 - qanunvericiliyin, habelə, antiinhisar və digər sahələr üzrə təkmilləşdirilməsi, bazarların fəaliyyəti və onlara giriş üzrə qaydalarının, eyni zamanda inhisar subyektləri tərəfindən aparılan

xidmətlər üçün öndə gedən müqavilələrin işlənilib hazırlanması, inhisarçılarla bağlı olan standart xidmət saziş qaydalarının tənzimlənməsi və qanunvericiliklə möhkəmləndirilməsi.

➤ Qiymət və tarif tənzimlənməsi imkan daxilində inhisarla bağlı olan sahələrdə aparılmalıdır. Belə halda, nəqliyyatdan istifadə edənlərin və operatorların fikirləri tarazlaşdırılmalıdır. Tariflərin tənzimlənməsi vaxtı aşağıdakı önəmli şərtlər qoyula bilər:

- inflyasiyanın artmasının qarşısını almaq səbəbi ilə tariflərin səviyyəsinə nəzarət;
- potensial istehlakçılara əlverişli xidmətlərin göstərilməsi məqsədilə tariflərin yüksək səviyyədə nizamlanması, tariflərin aşağıdan məhdudlaşdırılması;
- qiymət şəffaflığının təmin edilməsi;
- tariflərin məqsədəuyğun sabitliyinin nəzarət altına alınması (müəyyən vaxt limitində tarifi dəyişməsinə yol verməməklə).

➤ Ölkəmizin milli strategiyasının əsas hissəsini təşkil edən nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı etməsi də böyük strateji əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat xidmətlərinin ixracı aşağıdakı şəkildə inkişaf etdirilməlidir:

- yerli ixracların dünya bazarlarına göndərilməsində ölkəmizin nəqliyyat müəssisələrinin rolunun artırılması;
- idxal yüklərinin ölkəyə gətirilməsində və digər ölkələrin mallarının daşınmasında ölkənin nəqliyyatın payının artırılması;
- Ölkənin nəqliyyat sektorunun tranzit potensialının inkişaf etdirilməsi.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı

1. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslük. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.
2. Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmipraktiki 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. Motodiki göstəricilər, Bakı 2000
13. Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslük. 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 / Müəlliftərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005
17. Şəkərəliyev 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. Абузер Кендиэелен, Алисан Айдын. Ташыма щукуку мевзуаты. Истанбул: Бета, 2001, 1011 с.
21. Емин Ертцрк. Улусларарасы иктисади бирлешмелер. Истанбул: Випаш А.Ш, 2002
22. Емине Ыазыгыоблу. Щамбурэ Кураллары'на эюре ташыйанын сорумлулуьу. Истанбул: Бета Басым А.Ш., 2000
23. Фащиман Текил. Дениз щукуку. Истанбул: Алким, 2001
24. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları səbəkəsinin yenilədirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)
25. "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu 11.06.1999
26. "Avtomobil nəqliyyatı haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu 01.04.2008
27. "Avtomobil yolları haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu - 22.12.1999
28. "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu-24.06.2005

29. “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında” Əsasnamə
10.06.2003
30. Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi - 22.06.2001
31. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-
2015-cu illər) Dövlət Proqramı”
32. Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Topplusu. Bakı: Azərbaycan, 1996
– 2008
33. Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı: Qanun, 2005
34. Azərbaycan Respublikası Vergilər Nazirliyinin icmal məlumat Bukleti. Bakı,
2003
35. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa
məsul – A.Süleymanlı. Bakı: Çarşıoğlu, 2005
36. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild.
Bakı: Digista, 2001, I cild, I kitab, 2003
37. Koçetov E.G. Geoiqtisadiyyat. Dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsi ali
məktəblər üçün dərslik. Rus dilindən tərcümə. Bakı: -İqtisad Universiteti
Nəşriyyatı- 2014.
38. Hikmət Babaoglu.Dünya siyasəti və Beynəlxalq münasibətlər,DƏRSLİK.2009
39. M.Nəsibov. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların
əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı, -Elm və təhsil || nəşriyyatı, 2013, 544 səh.
40. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın geosiyasəti. Dərslik. - Bakı, 2015. -1056
41. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ.Dərslik. Bakı: 2009, 868 səh.
42. Məmmədov.Z.S. XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru.Bakı 2002.386 səh.
43. Böyük İpək Yolu və sosial-iqtisadi yüksəlişin stimullaşdırılması aspektləri.
Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının əsas meyilləri.

Azərbaycan Elmlər Akademiyası İqtisadiyyat İnstitutu. /məqalələr toplusu/ VI cild.
Bakı. Elm. 2000. 0,2 ç.v.

44. Əmrahov M.İ. Böyük İpək Yolu. Dərslük. Bakı. 2011, 84 səh

45. İpək Yolu: II Respublika elmi-praktiki konfransın materialları (20-27 dekabr).
Bakı, 2001

46. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-
cu illər) Dövlət Proqramı

47. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və
inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)

48. Bakı-Tibilisi-Qars dəmir yolu xətti: iqtisadi dəyərləndirmələr və sosial
effektlər. Avroasiyada yeni inteqrasiya təşəbbüsləri: Mövcud vəziyyət və
gözləntilər. II Avroasiya Sosial elmlər forumunun materialları. Bakı: -İqtisad
Universiteti Nəşriyyatı

49. Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizi: inkişaf meyilləri və perspektivlər. 2005-2006-cı
illərdə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilmiş büdcə təyinatlı
elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri.
Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti. (A.F.Hacızadə ilə müştərək) Bakı. 2007.

50. Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya, iqtisadi və beynəlxalq
münasibətlər, II Beynəlxalq Konqres materialları, Qafqaz Universiteti, Bakı. 2007

51. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars
dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı: № 3, 2014.

Резюме

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 транспортные 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.

Summary

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. Nəqliyyatın davamlı inkişaf etməsi iqtisadi bütövlüyün, xidmətlərin sərbəst şəkildə mübadiləsinin, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin, eyni zamanda rəqabətin və həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatıdır. Malların mübadiləsinin və istehsalının prosesinin düzgün formalaşdırılması məhz nəqliyyat köməyi ilə təmin edilir. Material axınlarının yaranma mənbəyindən istehlak yerlərinə kimi hərəkəti logistik əməliyyatların böyük hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat üsullarının iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyatın funksional sahələri arasında asılı rol oynayır. Məhsulların logistik dövrünün mərhələlərinə ötürülməsi, yəni prosesin ahəngdar təşkili, logistik yük vahidlərinin cəld ötürülməsi, istehsal ehtiyatların tələb olunan dərəcədə saxlanması nəqliyyat ilə sıx bağlıdır. Yüklərin nəql edilməsindən asılı olan proseslərə logistikanın tətbiq edilməsi nəticəsində əldə edilən pozitiv irəliləyişlər son zamanlarda respublikamızda bazar tələbləri baxımından reallaşdırılan əsaslı struktur siyasəti nəticəsində möhkəmlənir. Nəqliyyat sahəsində bu o mənaya gəlir ki, bazar tərəkürünə sahib olmaq, fəaliyyət istiqamətlərini yalnız bu yöndə qurmaq, sistemlərdən praktiki baxımdan bəhrələnmək, nəqliyyat departamentləri və müəssisələri üçün olduqca çətinidir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Tənzimləyici və təşkilati fəaliyyətlərin bölgüsü ilə yanaşı inzibati idarəetmə şəraitindən bazar şəraitində tənzimlənmə sistemə keçirilmiş, nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi əsası yaradılmışdır.

Dövlətin siyasətinə əsaslanaraq nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin başqa iqtisadi sektorları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və bundan başqa ölkənin tələblərinə xidmət etmək baxımından əhəmiyyətli sahədir. Nəqliyyat sistemə daxil olan çeşidli nəqliyyat növləri fərqlənsələr də, nəqliyyata makro səviyyədə idarəetmə obyektini kimi baxır.

Dissertasiya işinin obyektı. Ölkənin iqtisadiyyatı, onun nəqliyyat kompleksi sektorunun sahələri və nəqliyyat sektorunun inkişafının indiki vəziyyəti və onunla bağlı olan digər proseslərdir.

Dissertasiya işinin predmeti. Tədqiqatın predmetini Azərbaycanın nəqliyyat kompleksində formalaşdırılması ilə bağlı reallaşdırılan iqtisadi islahatlar və bu islahatlar strategiyasının hədəfləri, eyni zamanda mühüm xüsusiyyətləri ilə bağlı olan tendensiyalar, nəqliyyat kompleksinin formalaşdırılmasının hüquqi mexanizmi və təminatı təşkil edir.

Dissertasiya tədqiqatının məqsədi. İqtisadiyyatın nəqliyyat kompleksində yaranan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi anlayışı və prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi, nəqliyyat sektorunun strukturunun araşdırılması, respublikamızda nəqliyyatın inkişafı, dövlət siyasətinin hədəfləri və nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin rolunun araşdırılması, Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyətinin təhlili, Azərbaycanda nəqliyyat sferasının normativ hüquqi aktların araşdırılması, Respublikamızda nəqliyyat sahəsinin fəaliyyətin lisenziyalaşdırılması və nəqliyyat sektorunda dövlət orqanlarının hüquqi statusunun araşdırılmasından ibarətdir. Məqsədə çatmaqdan ötrü tədqiqatın qarşısında bir çox vəzifələr durur ki, bunlar da aşağıdakıların araşdırılmasını nəzərdə tutur :

- İqtisadiyyatın davamlı sürətli inkişafının təmin edilməsində logistik kompleksin yeri və rolunun araşdırılması;
- Nəqliyyat kompleksində yaranan münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsinin mahiyyəti və əsas prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi;
- Nəqliyyat hüququnun subyektı anlayışının mahiyyətinin müəyyənləşdirilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun strukturunun tədqiq edilməsi;
- Nəqliyyat kompleksin inkişafı istiqamətində dövlət əsas siyasətinin müəyyənləşdirilməsi;

- Nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin əsas rolunun tədqiq edilməsi;
- Azərbaycanda nəqliyyatın müasir vəziyyətinin kompleks təhlilinin aparılması;
- Azərbaycan Respublikasında kompleksin fəaliyyətini tənzimləyən normativ bazanın araşdırılması;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsində fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatın araşdırılması;
- Nəqliyyat sahəsində dövlət siyasətini reallaşdıran orqanların statusunun öyrənilməsi və tədqiqi;
- Azərbaycan Respublikasında həyata keçirilən iqtisadi islahatların təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi.

Tədqiqatın informasiya bazası. Mövzu ilə bağlı olaraq xarici və yerli ekspertlərin və tədqiqatçıların araşdırmaları, idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də Nəqliyyat Nazirliyinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin, Nəqliyyat Nazirliyinə aid edilən digər strukturların, bununla yanaşı digər dövlət orqanlarının və eyni zamanda beynəlxalq təşkilatların sənədləri və materialları, normativ - metodiki materiallar, bir çox konfrans və seminarların sənədləri, tədqiqat mövzusunun əhatə edən ədəbiyyatlar və araşdırmalar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi. Əldə edilən tədqiqat nəticələrinin aşağıdakı elementləri ilə səciyyələnir:

- ölkə iqtisadiyyatının inkişafının təmin edilməsində nəqliyyatın yeri və rolu əsaslandırılmışdır;
- ölkənin logistik kompleksində formalaşan münasibətlərinin hüquqi prinsipləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsinin inkişafı yönündə dövlət siyasətinin hədəfləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsində dövlətin rolu müəyyənləşdirilmişdir;

- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat fəaliyyətinin müasir vəziyyətini təhlil edilərək qiymətləndirilməsi reallaşdırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sferasının hüquqi mexanizm geniş araşdırılmışdır;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş, eyni zamanda nəqliyyat fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılmasının təminatı tədqiq edilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində reallaşdırılan islahatların nəticələrinin təhlili bu sahənin inkişafının istiqamətləri və səmərəli şəkildə yüksəldilməsinin istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir;
- Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi mexanizminin mövcud olan vəziyyətin tələblərinə əsasən təkmilləşdirilməsinin vacibliyi əsaslandırılmış, bu prosesə maneəçilik törədən faktorlar müəyyən edilmişdir.

Tədqiqatın quruluşu. Dissertasiyanın birinci fəslində iqtisadiyyatın inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat kompleksinin yeri və rolu araşdırılmış, formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi anlayışı və prinsipləri, eyni zamanda nəqliyyat hüququnun subyektivi geniş tədqiq edilmişdir.

İkinci fəsilə nəqliyyat sahəsinin strukturu tədqiq edilmiş, Respublikamızda nəqliyyatın fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin iqtisadi təhlili aparılmış, Respublikamızda nəqliyyat sahəsinin inkişafı dövlətin hədəflərini müəyyənləşdirilərək bu sistemin tənzimlənməsində dövlətin rolu araşdırılmışdır.

Dissertasiyanın son fəslində isə bu sektorda dövlət siyasətini reallaşdıran orqanların hüquqi statusu müəyyənləşdirilmiş, Respublikamızda nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən normativ aktlar və logistik kompleksdə fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının təminatı geniş şəkildə araşdırılmışdır.

Tədqiqatın sonunda isə nəticə və təkliflər çıxarılmış, daha sonra istifadə olunan ədəbiyyat siyahısı qeyd edilmiş və resurslar geniş təqdim edilmişdir.

Ölkəmizdə müstəqillik əldə edəndən sonra nəqliyyatın inkişafı yeni pilləyə qədəm qoymuşdur. Önemli olan nəqliyyat qanunvericilikləri tamamlanmışdır. Ölkə iqtisadiyyatı sürətlə inkişaf edərək nəqliyyatın hüququ bazasının təşkil

edilməsinə və təkmilləşməsinə səbəb olmuşdur. Nəqliyyat sahəsində baş verən islahatların sona çatması, nəqliyyat sahəsinin daha da formalaşması üçün stimül yaratmışdır. Vahid nəqliyyat sisteminin ən öndə olan hədəflərindən biri sektroların inteqrasiyasından və eyni zamanda nəqliyyat bazarında birləşmiş, multi-modelli nəqliyyat inkişafının artırılmasından ibarətdir.

Nəqliyyat sahəsinin əsas rolu genişlənməkdə olan tələbin təmin edilməsindən habelə, ölkə tərəfindən formalaşdırılmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatlarına əsasən uyğunluq prinsipləri ilə bərabər addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sahəsinin daima irəli addımlaması üçün önəmli istiqamətlərin təyin edilməsini və bu sahənin inkişafı yönündə ölkə tərəfindən müəyyənləşdirilən əsas vəzifələrin reallaşdırılmasını zəruri edir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı və fəaliyyətinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə yanaşı ölkə əhalisinin həyat tərzinin və eyni zamanda iqtisadiyyatının yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarətdir.

Dövlət tənzimlənməsinə nəqliyyatın fəaliyyətinin zərurəti olduqca böyükdür. Dövlətin siyasətinə əsasən nəqliyyat, bütöv olaraq ölkənin başqa iqtisadi kateqoriyaları ilə yanaşı ictimai ehtiyacların ödənilməsi və respublikanın iqtisadi tələblərinə xidmət göstərmək baxımından əsas sahədir. Nəqliyyat növləri arasında rəqabəti deyil, xidmətlərindən istifadə edən şəxslərə qarşılıqlı, tamamlayıcı, müxtəlif istiqamətli xidmətləri təmin edən kompleksə dönməyini tələb edir. Dövlət tənzimləmə fəaliyyətlərində əməkdaşlıq edərək fərqli nəqliyyat növlərini inkişafına kömək göstərir.

Dövlətin nəqliyyat sahəsinə minimal limit həddinə kimi təsir etmək prinsipindən çıxış etməlidir. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etməsi büdcə vəsaitlərindən və başqa vəsaitlərdən istifadə etməklə yanaşı, şəxsi investorların cəlb olunmasını nəzərdə tutur. Özəl investorları cəlb etməklə və infrastrukturun kommersiyalaşdırılması gözdən qaçırmamaq zəruridir. Eyni zamanda dövlət siyasətinə əsaslanaraq bir sıra nəqliyyat infrastrukturunun yavaş-yavaş özəlləşdirilməsi də önəmli xarakter daşıyır.

Dissertasiya işinin tədqiqindən əldə etdiyimiz nəticələrə nəzər salaq:

- Ölkənin nəqliyyat strukturunun beynəlxalq aləmə inteqrasiya olunmasının daha da sürətləndirmək üçün müvafiq hüquqi bazanın daima təkmilləşməsi olduqca zəruri prosesdir. İcazə nəticəsində reallaşan beynəlxalq avtomobil hərəkətinin hərəkətinin sadələşdirilməsini həyata keçirərək, büdcəyə daxil olan gəlirləri daha da artırmaq mümkündür;
- Nəqliyyatda baş verən islahatları bazar şəraitinin inkişafını, bu fəaliyyətin kommersiya fəaliyyətində dövlət strukturlarının iştirakının azaldılmasını, potensial rəqabətçi, eyni zamanda təbii-inhisarçı fəaliyyətini bir-birindən ayrılmasını, nəticədə inhisarçı sahənin ixtisarını nəzərdə tutmalıdır. Nəqliyyatda islahatları, statistik müşahidə sektorunun təkmilləşdirilməsi və bir biri ilə birləşdirilməsi, yeni müasir informasiyaların əldə edilməsi yönündə aparılmalıdır;
- Nəqliyyat sahəsində antiinhisar tənzimləmənin inkişafı zamanı aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:
 - bazara nəzarət etmək üçün rabitə texnologiyasının yaradılması. Nəqliyyat xidmətləri bazarının qeyri-bazar kommersiya istismarı sahəsində öz məqsədləri üçün istifadə sahəsindən ayrılması, inhisarçı və rəqabətçi fəaliyyət növlərinin ayrılması nəticəsində bazarın təşkili üzrə müəyyən tədbirlərin görülməsi və bazara real şəkildə nəzarət sisteminin tətbiq edilməsi;
 - inhisarçı fəaliyyət sahələrinin tənzimləmələrini tədricən bazar metodları ilə əvəz etməklə ixtisar edilməsi;
 - qanunvericiliyin, habelə, antiinhisar və digər sahələr üzrə təkmilləşdirilməsi, bazarların fəaliyyəti və onlara giriş üzrə qaydalarının, eyni zamanda inhisar subyektləri tərəfindən aparılan xidmətlər üçün öndə gedən müqavilələrin işlənilib hazırlanması, inhisarçılarla bağlı olan standart xidmət saziş qaydalarının tənzimlənməsi və qanunvericiliklə möhkəmləndirilməsi.

- Qiymət və tarif tənzimlənməsi imkan daxilində inhisarla bağlı olan sahələrdə aparılmalıdır. Belə halda, nəqliyyatdan istifadə edənlərin və operatorların fikirləri tarazlaşdırılmalıdır. Tariflərin tənzimlənməsi vaxtı aşağıdakı önəmli şərtlər qoyula bilər:
 - inflyasiyanın artmasına imkan yaratmamaq səbəbi ilə tariflərin ümumi səviyyəsinə nəzarət;
 - potensial istehlakçılara əlverişli xidmətlərin göstərilməsi məqsədilə tariflərin yüksək səviyyədə nizamlanması, tariflərin aşağıdan məhdudlaşdırılması;
 - qiymət şəffaflığının təmin edilməsi;
 - tariflərin məqsədəuyğun sabitliyinin nəzarət altına alınması (müəyyən vaxt limitində tarifi dəyişməsinə yol verməməklə).
- Ölkəmizin milli strategiyasının əsas hissəsini təşkil edən nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı etməsi də böyük strateji əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat xidmətlərinin ixracı aşağıdakı yönərdə inkişaf etdirilməlidir:
 - yerli ixrac mallarının dünya bazarlarına göndərilməsində ölkəmizin nəqliyyat müəssisələrinin rolunun artırılması;
 - idxal yüklərinin gətirilməsində və digər üçüncü ölkələrin yüklərinin daşınmasında ölkənin nəqliyyat müəssisələrinin payının artırılması;
 - Ölkənin nəqliyyat sektorunun tranzit potensialının inkişaf etdirilməsi.