

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

QARAŞOV TURAL İLHAM oğlu

“AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT SISTEMİNİN
FƏALİYYƏTİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİNİN HÜQUQİ TƏMİNATI
MƏSƏLƏLƏRİ” mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060404 - “İqtisadiyyat”

İxtisaslaşma: “İqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi”

Elmi rəhbər:
hüquq üzrə fəlsəfə doktoru,
dosent Hətəmzadə F.E.

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

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

BAKI-2017

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	3
FƏSİL I. İQTİSADİ İNKİŞAFIN TƏMİN EDİLMƏSİNDƏ NƏQLİYYATIN ROLU VƏ NƏQLİYYAT MÜNASİBƏTLƏRİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİNİN KONSEPTUAL ASPEKTLƏRİ.....	6
1.1. Sosial-iqtisadi inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat kompleksinin yeri və rolu.....	6
1.2. Nəqliyyat sahəsində formalaşan münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin prinsipləri.....	10
1.3. Nəqliyyat hüquq münasibətlərinin subyektləri və nəqliyyat müəssisələri nəqliyyat hüququnun subyekt kimi statusu.....	19
FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA REALLAŞDIRILAN NƏQLİYYAT SİYASƏTİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ VƏ NƏQLİYYAT KOMPLEKSİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN İQTİSADİ TƏHLİLİ.....	28
2.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturunun təhlili.....	28
2.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlili.....	33
2.3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat kompleksinin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin başlıca hədəfləri.....	41
FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT KOMPLEKSİNİN FƏALİYYƏTİNİN HÜQUQİ TƏMİNATI VƏ BU SAHƏDƏ DÖVLƏT ORQANLARININ HÜQUQİ STATUSU.....	54
3.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar.....	49
3.2. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatı.....	57
3.3. Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusu.....	62
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	68
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....	70

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyatın dayanıqlı inkişafı əhalinin həyat şəraitinin yüksəlməsinin, iqtisadi sektorda tamlığın, məhsul və xidmətlərin mübadilə edilməsi prosesinin, iqtisadi fəaliyyət sistemində sərbəstliyin təminatı kimi çıxış edir. Məhsulların istehsalı prosesinin və mübadiləsinin realizə olunmasının formalaşdırılması məhz nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə həyata keçirilir. Mal və xidmətlərin ilkin istehsalı mənbəyindən son istehlak mənbəyinədək hərəkəti zamanı nəqliyyat sisteminin koordinasiyası sırf müxtəlif nəqliyyat növlərinin vasitəsi ilə reallaşdırılır.

Nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi Respublikamız üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti bütün dünya ölkələrində olduğu kimi respublikamızda da iqtisadiyyatın infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə bərabər cəmiyyət üçün ilkin tələbatını təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və prioritetlərə nail olunması üçün əhəmiyyətli hesab edilir. Nəqliyyat sektoru dövlətin həyata keçirdiyi siyasətə uyğun olaraq, bütövlükdə ölkənin digər iqtisadi sahələri ilə paralel ictimai ehtiyacların qarşılınması baxımından əhəmiyyətli bir sahədir. Nəqliyyat sistemində aid olan müxtəlif nəqliyyat növləri bir-birilərindən fərqlənsələr də, dövlət nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinə makro səviyyədə vahid idarəetmə obyektini kimi baxır. Dövlət tənzimləmə siyasətini həyata keçirərkən bu müxtəlifliyi əsas tutaraq bu sahədə görüləcək işlərində əməkdaşlıq edərək müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişafına öz dəstəyini göstərir.

Respublikamızda nəqliyyat sektorunu tənzimləmək məqsədilə müvafiq normativ hüquqi aktlardan ibarət olan baza yaradılmışdır. Nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsinin əsaslarını özündə əks etdirən qanun 1999-cu il 11 iyun tarixində qəbul olunmuş “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsinin əsaslarını təşkil edən digər normativ hüquqi aktlara “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1 aprel 2008-ci il), “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (22 dekabr 1999-cu il), “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (24 iyun 2005-ci il), Azərbaycan

Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı", "Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair" Dövlət Proqramından (2006-2015-ci illər) aiddirlər. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti hər bir nəqliyyat növünün öz müxtəlifliyinə uyğun olaraq müvafiq qanunla və həmçinin normativ hüquqi aktlar ilə tənzimlənmə həyata keçirilir. Bu normativ aktlar öz növbəsində nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyən etməyə köməklik göstərirlər. Nəqliyyat sektoru ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında vacib rola malik olduğundan bu sahədə dövlət müdaxiləsi əhəmiyyətli hesab olunur. Bu səbəbdən nəqliyyat sektorunda dövlət müdaxiləsinin praktiki reallaşmasının təmini üçün normativ hüquqi bazanın yaradılması və tətbiq olunması hər bir dövlət üçün başlıca prioritet vəzifə hesab olunur.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri. Dissertasiyanın tədqiqatının məqsədi nəqliyyat sektorunun sahə strukturunun analiz edilməsi, nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətində dövlət tənzimlənməsinin hədəfləri və nəqliyyat sektorunun idarəedilməsində dövlətin rolunun tədqiq edilməsi, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktların öyrənilməsi və təhlili, nəqliyyat sferasında fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatı və nəqliyyat sahəsində dövlət siyasətini həyata keçirən orqanların hüquqi statusunun dəyərləndirilməsindən bəhrədir.

Tədqiqatın obyektı. Dissertasiya işinin obyektı respublikamızda mövcud olan nəqliyyat sektorunun ayrı-ayrı sahələri, iqtisadiyyatın nəqliyyatın sistemli fəaliyyətinin inkişafının cari vəziyyəti və onuna bağlı digər proseslərdir.

Tədqiqatın predmeti. Respublikamızda reallaşdırılan nəqliyyat sahəsindəki iqtisadi islahatlar, bu islahatlar strategiyasının hədəfləri və əsas xüsusiyyətləri ilə bağlı yeni tendensiyalar təşkil edir.

Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsasları. İşin nəzəri-metodoloji bazasını nəqliyyat sistemində formalaşan nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin anlayışı və prinsipləri, nəqliyyat sisteminin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin hədəfləri

və nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin tənzimlənməsində dövlətin rolu ilə bağlı alimlərin tədqiqatları, nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin cari vəziyyətinin analiz edilib öyrənilməsi ilə bağlı yerli və xarici iqtisadçı ekspertlərin əldə etdikləri nəticələr, aparıcı mütəxəssislərinin tədqiqatları təşkil etmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası. Dövlət Statistika Komitəsinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin, Nəqliyyatın İntellektual İdarəedilməsi Mərkəzinin, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinə daxil olan strukturların, həmçinin digər rəsmi dövlət orqanlarının və beynəlxalq təşkilatların işçi sənədləri və normativ – metodiki materiallar, bir sıra seminar və konfransların sənədləri, tədqiqat mövzusu üzrə elmi araşdırmalar və internet resurslarından istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın elmi yenilikləri. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi müxtəlif elmi-nəzəri mövqedən əsaslandırmaqla bərabər, mövcud problemlərə müasir kontekstdə yanaşılması imkanları müəyyən edilməsi, respublikamızda nəqliyyat sistemini formalaşdıran kompleks amillərin təsir dərəcəsi qiymətləndirilməsi və onların təkmilləşdirilməsinin hüquqi aspektdən yanaşılması, hebələ beynəlxalq və milli hüquqi kontekstdə tədqiq olunması ilə şərtlənir.

Dissertasiya işinin praktiki əhəmiyyəti. Respublikamızda mövcud olan dövlət orqanları, xüsusilə də Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və onun strukturları tərəfindən öz fəaliyyətlərinin realizə olunması prosesində, həmçinin nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin inkişafı ilə bağlı həyata keçirilən islahatlar zamanı, eləcə də nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin hüquqi təminatının inkişaf etdirilməsi ilə bağlı məsələlərdə bəzi müddəaların tətbiq olunmasının mümkünlüyü ilə, həmçinin araşdırılan məsələlərin “İqtisadi hüquq”, “İqtisadi siyasət”, “İqtisadiyyatın hüquqi tənzimlənməsi”, “İqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsi”, “Nəqliyyat hüququ” kimi fənn istiqamətlərinin tədrisində köməkçi material kimi istifadə edilə bilməsi ilə əlaqədardır.

Dissertasiyanın quruluşu və həcmi. Dissertasiyanın strukturu giriş, üç fəsil, nəticə və təklifdən və istifadə olunan ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

FƏSİL I. İQTİSADI İNKİŞAFIN TƏMİN EDİLMƏSİNDƏ NƏQLİYYATIN ROLU VƏ NƏQLİYYAT MÜNƏSİBƏTLƏRİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİNİN KONSEPTUAL ASPEKTLƏRİ

1.1. Sosial-iqtisadi inkişafının təmin edilməsində nəqliyyat kompleksinin yeri və rolu

Nəqliyyat sahəsi məhsulları istehsal olunduqları məntəqədən istehlak olunacaqları son təyinat məntəqələrinə çatdırmaqla hər bir məhsulun dəyərinin formalaşmasında mütəmadi olaraq iştirak edir. Nəqliyyat sektoru məhsulların istehsalı prosesini realizə edir və məhsulları tədavül prosesi müstəvisində yekunlaşdırır. Ümumiyyətlə, tədavül prosesi çərçivəsi daxilində və ya tədavül prosesi üçün nəqliyyat sektoru istehsal prosesinin davamıdır. Hansı ki, istehlak olunmaq üçün hazır məhsul bir istehsal yerindən məkan baxımından ondan aralı məkanda digər bir istehlak (istehsal) yerinə şəxsi istehlakı üçün daşınma prosesi təşkil olunur. Son istehlak (istehsal) üçün hazır məhsullar yalnız bu yerdəyişmə reallaşdırıldıqdan sonra istehlak üçün hazır olur, özünün istehlak olunması üçün gözləmə mövqeyi tutur. Belə ki, nəqliyyat, ictimaiyyətin maddi - texniki bazasının mühüm tərkib elementi olmaqla yanaşı, maddi istehsal sahələrindən biri olub maddi xidmətlər göstərməklə reallaşdırılır.

Nəqliyyat sektorunun səmərəli təşkil olunması iqtisadiyyatın və sosial-iqtisadi inkişafın təmin edilməsində vacib şərt hesab edilir. Deməli, nəqliyyat sahəsi sifarişçi hesab olunan vətəndaşların təklif və tələblərini qarşılaya biləcək xidmət göstərmək xüsusiyyətlərinə malik olmalıdır. Bu vəziyyətdə iqtisadiyyatın inkişafında nəqliyyatı yalnız bir sahə kimi dəyərləndirmək düzgün deyildir. Nəqliyyat sektoru sərnişin və yük daşımalarında, təsərrüfatın idarəedilməsində, həmçinin cəmiyyətin həyat fəaliyyətində mövcud şəraitin müsbət yöndə inkişafının sahələrarası sistemi hesab olunur. Nəqliyyat sferasının dayanıqlı inkişafı iqtisadi sahədə tamlığın, mal və xidmətlərin sərbəst alqı-satqısının, iqtisadi fəaliyyətdə sərbəstliyin təmin edilməsinin, rəqabətin və əhəlinin həyat şəraitinin yüksəlməsinin təminatı kimi çıxış edir.

Nəqliyyat sektorunun özünün bir neçə əsas funksiyaları vardır ki, bunlar da dəyişməz, sabit qalırlar. Bunlara: nəqliyyat sektorunun vahid milli əmtəə bazarını təmin etməsi, ölkənin regionları ilə qarşılıqlı əlaqə yaratması, insanların həyat tərzində hərəkətlilik və aktivliyin yaradılmasıdır. Nəqliyyat sferasının strategiyasının qurulması və inkişaf etdirilməsi ümumilikdə ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf səviyyəsindən bilavasitə asılıdır. Hazırki dövrümüzdə nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinin məqsədi birmənalı olaraq dövlətin başlıca prioritet hesab etdiyi sosial-iqtisadi və geosiyasi məqsədlərlə uyğunluq təşkil edir. Bütünlükdə iqtisadi sahənin inkişaf etdirilməsi, əmtəə hərəkətliliyinin artırılması, regionlar arasında qarşılıqlı əlaqənin yaradılması nəqliyyat sisteminin bu məqsədlərə nail olunması üçün əsaslı səbəb rolunu oynayır.

Ötən yüzilliyin 70-ci illərində nəqliyyat sektorunun inkişafına diqqət yetirilmədiyindən xüsusi çəkisi iqtisadiyyatın digər sahələrilə nisbətdə çox azlıq təşkil edirdi. Belə bir şəraitin mövcud olmasının başlıca səbəbləri hər şeydən öncə dövlət tənzimlənmə orqanlarının yük daşıma tariflərini (gömrük), yük daşıma aralıqlarını (məsafələrini), daşınan yüklərin nomenklaturasını, nəqliyyat sektoruna ayrılan kapital qoyuluşlarını və nəqliyyat kompaniyalarına aid edilən digər təsir edən amilləri çox ciddi formada nəzarət altında saxlamaları ilə əlaqədar idi. Nəticədə isə nəqliyyat təşkilatları arasında rəqabət mübarizəsinin mövcud olmamasına gətirib çıxarırdı ki, bu da inhisarçı mövqeyini daha da gücləndirirdi. Həmin dövrdə nəqliyyat təşkilatları və ya departamentlərinin bu sferadan yararlanan istehlakçılara göstərdikləri xidmətlərin müxtəlifliyi, çeşidləri və həcmi tətbiq edilən yüksək tariflər hesabına saxlamaq imkanı verirdi.

Yuxarıda sadalanan məhdudyyətlərin aradan qaldırılması üçün nəqliyyatın əks tənzimlənmə formasında olan sistemi yaradıldı. Bu da öz növbəsində həmin bu məhdudyyətləri aradan qaldırmağa kömək göstərdi. Burada ilk növbədə dövlətin əlində cəmlənməsinin azaldılması hesabına nəqliyyat müəssisələri və firmaları həyata keçirə biləcəkləri xidmətlərin təklifi sahəsində iqtisadi müstəqillik qazandılar. Nəticədə, yüksək tariflərin ödənilməsinə alışan, bu məcburiyyətdə olan firmalar azad olmuş dövriyyə vəsaitlərinin istədikləri hissəsini öz istehsalının inkişafına və

həmçinin istehsalla nəqliyyat sferasında qarşılıqlı əlaqənin müəyyən dərəcə sinxronluğunun əldə olunmasına istiqamətləndirdilər. Bununla bağlı olaraq məhsulgöndərmələrin həcminə tələblər artdı, nəqliyyat vasitələrinin müəyyən edilməsi zamanı tətbiq edilən meyarların vaciblik dərəcəsi dəyişikliklərə məruz qaldı, iri və kiçik partiyalı mal və materialların tez və vaxtında daşınması üçün daha uğurlu ola biləcək yollar axtarımağa başlandı. Bütün bu qeyd olunanlar isə daşınmaların tərkibində dəyişikliklərə, yəni, nəqliyyat və nəqliyyat siyasəti sahəsində yeni baxış və cərəyanların meydana gəlməsinə səbəb olmaqla nəqliyyat sistemində mövcud əlaqələrə də yeni keyfiyyət çalarları doğurdu.

Respublikamızda mövcud olan nəqliyyat parkı, nəqliyyat təsərrüfatı sahəsində bazar iqtisadiyyatının tələblərindən irəli gələn islahatlar həyata keçirilir və bu sahədə görülən işlər beynəlxalq təcrübədəki uğurlu təcrübələrə uyğunlaşdırılaraq təşkil olunur.

Şirkətlərin təsərrüfat fəaliyyətləri ilə nəqliyyat istehsal prosesi arasında üzvi əlaqələr vardır. Bu əlaqələrdə ahəngdarlığa nail olmaq səbəbindən «dəqiq vaxtında» və «kanban» metodları tətbiq olunur ki, bu metodların da özlərinə məxsus faktorları vardır. Hansı ki, bu faktorlar ilə bu metodların tətbiq olunması gerçəkləşdirilir:

1) İstehsal prosesinin davamı olan tədavül sahəsində(tədarük və satış) məhsul daşımalarında vaxt itkisinə yol vermədən qısa zaman kəsiyində özlərinin son təyinat nöqtələrinə – istehlak yerlərinə dəqiq müəyyən olunmuş «kanban» və «dəqiq vaxtında» sisteminə uyğun formada aparıb çatdırılır.

2) Hazır məhsullar istehsal olunduqları yerlərə və ya sahələrə lazımi xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici məmulatlar texnoloji ardıcılığı nəzərə alan dəqiq istehsal qrafikləri əsasında aparılmalıdır.

Nəqliyyat sisteminin cari xidmətləri yalnız məhsulgöndərənlərdən istehlakçılara lazımi kəmiyyətdə və qısa zaman kəsiyində daşınmasını deyil, bununla yanaşı çoxlu sayda ekspeditor, informasiya və transaksiyon əməliyyatların həyata keçirilməsi, yüklərin emalı üzrə xidmətlərin təşkili, sığorta əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi və yüklərin daşınması zamanı mühafizəsini də nəzərdə tutur.

Müəssisənin idarəetmə aparatı yük daşınmasının nəqli ilə əlaqədar proseslərə müəyyən mənada istifadə olunacaq metodologiya və prinsiplərin tətbiq edilməsi haqqında qərarlar qəbul edən vaxt başlıca növbədə şirkətin nəqliyyat şəbəkəsini formalaşdırmaq ilə bağlı məsələ əsas götürülür. Belə bir şəbəkənin mövcud olması bu sahədəki konsepsiyaları realizə etməyə imkan yaradır və yüklərin daşınması prosesinin iştirakçıları üçün həyata keçiriləcək ümumi idarəetmə, kommunikasiya və optimallaşdırma funksiyalarını müəyyən edir. Daşınma əməliyyatını bir idarəetmə orqanı kimi ümumi rəhbərliyin təşkil etməsi üçün idarəetmə funksiyası bu sahədə ixtisaslaşmış nəqliyyat departamentlərinə və ya bu sahənin mütəxəssisləri hesab olunan menecerlərə verilməlidir. Bilirik ki, daşınma proseslərinin idarəsi, əlaqələndirilməsi və optimallaşdırılması zamanı idarəetmə öhdəliklərinə malik olan bu menecerlərin istifadəsində daima dövrü olaraq yeniləşən və mövcud prosesləri düzgün formada əks etdirən ilkin məlumatlar massivi olması əhəmiyyətlidir. Bu məlumatlar massivinə aşağıdakıları aid edirlər ki, bunlara da:

1. Yük vahidlərinin özlərinin hər birinin adı, son təyinat məntəqəsinə çatdırılacaq yüklərin kəmiyyəti və keyfiyyəti, yüklərin çatdırılması tarixi, nəqletmənin dəyəri və şərtləri haqqında məlumatlar;

2. Müəssisənin nəqliyyat sisteminin yükləmə – boşaltma, nəqliyyat - ekspedisiya, anbar, komplektləşdirmə və s. struktur bölmələrinin bu prosesdə təşkilati baxımdan iştirakı haqqında məlumatlar;

3. Nəqliyyat sistemlərinə xidməti realizə edən nəqliyyat texnikasının layihələşdirilməsi və təmiri, qablaşdırma texnikası, yükləmə–boşaltma texnikası, yük vahidlərinin komplektləşdirmə texnikası və s. texniki və texniki – texnoloji parametrləri haqqında informasiyalar.

Qeyd olunan məlumatlar massivi kompleks məsələlərin həm qoyuluşu, həm də həll olunması baxımından və məlumat ilə təmin olunma tərəfindən əhatəli formada təhlil olunub, nəzərdən keçirilməlidir. Planlı iqtisadiyyat sistemindən fərqli olaraq bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində material ehtiyatlarının daşınması prosesi, nəql edilmə proseslərinin planlaşdırılması, operativ idarəetmə, nəzarət, uçot və statistikasını sahəsində mahiyyətə gözlə görünə biləcək səviyyədə dəyişikliklər olmuşdur. Bu

dəyişikliklərin iqtisadi mahiyyəti hər bir prosesdən öncə istehsal vasitələri və müəssisələrin nəqliyyat sistemlərinin əməyinin son nəticələri üzərində inhisarçı dövlət mülkiyyətinin bazar iqtisadiyyatının təbiətindən qaynaqlanan, ondan meydana çıxan müxtəlif mülkiyyət formaları ilə əvəzlənməsindən təşkil olunur.

1.2. Nəqliyyat sahəsində formalaşan münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsinin prinsipləri

Nəqliyyat hüququnun əsas mahiyyətini aydınlaşdırmaq üçün predmet anlayışından istifadə olunur. Belə ki, nəqliyyat hüququnun predmeti ictimai münasibətlərin tənzimlənməsindən ibarətdir. Bildirmək lazımdır ki, hər bir müəssisə və təşkilatın əsas nəqliyyat funksiyası daşınma prosesini reallaşdırmaq məqsədi ilə nəqliyyat növlərindən istifadə etməklə, istehlakçılara xidmətin göstərilməsindən ibarətdir. Bu xidmətin göstərilməsi nəticəsində nəqliyyat müəssisəsi ilə sifarişçilər arasında müəyyən ictimai əlaqələr meydana gəlir. Həmin bu münasibətlər sərnişin, yük, baqaj daşınması və.s. nəqliyyat xidmətləri göstərilən zaman yaranır. Deməli, nəqliyyat hüququnun predmetini ictimai münasibətlər (əlaqələr) təşkil edir.

Qeyd olunanlardan belə qənaətə gəlirik ki, nəqliyyat hüququnun predmetini yaradan ictimai münasibətlər iki subyekt arasında qarşılıqlı formada əmələ gəlir, yəni həmin bu münasibətlərdə iki iştirakçı rol oynayır: nəqliyyat müəssisəsi və sifarişçi. Ümumiyyətlə, nəqliyyat müəssisəsi anlayışı qanunvericiliyə uyğun formada sərnişinin, yükün və.s. digər xidmətlər üzrə daşınma fəaliyyətini həyata keçirən hüquqi şəxs başa düşülür. Müştəri (sifarişçi) isə daşıyıcı nəqliyyat müəssisəsi ilə bağlanmış kontrakta əsasən nəqliyyatdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxs anlaşılır. Bu iki subyekt arasında daşınma prosesi ilə əlaqədar olan ictimai münasibətlər meydana çıxır ki, bunlar da nəqliyyat münasibətlərini formalaşdırır.

Nəqliyyat münasibətlərində də iki subyekt bildiyimiz kimi, daşıyıcı və müştəri(sifarişçi) arasında yaranır. Daşıyıcı dedikdə elə bir şəxs nəzərdə tutulur ki, o, sərnişin və yük daşınması üzrə xidməti həyata keçirir və bunun üçün qanuni əsaslarla

nəqliyyat növlərinə malik olmaqla nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətçisi hesab olunur. Bununla bərabər, hətta nəqliyyat vasitəsinin daşıyıcısı olan şəxs nəqliyyat vasitəsinin mülkiyyətçisi olmaya da bilər.

Belə nəticəyə gəlinir ki, nəqliyyat hüququnun predmetini daşıyıcının (nəqliyyat müəssisəsinin) sifarişçiyə (müşəriyə) sərnişin, yük daşınmaları və.s. nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi ilə əlaqədar meydana çıxan ictimai münasibətlər nəqliyyat münasibətlərini təşkil edir.

Nəqliyyat münasibətlərinin əhatə dairəsi yetərincə geniş və müxtəlif olmaqla səciyyələndirilir. Bu səbəbdən, nəqliyyat münasibətlərinin hüququ ayrı-ayrı sahələr tərəfindən tənzim olunur. Məsələn, nəqliyyat vasitəsinin daşıyıcısı (nəqliyyat müəssisəsi) xidmət göstərmək üçün dövlətin müvafiq icra hakimiyyəti orqanından xüsusi fəaliyyət üçün lisenziya (razılıq) əldə edir. Bu münasibət inzibati hüquqla tənzim edilir, artıq nəqliyyat hüququ ilə deyil.

Beləliklə, nəqliyyat münasibətləri yalnız nəqliyyat hüquq institutları ilə deyil, həmçinin digər sahələrin hüquqi tənzimləmələri ilə məsələn, inzibati hüquq ilə də tənzim oluna bilməsi mümkündür. Belə halda, nəqliyyat hüququ ilə nizamlanan nəqliyyat münasibətləri hüququn digər sahələri ilə nizamlanan nəqliyyat münasibətlərindən ayırmağa və fərqləndirməyə imkan yaradan əsas əlamət və meyarları müəyyən etməyə ehtiyac yaradır. Mövcud qanunvericilik sistemində isə bu cür əlamətlər nəzərdə tutulmur.

Əmək münasibətləri mülki hüquqla tənzim edilən ictimai münasibətlər hesab olunur. Deməli, mülki hüquqla nizamlanan nəqliyyat münasibətləri mexanizmini də əmək münasibətləri hesab etmək olar. Nəqliyyat münasibətləri, ümumilikdə mülki hüquqla tənzim edilən ictimai münasibətlərin əmək münasibətləri olması öz-özlüyündə məsələni tam həll etməyə imkan vermir, yəni münasibətlərin əmək xarakterli olması spesifik əlamət hesab etmək düzgün olmaz. Belə ki, bəzi zamanlarda nəqliyyat növü ilə əlaqədar meydana gələn münasibətlər əmlak xarakterinə də malik ola bilər. Buna baxmayaraq, həmin münasibətlər nə nəqliyyat hüququ ilə, nə də ki mülki hüquqla tənzim olunur. Belə hallarda hüququn başqa sahələri ilə tənzimlənmə həyata keçirilir.

Bu tənzimlənmə inzibati tənbeh formasında (əsasən, cərimə formasında) tətbiq olunur. Bunu əmlak münasibəti kimi səciyyələndirirlər. Digər bir nümunə isə, vətəndaş nəqliyyat vasitəsinə görə əmlak vergisi verir. Bunun da nəticəsində buna uyğun olaraq əmlak münasibəti yaranır. Amma bu hal nəqliyyat vasitəsi ilə əlaqədar olan əmlak münasibətidir və nəqliyyat hüququ institutunun vasitəçiliyi ilə deyil, maliyyə hüququ ilə tənzim olunur. Başqa sözlə, maliyyə hüququnun vergi hüququ institutu ilə nizamlanır. Bu səbəbdən də, mülki hüquqla tənzim edilən əmlak münasibətlərinin özünə xas əlamətlərini müəyyənləşdirmək zərurəti olur.

Əmlak münasibətlərinin mülki hüquqla tənzimlənməsi ilə əlaqədar olaraq bir çox müəlliflər, bu sahəni tədqiq edən şəxslər hüquq elmində və elmi doktorinada müxtəlif fikirlər bildirmişdirlər. Məsələn, dəyər qanunun qüvvədə olması barədə, əmtə-pul-əmtə forması haqqında, dəyərin xarakteri barədə, subyektin əmlak-sərəncam müstəqilliyi ilə bağlı, dövriyyə əlaməti və digər bu kimi əlamətlər haqqında hüquqi ədəbiyyatlarda mülki hüquqla tənzim olunan əmlak münasibətlərinin əsas və fərqlənən əlaməti kimi xarakterizə edirlər. Bu əlamətlər bir-birilərini tamamlayırlar. Həmçinin bu əlamətlər bir-birilərindən qarşılıqlı asılıdırlar. Bunlardan hər hansısa birinin üstün olduğu barədə nəsə demək mümkün deyildir, çünki bu əlamətlər hamısı bu və digər dərəcədə əhəmiyyətli hesab olunan əlamətlərdirlər.

Əmtə-pul münasibətlərinə mülki hüquqla tənzimlənmə əmək münasibətləri və nəqliyyat münasibətləri daxil edilir. Əmtə-pul münasibətləri pul dövriyyəsi ilə əlaqəli olub, əmtənin pula (xüsusi əmtəyə) dəyişdirilməsini səciyyələndirir. Bu münasibətlər öz növbəsində dəyər formalı əmək münasibətlərinə daxildir. Hüququn mövcud digər sahələri olan inzibati, maliyyə hüququ və.s. ilə tənzim olunan əmlak münasibətləri isə dəyər (pul) formasında münasibətlərə aid edilmir və əmtə-pul xarakterli deyildir.

Əmlak münasibətləri və nəqliyyat münasibətləri əvəzlik-ekvivalentlik xarakterindədir. Misal üçün, nəqliyyat müəssisəsi (daşıyıcı) sifarişçi üçün həyata keçirdiyi daşıma xidmətinin qarşılığında ondan daşınma haqqı formasında müvafiq məbləğdə məvacib alır. Pul, göstərilən daşıma xidmətinin ekvivalenti kimi səciyyələndirilir. Ekvivalentlik kimi əlamət mülki hüquqla tənzim olunan əmlak

münasibətlərinin pul formalı olmasıdır. Başqa sözlə, bu münasibətlərin əmtəə-pul formasında xarakterizə olunması ilə şərh verilir. Hüququn digər sahələri ilə tənzim olunan sahələri (məsələn, inzibati hüquq vasitəsilə, maliyyə hüququnun vasitəçiliyi ilə) əmlak münasibətlərinə xas olmayan əlamətlərdir.

Əmlak münasibətlərində və nəqliyyat münasibətlərində hər iki tərəf birbirindən qarşılıqlı asılılığı olmur. Mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri də, həmçinin nəqliyyat münasibətləri də müstəqil əmtəə sahibi kimi çıxış edirlər. Bu münasibətlərin tərəfləri hüquq bərabərliyinə malikdirlər.

Nəqliyyat hüququna doktrinal anlayış verilməsi üçün nəqliyyat hüquqi ilə tənzim edilən əmlak xarakterli nəqliyyat münasibətlərinin özlərinə xas cəhətləri müəyyən etmək lazımdır. Nəqliyyat hüququ anlayışı nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) ilə sifarişçi arasında daşınma prosesinin təşkili üçün nəqliyyat növlərindən istifadə edilməsi ilə yaranan əmlak-dəyər xarakterində nəqliyyat münasibətlərini tənzimlənən hüquq normativlərinin mexanizmi anlaşılır. Bu mülki hüquq özündə hər bir nəqliyyat vasitəsinə uyğun xidmətlərin göstərilməsi nəticəsində meydana çıxan dəyər formalı nəqliyyat münasibətlərini nizamlamaq üçün hüquq normalarını cəmləşdirir.

Mülki hüquqda nəqliyyat hüququ institutu “nəqliyyat öhdəliyi” ifadəsi altında əhatələnir. Bu anlayışlar sinonim hesab olunur və mənaca bir-birilərini tamalayırırlar. Nəqliyyat öhdəliyi mülki hüquq sistemində iki mənada anlaşılır.

1. Nəqliyyat öhdəliyi dedikdə, mülki hüquq münasibətinin şəxslərindən olan öhdəlik hüququ anlaşılır. Belə ki, mülki hüquq münasibətli daşınma prosesi ilə əlaqəli olan nəqliyyat xidmətini göstərərəkən nəqliyyat müəssisəsi ilə sifarişçi arasında meydana gəlir. Bu ödəlik hüquq münasibəti adlandırılır. Mülki qanunvericilikdə “öhdəlik hüquq münasibəti” ifadəsi istifadə olunmur. Bu ifadənin əvəzinə “öhdəlik” anlayışı işlədilir. Bu səbəbdən də nəqliyyat müəssisəsi (daşıyıcı) ilə sifarişçi (müşəri) arasında yaranan öhdəlik mülki hüquq münasibətində nəqliyyat öhdəliyi adlandırılır.

2. Digər mənada isə, nəqliyyat təşkilatı ilə xidmətdən istifadə edəcək müşəri arasında daşınma əməliyyatı ilə əlaqədar yaranan nəqliyyat münasibətini nizamlayan və rəsmiləşdirən hüquq normalarının məcmusu anlaşılır. Bu səbəbdən, nəqliyyat öhdəliyi nəqliyyat hüququ institutu ilə eyniləşdirmə aparılır. Nəqliyyat öhdəliyinə

daxil olan nəqliyyat münasibətləri hüquq normaları ilə tənzimləndikdə və qanuniləşdirildikdə, nəqliyyat öhdəliyi – mülki hüquq münasibəti yaranır, başqa sözlə bu münasibət hüquqi forma alır.

Mülki hüququn “öhdəlik hüququ” özündə nəqliyyat öhdəliyinin yarımhissəsi kimi səciyyələndirir. Bu ifadə mülki hüquqi öhdəliklər daxilində əhəmiyyətli mövqə tutur. Müqavilə öhdəliyi özünə nəqliyyat öhdəliyini daxil edir. Başqa sözlə, öhdəliklər qrupuna bu öhdəlik kontrakt öhdəliyinin xidməti kimi aid edilir. Xidmət öhdəlikləri özü dörd qrup üzrə səciyyələndirilir:

- Faktiki-hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəlik;
- Maliyyə-kredit xarakterli xidmət üzrə öhdəlik;
- Hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəlik;
- Faktiki-hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəlik.

Faktiki-hüquqi xidmət üzrə öhdəliklərə nəqliyyat öhdəliyi daxildir. Nəqliyyat hüququnun xüsusi prinsiplərə malik deyildir. Belə ki, nəqliyyat hüququ hüquq sahəsinin müstəqil sahəsi olmadığından və həmçinin mülki hüququn yarım sahəsi olmadığı səbəbindən bu və ya digər formada xüsusi prinsiplərə malik deyildir. Xüsusi prinsiplər özlüyündə hüququn müstəqil sahəsi və yaxud yarım sahələri üçün xarakterizə olunur.

Mülki hüququn prinsipləri əsasən mülki hüququn mənasını və sosial rolunu özündə əks etdirən, bununla yanaşı onları konkretləşdirən vasitədir. Başqa hüquq sahələri kimi, mülki hüququ da onun mahiyyətini və sosial təyinatını ifadə edən müvafiq prinsiplər əsasında formalaşdırılır və fəaliyyətini reallaşdırır. Həmin bu prinsiplər mülki hüququn əsas cəhətlərini və başlıca xüsusiyyətlərini özündə əks etdirir.

Nəqliyyat münasibətində geniş istifadə olunan mülki hüququn bu prinsipləri nəqliyyat hüququ vasitəsi ilə tənzimlənilir. Bu münasibətlərdə subyektlərin hüquqi bərabərliyi prinsipi daha çox istifadə olunanıdır. Bu prinsip müvafiq hüquq norması ilə təsbit olunub. {Mülki Məcəllənin 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 1-ci hissəsi}.

Əmtəə xarakterli iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin təbiəti hüquq bərabərliyi prinsipinin mülki hüquqla tənzimlənməsini meydana gətirir. Bu, əmtəə-

pul əlaqələri olmaqla dəyər qanunun təsirindədir. Bu tip münasibətlərdə iştirak edən subyektləri bərabər hüquqlu olmaqları ilə şərtləndirilir. Bu səbəbdən də mülki hüququn özünün nizamladığı münasibətlərin xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq, subyektlərin bərabərliyi prinsipi ilə təsbitlənir. Çünki, subyektlər yalnız hüquqca əmtəə-pul, əmtəə-dəyər münasibətlərində bərabər ola bilərlər. Bu prinsipin (hüquq bərabərliyi prinsipinin) mahiyyətinə görə mülki hüquqda hər bir tərəfi əmlak (mülki) dövriyyədə iştirakçı olmaqda bərabər hüquqi imkanlar verir. Bu prinsipə görə nəqliyyat öhdəliyini reallaşdıran subyektlər nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) ilə müştərinin (sifarişçinin) vəziyyətini hüquqi baxımdan bərabərləşdirməyə şərait yaradır.

Daşınma münasibətlərində iştirak edən müştəri və nəqliyyat təşkilatı arasındakı münasibətlərdə tərəflərin bir-birindən iqtisadi cəhətdən asılılığının olmamasını və subordinasiya münasibətlərini hüquq bərabərliyi prinsipi ilə tənzimləndirilir. Nəqliyyat münasibətlərində olan iki tərəflə yanaşı bu münasibətlərə daxil olan dövlət icra orqanları kontragentlərlə eyni hüquqa sahib olur. Hakimiyyətin funksiyalarından bu dövlət icra orqanları istifadə etmirlər.

Nəqliyyat münasibətləri sistemində müqavilə azadlıqları prinsipi mülki hüququn geniş tətbiq edilən prinsiplərindəndir. Bu prinsip normativ qaydada mülki qanunvericiliyin əhəmiyyətli sayılan prinsipləri arasına daxil olunur. {Mülki Məcəllənin 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 5-ci yarımbəndi}.

Geniş yayılmış əqd növlərindən biri mülki-hüquqi müqavilə hesab olunur. Mülki hüquqi müqavilə iki və daha çox tərəflərin iradəsini özündə əks etdirir. Müxtəlif növ əmlak xarakterli hüquq münasibətlərini yaradır, əlavə və dəyişikliklər edir və ya ləğv edilməsini müqavilələr hüquqi reallaşdırır. Məhz bu səbəbdən bu sadalananlar daşınma öhdəliyinin zəruri əmələgəlmə əsaslarından biri kimi çıxış edir.

Daşınma müqavilələri əmlak(əmtəə), mal və məhsulların dövriyyə olunmasında əhəmiyyətli rola malikdir. Bazar münasibətlərinin inkişaf etdirilməsinə müsbət təsir göstərirlər. Belə ki, bu münasibətlərin tənzim edilməsində daşınma müqavilələri əsas normativ hüquqi sənəd kimi götürülür. Bazar iqtisadi münasibətləri şəraitində istehsal olunmuş hazır məhsullar və xidmətlər əmtəəyə çevirilməkdədir.

Əmtəə özü isə bazarda mübadilə olunur, satılır və elə sırf bu səbəbdən də istehsal olunub və hazırlanan nemət kimi səciyyələndirilir. Əmtəə-pul münasibətləri də əmtəənin mübadiləsi nəticəsində meydana gəlir. Bu münasibətlərə əmlak(iqtisadi) dövriyyə münasibətləri adlandırırlar. İqtisadi dövriyyə münasibətlərinin əhatə etdiyi dairə yəqinə genişdir. Bunlardan birinə də daşınma münasibətləri aid edilir. Daşınma münasibətləri nəticəsində mal(əmtəə) satış məntəqələrinə çatdırılır, digər tərəfdən “daşınma xidməti” adı altında əmtəə təşkil olunur, yəni, sifarişçiyə (sərnişin, müştəri, yükqəbuledənə və.s.) satışı realizə olunur. Deməli, bu daşınma müqaviləsi hüquqi baxımdan nəqliyyat münasibətlərini qanuniləşdirir. Beləliklə də əmlak(iqtisadi) dövriyyə münasibətlərinin hüquqi forması və hüquqi rəsmiləşdirmə vasitəsi rolunda digər müqavilələr ilə birlikdə daşınma müqavilələri də çıxış edir.

Mülki dövriyyə tərəfləri arasında münasibətləri nizamlamaq üçün müqavilə əhəmiyyətli hüquqi vasitə olmuşdur. Mülki (əmlak) dövriyyənin inkişafının əsasını mülki qanunvericilikdə müqavilə azadlığı prinsipi təşkil edir. Bu prinsip fiziki və hüquqi şəxslər arasında azad sürətdə müqavilələrin bağlanması və bu müqavilələrin məzmununu özü müəyyən edir.

Daşınma münasibətləri iştirakçılarını müqavilə azadlığı prinsipinə görə onların iradəsi əleyhinə daşınma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək qadağandır. Bunlarla yanaşı, qanunvericilikdə nəzərdə tutulan hallara görə subyektləri daşınma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək olmaz. Belə vəziyyətlərdə sifarişçilərlə müqavilənin bağlanması həmin subyektlər üçün məcburi xarakter alır. Müqavilədən imtina etmək üçün subyektin ixtiyarı yoxdur. Kommersiya təşkilatı öz fəaliyyətinə uyğun olaraq ona müraciət edən hər bir kəsə daşınma xidmətləri göstərməlidir. Sərnişinləri təyinat məntəqəsinə aparən daşıyıcı məslən, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsi və ya metropoliten, traleibus və s. kommersiya təşkilatlarından biri kimi hesab olunur. Kommersiya təşkilatlarının öz fəaliyyətlərinə uyğun olaraq ümumi müqavilə bağlamaqdan imtina edə bilməzlər {Mülki Məcəllənin 400-cü maddəsinin 4-cü bəndi}. Əgər daşıyıcı daşınma müqaviləsini bağlamaq istəməzsə o zaman digər tərəf məhkəməyə müraciət edərək müqavilənin bağlanması üçün tələb irəli sürə bilər {Mülki Məcəllənin 412-ci maddəsinin 1-ci bəndi}.

Təqsirə görə məsuliyyət daşıma prinsipi öz əhəmiyyətliliyi ilə daşıma münasibətlərində mühüm prinsip hesab olunur. Hər bir müqavilədə olduğu kimi bu müqavilədə də tərəflər arasında hər hansı baş verəcək təqsirli hala görə məsuliyyət vardır. Bu deməkdir ki, daşıyıcı təkcə təqsirli olsa məsuliyyət daşır. Əgər daşıyıcı müqavilə əsasında üzərinə düşən öhdəliyi icra etdiyi təqdirdə hər hansısa bir səbəbdən təqsirli sayılmazsa o, məsuliyyət daşımır deməkdir.

Tam həcmdə mülki-hüquqi məsuliyyət daşımaq mülki hüququn əsas prinsiplərindəndir. Bu prinsipin nəqliyyat münasibətlərinə tətbiq olunmasında özünəməxsus xüsusiyyətlərlə şərtləndirirlər. Bu prinsipdə məqsəd ondan ibarətdir ki, zərərçəkən şəxs ona zərər vuran tərəfdən (qarşı tərəfdən) vurulan zərərin əvəzini tam formada alır. Vurulan zərərlər iki hissədən ibarət olmaqla səciiyələndirilir: real zərər formasında və əldən çıxmış fayda formasında. Hüququ pozulmuş tərəfin hüququnu restorasiya etmək səbəbindən xərclədiyi və ya xərcləməli olduğu xərclər real zərər hesab olunur. Başqa sözlə, öz əmlakının zədələnməsi və ya öz əmlakından məhrum olması kimi anlaşılır. Əgər zərərçəkənin hüququ pozulmazsa, adi əmlak (mülki) dövrüyə şəraitində əldə edəcəyi gəliri əldən çıxmış fayda kimi başa düşülür. Real zərər və əldən çıxmış fayda hissələri tam həcmdə mülki-hüququ məsuliyyət daşınması prinsipində qeyd olunduğu kimi hüququ pozan tərəf (zərər vuran şəxs) zərərin bu iki hissəsini də qarşılmalıdır. Yalnız real zərərin qarşılınması daşıma münasibətlərində daşıyıcı yerinə yetirir. Daşıyıcı əldən çıxmış faydaya görə məsuliyyətli deyildir. Başqa sözlə, o, zərərin bu hissəsini qarşılıdır. Deməli belə anlaşılır ki, daşıyıcı yük daşınması müqaviləsinə görə tam yox məhdud həcmdə mülki-hüquqi məsuliyyət daşır. Mülki Məcəllənin 859-cu maddəsinin 2-ci bəndinə əsasən sifarişçiyə (müşəriyə) vurulmuş zərərin əvəzini nəqliyyat müəssisəsi (daşıyıcı) aşağıdakı kimi qarşılıdır:

- Çatdırılma məntəqəsində yük sayılarkən əksik çıxarsa yəni, çatışmırsa əksik çıxmış yükün dəyəri miqdarında;
- Daşınma zamanı yük və ya baqaj itirilərsə, itirilmiş əşyanın dəyəri miqdarında;
- Yük zədələndikdə onun dəyərinin azaldığı dəyəri miqdarında;

- Xarab olmuş (zədələnmiş, dağılmış) yükü bərpa etmək mümkünsüz olduğu zaman onun tam dəyəri miqdarında vurulmuş zərərin əvəzini daşıyıcı qarşılayır (ödəyir).

Öhdəlik hüquqi müdafiə üsullarının vasitəçiliyi ilə nəqliyyat münasibətlərində yaranan hüquq pozuntuları bərpa olunur. Bu üsul ilə bilavasitə öhdəliklər və həmçinin öhdəlik mülki-hüquq münasibətləri müdafiə edilir. Daşınma öhdəliyi çərçivəsində nəqliyyat müəssisəsinin və sifarişçinin mülki hüquqları pozula bilər. Məsələn, yükəgöndərən daşınma haqqını ödəmir. Zərərin əvəzinin qarşılanması pulla (cərimə və.s.) və.s. kimi üsul və vasitələr ilə tətbiq olunur.

Bəzən daşınma münasibətlərində pozulmuş hüquqların operativ təsir üsulları ilə həll olunur. Bu vasitələrə mülki-hüquqda obyektiv sanksiyalar adlandırılır. Bunlar “hüquq qoruyucusu” kimi adlandırılır və tətbiq edilmə baxımından birtərəfli xarakterə malikdir. Bu sanksiyaların əsas funksiyası öhdəliklərin tam formada icra olunmasını təmin etməkdir.

Mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi prinsipi mülki-hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə edilən prinsiplərdəndir. Mülki Məcəllənin 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 9-cu yarımbəndinə əsasən bu prinsip normativ qaydada birbaşa mülki qanunvericilik hesab olunur.

Məhkəmə müdafiəsi prinsipində subyektlər məhkəməyə öz hüquqlarının və qanunla müdafiə olunan mənafelərinin istismar olunduğu, başqa sözlə pozulduğu hallarda müraciət edə bilərlər. Məhkəmələrdə öz növbəsində pozulmuş hüquqların bərpası və hüquqi pozuntuların aradan qaldırılması üçün öz səlahiyyətlərindən bu istiqamətdə istifadə edən orqandır.

Məhkəmə müdafiəsi prinsipinə əsasən, nəqliyyat münasibətlərində iştirak edən tərəf mülki-hüquqlarını müdafiə etməklə Azərbaycan Respublikasının şəhər (rayon) məhkəmələrinə, yerli məhkəmələrə, beynəlxalq müqavilələrdən irəli gələn münasibətlərə aydınlıq gətirmək adına iqtisad məhkəməsinə öz müraciətini edə bilər.

İddia daşınma münasibətlərindən asılı olaraq mülki-hüquqların məhkəmə yolu ilə müdafiəsinin təmin olunmasında istifadə edilən əsas vasitələrdəndir.

Hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi prinsipi mülki-hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə edilən prinsiplərindən biri hesab olunur. Bununla yanaşı qeyd olunmalıdır ki, dispozitivlik metodu mülki-hüquqda hüquqi tənzimlənmənin əsas metodudur. Dispozitivlik metoduna görə melki hüququn subyektləri bu və ya digər davranış variantını seçməkdə sərbəstdirlər və həmçinin subyektlərinə öz hərəkətlərini istədikləri formada nizama salmaq imkanını verir. Amma bu o demək deyildir ki, bu sərhədsiz formada olmalıdır, burada müəyyən bir çərçivə daxilində subyektlər özlərinin istədiklərini etməkdə müstəqildirlər. Bu çərçivə və sərhədlər hüquqdan sui-istifadənin qadağan edilməsi prinsipinin mülki-hüququ özünün prinsipial əhəmiyyətinə malik olan mühüm qaydası ilə müəyyən edilir.

Hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi prinsipi daşınma münasibətlərində rolu və əhəmiyyəti böyükdür. Belə ki, hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi prinsipi daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) tərəfindən xüsusi xarakterli mülki hüquq pozuntusu olan hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməsini istisna edir.

Nəqliyyat hüququnda hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməsi hallarına yetərincə nümunə misallar göstərmək olar. Məsələn, nəqliyyat müəssisəsi sifarişçidən adi bazar qiyməti ilə müqayisədə beş dəfə çox daşınma haqqı alır. Digər bir nümunə, daşıyıcı marşrutdakı nəqliyyat vasitələrinin sayını azaltmaqla daşınma qiymətlərinin artmasına imkan (şərait) yaradır. Bu səbəbdən də mülki-hüquq nəqliyyat münasibətlərində iştirakçı olan tərəflərin öz hüquqlarından sui-istifadə edərək qeyri-leqal davranışlarının olmasını qadağan edir.

1.3. Nəqliyyat hüquq münasibətlərinin subyektləri və nəqliyyat müəssisələri nəqliyyat hüququnun subyekt kimi statusu

Daşınma prosesini reallaşdırmaq üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunması üzrə xidməti müştərilərə nəqliyyat müəssisəsi təqdim edir. Bu xidmətlə əlaqədar ictimai münasibət hesab olunan nəqliyyat münasibətləri əmələ gəlir, hansı ki, bu münasibətlər nəqliyyat müəssisəsi ilə müştəri (sifarişçi) arasında olan ictimai

münasibətdir. Bu da öz növbəsində (nəqliyyat münasibətləri) nəqliyyat hüququnun pretmeti rolunda çıxış edir.

Nəqliyyat hüququnun subyektləri nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən tərəflərdir. Həmin bu nəqliyyat-hüquq subyektləri əhatə dairəsinin geniş olması ilə fərqləndirilir və əsasən, üç kateqoriyaya bölünürlər:

- nəqliyyat müəssisəsi;
- daşıyıcı;
- müştəri (sifarişçi).

Nəqliyyat müəssisəsi anlayışının izahını verdikdə, qanunvericiliklə və öz təsis sənədlərinə bilavasitə uyğun formada fəaliyyətini həyata keçirdən yəni, yük, sərnişin, baqaj, mal və material, poçt daşınmaları, texniki xidmət və təmir, nəqliyyat vasitələrinin saxlanması, yükləmə-boşaltma xidmətlərini həyata keçirdən hüquqi şəxs anlaşılır. Sırf nəqliyyat təşkilatlarının dəqiq və müntəzəm vaxtında işləməsi, sərnişin, yük və baqajların müəyyən edilmiş təyinat məntəqəsinə çatdırılması nəticəsində sənaye, ticarət ümumiyyətlə, maddi istehsalın harmonik fəaliyyətini təmin edir. Nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyət göstərməsinin nəticəsi olaraq ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələri arasında, həmçinin nəqliyyat ictimai istehsalının, bölgünün və mübadilənin bütün növlərini əhatə edən əlaqənin yaradılmasında əsas vasitə meydana gəlir.

Nəqliyyat müəssisələri özləri nəqliyyat vasitələrinin növlərindən asılı olaraq bir neçə yerə şaxələndirilir ki, bunlar da aşağıdakılardır:

- Dəmir yol;
- Hava;
- Avtomobil ;
- Dəniz ;
- Daxili (su) çay vasitəsi ilə olan nəqliyyat müəssisələri və.s.

Bu nəqliyyat müəssisələrindən səmərəli istifadə olunması səbəbindən onlar yük vahidlərinin daşınmasında istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin növlərini müxtəlif əlamətlərə görə qruplaşdırılırlar:

- Təyinatına görə;

- Növlərinə görə;
- Əhatə miqyasına görə və.s.

Nəqliyyat vasitələrinin növlərinə görə nəqliyyat aşağıdakılara bölünür:

- Avtomobil;
- Dəmir yolu;
- Hava;
- Su;
- Dəniz;
- Boru kəməri.

Qeyd edilən nəqliyyat növlərinin hər biri özünün yaranma tarixi ilə yanaşı inkişaf tarixi, həmçinin tətbiq olunma ərazisi (miqyası) və.s. daşınması üzrə texnologiyaya sahibdirlər.

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

Avtomobil nəqliyyatı ölkədə daşınan yüklərin xeyli hissəsinin payını özündə cəmləşdirir. Avtomobil nəqliyyatı mobil nəqliyyat vasitəsi hesab olunur və əsas, ümumistifadədə olan magistral yolların mövcudluğundan asılı olmur. Beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarında da öz növbəsində avtomobil nəqliyyatı əhəmiyyətli hesab olunur.

Avtomobil nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri kimi özünəxas funksiyaları reallaşdırır. Bu funksiyalar aşağıdakı kimi səciyyələndirilir.

- Hazır məhsulların, xammal və materialların, yarımfabrikat məhsullarının istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılması, başqa sözlə sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının mübadiləsinin həyata keçirilməsi;

- Tikinti yüklərinin, mal və materiallarının, konstruksiya vasitələrinin daşınması və.s. başqa sözlə tikintilərin ehtiyac və tələbatının təmin olunması;
- Ümumistifadədə olan nəqliyyat vasitəsi ilə yəni, avtobuslar, marşrut taksiləri olmadan şəhər və şəhərlərarası sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsi, başqa sözlə əhalinin avtomobil daşımalarına olan tələbatlarının qarşılınması;
- Hərbi texnika vasitələrinin, hərbi hissə və birləşmələrin əmlakının, ərzaq məhsullarının, avdanlıq və qurğu vasitələrinin, hərbi geyim və ləvazimatlarının və.s. daşınması, başqa sözlə ölkənin müdafiə gücünün möhkəmləndirilməsinə köməklik göstərilməsi.

Daşınmaların həyata keçirilməsi bilavasitə avtomobil nəqliyyatı müəssisələri və təşkilatlarının əsas funksiyalarına daxildir. Nəqliyyat daşınmaları prosesində o, sifarişçilərlə əmlak münasibətlərinə girir. Belə ki, avtonəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) sifarişçilərə (müşəriyə) daşınma xidməti göstərir və bunun qarşılığında daşınma haqqı alır. Bunun da nəticəsində avtonəqliyyat şirkəti ilə müşəri arasında əmlak münasibətləri yaranır.

Avtomobil hüququnun predmetini daşınma prosesində avtonəqliyyat müəssisəsinin müşəri və müşəriilər arasında qarşılıqlı yaranan əmlak xarakterli daşınma münasibətləri ilə xarakterizə olunur. Daşınma müqavilələri avtomobil nəqliyyatının daşınma obyektinə əsasən 3 cür xarakterizə olunur:

- Avtomobildə sərnişin daşınmasına görə;
- Avtomobildə yük daşınmasına görə;
- Avtomobildə baqaj daşınmasına görə.

Göstərilən müqavilələrə münasibətə görə avtomobil ilə yük daşınma müqaviləsi əhəmiyyətli rol oynayır. Avtonəqliyyat müəssisəsi daşınan yükü təyinat məntəqəsinə çatdırdığına görə yükəndərəndən müəyyən olunmuş məbləğdə haqq alır. Avtomobillə yükdaşımalar müxtəlif cür səciyyələndirilir. Məsələn, ərazi əlamətinə əsasən, 2 növə ayrılır: Beynəlxalq yük daşınması və Daxili yükdaşınması.

Daxili yük daşınması. Müəyyən bir ölkənin ərazisində reallaşdırılan yük daşınmasıdır.

Beynəlxalq yük daşınması. Avtonəqliyyat vasitəsinin müəyyən bir dövlətin sərhədini keçib digər bir dövlətin nəqliyyat yolu ilə yük daşınması anlaşılır.

Beynəlxalq yük daşınması zamanı avtomobil nəqliyyatı və yük daşınmalarının rəsmiləşdirilməsi üçün müəyyən prinsiplərdən yararlanılır. Məsələn, avtomobil nəqliyyatı və yük daşınmaları zamanı avtonəqliyyat müəssisəsi tərəfindən gömrük orqanlarına qaimə təqdim olunur. Bu qaimələrdə aşağıdakılar öz əksini tapır:

- Qaimələrin tərtib edilmə yeri və tarixi;
- Mal göndərəninin adı və ünvanı (rekvizitləri);
- Daşıyıcının adı və ünvanı (rekvizitləri);
- Yükün daşınma üçün qəbul olunduğu yer;
- Təhvil verilmək üçün müəyyənləşdirilmiş yer;
- Müştərinin adı və ünvanı;
- Yükün qəbul olunmuş şərti işarəsi (kodu) və taralaşdırılma üsulu;
- Təhlükəli yük isə onların istifadə olunan şərti işarəsi (kodu);
- Markalanma işarələri və nömrələri;
- Daşınan yükün brutto və ya başqa formada ifadə olunmuş kütləsi;
- Həmçinin daşınma xərcləri göndərməlidir.

Sərnişin daşınmasını həyata keçirən avtomobil nəqliyyatının müəssisəsinə gömrük nəzarətini reallaşdırılarkən onları idarə edənlər gömrük orqanlarına daşınma üçün müəyyən olunmuş icazə sənədini təqdim etməlidirlər.

Dəmiryolu nəqliyyatı. Bu nəqliyyat növü iqtisadi-texniki baxımdan üstünlüyə malik olan nəqliyyat növüdür. Bu nəqliyyat növünün özünəxas formada üstünlükləri vardır ki, bu yüksək daşınma qabiliyyətinin olması, universallığı, coğrafi-iqlim şəraitindən digər nəqliyyat növləri kimi çox asılı olmaması və.s. amillər təşkil edir. Bu səbəbdən də, dəmiryolu nəqliyyatı həm daxili, həm də beynəlxalq nəqliyyat vasitəsinə tələbatlar daima yüksək olur. Bu nəqliyyat, ümumiyyətlə, istənilən hər bir ölkənin yük dövriyyəsinin xeyli hissəsini təmin etməkdə başlıca yer tutur. Dəmiryolu nəqliyyat vasitəsi həmçinin yük daşınma ilə paralel sərnişin daşınmalarının da həyata keçirilməsində rolu böyükdür. Bu nəqliyyatın digər nəqliyyat növləri kimi əsas missiyası yüklərin, sərnişinlərin və baqajların təyinat məntəqəsinə çatdırılmasıdır.

Dəmiryolu hüquq – daşınma prosesini reallaşdırmaq məqsədi ilə dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrindən yararlanmaqla nəqliyyat xidmətinin göstərilməsi ilə əlaqədar olaraq dəmiryol nəqliyyat müəssisəsi ilə müştərilər (sifarişçilər) arasında yaranan ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının sistemləşdirilməsi anlaşılır.

Dəmiryol nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmalarına nəzarət, həmçinin rəsmiləşdirmə əməliyyatları üzrə normalar beynəlxalq daşınma vaxtı nəzərə alınır, bununla yanaşı tərəflər arasında məlumatların dəqiqliyinə nail olunmaq üçün bəyannamələrin təqdim olunması tələb olunur.

Rəsmiləşdirməni reallaşdırmaq üçün sərhəddən keçirilən mal və nəqliyyat vasitələrinin aşağıdakı formalarda nəzarəti təşkil olunur:

1. Mal və nəqliyyat vasitələrinə gömrük baxışı formasında;
2. Mal və nəqliyyat vasitələrinin sənədlərinin yoxlanılması kimi;
3. Mal və nəqliyyat vasitələrinin müayinəsi formasında.

Dəmiryolu daşınmaları daşınmanın obyektinə əsasən üç növə ayrılır:

1. Dəmiryolu ilə yüklərin daşınması;
2. Dəmiryolu vasitəsilə sərnişinlərin daşınması;
3. Dəmiryolu ilə baqajların təyinat məntəqəsinə çatdırılması.

Dəmiryolu ilə yük daşınması müqaviləsinə, əsasən yükgöndərən tərəfindən dəmiryoluna tapşırılmış yükü çatdırılmalı olduğu təyinat nöqtəsinə və onu qəbul etməyə səlahiyyəti çatan yükə verməyi, yükə göndərən isə yükün daşınması qarşılığında müəyyən edilmiş məbləğdə haqq ödəməyi öhdəsinə götürür. Yük daşınma müqaviləsi əvəzli və ikitərəfli müqavilə hesab olunur. Yük daşınma müqaviləsinin subyekt tərkibi daşıyıcıdan və yükə göndərən tərəfdən ibarətdir. Bu hər iki tərəfə də müqavilənin tərəfləri deyilir. Daşıyıcı kimi burada dəmiryolu şirkəti çıxış edir və bu müəssisə dövlət müəssisəsi hesab olunur.

Sərnişin daşınma müqaviləsinə əsasən, dəmiryolu nəqliyyat müəssisəsi sərnişini təyinat nöqtəsinə çatdırmağı, bunun qarşılığında da sərnişin isə müəyyən olunmuş tarif üzrə daşınma xərcini qarşılamağı öhdəsinə götürür. Burada sərnişinin öhdəsinə götürdüyü əsas hüquqlardan birincisi özü ilə baqaj apara bilmək hüququdur. Bu hüququ reallaşdırma bilmək üçün sərnişin dəmiryolu ilə ayrıca müqavilə

imzalayır. Bu müqavilə də *dəmiryolu ilə baqaj daşınması* müqaviləsi adlandırılır. Bu müqavilə sərnişin daşınması müqaviləsinə əlavə olaraq sövdələşdirilir. Bu səbəbdən də bu müqaviləni əlavə (törəmə) müqavilə adlandırırlar.

Hava nəqliyyatı. Bu nəqliyyat hava vasitəsi ilə yük, sərnişin və baqaj daşımalarını reallaşdırır. Bu nəqliyyat vasitələrində gömrük nəzarəti və onların rəsmiləşdirilməsi prosesi Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyası ilə 1944-cü ildə rəqlamnetləşdirilmişdir. Bu konvensiya vasitəsi ilə hava nəqliyyatı müəssisələrində nəzərdə tutulan vəsiqə və digər sənədlərin yoxlanılması həyata keçirilə bilər. Çikaqo konvensiyasının 29-cu maddəsində qeyd edilir ki, bu sənədlərə aşağıdakılar daxildir.

- Ekipajın hər bir üzvünə şəhadətnamə;
- Göndərilmiş və təyinat nöqtəsi göstərməklə bütün sərnişinlərin ad və soyadlarının siyahısı;
- Yüke aid olan manifest və ətraflı yazılmış bəyannamə;
- Bor radiostansiyası siyahısı üçün nəzərdə tutulmuş icazə sənədi.

Qeyd olunanlardan əlavə, Konvensiyaya görə hava nəqliyyatı vasitələrinə gömrük nəzarətinin daha geniş beynəlxalq-hüquqi rəqlamentasiyasını aid edir.

Çikaqo Konvensiyasında həmçinin qeyd olunur ki, müqaviləyə əsasən hər iki tərəf elə şərait yaratmalıdırlar ki, rəsmiləşdirmə prosedurları hava nəqliyyatına aid edilən sürət üstünlüyünə ziyan gətirməsin.

Su (çay) nəqliyyatı. Bu nəqliyyat növü əhəmiyyətli nəqliyyat növlərindən hesab olunur. Çünki, bu nəqliyyat sahəsi ölkə iqtisadiyyatının daxili su (çay) yükdaşımalarında və həmçinin digər nəqliyyat sahələri ilə birlikdə sənaye və kənd təsərrüfatının mal və məhsullarının istehsal və mübadiləsinin təmin olunmasında əhəmiyyətli mövqe tutur.

Digər nəqliyyat növlərində olduğu kimi bu nəqliyyat sahəsində özünəxas üstünlükləri vardır. Bunları aşağıdakı kimi səciyyələndirmək olar:

- Daşınma vasitələrinin yükötürmə qabiliyyətində məhdudiyyətlərin mövcud olmaması;
- Təbii su yollarının (mənbələrinin) olması;

- Az enerji işlədilməsi, sərf olunması və.s.

Məhdud xüsusiyyətlərinə gəldikdə isə,

- Bu nəqliyyat sahəsinin fəaliyyətinin mövsumi olması;
- Su (çay) istiqamətlərinin əyriliyi, maneələrin mövcudluğu;
- Suyun (çayın) dərinliyinin tələb olunan səviyyədə olmasının təminatı məsələləri və.s.

Su nəqliyyatının hüququna gəldikdə isə, daşınmaların reallaşdırılması zamanı su (çay) nəqliyyatı xidmətindən yararlanan daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) və müştəri ictimai münasibətlərinin tənzim olunmasının hüquqi normalarının məcmusu başa düşülür. Daşınma (nəqliyyat) sənədləri ilə daxili su (çay) yolu ilə yükdaşınılması müqaviləsi rəsmiləşdirilir. Bu müqavilə, tərəflərin hüquq və vəzifələrinin müəyyən edilməsi, tərəflərin qarşılıqlı tələblərinin əsaslandırılmış formada öz əksini müqavilədə tapması üçün bu rəsmiləşdirilmiş sənəd hüquqi əhəmiyyət daşıyır. Müqavilənin də rəsmiləşdirilməsini qaimə vasitəsilə təsdiq edirlər. Daxili su nəqliyyatında bilet müqavilə sənədindən istifadə olunur ki, bu da sərnişin daşınması müqaviləsinin gedişində istifadə olunur və rəsmiləşdirilmiş sənəd sayılır. Bu bilet sərnişin daşınma müqaviləsində göstərilən şərtləri sadə yazılı formada özündə cəmləşdirir.

Dəniz nəqliyyat növü. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə reallaşdırılan xidmətlər ictimai münasibətlər formalaşdırır və bu ictimai münasibətlər mülki hüquq normaları vasitəsilə tənzim olunur. Nəticədə həmin mülki hüquq normaları vasitəsilə dəniz hüququ yaranır.

Dəniz hüququnun mənbələrindən hesab olunan beynəlxalq hüquq aktları dəniz nəqliyyat hüququnda əhəmiyyətli mövqedən çıxış edirlər. Beynəlxalq hüquq aktları konvensiyalar vasitəsilə reallaşdırılır ki, bunlar da aşağıdakılardır:

- 1924-cü ildə qüvvəyə minmiş «Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası» Brüssel Konvensiyasıdır;
- 1968-ci ildə Brüssel Protokolu, hansı ki, bu Protokol vasitəsi ilə 1924-cü ildə qəbul edilmiş «Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyasına dəyişiklik edildi;

- 1974-cü ildə qüvvəyə minmiş «Xətti konfransların keçirilməsi Məcəlləsi haqqında»;

- 1978-ci ildə qəbul edilmiş və 1992-ci ildə qüvvəyə minmiş. «Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası.

Dəniz nəqliyyat vasitələri ilə daşınmalar konosament və çarter üzrə reallaşdırıla bilər. Konosament üzrə olan daşınmalarda həcmi böyük olmayan yüklər daşınılır. Çarter əsasında isə iri partiyalarla yüklərin daşınması həyata keçirilir.

Dəniz nəqliyyat vasitəsilə daşınmaların bir neçə növü fərqləndirilir. Bunlar aşağıdakılardır:

- Kiçik kabotajda daşınmalar - müəyyən ölkələrin eyni bir dəniz limanları arasında reallaşdırılan daşınma;
- Böyük kobatajda daşınmalar - müxtəlif dəniz limanları əsas götürülür (ölkələr arası);
- və Beynəlxalq daşınmalar - iki və daha artıq limanlar arası daşınmalardır.

Boru kəmərlər nəqliyyatı hüququnun premetini magistral boru kəmərlərinin təhlükəsizliyi, etibarlı formada istifadə olunmaq şərti ilə layihəyə alınması, istifadə olunması, rekonstruksiya olunması və ya ləğv etdirilməsi ilə əlaqədar yaranan əmlak və qeyri əmlak münasibətləri ifadə olunur. Adətən, buraya aşağıdakı münasibətləri əlavə edirlər:

- Boru kəməri ilə daşınmalar zamanı yaranan istehsal və kommersiya fəaliyyətinə dövlət müdaxiləsinin olması;

- Boru kəmərlərinin təhlükəsiz və ekoloji cəhətdən təmiz olması və.s.

Boru kəməri nəqliyyatı hüququnu 3 aspekt üzrə öyrənmək mümkündür. Bunlar aşağıdakılardır:

- tədris fənni kimi araşdırıldıqda özündə boru kəməri haqqında bilikləri göstərən bir hüquq sahəsini, həmçinin boru kəmərlər nəqliyyatının təşkilatı və texniki xüsusiyyətlərini;

- elm sahəsi kimi araşdırıldıqda boru kəməri haqqında biliklərin məcmusunu;

- qanunvericilik sahəsi kimi isə boru kəməri hüququnun tənzimlənməsi üçün istifadə edilən hüquq mənbələrini özündə əks etdirir.

FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA REALLAŞDIRILAN NƏQLİYYAT SİYASƏTİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ VƏ NƏQLİYYAT KOMPLEKSİNİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN İQTİSADİ TƏHLİLİ

2.1 Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun sahə strukturunun təhlili

Hər bir ölkə daxilində mövcud olan nəqliyyat sahələrinin qarşılıqlı fəaliyyət göstərməsi nəqliyyat sektoru adlandırılır. Dünya ölkələrinin qarşılıqlı duran əsas məsələlərdən biri də nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi məsələsidir. Nəqliyyat sektorunun inkişafı hər bir ölkə üçün iqtisadi sistemlərinin inkişafına müsbət təsir etməklə bərabər, yerüstü və yeraltı təbii ehtiyatlarının səmərəli istifadəsinə və istehsal dövriyyələrinə cəlb olunması deməkdir.

Respublikamızda mövcud olan nəqliyyat sektoru sahələrindən biri dəmir yolu nəqliyyatıdır ki, bu da Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu adında fəaliyyətini reallaşdırır və struktur vahidi kimi dəmir yolunun tərkib elementlərindən biri kimi çıxış edir. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu təsərrüfat hesablı struktur hesab olunmaqla yanaşı, baqaj, yük və sərnişin daşınması xidmətlərini reallaşdırır.

Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu təşkilatının əmlakı dövlət əmlakı hesab olunmaqla yanaşı, həm də tam təsərrüfatçılıq səlahiyyətli olan məhdud əşya hüququ əsasında ona aiddir. Buna əsasən də, əmlak üzərində əhaya keçirilən əməliyyatlar qanunvericiliklə müəyyən olunmuş qayda və hüdudlarda sahiblik, əmlakdan istifadə olunma və ona uyğun olaraq sərəncam vermək səlahiyyət və hüquqlarına malikdir.

Respublikamızda mövcud olan nəqliyyat sektorunun sahə strukturlarından biri də hava nəqliyyatıdır. Bu da öz növbəsində hava yolu ilə yük və sərnişinlərin daşınması, baqajların daşınması kimi fəaliyyətləri həyata keçirir. Respublikamızda bu sektor sahəsi üzrə fəaliyyəti “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninə (AZAL) aiddir. AZAL 1992, 7 aprel tarixində SSRİ Mülki Aviasiya “Azərbaycan Aviasiyası” Konserninin bazası əsasında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanı ilə yaradılmışdır. Buna əlavə olaraq 2008, aprel tarixindən Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə

çevrilmişdir və qəbul olunan Nizamnamə əsasında “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti fəaliyyətini reallaşdırır.

Hava nəqliyyatının daşınmasında daşımalar üzrə tariflər qanunvericilik ilə tənzim edilir və bu tariflərin tətbiq edilmə qayda və nizamlarına uyğun formada təsdiqlənir. “AZAL” da sərnişin, yük, baqaj və poçt hava daşınmaları güzəştli biletlərin verilməsi qaydaları da həmçinin qanunvericilik bazası əsasında müəyyən edilmiş tariflər ilə tənzim edilir. Nəticə olaraq vahid qiymət sistemi və müəyyən olunmuş tarif siyasəti həyata keçirilir.

Respublikamızda avtonəqliyyat sahəsinin idarəedilməsi funksiyası Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyindədir. Burada əsas prioritet məqsəd avtonəqliyyat sahəsi üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrin iqtisadi hüquqi tənzim edilməsi haqqında qanunvericiliyi təkmilləşdirməkdən və dünya təcrübəsindən yararlanmaqdan ibarətdir. Bu səbəbdən də bu istiqamətdə mütəmadi olaraq təkliflər planı hazırlanıb, həyata keçirilir.

Nəqliyyat sektorunun digər bir sahə strukturu isə dəniz nəqliyyatıdır ki, bu da respublikamızda Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi olan dövlət təşkilatıdır. Bu təşkilat ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyalar, ən əsası da Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ilə müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyətini reallaşdırır. Bu təşkilat Nazirlər Kabinetinə tabe olmaqla hüquqi şəxs hesab olunur.

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı dəniz nəqliyyatı üzrə fəaliyyətini həyata keçirən müəssisələr arasında mühüm yeri olmaqla yanaşı həm də Nazirlər Kabinetinə tabe olan hüquqi şəxs hesab olunur. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı mövcud Ticarət Gəmiçiliyi üzrə Məcəlləyə və ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyalara, habelə müvafiq Nizamnaməyə əsasən fəaliyyətini həyata keçirir.

Bu nəqliyyat vasitəsinin əsas üstünlüklərindən olan məhsula, xidmətə və əməyə olan ictimai ehtiyacların qarşılınmasındakı roludur. Bu sadalananları realizə etmək üçün qarşıya qoyulmuş digər vəzifələr vardır ki, bunlar da aşağıdakılardır:

- Yük və baqajları digər nəqliyyat vasitələrindən dəniz nəqliyyatlarına yüklənməsi və ya boşaldılması;
- Dəniz gəmilərinin yüklənməsi və boşaldılması, bu istiqamətdə xidmətlərin göstərilməsi;
- Gəmilərin üzməsinin liman akotariyasında təhlükəsizliyinin təmin olunması;
- Gəmilər vasitəsi ilə xarici yük və kabotajların, poçt və sərnişin daşınılmasını həyata keçirtmək;
- Tarif Şurasında təsdiq olunmuş tariflərə əsasən həyata keçirilən işlər və göstərilən xidmətlərin qarşılığında müqavilələrdə göstəriləndiyi kimi hesablama əməliyyatlarını etmək;
- Gəmilərin limana daxil olma və limandan yola çıxma üzrə cədvəl və qrafiklərinin tərtib edilməsi və.s. daxildir.

Dəniz hüququnun prioritet növü dəniz qanunvericiliyi hesab olunur və buraya (qanunvericiliyə) aşağıdakılar daxildir:

- Respublikamızda mövcud normativ hüquqi qanunvericilik aktları, qanunlar;
- və qanun qüvvəli aktlarımız.

Ticarət gəmiçiliyindən irəli gələn əmlak (yəni, mülki) münasibətlərin nizama salınması üçün Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi əsas normativ hüquqi akt hesab olunur, hansı ki, bu hüquqi akt öz növbəsində dəniz hüququnun mənbələri içərisində xüsusi yeri vardır. Bu akt vasitəsi ilə dəniz nəqliyyatından yararlanan dəniz nəqliyyat müəssisəsi və müştəriləri arasında qarşılıqlı münasibətlərin tənzim edilməsində əsas akt hesab olunur. Əvvəllər dəniz nəqliyyatı ilə müştərilər arasında yaranan münasibətlər 1968-ci ildən bəri SSRİ Ticarət Gəmiçiliyi barədə olan Məcəllə ilə tənzim edilirdi, lakin daha sonralar Respublikamızda 2001-ci il iyunun 22-sindən Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi yeniləndi.

Dəniz limanlarına gəldikdə isə, dəniz limanları da hüquqi şəxs statusuna malik kommərsiya təşkilatı hesab edilir və öz növbəsində bir neçə nəqliyyat əməliyyatlarını həyata keçirir. Nəqliyyat əməliyyatlarının əhatə etdikləri sahə genişdir, buraya limana daxil olan yüklərin gəmilərdən boşaldılması və ya yüklənməsi xidmələri, yük və

baqajların anbarlara göndərilməsi, yedək əməliyyatlarının təşkili, nəqliyyat-ekspeditor xidmətlərinin həyata keçirilməsi, dəniz nəqliyyatından istifadə edən sərnişinlərə xidmətlərin göstərilməsi və.s. aiddir.

Hava nəqliyyatının inkişaf etməsində hər bir ölkənin yerləşdiyi coğrafi məkan önəmlidir, respublikamızda əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi hava nəqliyyatının da inkişafı üçün əhəmiyyətli hesab olunan faktorlardandır. Respublikamızda ilk uçuş hərbi xarakterli olmuşdur (1918-ci il). Hava nəqliyyatımızın inkişaf dövrü respublika “Zaqafqaziya” aksionerinin yaranmasından sonra başlamışdır. İlk dəfə Bakı-Tibilisi məntəqələri arasında poçt və sərnişin daşınması reallaşdırılmışdır, bu da 1924-cü il 8 yanvar tarixinə təsaduf edib. Paytaxtımızda ilk yeni hava limanı 1931-ci ildə tikintisi reallaşdırılmışdır, 1933-cü ildə isə 2-ci hərbi xarakterli hava limanının Yevlaxda tikintisi başa çatdırılmışdır.

Müştərilər nəqliyyat hüquq münasibətlərinin əsas iştirakçılarından hesab olunurlar. Nəqliyyat hüquq münasibətlərinin əmələ gəlməsi üçün müştərilərin, iştirakçıların olması təbii ki, əhəmiyyətlidir, çünki müştərilər nəqliyyat hüquq münasibətlərini formalaşdırırlar. Hər iki subyektin olması nəqliyyat hüquq münasibətlərinin ümumi şərtlərini formalaşdırır və onlarsız bu şərtər nə formalaşa, nədəki müasir tələblərə cavab verib inkişaf etdirilə bilməz.

Nəqliyyatdan istifadə edən (müqaviləyə uyğun olaraq) hüquqi və ya fiziki şəxs statuslu insanlar, bunlar yükalan, yükəgöndərən, sərnişin və ya icarədar ola bilər, bu insanlar müştəri hesab olunur. Nəqliyyat müəssisəsi və daşıyıcı arasında nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edən ictimai münasibətlər əmələ gəlir. Nəticədə, nəqliyyat vasitəsi ilə daşınma əməliyyatının reallaşdırılması üçün nəqliyyat vasitəsindən istifadə qarşılığında xidmət göstərilməsi ilə bağlı olaraq daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) və müştəri arasında qarşılıqlı nəqliyyat hüquq münasibətləri formalaşır, meydana gəlir. Müştəri yük sahibidir, sərnişindir, yükalandır, yük göndərəndir və.s.dir. Fiziki şəxs də ola bilər, hüquqi şəxs də ola bilər, belə ki, müştərinin və nəqliyyat müəssisəsinin nəqliyyat hüquq münasibətləri müqavilə əsasında tənzim edilir, müştərinin fiziki və ya hüquqi şəxs olmasından asılı olmayaraq nəqliyyat hüquq münasibəti yaranmışdırsa bu tənzim edilməlidir.

Bakı Metropoliteni nəqliyyat hüquq münasibətlərinin subyektlərindən biri hesab edilir. Bakı Metropoliteni Respublikamızda 6 avqust, 1966-cı ildə SSRİ Nazirlər Sovetinin 444 nömrəli qərarına əsasən sərnişinlərin qısa zaman kəsiyində və rahat mənzil başına daşınması məqsədi üçün yaradılmışdır. Bakı Metropoliteni dövlət müəssisəsi olmaqla yanaşı həm də hüquqi şəxs statusudur və öz fəaliyyətini həyata keçirərkən Nazirlər Kabinetinin qərarlarına əsasən reallaşdırır. Bu nizamlanma da müvafiq Nizamnamə ilə tənzim edilir.

Daha çox sərnişinlərə xidmət göstərilməsi və metropolitenin buraxılış qabiliyyətinin yüksəldilməsi Bakı Metropoliteninin əsas prioritetlərindəndir. Bu səbəbdən də bu istiqamət üzrə strateji (perspektivli) planlaşdırma həyata keçirilir.

Bakı Metropoliteni əmlak üzərində məhdud əşya hüququna malikdir, çünki, metropolitenin əmlakı dövlət mülkiyyətlidir və bu səbəbdən metropoliten əmlak üzərində mülkiyyət hüquqlu deyil.

Nəqliyyat maddi istehsalı əsas hissəsi olmasına baxmayaraq yeni maddi əşya (nemət) istehsalını reallaşdırmır. Bu səbəbdən də cəmiyyətdəki əmlak kütləsi nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində artımı olmur. Nəqliyyat fəaliyyətinin əsas məhsulu sərnişinlərin, yük və baqajın ərazi baxımından yerdəyişməsi üzrə olan fəaliyyətindən ibarətdir. Bu fəaliyyət isə daşıyıcı tərəfindən reallaşdırılır.

Daşıyıcıların göstərdikləri xidmətlər onarın əmtələri hesab olunur. Əmtəə də bildiyimiz kimi həm mübadilə, həm də istehlak dəyərlidir. Bu səbəbdən də daşınma xidmətindən istifadə edən müştəri xidmət haqqı ödəyir (daşıma xidməti). Müştəri daşınma xidmətindən istifadə etməklə istehlakını reallaşdırır. Buradan da belə nəticəyə gəlinir ki, iqtisadi (əmlak) dövriyyə əlaqələrinin, əmtəə-pul iqtisadi münasibətlərinin iştirakçısı kimi daşıyıcı iştirak edir.

Ödənişli formada və ya muzzla sərnişinlərin daşınması, həmçinin yük və baqajların daşınması və.s. üzrə həyata keçirilən xidmətlər, icarə hüququ, mülkiyyət hüququ və yaxud digər bir qanunu əsaslar ilə nəqliyyat vasitələrinə sahib olan hüquqi və yaxud fiziki şəxs daşıyıcı adlandırılır.

Respublika hökumətinin qərarları ilə daşınma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılması müəyyənləşdirilir. Nəqliyyat növlərinə əsasən (dəmir yolu nəqliyyatından

başqa) onlara uyğun qaydalar müəyyən edilir və bu qaydalar da lisenziyalaşdırma münasibətlərinin tənzim edilməsində əhəmiyyətli hesab olunur. Dəmir yolu nəqliyyat vasitələrində lisenziyalaşdırma tətbiq edilmir, çünki dəmir yolu nəqliyyat müəssisələrinin mövcud olan hüquqi statusları digər nəqliyyat müəssisələrinin hüquqi statuslarından fərqlənir. Dəmir yolu nəqliyyat müəssisələri nəqliyyatın texnoloji xarakteristikasına, dövlət əhəmiyyəti kəsb etməsinə əsasən mərkəzləşdirilmiş idarəçiliklə idarə olunması tələb edilir. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu qanunvericiliklə müəyyən olunub ki, əmlakı dövlət əmlakıdır və dövlətin tabeliyindədir. Dəmir yolu nəqliyyatı təşkilatları, həmçinin daşınma prosesini reallaşdıran və qəza bərpa etmə proseslərini reallaşdıran dəmir yolları habelə dəmir yolu nəqliyyat müəssisələrinin obyektləri və əmlakları özəlləşdirməyə aid olunurlar. Bu səbəbdən də daşınma fəaliyyəti dəmir yolu nəqliyyat müəssisələrində lisenziyalaşdırma olmur.

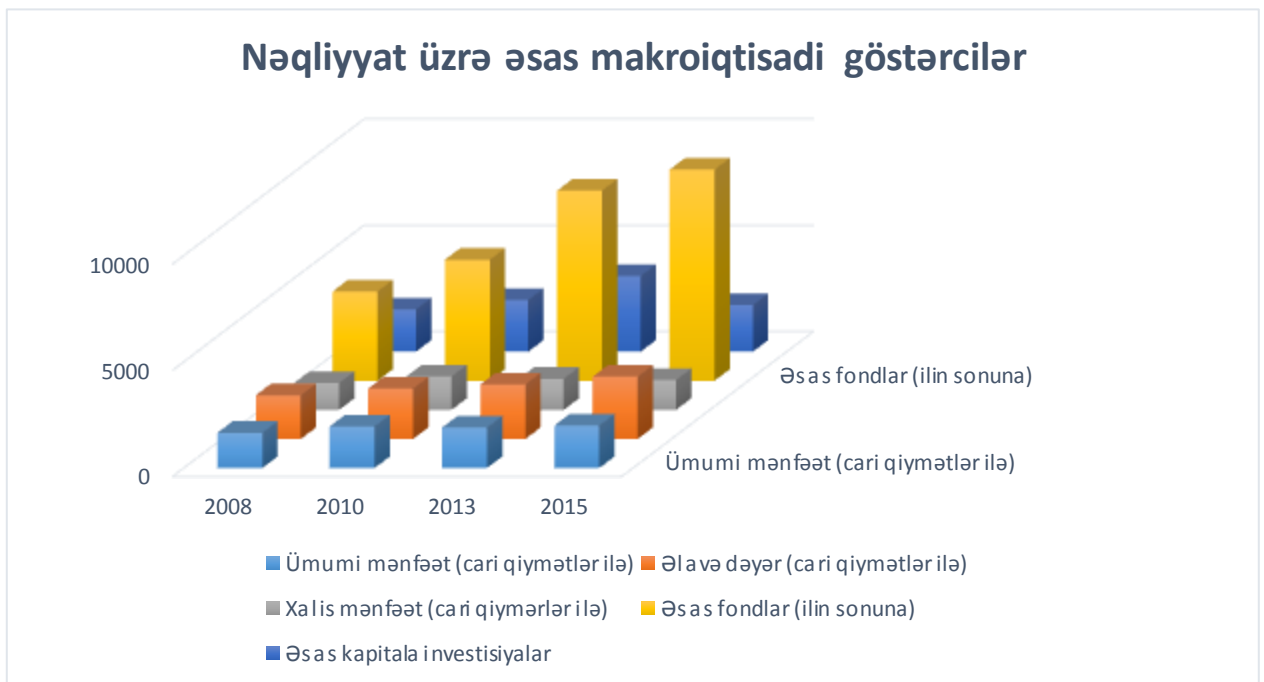
2.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun fəaliyyətinin müasir vəziyyətinin kompleks iqtisadi təhlili

Nəqliyyat sahəsi ölkə iqtisadiyyatı üçün əhəmiyyətli rol oynamasını əhalinin həyat fəaliyyətinin dinamikliyinin yüksəldilməsi və iqtisadi sahələrdə müdafiənin gücləndirilməsində oynadığı rolu ilə ifadə edilir.

Bildiyimiz kimi, Ümumi Daxili Məhsulun hesablanması zamanı ona bir neçə əsas iqtisadi göstəricilər əlavə edilir ki, bunlara da əlavə dəyər vergisi, xalis mənfəət, ümumi mənfəət, orta aylıq əmək haqqı, işçilərin sayı, əsas kapitalla investisiyalar, əsas fondlar nəzərə alınaraq hesablanılır. ÜDM-də nəqliyyat xidmətlərinin ilbəl yüksəlməsinə əsas təkan verən qüvvə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması olmuşdur ki, burada da əsas məsələ əsaslı islahatların həyata keçirilməsidir. Əsaslı islahatların nəticəsi olaraq 2008-2015-ci illər üzrə nəqliyyat üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərdəki artmanı göstərmək olar:

Nəqliyyat üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər

Əsas makroiqtisadi göstəricilər (mln.manat).	2008	2010	2012	2014	2015
Ümumi mənfəət (cari qiymətlər ilə)	1659,0	1961,0	156	963,0	2001,0
Əlavə dəyər (cari qiymətlər ilə)	2060,0	2369,0	2694,0	2656,0	2932,0
Orta aylıq nominal əmək haqqı (manat)	314,0	395,0	512,0	530,0	576,0
Xalis mənfəət (cari qiymətlər ilə)	1270,0	1576,0	1724,0	1386,0	1407,0
Əsas fondlar (ilin sonuna)	4204,0	5700,0	8156,0	9124,0	9939,0
Əsas kapitalla investisiyalar	1992,0	2435,0	2610,0	2432,0	2195,0



Mənbə: www.azstat.org

Cədvəl 2.1 də qeyd olunduğu kimi Əlavə dəyər göstəricisi 2008-ci ildə 2060,0 mln.manat olmasına baxmayaraq artıq 2015-ci il 2932,0 mln.manat olmuşdur (başqa sözlə, bu artım 5 dəfədən çoxdur), digər bir müqayisə xalis mənfəətin 12 dəfə, əsas kapitalla investisiyalar 6.3 dəfə, əsas fonlar (ilin axırına) 3.7 dəfə artım müşahidə

edilmişdir. Nəqliyyat üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərin təhlil edilməsi ilə yanaşı həmçinin sərnişin daşınması, sərnişin dövriyyəsi, yük daşınması, yük dövriyyəsi ilə əlaqədar olan göstəricilər də təhlil olunurlar.

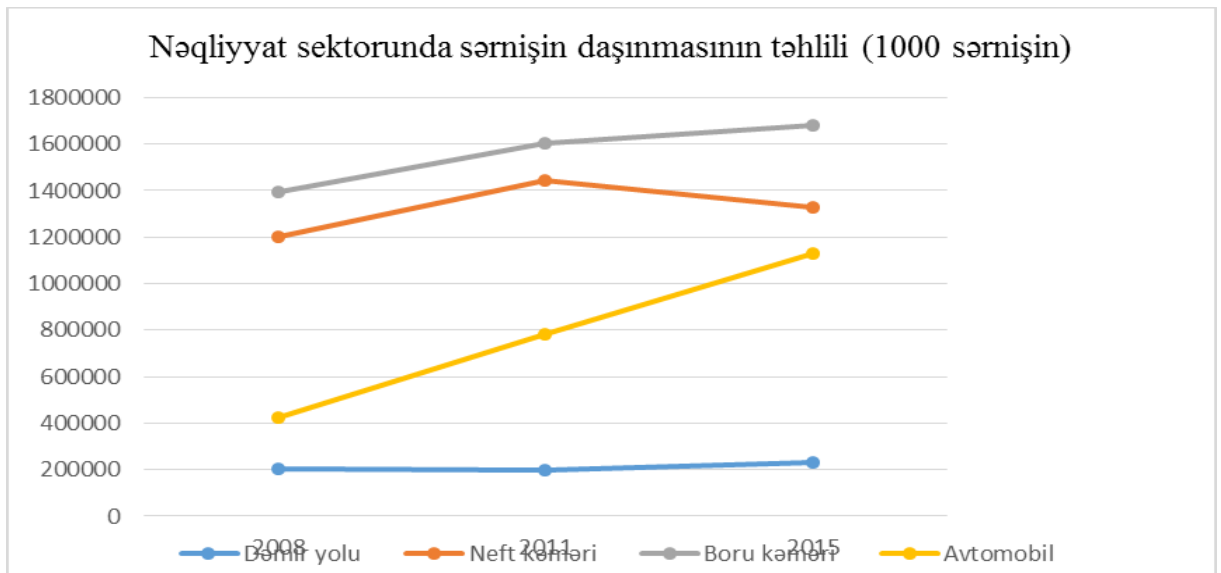
Sərnişin daşınmasına əsasən, əldə olunan gəlirlər əhalinin nəqliyyat vasitələrindən (ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrindən) yararlandıqdan sonra sərnişin daşınmasını rəllaşdıran nəqliyyat şirkətinə ödədiyi haqq kimi dəyərləndirilir. Bu razılaşma nəqliyyat və müştəri arasında baş verir. Sərnişin daşınmasının həcmi sərnişin dövriyyəsinə formalaşdırır və bu həcm hər 1 km-ə düşən sərnişinlərin sayı ilə xarakterizə edilir. Sərnişin dövriyyəsinə hesablayan zaman daşınan yükün miqdarı nəzərə alınmır və bundan əlavə bu göstərici vasitəsi ilə sərnişin daşınmasında daha çox üstünlük təşkil edən nəqliyyat vasitələrini də müəyyənləşdirmək olur.

Cədvəl 2.2

Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasının təhlili

(1000 sərnişin)

Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması göstəricilər (min.manat)	2009	2011	2013	2015
Dəmir yolu	149654,0	196683,0	223315,0	232077,0
Dəniz	122475,0	109710,0	97901,0	93900,0
Hava	331503,0	557911,0	779843,0	828058,0
Neft kəməri	1533320	1444549,0	1249234,0	1325903,0
Boru kəməri	1705495,0	1605901,0	1448865,0	1679770,0
Qaz kəməri	172170,0	161353,0	199631,0	353867,0
Avtomobil	569092,0	784626,0	916044,0	1128662,0
Cəmi	2889608,0	3283599,0	3508772,0	4005562,0



Mənbə: www.azstat.org

Cədvəldən aydın olur ki, respublikamızda hər 1 km-ə düşən min nəfər sayı hər nəqliyyat kateqroyası üzrə ilbəil artımı müşahidə edilir. Məsələn, avtomobil nəqliyyatı 2010 –cu ildə 669927,0 olduğu halda beş ildən sonra yəni, 2015-ci ildə artıq 1128662,0 olmuşdur. Bu da avtomobil nəqliyyatından istifadənin artıq artım sürəti ilə getdiyinin bariz nümunəsidir.

Nəqliyyat sektorunda və qeyri nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi haqqında təhlilə əsasən aşağıdakı nəticələrə gəlmək olar.

Yük dövriyyəsi nəqliyyat sahəsinin də maddi istehsal sahəsində olduğu kimi əsas iqtisadi göstəricisi sayılır. Bu göstərici özündə həm daşınma məsafəsini (əsasən, km-lə), həm də daşınan yükün miqdarı ilə (əsasən, tonla) özündə əks etdirir. Yük dövriyyəsinə hesablayarkən hər 1 km-də nə qədər yükün daşınmasını özündə cəmləşdirir və bununla yanaşı yükün xalis çəkisi bunun üzərinə əlavə olunur. Buradan da aydın olur, burda çəki əsas yükün çəkisidir, yəni yükü daşıyan nəqliyyat vasitəsinin öz çəkisi burada hesablanmaya daxil edilmir.

İstehsal strukturunun həcmi ilə yükün çəkisi bir-birini şərtləndirir. Burada əlavə olaraq təkrarlılıq əmsali və daşınma da aid olunur. Yükdaşınma məsafəsinə gəldikdə isə burada hava şəraitinin dəyişkənliyi, əlverişli olması və gediləcək ərazinin sahəsi əhəmiyyətli təsir göstərən faktorlardandırlar. Yük dövriyyəsinin respublikamız üzrə 2008-2015-ci illər üzrə statistik göstəriciləri aşağıdakı kimi səciyyələndirilir.

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi

	2009	2011	2013	2015
Cəmi	101 694	95 122	94 946	96 846
Nəqliyyat sektoru	97 704	91 461	90 887	92 776
Dəmir yolu	7 592	7 845	7 958	6 210
Dəniz	6 173	5 186	4 632	2 937
Hava	110	224	443	582
Boru kəməri	73 195	65850	63 734	67 515
neft kəməri	68 575	61 960	59 274	62 511
qaz kəməri	4 620	3 890	4 460	5 004
Avtomobil	10 634	12 356	14 120	15 532
Qeyri-nəqliyyatsektoru	3 990	3 661	4 059	4 070
Dəmir yolu	88	73	60	59

Mənbə: www.azstat.org

Yükdaşınılması prosesi özündə nəqliyyat vasitələrinin yükü ölkədaxili, ölkəxarici və ya beynəlxalq səviyyədə iriqabaritli, qiymətli, tez xarab olan ərzaq və ya qeyri ərzaq məhsullarının bir məntəqədən digər məntəqəyə çatdırılmasını özündə cəmləşdirir.

Tərəflər arasında bağlanan müqaviləyə əsasən yüklərin daşınılması yalnız çatdırılmaya aid olunur. Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsi cədvəlindən də aydın olur ki, ümumi yük dövriyyəsinə görə artım 3.2 dəfə təşkil etmişdir. Nəqliyyat sektorunun payı digər sahələrə nisbətən üstünlük təşkil etmiş və 2008-2012-ci illərdə 3.2 dəfəyə yaxın, 2012-2015-ci illərdə isə 60% dək irəliləyiş olmuşdur. Əsasən, böyük artım boru kəmərləri ilə yük daşınılmasında müşahidə olunmuşdur ki, burada da müvafiq illər üzrə artım 5 dəfə və 4.5 dəfə qeyd olunmuşdur.

Ölkə iqtisadiyyatı üçün nəqliyyat və qeyri nəqliyyat sektorunda daşınan yüklərin həcmi də yük dövriyyəsi qədərdir. Bu səbəbdən respublikamız üzrə nəqliyyat və qeyri nəqliyyat sektoru üzrə yük daşınılmasının tahlilinə baxaq. Bu da qeyd olunmalıdır ki, nəqliyyat xidmətlərinin həcmində baş verən hər bir dəyişiklik Ümumi Daxili Məhsulun yaranmasında əhəmiyyətli mövqe tutur.

Cədvəl 2.4

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşınması

1000 ton

	2009	2011	2013	2015
Cəmi	217 57	227 710	241 635	245 369
Nəqliyyat sektoru	190372	203 586	217 926	222 373
Dəmir yolu	20 799	22 203	23 127	17 090
Dəniz	13 190	12 499	11 510	6 626
Hava	32	51	126	129
Boru kəməri	62 115	59 053	57 941	60 923
neft kəməri	50 480	45 602	43 549	45 672
qaz kəməri	11 635	13 451	14 392	15 251
Avtomobil	94 236	109 780	125 222	137 605
Qeyri-nəqliyyat sektoru	27 285	24 124	23 709	22 996
Dəmir yolu	7 118	5 812	5 306	4 148
Neft kəməri	4 235	3 817	4 270	4 223
Avtomobil	15 932	14 495	14 133	14 625

Mənbə: www.azstat.org

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşınması (1000 ton) cədvəlindən də görsəndiyi kimi nəqliyyat sektoru qeyri nəqliyyat sektoruna görə üstünlük təşkil edir və burdan da belə qənaətə gəlmək olar ki, yük daşınmasından əldə edilən gəlirlər də fərqli olacaqdır.

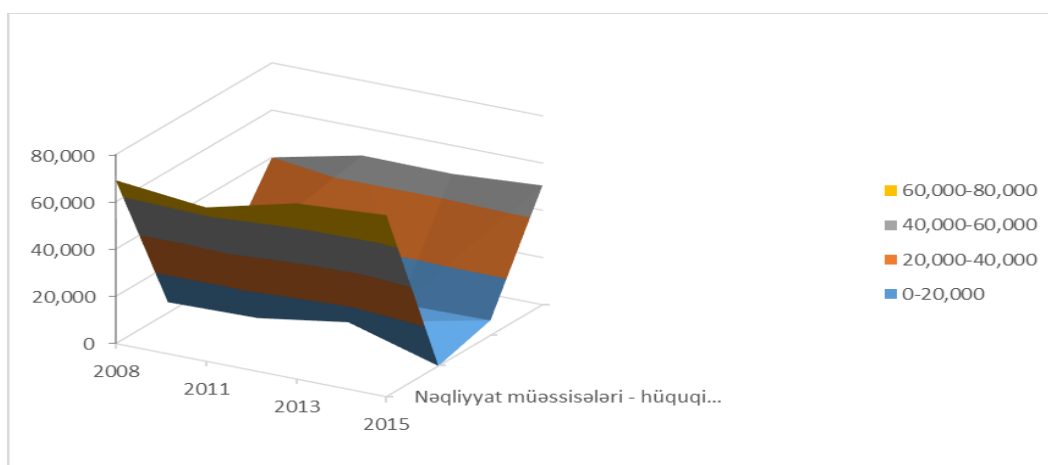
Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir

(min manat*)

	2009	2011	2013	2015
Cəmi	2 889 608	3 283 599	3 508 772	4 005 562
Dəmir yolu	149 654	196 683	223 315	232 077
Dəniz	122 475	109 710	97 901	93 990
Hava	331 503	557 911	779 843	828 058
Boru kəməri	1 705 495	1 605 901	1 448 865	1 679 770
neft kəməri	1 533 325	1 444 549	1 249 234	1 325 903
qaz kəməri	172 170	161 352	199 631	353 867
Avtomobil	569 092	784 626	916 044	1 128 662
Tramvay	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-
Metro	11 389	28 768	42 804	43 005

Mənbə: www.azstat.org

Cədvəl 2.5 göründüyü kimi hər bir nəqliyyat növü üzrə daxil olan gəlir kəmiyyət etibarlı ilə 2008-ci ilə nəzərən 2015-ci ildə 8.5 dəfəyə yaxın artım olmuşdur. Cədvəldən də aydın olduğu kimi boru kəmərləri vasitəsi ilə olan nəqliyyat kateqoriyası üstünlük təşkil edir. 2015-ci ildə boru kəməri nəqliyyat vasitəsindən gələn gəlir 2008-ci ilə nisbətən 93 dəfə çoxluq təşkil edir.

Mənbə: www.azstat.org

Hər bir strukturda olduğu kimi nəqliyyat sektoruna da investisiya qoyuluşlarının olması sağlam rəqabəti, sahibkarlığın inkişafı üçün təkan və stimül yaratmış olur. Qanunvericilik ilə nəzərdə tutulmuş 02 sentyabr, 2000-ci il qaydasına əsasən “Lisenzia tələb edilən fəaliyyət növləri və onları verən icra orqanlarının siyahısı” haqqında qəbul olunmuş fərmana görə xüsusi icazə tələb edən nəqliyyat vasitələrindən əlavə özəl şirkətlərin yaradılmasına icazə verilir.

Nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən kadrların orta illik saylarının dəyişimi dinamikasına baxsaq görürük ki, 2012-ci ildə 2008-ci ilə nisbətə təqribi 57% artım müşahidə olunmuşdur. Cədvəlin təhlilindən belə nəticəyə gəlinir ki, əsas ciddi artım 2012-2015-ci illərdə kadrların daha çox artımı müşahidə olunan nəqliyyat vasitələrinə hava nəqliyyatı aid olunur. Hava nəqliyyatı 69%, poçt fəaliyyətinə digərlərinə nisbətə 47% artım müşahidə olunmuşdur.

Ölkəmizdə sahibkarlığın inkişaf etdirilməsi istiqamətində qanunvericilik bazası hər il daha da inkişaf etdirilir və təkmilləşdirilir, bu istiqamətdə görülən tədbirlərdən biri investisiyanı (kapital qoyuluşunu) əsas göstərmək olar. Hal-hazırda respublikamızda nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşu artmaqdadır və prioritet sahələrdən hesab olunmaqdadır. Bunu aşağıdakı təhlil əsasında daha aydın göstərmək olar.

Cədvəl 2.6

Nəqliyyatda yönəldilmiş investisiyalar

	2009	2011	2013	2015
<i>milyon manat</i>				
Cəmi	706,0	509,4	559,7	195,3
Yerüstü və boru kəmərinəqliyyatının fəaliyyəti	181,1	484,6	677,3	553,1
Dəmir yolu nəqliyyatı	2,8	3,1	5,9	1,6
Digər quruyol nəqliyyatı	156,4	228,0	453,1	237,6
Boru kəməri	21,9	253,5	218,3	313,8
Su nəqliyyatı	35,6	83,5	9,7	112,7
Hava nəqliyyatı	31,9	180,4	281,9	397,2
Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti	457,4	1 760,9	590,8	1 132,4



Mənbə: www.azstat.org

Cədvəldən aydın olur ki, 2008-2015-ci illər müddətində kapital qoyuluşunun yüksək dərəcəsi 2010 və 2013-cü illərə təsadüf edir. 2010-cü il ilə müqayisədə 2013-cü ildə təqribən 4,5 dəfə artım müşahidə edilmişdir. 2010-cü il ilə fərqə əsasən qeyd olunmalıdır ki, 2013-cü ildə müxtəlif nəqliyyat növlərinə yatırılmış investisiya həcmi yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti 2,9 dəfə, dəmiryol nəqliyyatı 2,3 dəfə, quruyolu nəqliyyatı 10,5 dəfə, hava nəqliyyatı üzrə 3,7 dəfə, anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti üzrə isə 19 dəfə artım göstəriciləri müşahidə edilir.

Hal hazırda nəqliyyat sektoru dövlətin prioritetlərindən hesab edilir və bu sahənin inkişaf etdirilməsi üçün dövlət proqramlar, fərmanlar qəbul edib imzalayır. Burada əsas məqsəd bu sahədə çalışan sahibkarların stimullaşdırılması, nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi (əsasən, investisiya) həmçinin ən önəmlisi əhali üçün təhlükəsiz bir məntəqədən digər məntəqə çatdırılmasının təmin olunmasıdır. Təbii ki, bütün bunlara nail olunmağ istiqamətində ətraf mühitin zərərli maddələr ilə çirkləndirilməsinin qarşısının alınması üçün də ETT-nin nailiyyətlərindən istifadə olunur. Təhlillərə əsasən qeyd olunmalıdır ki, nəqliyyat sektoru inkişaf etdirilən sahədir və perspektivli bir sahədir.

2.3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat kompleksinin inkişafı istiqamətində dövlət siyasətinin başlıca hədəfləri

Respublikamızda nəqliyyat vasitələrindən əhalinin istifadəsinin yüksəldilməsi, həmçinin əhalinin həyat tərzinin və iqtisadiyyatın inkişaf etdirilməsi nəqliyyat sistemi

fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsində əsas məqsədi daşıyır. Dövlətin sosial iqtisadi prioritetlərinin reallaşdırılması nəqliyyat sisteminin inkişaf mərhələlərinin iqtisadiyyatın inkişaf tempinə uyğun və iqtisadi artım fazasının keçməsi ilə birbaşa əlaqədardır.

İqtisadiyyatın inkişaf tempinin yüksəldilməsi mal dövriyyəsinin sürətləndirilməsini, nəqliyyat xərclərinin azaldılması, nəqliyyat sektorunun inkişafında qeyri bərabərliyin ləğv edilməsi ilə bərabər, ölkədə dayanıqlı və davamlı nəqliyyat şəbəkə sisteminin yaradılmasını zəruri bilir. Nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsində əsas hesab edilən məqsədlərdən sayılan nəqliyyat diskriminasiyalarının ləğv olunması məqsədi üçün əhalinin bütün təbəqələrinin, həmçinin ölkənin ucqar məntəqələrinə məskunlaşan əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasıdır, bundan əlavə nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsində kefiyyətin yüksəldilməsi, nəqliyyatın vətəndaşlara və ekologiyaya mənfi təsirlərinin azaldılması, bu sahə üçün ixtisaslı, yararlı kadrların hazırlanmasıdır. Nəqliyyat sektorunda artmağa davam edən avtomobilləşmənin üstünlüklərindən səmərəli şəkildə faydalanmaqla bərabər avtomobilləşmənin cəmiyyət üçün neqativ nəticələrinin minimuma endirilərək məhdudlaşdırılmasına istiqamətləndirilmiş tədbirlər də hazırlanmalıdır. Nəqliyyat xidmətinin inkişaf etdirilməsinə əsas təkan (stimul) verən proseslərə respublikamızın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya etməsi, xarici ticarətin genişləndirilməsi (idxal-ixrac), nəqliyyat infrastrukturunun xarici ticarət əlaqələrinə uyğunlaşdırılması, coğrafi ərazi imkanlarından (tranzit ölkə) tam şəkildə yararlanmaq, daxili və xarici yükdaşınılması xidmətində rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi aiddir. Nəqliyyatın inkişaf etdirilməsində digər bir əsas məsələlərdən biri isə respublikamızın dünya miqyasında geosiyasi şəraitinə əsasən müvafiq mövqeyə sahib olması milli təhlükəsizlik sisteminin elementi kimi olmasıdır. Nəqliyyat sektorunda qarşısında duran əsas vəzifələr nəqliyyatın əsas fondlarının amortizasiya tendensiyasının qarşısının alınması, texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi, nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti və inkişaf etdirilməsinin kompleksliliyinin artırılması, stuktur dəyişikliklərinin davam etdirilməsindən ibarətdir.

Dövlət tənzimlənməsinin nəqliyyat sektorunda rolunun artırılması zəruri haldır. Dövlət siyasətinə uyğun formada ölkənin iqtisadi sektorları ilə bərabər nəqliyyat sektorunun da, həmçinin ictimai ehtiyacların qarşılınması və iqtisadi tələblərin ödənilməsinə xidmət göstərilməsi baxımından əhəmiyyətli bir sahədir.

Nəqliyyat fəaliyyətinin tənzim edilməsi üçün dövlət minimum zəruri həddə qədər nəqliyyatın fəaliyyətinə müdaxilə etmək hüququ vardır. İqtisadi əsas olan müstəqil operatorların rəqabəti nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin əsasını təşkil edir. Dövlət operator kimi rəqabətli nəqliyyat xidməti bazarlarında öz iştirakına son qoymalıdır. Bütçə vəsaitlərindən istifadə olunması ilə yanaşı həmçinin fərdi investorların da cəlb olunması nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi üçün zəruridir. Nəqliyyat infrastrukturunun genişləndirilməsi zamanı investorların cəlb olunması ilə infrastruktur kommersionlaşdırılması məsələlərini kənar qoymaq olmaz. Belə hesab olunur ki, bir neçə nəqliyyat infrastrukturunun özəlləşdirilməyə aid edilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Regionlarımızda mövcud olan ekologiya və ictimai münasibətlər ilə əlaqədar qanunvericilik aktlarımız bu standartları nəzərə alır. Standartlar dedikdə bunlara təhlükəsizlik standartları, nəqliyyat xidmətləri, nəqliyyat infrastrukturunun ekologiyaya təsiri və nəqliyyat infrastrukturunun tutumu aid olunur. Mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarına nəqliyyatı tənzim etmə və idarəetmə funksiyalarını reallaşdırmaq üçün nəqliyyat təşkilatlarının səlahiyyətləri bu qeyd edilən orqanın tabeliyinə verilir. Bu səlahiyyətlərə nəqliyyat xidməti bazarının inkişafının təmin edilməsi, antiinhisar fəaliyyətinin reallaşdırılması, nəqliyyat sahəsində həyata keçirilən xidmət sferasının keyfiyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində tənzim etmə və idarə etmə funksiyalarının yerinə yetirilməsi daxildir.

Nəqliyyat sektorunun müsirləşdirilməsi istiqamətində bir neçə prinsiplər həyata keçirilir. Həmin bu prinsiplər aşağıdakılardır:

- Fərdi özəl sektorun fəaliyyətlərinin iştirakının stimullaşdırılması;
- Mövcud istehsal sahələrinin yeni tikintilər ilə müqayisədə çatışmazlıqlarının aradan götürülməsi, həmçinin təkmilləşdirilməsi və inkişafına üstünlük verilməsi;

- Çoxtəyinatlı obyektlərin yaradılması və nəticədə iqtisadi resurslara qənaət edilməsi;

- Prioritet hesab edilən layihələrin həyata keçirilməsi üçün maksimum ehtiyatların cəlb edilməsi və bundan əlavə xarici kapitaldan da istifadə olunması (həmçinin, xarici kapitalın cəlb edilməsi üçün stimulun yaradılması);

- İnfrastrukturları olan iri obyektlər arasında rəqabətin məhdudlaşdırılması, həmin bu obyektlərin ixtisaslaşdırılması;

- Müxtəlif nəqliyyat növləri arasında infrastruktur inkişafına nail olunması və inkişaflarının əlaqələndirilməsinin təmin edilməsi.

- icrasının təmin edilməsi.

Müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə strateji infrastrukturun inkişaf etdirilməsi yönündə prioritet istiqamətlər müəyyən olunur. Respublikamızda bu prioritet istiqamətlər aşağıdakılardır:

- Avtomobil nəqliyyatı, bu istiqamətdə görülən tədbirlərə - avtomobil yollarının yenidənqurulması, bölgələr arası avtomobil yollarının müasir tələblərə cavab verən formada qurulması, yol hərəkətinin təşkil olunması və tənzim edilməsi məsələlərinin təkmilləşdirilməsi, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin standartlaşdırma və sertifikatlaşdırma sistemlərinin yaradılması üzrə işlərin görülməsi;

- Dəmir yolu nəqliyyatı, istifadəyə yararsız hesab edilən nəqliyyat sektorlarının nəqliyyatlarının yenilənməsi səbəbindən yenidən inşa edilməsi, infrastruktur və dəmir yolu nəqliyyat vasitələrinin, yollarının müasirləşdirilməsi;

- Hava nəqliyyatı, hava limanlarının sayının optimallaşdırılması, hava nəqliyyatı vasitələrinin idarə edilməsinin müasirləşdirilməsi və beynəlxalq tələblərə cavab verən standartlara uyğunlaşdırılması;

- Su nəqliyyatı, liman komplekslərinin genişləndirilməsi, konteyner daşınması ilə məşğul olan yüklərin ixracının təmin olunması üçün daşınma güclərinin yüksəldilməsi;

- Paytaxt və digər bölgələrimizdə nəqliyyat infrastrukturalarının yeniləndirilməsi, bəzi yolların yenidən qurulmasının təmin edilməsi, genişləndirilməsi daha davamlı olmasının təmin edilməsi, yeni standartlara cavab verən yeni yolların,

yol ötürücülərinin, körpülərin, keçidlərin, yeraltı və çoxmərtəbəli nəqliyyat dayanacaqlarının inşası, az sərnişin tutumlu avtobusların iri tutumlu avtobuslar ilə əvəz olunmasının təmin edilməsi.

Özəl sahə ilə dövlətin qarşılıqlı əməkdaşlığı nəqliyyat sektorunun maliyyələşdirilməsi üçün qeyri dövlət vəsaitlərinin cəlb edilməsində perspektiv istiqamətlərdən hesab edilir. Bu istiqamətdə dövlətin əsas prioritet vəzifələrinə hüquq, imtiyaz (başqa sözlə, konsessiyalar) üçün dövlət və investolar arasında riskin müəyyən edilməsi, öhdəlik və hüquqlarının qanunverçilik ilə təmin olunması, həmçinin özəl sektor və dövlət əməkdaşlığı üçün normativ hüquqi bazasının işlənilib hazırlanmasıdır.

Dövlətimizin ali təhsil müəssisələrində təhsilin səviyyəsinin müasir tələblərə cavab verməsinin təmin edilməsi, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən rəhbər işçilər və mütəxəssis kadrların ixtisas artırma kurslarına göndərilməsi, multimodal və intermodal daşınma əməliyyatlarının loqistik idarə edilməsi hədəfi ilə yeni ixtisaslı kadrların hazırlanması zəruri faktor hesab olunur.

Qeyri dövlət operatorları nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi və inkişaf edilməsinin əsasını təşkil edir. Nəqliyyat xidmətlərini reallaşdığı bazarda hər bir segment üzrə davamlılığı müəyyənləşdirən müəssisələr ilə münasibətdə səhmdar cəmiyyətlərin təşkilində dövlət iştirakının müəyyən keçid mərhələsində özünü doğrulda bilər. Nəqliyyat xidmətlərini təqdim edən bazarlarda şəxsi (özəl) operatorlar ilə rəqabət aparan dövlət təşkilatları (müəssisələri) özəlləşdirilməyə aid olunmalıdır. Nəqliyyat xidmətləri göstərən, təqdim edən bazarların əsas inkişaf istiqamətləri aşağıdakılar hesab edilir:

- Təbii inhisarçının ixtisar olunması;
- Bu sahədə potensial rəqabətçi və inhisarçı sahələrin ayrılması;
- Rəqabətə davamlı olmayan iqtisadi və inzibati əngəllərin aradan qaldırılmasının təmini;
- Qiymətlərin tənзимedilməsi üçün sərbəst qiymətlər bazarına keçid mərhələsinin yaradılması;

- Biznes fəaliyyətinin stimullaşdırılmasının bazarın müxtəlif seqmentləri üzərində tətbiqi;

- Lisenziyalaşdırma mexanizminin təkmilləşdirilməsi, həmçinin nəqliyyat sisteminə aid olan xüsusi təyinatlı obyekt və nəqliyyat vasitələrinin sertifikatlaşdırılmasının uyğunluğunun təsdiq olunması.

Çoxsaylı xırda və qeyri effektiv operatorlarının fəaliyyəti təhlükəsizlik və nəqliyyat xidmətinin standartları məsələlərini təhlükə altına alır həmçinin əsas fondların inkişaf etdirilib təkmilləşdirilməsinə maneə yaratmış olur. Bu istiqamətdə dövlət öz təsirini göstərməkdə davam edir, bu təsir əsasən dövlətin keyfiyyət tələblərini sərtləşdirmə yolu ilə biznesi təkmilləşdirmə addımlarıdır. Biznesin təkmilləşdirilməsi prosesi qanunvericiliyə əsaslanaraq bütün mexanizmlərdən faydalanmaq, həmçinin alyansların fəaliyyətinin təmin edilməsi ilə korporativ əsaslarda reallaşdırılmasıdır.

Bazar mexanizmləri tariflər vasitəsi ilə bazarı yetərincə xidmət və ya sosial baxımdan təmin edə bilmədiyi zaman dövlət tərəfindən nəqliyyat xidmətləri bazarının subyektləri bu xidmətlərdən yararlananlara dəstək göstərilir. Ünvanlı dotasiyalar vasitəsi ilə müqavilələr əsasında, istifadəçilərə və operatorlara dövlət dəstəyi reallaşdırılır.

Yerli nəqliyyat müəssisələrinin beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarlarında fəaliyyət göstərən operatorlara dövlət dəstəyi bir neçə istiqamətlərdə reallaşdırılır. Bunlar aşağıdakılardır:

- Yerli beynəlxalq yükdaşıyıcılar üçün sərhəd və ya gömrük əməliyyatlarını apardığı zaman heç də aşağı olmayan səmərəli və əlverişli rejimin təmin edilməsi;

- Yükdaşıyıcıların bazarın iqtisadi şəraitinə uyğun formada biznesini reallaşdırmaq, həmçinin operatorlardan vergidaxiləmələrinin dərəcələrinə nəzarəti həyata keçirtmək;

- Milli tənzimlənmə imkanlarının qarşılıqlı icazə sistemlərinin həyata keçirildiyi bazarın beynəlxalq daşınmalar bölməsində istifadəsinin gücləndirilməsi;

- Xarici bazarda nəqliyyat müəssisələrimizin diskriminasiyaya məruz qalarsa həmin an etibarı ilə təcili cavab tədbir və göstərişləri mexanizmlərinin hazırlanması və hazır vəziyyətdə saxlanması;

- “CIF” şərtlərinə uyğun olaraq yerli mangöndərənlərin kontrakt bağlamalarını stimullaşdırmaq, və ya yerli nəqliyyat müəssisələrinin vasitəçiliyi ilə ixrac yüklərinin daşınmasını nəzərdə saxlayan digər tədbirlərin işlənilib hazırlanması və reallaşdırılması;

- Müvafiq icazə sistemi tətbiq edilən beynəlxalq təşkilatlara daxil olmaları gücləndirmək.

Kompleks formada nəqliyyat texnologiyalarının tətbiq edilməsinə effektiv, təhlükəsiz və ekoloji aspektdən yanaşılır. Dövlət nəqliyyat ehtiyaclarının düşünülmüş formada məhdudlaşdırılmasına həvəsləndirmə vermə iqtisadi şərtləri yaratmaqla yanaşı, həmçinin optimal daşınma sxemlərinin tətbiqini, mal, xidmət və məhsulların bölgüsünü, hər bir nəqliyyat vasitəsinə uyğun formada üzərinə düşən iş vahidinə yanacaq-enerji ehtiyatlarının istehlakının aşağı salınmasına şəraitlər yaradır. İstehsal və nəqliyyat proseslərinin inteqrasiyasını yüklərin hərəkəti sahəsində nəqliyyat texnologiyalarının təkmil formaya çatdırılmasının əsas istiqamətlərini nəqliyyatın logistik prinsiplərinin əsası təşkil edir. Dövlət özünün stimullaşdırıcı tədbirlərini reallaşdırarkən əsas götürdüyü məsələlər nəqliyyat prosesinin kompleks formada məlumatlılığının olmasına yardım, nəqliyyat infrastrukturunda multimodal logistik mərkəzlərinin yaradılması, həmçinin nəqliyyat xidmətləri bazarında multimodal nəqliyyat operatorlarının stimullaşdırılmasıdır.

Dövlətin prioritet vəzifəsi sabit daxili bazarın formalaşdırılması ilə gələcəkdə sərbəst formada inkişafa nail ola biləcək nəqliyyat vasitələrini və avadanlıqlarının yaradılmasına köməklik göstərilməsidir. Dövlət büdcəsindən maliyyə yardımlarının ayrılması, lizinq fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsinə təkan verilməsi, həmçinin amortizasiya siyasətinin daha da təkmil formaya çatdırılmasının əsas məqsədi nəticə etibarı ilə nəqliyyat bazarlarının yaradılması və nəqliyyat vasitələri parkının müasir formada olmasını təmin etməkdir.

Respublikamızın keçid dövründə əldə etdiyi təcrübəyə görə iqtisadi artımı əldə etmək üçün əsas təminat iqtisadiyyatın infrastruktur sahələrində və əsas da nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsindən birbaşa əlaqəli olacaqdır. Respublikamız üzrə nəqliyyat növlərinin texniki parametrlərə əsasən əlverişliliyinin yüksəldilməsinə başlıca səbəb olan TRASEKA, həmçinin bir neçə nəqliyyat xətləri üzrə yerinə yetirilən layihələr daxilində daxili yük və sərnişinlərin daşınılması həcmünün getdikcə artan dinamika üzrə ilbəl yüksəldilməsi, xarici kapital qoyuluşların iqtisadiyyatın hər bir sahəsinə yönləndirilməsinin nəticəsi olaraq istehsal təşkilat və müəssisələrinin sayının və istehsal potensiallarının yüksəldilməsi və.s. hesab edilir.

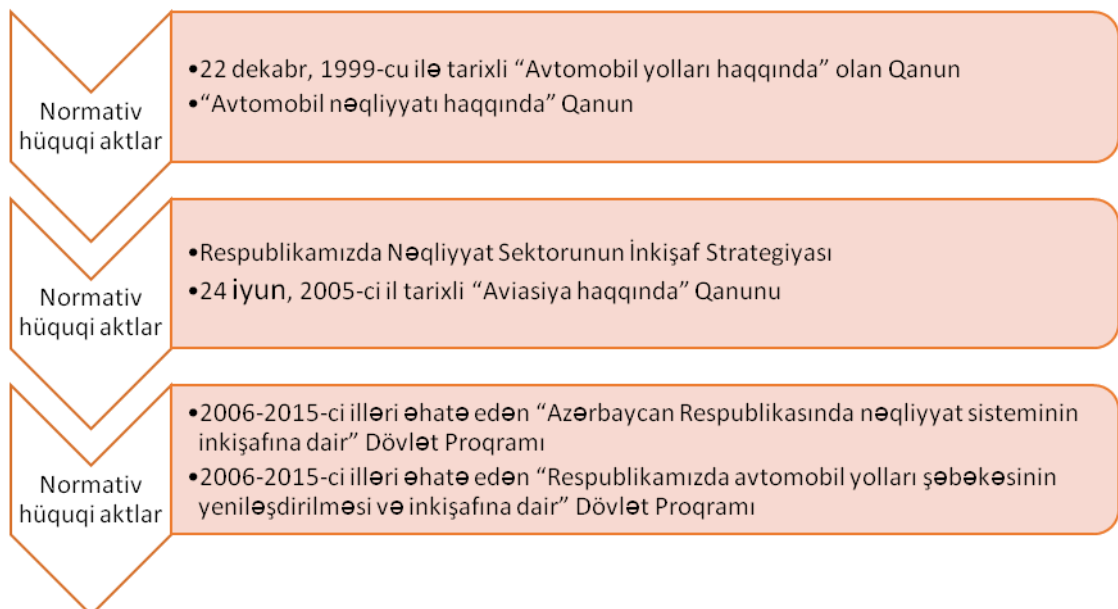
FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT KOMPLEKSİNİN FƏALİYYƏTİNİN HÜQUQİ TƏMİNATI VƏ BU SAHƏDƏ DÖVLƏT ORQANLARIN HÜQUQİ STATUSU

3.1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi aktlar

Hər bir sferanın tənzim edilməsi üçün hüquqi baza yaradılır. Respublikamızda da nəqliyyat sferasında tənzimlənməni reallaşdırmaq üçün hüquqi baza yaradılmışdır. Hüquqi baza özündə hüquqi qüvvəyə sahib olan normativ hüquqi aktları cəmləşdirir. Bu qanun respublikamızda nəqliyyat sferasını tənzim edən “Nəqliyyat haqqında” 11 iyun, 1999-cu ildə qəbul edilmiş qanundur. “Nəqliyyat haqqında” olan respublika qanunumuzdan əlavə nəqliyyat sferasını tənzimləyən bir neçə digər normativ hüquqi aktlar da mövcuddur ki, bunlar da aşağıdakılardır:

Sxem 3.1

Nəqliyyat sferasını tənzimləyən digər normativ hüquqi aktlar



Hər bir sferada olduğu kimi nəqliyyat sferasında da “Nəqliyyat haqqında” olan qanuna əsasən, məcəllələr, nizamnamələr ilə, dövlət proqramları ilə, normativ hüquqi aktlar vasitəsi ilə bu sfera tənzim olunur və bütün bunlar normativ hüquqi aktlar adlandırılır. Sənişinlərin və yüklərin daşınılması şərtləri, nəqliyyat vasitə və

avadanlıqlarından istifadə olunması qaydaları, təhlükəsizliyin təmini, əmək şəraitinin mühafizəsinin təmin olunması, yanğından mühafizənin təmin edilməsi, ekoloji və sanitariya normalarının mövcud tələblərinə cavab vermək hər bir nəqliyyat münasibəti iştirakçılarının əməl etməli olduqları öhdəlikdir.

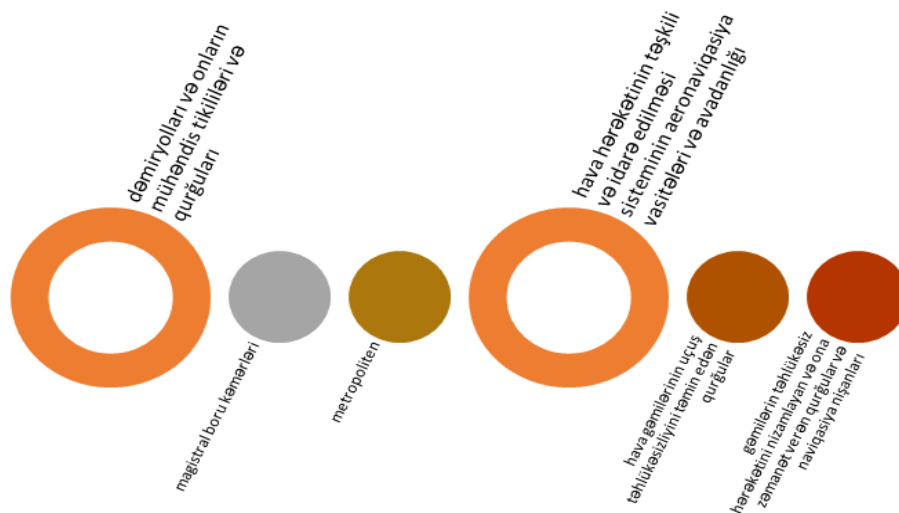
Normativ aktların əsasını nəqliyyat fəaliyyətinin iqtisadi, təşkilati və hüquqi aspektləri təşkil edir. Dövlətin nəqliyyat sferasına müdaxilə etməsi zəruridir. Çünki, nəqliyyat sistemi ölkənin sosial-iqtisadi inkişafına nail olunmasında prioritet yer tutur. Bu səbəbdən bu sahə üzrə normativ hüquqi baza daima təkmilləşdirilir və nəticədə dövlət müdaxiləsinin nəqliyyat sferasına daha praktik olmasını təmin edir.

Respublikamız nəqliyyat sektoru üzrə dövlət, bələdiyyə və xüsusi mülkiyyətinə malikdir. Bu səbəbdən nəqliyyat sektorunun mülkiyyətçiləri eyni cür müdafiə olunurlar və bərabər hüquqa malikdirlər.

Dövlət mülkiyyətinin əsas tərkib hissələrinə nəzər yetirsək bu zaman aşağıdakıları qeyd etməliyik:

Sxem 3.2

Dövlət mülkiyyətinin əsas tərkib hissələri



Nəqliyyat sektorunda tənzimlənmə əsasən, vergiqoyma, qiymətqoyma, maliyyələşdirilmə, kapital qoyuluşu və ETT nailiyyətlərindən yararlanaraq elmi texniki siyasətin reallaşdırılması vasitəsi ilə həyata keçirilir.

Nəqliyyat sahəsində yaranan hüquqi münasibətlər bir neçə müqavilə növlərinə əsasən tənzim edilir, bunlara əsasən ölkədaxili və ölkəxarici əməkdaşlığı müəyyən edən müqavilələr, dövlətlərarası, təşkilatlararası saziş və kontraktlar, xarici hüquqi və fiziki şəxslər ilə bilavasitə bağlanmış müqavilələr aiddir. Bu müqavilələr ilə münasibətlərin tərəflərinin öhdəlikləri müəyyən olunur.

1 aprel, 2008-ci il tarixində “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Qanuna əsasən, respublika ərazisində nəqliyyat vasitələri ilə sərnişin və yüklərin daşınılmasının hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsasları müəyyənləşdirilir. Bu məsələ üzrə dövlət idarələri, daşınılma öhdəliklərini yerinə yetirən daşıyıcılar və bu sahədə xidmətləri həyata keçirən tərəflər arasında meydana çıxan münasibətlər tənzim olunur.

Nəqliyyat sahəsi üzrə respublikamızın qanunvericiliyi dedikdə aşağıdakılar nəzərdə tutulur.

Sxem 3.3

Qanunvericilik aktları



22 dekabr, 1999-cu ildə qəbul olunmuş “Avtomobil yolları haqqında” Qanunu ölkəmizdə mövcud olan avtomagistralların və yollar ilə bağlı olan mühəndis qurğularının layihələndirilməsi, qurulması, istifadə edilməsi, təkmilləşdirilməsi, həmçinin yol təsərrüfatının idarəolunmasının təşkilati, iqtisadi və hüquqi prinsiplər

baxımından ümumi əsaslarını müəyyən edir, həmçinin yol təsərrüfatı subyektlərinin əsas münasibət tərəflərini tənzimlənməsində başlıca qanunvericilik aktı kimi çıxış edir.

Respublika ərazimizdə yerləşən avtomobil yolları vasitəsi ilə daşınan daxili və ya tranzit sərnişin və yük daşınılmasının təhlükəsiz şəraitdə çatdırılma məntəqələrinə çatdırılması sahəsində bütün fiziki və hüquqi şəxslərin, dövlət idarəetmə idarələrinin lazımi tələbatlarının qarşılınması, həmçinin ölkənin təhlükəsizliyinin təmin olunması və müdafiə qabiliyyətinin daha da təkmilləşdirilməsi xidmətini göstərir.

Ölkə daxilində digər yol-nəqliyyat infrastrukturu vasitəsi ilə daşınımların ardıcıl, mütəmadi və təhlükəsiz formada paylanma və daşınılma, ötürülmə əməliyyatlarını avtomobil yolları maksimum təminat yaradır. Bundan əlavə piyadaların, əlil və bir neçə mexaniki nəqliyyat vasitələrinin tələblərinin qarşılınması səbəbindən normative hüquqi aktların tələbləri çərçivəsində avtomobil yollarından istifadə olunması mümkün haldır.

4 iyul, 2008-ci il 792 nömrəli Fərmanın 1.9-cu bəndinin icra olunması səbəbindən "Respublikamızda ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə iriqabaritli və ağırçəkili avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkət etməsinə görə ödənişlərin dərəcələri" "Respublikada ümumi istifadədə olan avtomobil yolları vasitəsi ilə iriqabaritli və ağır çəkiliyə malik nəqliyyat vasitələrinin hərəkət etməsi və onların hərəkətinə xüsusi lisenziyanın verilməsi" Qaydası, həmçinin 07 iyun, 2009-cu il tarixli "Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadəli avtomobil yolları vasitəsi ilə hərəkətdə olan avtonəqliyyat vasitələrinin icazə verilən qabarit və çəki parametrləri", 04 iyul, 2008-ci il tarixli 792 nömrəli Fərmanın 1.5-ci bəndinin icrasını yerinə yetirmək üçün 20 may, 2009-cu ildə qəbul olunmuş "Sərnişin və yük daşımaları üçün avtonəqliyyat vasitəsinə xüsusi icazə kartı verilərkən, həmçinin xüsusi icazə kartı verildikdən sonra hər üç aydan bir həmin avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılması və həmin yoxlamanın aparılması Qaydası" nın təsdiq olunması haqqında, 10 mart, 2000-ci il 299 nömrəli Fərmanına əlavə olunması haqqında və 30 oktyabr, 2009-cu il 171 nömrəli Fərmanın 2-ci bəndinin əsas götürülərək icra olunması məqsədi üçün

"Avtomobil yollarında yol göstəricilərinin yerləşdirilməsi Qaydaları" təsdiq olunması barədə Respublikamızın Nazirlər Kabineti qərarlar qəbul etmişdir. (sözü gedən Qanun, "Avtomobil yolları haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə" olan qanundur.)

24 iyun, 2005-ci il tarixində "Aviasiya haqqında" Qanunumuz respublikamızın hava sahəsindən istifadəni tənzim edir və aviasiya sahəsinə xas olan prinsipləri müəyyənləşdirir.

Mülki aviasiyanın tətqiqi zamanı qeyd olunmalıdır ki, aviasiyanın bu sahəsi bir birindən fərqlənən insanların ehtiyaclarının qarşılınması və xüsusi xarakterə malik aviasiya fəaliyyətinin reallaşdırılması üçün nəzərdə tutulan aviasiyadır. Kommersiya mülki aviasiyası dedikdə, müəyyən olunmuş haqq qarşılığında sərnişinlərin, yükün və baqajın, habelə poçtun daşınmasını reallaşdıran aviasiya nəzərdə tutulur.

Eksperimental aviasiya dedikdə, sınaq-konstruktor, aviasiya və digər texnikanın sınağının həyata keçirilməsi, habelə elmi tədqiqat işlərinin aparılması nəzərdə tutulur.

Dövlət aviasiyası isə, hərbi ehtiyacların, həmçinin milli təhlükəsizlik, sərhəd xidməti, gömrük, daxili işlər dövlət orqanlarının tələbatlarının qarşılınması hesab olunulur.

Dövlət aviasiyası və eksperimental aviasiyadan kommersial məqsədlər üçün istifadə olunması qaydası müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən müəyyən olunulur və idarədilməsi də həmin bu icra orqanı tərəfindən reallaşdırılır. İdarəetməni həyata keçirən icra hakimiyyəti orqanı müvafiq səlahiyyətlər çərçivəsində bunu icra edir.

Nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətini, habelə dövlətin nəqliyyat sferasında fəaliyyətinin əsas vəzifələrini Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Strategiyası müəyyənləşdirir. Nəqliyyat Strategiyası nəqliyyat kompleksi sahəsində hər bir nəqliyyat növü üzrə prioritetlərin reallaşdırılması, prioritetlər sisteminin müəyyən edilməsi və spesifik xüsusiyyətlərinə əsasən reallaşdırılma istiqamətlərini təyin edir. Dövlət nəqliyyat siyasətini həyata keçirərkən qərarların qəbul olunması, iqtisadiyyatın nəqliyyat sahəsi ilə sıx əlaqədar olan sahələrində dövlət proqramlarının

işlənməsi və həyata keçirilməsi, habelə nəqliyyat sahəsində asılı sosial müdafiə sistemi və digər mövcud və ola biləcək ehtimal problemlərin həll olunmasında əsas istinad kimi çıxış edir. Strategiyada öz növbəsində dövlət səlahiyyətli orqanları ilə yanaşı təşkilat və müəssisələrin, nəqliyyat vasitələrindən yararlananların rolları da nəzərə alınır. Strategiyanın qanunverici bazasının əsasını, Azərbaycan Respublikası Konstitusiyası, “Nəqliyyat haqqında” Qanun, Nəqliyyat Siyasəti, Mülki Məcəllənin tələbləri, ölkə iqtisadiyyatının və social-iqtisadi inkişafının vəziyyəti haqqında proqnozlara, strateji və taktiki planlaşdırma üçün nəzərdə tutulan layihə və proqramlara əsaslanaraq fəaliyyətini reallaşdırır.

Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyasının qəbul edilməsi nəqliyyat subsektorlarında təşkilati fəaliyyətlərin şəffaf formada ayrılması, nəqliyyat sahəsində idarə və təşkilatların (orqanların) əməkdaşlıqları, vəzifələrinin bölüşdürülməsi və icrası, nəqliyyat sektorunda yaradılan şəraitdən səmərəli istifadə olunması, habelə respublikanın sosial iqtisadi inkişaf maraqlarına uyğun formada tətbiq olunub, istifadə edilməsi məqsədə uyğun hesab edilir.

10 dekabr, 2004-cü il tarixli Fərmanının 14.1 bəndinin reallaşdırılması üçün “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafı” və “Azərbaycan Respublikasının avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafı” üzrə 2006-2015-ci il tarixli Dövlət Proqramlarının hazırlanması və icrası üçün aidiyyəti orqan və nazirliklərə tapşırılması nəticəsində nəqliyyat sektorunda qəbul edilmiş bir neçə fərman və sərəncamlara əlavə və dəyişikliklər edilmişdir.

Nəqliyyat sektorunda olan problem və çatışmazlıqların aradan qaldırılması səbəbindən beynəlxalq nəqliyyat sistemində inteqrasiya olunması ilə nəqliyyat infrastrukturalarının yeniləşdirilməsi, habelə nəqliyyat sahəsində tranzit potensialının yüksəldilməsi, daşıyıcıların beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarlarında rəqabət qabiliyyətliliyinin inkişaf etdirilməsini və nəqliyyat xidmətlərinin ixracının təmin edilməsinin maksimum həddinin müəyyən edilib yerinə yetirilməsi tələb olunur. 2006-2015-ci illəri əhatə edən “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair” Dövlət Proqramı qeyd edilən zəruri elementləri (amilləri) nəzərə

alaraq hazırlanmış və dövlət siyasətinin bu sahədə əsas istiqamətlərini müəyyən etmişdir.

11 fevral, 2004-cü il tarixli 24 nömrəli Fərmanı ilə 2004-2008-ci illəri əhatə edən “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı”, 14 aprel, 2009-cu il tarixli 2009-2013-cü illəri əhatə edən “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı” Respublikamızda sosial-iqtisadi inkişafın daha da təkmilləşdirilməsi tədbirlərinin həyata keçirilməsi üçün vəzifələrini müəyyənləşdirilmiş və imzalanmışdır. Bu vəzifələrin reallaşdırılması, yeni standartlara cavab verməsi üçün nəqliyyat kommunikasiya şəbəkə sisteminin formalaşdırılması və yeniləşdirilməsi istiqamətində icra edilir. Bu səbəbdən beynəlxalq bazarlara çıxışı olan avtomobil nəqliyyat yollarının salınması və istifadəyə verilməsi, habelə Şimal-Cənub və Qərb-Şərq istiqamətlərində olan nəqliyyat yollarının birinci texniki dərəcəyə uyğunluğunu təmin edilməsi üçün tədbirlərin görülməsi və reallaşdırılması üçün vacib hesab edilən vəzifələrdəndir.

2006-2015-ci illəri əhatə edən “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramının əsas qarşısına qoyulan məqsədinə respublikada avtomobil yollarının mövcud şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi sahəsində dövlətin siyasətinin prioritet istiqamətlərinin müəyyən olunmasından və bu sahədə milli təhlükəsizlik maraqlarının qorunması, habelə nəqliyyat kommunikasiyasının müasir tələblərə cavab verməsinin təmin olunmasını, nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatların tam qarşılınması, həmçinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, yük daşınılması ilə yanaşı sərnişin daşınılmasında zaman və məsrəflərin minimuma endirilməsinin təmin edilməsi, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə daxili nəqliyyat yollarının əlaqələndirilməsi nəticəsi olaraq regional tranzit daşınılmalarının artırılması, beynəlxalq əlaqələrin gücləndirilməsinə yardım və dəstəyin göstərilməsi, habelə ölkə əhalisinin sosial rifahının yaxılaşdırılmasının təmin olunmasından ibarətdir.

2006-2015-ci illəri əhatə edən “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramı özündə 3578 km

respublika əhəmiyyətli yolları, həmçinin 5928 km yerli əhəmiyyətli yollar yenidən qurulmalı və bərpası təmin edilməli idi. Proqram iki mərhələləri həyata keçirilmişdir ki, birinci mərhələ 2006-2009-cu illəri əhatə edirdi və 2230 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 2268 km-lik avtomagistralın yenidən qurulması işlərinin aparılması aid olunurdur. İkinci mərhələdə isə 2010-2015-ci illər respublika əhəmiyyətli yollar üzrə 1348 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 3660 km yolun yenidən qurulması və təmirinin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdu.

Belə ki, dövlət layihələrinin hüquqi baxımdan tənzim olunma obyektindən asılı olaraq qanunvericilik və müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən qəbul olunan normativ hüquqi aktlara əsasən realizə olunur.

Beynəlxalq hüquqi rəqlamnet beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrində kifayət qədər yerini müəyyənləşdirmiş və çoxdan məlum olan bir məsələdir. XVII-XVIII əsrlərdə beynəlxalq razılaşmaların meydana gəldiyi əsrləri əhatə edir, hansı ki, bu əsrlərdə yüklərin ümumi daşınılması qaydaları və sığortalıması məsələləri qeyd olunmuşdur. Təəssüfki, ilk addımlar bu sahədə bir qədər problemlər meydana çıxarırdı və uğursuz nəticələr əldə edilirdi. Lakin, XIX əsrin sonlarından etibarən ümumi qəbul olunmuş konvensiya və danışıqlar artıq öz uğurlu nəticələrini əldə etməyə başladı. Beynəlxalq arenada iqtisadi münasibətlərin dərinləşməsi və inkişafına nail olunulması inkişaf səviyyəsindən asılı olaraq yükdaşıma proseslərinin beynəlxalq razılaşma və normalar ilə təlabatı artırdı və inkişaf etməyə başladı.

Respublikamız bir neçə dövlətlər ilə, təşkilatlar ilə vacib əhəmiyyətli məsələlərin yerinə yetirilməsində fəaliyyət göstərmiş və göstərməkdədir. Buna bariz nümunə Avropa İttifaqı ilə İpək Yolunun bərpa olunması istiqamətində həyata keçirilən TRASEKA Proqramını göstərmək olar. 1993-cü il tarixində Brüsseldə reallaşdırılan Konfransda AİK-in TRASEKA Proqramının yaradılması barədə təşəbbüs irəli sürülmüşdür. Təşəbbüsü keçmiş SSRİ ölkələrindən Gürcüstan, Qazaxıstan, Ermənistan, Tacikistan, Qırğızıstan, Özbəkistan və Türkmənistan irəli sürmüşdürlər. Konfransda regional ticarətdə mövcud olan çatızmazlıqlar, nöqsanlar müzakirə olunmuşdur. Son olaraq, Konfransın sonunda Brüssel Bəyannaməsinə görə TRASEKA regionlararası Proqramın əsası qoyulmuşdur.

Respublikamızın TRASEKA Proqramına qoşulması ölkəmiz üçün əhəmiyyətlidir, çünki, respublikamızın Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilib, daha da təkmil formaya çatdırılması istiqamətində, habelə beynəlxalq nəqliyyat qovşağına qoşulub, həmin qovşağa çevrilməyimiz üçün əhəmiyyətli imkanlar yaranmış olur. Keçən dövr müddətində TRASEKA Proqramı çərçivəsində TRASEKA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, ” Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treninqi”, “Qafqaz dəmir yollarınının bərpası”, “Sərhəd-keçid proseduralarının sadələşdirilməsi” yönümündə və kapital qoyuluşlarının həyata keçirilməsi layihələri baş tutmuşdur.

Qeyd olunanlardan alınan nəticəyə görə nəqliyyat sahəsi qloballaşan dünyanın dinamik strukturlarından biri hesab olunur və bu səbəbdən də beynəlxalq nəqliyyat layihələrinin həyata keçirilməsi üçün mövcud olan hüquqi mexanizmləri dərk etmək və müasir tələblərə cavab verməsi üçün daha da təkmil formaya çatdırmaq üçün alternativ üsulların hazırlanması əhəmiyyətli hesab edilir.

3.2. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində fəaliyyətin lisenziyalaşdırılmasının hüquqi təminatı

Lisenziya dedikdə, xüsusi icazə sənədi anlaşılır, burdan da belə nəticəyə gəlinirki, nəqliyyat sistemində lisenziya o zaman, daşınma fəaliyyətinin reallaşdırılması üçün icazə verilən rəsmi sənəd hesab olunur və bu sənəd müvafiq insana daşıyıcı statusunu ifadə edir. Xüsusi icazə verilən bu rəsmi sənədin qüvvədə olma müddəti beş il kimi qiymətləndirilir. Lisenziyada qeyd edilən əsas rekvizitlərə, lisenziyanı verən dövlət orqanının adı, lisenziya verən hüquqi şəxsin məlumatları, hansı fəaliyyət növü üzrə verilməsi, lisenziyanın qüvvədə olma müddəti və.s. digər lazımi məlumatlar öz əksini tapır. 4 oktyabr, 1997-ci iltairxli 637 nömrəli Fərmana görə “Lisenziya (xüsusi razılıq) tələb edilən fəaliyyət növləri və lisenziyaları verən müvafiq icra hakimiyyəti idarələrinin siyahısı” na görə (dəmiryol nəqliyyatı istisna olmaqla) hər bir nəqliyyat növləri üzrə daşınma fəaliyyətini reallaşdırmaq üçün

lisenziya alınması mütləqdir. Lakin, 2 sentyabr 2002-ci ildə qəbul edilən yeni siyahıda 1997-ci ildə qəbul edilmiş siyahıdan fərqli olaraq yalnız hava və su nəqliyyatı ilə sərnişin və yüklərin daşınılmasına xüsusi icazə sənədi tələb edilən fəaliyyət növü hesab olunur.

Respublikamızda nəqliyyat sektoru üzrə fəaliyyət göstərmək üçün lisenziya (icazəni) Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təqdim edilir və bu zaman hakimiyyət və təşkilati münasibətlər yaranır ki, bu da bu münasibətlər üzrə inzibati hüququn predmeti tərkibinin əlamətləri vardır. Bu səbəbdən də bu münasibətlərin inzibati hüquq normaları ilə rəsmiləşdirilməsi və qaydaya salınması reallaşdırılır.

Nəqliyyat müəssisə və təşkilatlarının sərnişin və yüklərin daşınılması ilə əlaqədar sahibkarlıq fəaliyyətlərini həyata keçirtmək üçün dövlət nəqliyyat müəssisələri və təşkilatlarının özəlləşdirilməsinə şərait yaratmışdır. Bu kimi fəaliyyəti reallaşdıran zaman qanunvericilikdə qeyd olunur ki, həmin fəaliyyətlər ilə yalnız lisenziya alan müəssisə və təşkilatlar məşğul ola bilərlər. Bu halda lisenziyalaşdırmanın özünəxas əsas və önəmli vəzifələri vardır ki, bunlar da aşağıdakılardır:

- Nəqliyyat xidmətini reallaşdıran bazarların keyfiyyətini yüksəldilməsinə şərait yaratmaq;
- Dövlətin tənzim edici və nizama salan funksiyasını qoruyub saxlamaq;
- Nəqliyyatdan yararlanan insanların (istehlakçıların) mənafələrinin müdafiə olunması;
- Nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunan zaman təhlükəsizliyin təmin olunması.

Özəlləşdirmənin nəticəsi olaraq nəqliyyat müəssisəsi və təşkilatları səhmdar cəmiyyəti adını alırlar və istismar edilən nəqliyyat növlərinin (vasitələrinin) mülkiyyətçiləri kimi rol oynayırlar. Qeyd edilməlidir ki, yeni yaradılmış nəqliyyat müəssisə və təşkilatları səhm paketlərinin bir hissəsi dövlətə aid olur.

Lisenziyaya xitam verilməsi bir neçə səbəblərə görə ola bilər ki, bunlar da aşağıdakılardır:

- Lisenziya alan tərəfindən normativ aktlara əməl olunmazsa;
- Lisenziya alan tərəfindən nəzərdə tutulmuş ərizə təqdim olunmazsa;
- Lisenziya alan tərəf müflis olarsa;
- Lisenziyanın alınması üçün verilən sənədlərdə yanlış məlumatlar qeyd edilərsə;
- Məhkəmənin qərarı ilə və.s. səbəblərdən lisenziyaya xitam verilə bilər.

10 yanvar, 1997-ci il, Nazirlər Kabinetinin 6 nömrəli qərarına əsasən, beynəlxalq avtomobil daşınmalarını tənzim edən “İcazə Sistemi” barədə Əsasnamə təsdiq olunmuşdur və bu Əsasnaməyə görə respublika daxilində avtonəqliyyat vasitələrinin sahibləri xüsusi icazə sisteminin tələblərini əsas götürməklə beynəlxalq avtomobil daşınmalarını yerinə yetirməkləri ümumi müəyyən olunmuş qaydalar və şərtlər ilə müəyyən olunur.

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi respublika ərazilərimizdə digər ölkələrin nəqliyyat vasitələri ilə reallaşdırılan beynəlxalq səviyyəti avtomobil daşınmalarının tənzimlənməsini və nəzarəti olunmasını təşkil edir.

Respublika sərhədlərimizdən tranzitlə yol alan avtomobillərdən başqa, xarici avtonəqliyyat vasitələrinin respublika sərhədlərimizdən ölkə daxilində yüksüz daxil olmaları, daxili yük və sərnişin daşınmalarına və yüklənmə haqqında sərhəddə gömrük idarələri və ya ölkə daxilində Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən xüsusi lisenziya sənədini olmadığı zaman yolüstü yüklərin yüklənməsinə və sərnişinlərin götürülməsinə icazə verilmir. Lakin, icazə blankı olduğu zaman nəqliyyat növündən asılı olmayaraq yük daşınması və ya sərnişin aparılması ilə məşğul olan avtonəqliyyat vasitələrinin sahiblərinə Respublika ərazisinə maneəsiz daxil olunması, habelə yüklənmə və ya sərnişin daşınması, tranzit daşınması, dövlət sərhədini keçmək haqqında tərəflərin qarşılıqlı razılığa gəlməsi ilə müəyyən olunmuş şərtlərə riayət olunduğu zaman verilir.

Hökumətlərarası beynəlxalq avtomobil əlaqələri razılaşmasına əsasən, müəyyən olunmuş kvotaya görə mübadilə olunmuş icazə blankının istifadə olunması və Beynəlxalq Nəqliyyat Forumunun çoxtərəfli və qısamüddətli icazələrinin

uçotunun aparılması üçün növbəti ayın 10-cu gününədək Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi Nəqliyyat Nazirliyinə məlumatları ötürür.

Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən xarici ölkələrin sərhədləri daxilində avtomobil daşınımlarını həyata keçirtmək səbəbindən xarici ölkələrin icazə banklarının Azərbaycan avtodaşıyıcılarına verilməsinə icazə verilir. Nəzarət səlahiyyətli şəxs tərəfindən icazə blankı avtonəqliyyat vasitəsinin üzərində olur.

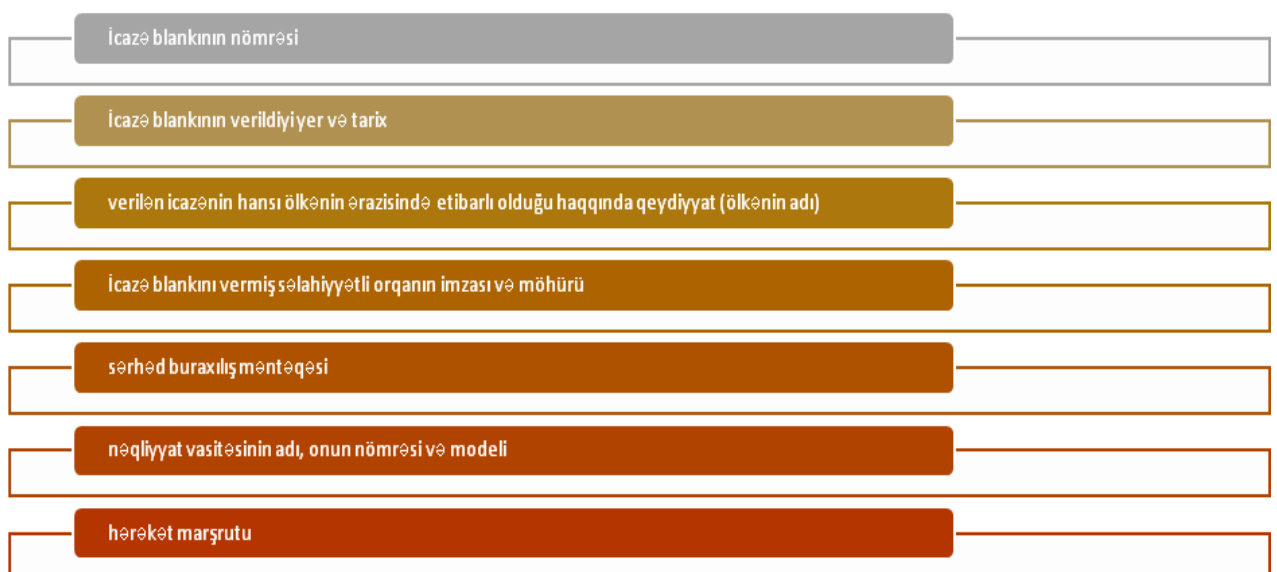
İriqabaritli və ağırçəkili nəqliyyat vasitələrinin icazə sənədləri, onlar yol müəssisələri tərəfindən xüsusi yol xətlərinin cədvəlləri ilə təmin olunanda və avtomaşın dövlət yol polis idarəsi və yerli icra idarələri tərəfindən müşayiət olunduqda təqdim edilir.

Nəqliyyat Nazirliyi beynəlxalq avtomobil daşınımlarını həyata keçirtmək üçün xarici ölkələrin nəqliyyat vasitələrinə sərhəd daxilində icazə blanklarının verilməsi üçün Dövlət Gömrük Komitəsini icazə blankları ilə təmin edir. Təbii ki, bu təmin etmə müəyyənləşdirilən tələb edilən miqdarda və növdə olmaqla cəmləşdirilir.

İcazə blankları özündə müəyyənləşdirilmiş standartlara əsasən rekvizitləri əks etdirir ki, bu rekvizitlər aşağıdakılardır:

Sxem 3.4

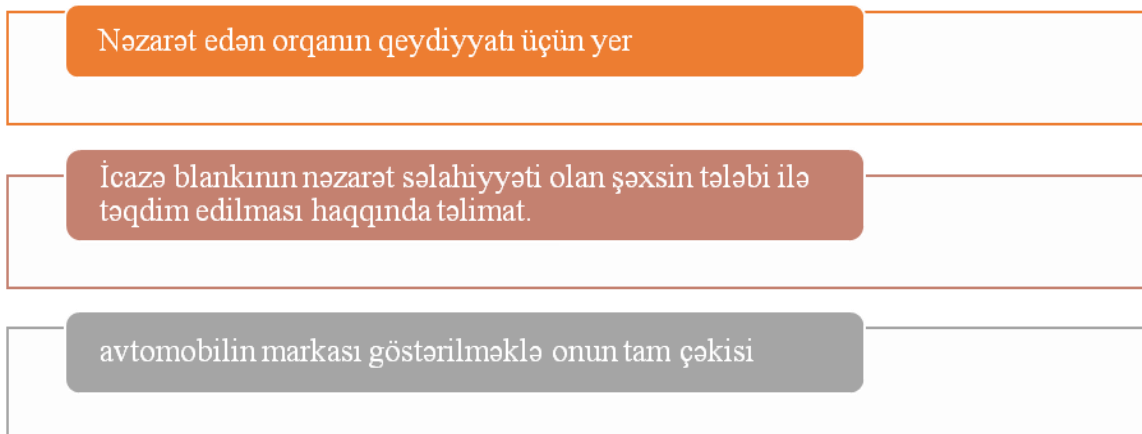
İcazə blanklarının rekvizitləri



İcazə blankının ön hissəsində müəyyənləşdirilmiş rekvizitlər olduğu təqdirdə, arxa hissəsində isə digər məlumatlar qeyd olunur ki, bunar da aşağıdakılar ilə səciyyələndirilir:

Sxem 3.5

İcazə blanklarının arxa hissəsində qeyd edilən məlumatlar



Qeyd edilən müddəalar doldurulmadığı təqdirdə icazə blankı etibarlı hesab edilmir. Mütləq şəkildə İcazə Blankında digər tərəfin müvafiq icra orqanının imzası, möhürü, icazə blankını verən yerli icra orqanının möhürü olmalıdır. Rekvizitləri doldurarkən rəsmi dil hər iki tərəfin səlahiyyətli orqanı tərəfindən müəyyənləşdirilir.

İcazə Sistemini reallaşdıran dövlətlərarası Sazişlərin şərtlərinə görə respublika qanunları xarici avtodaşıyıcılar tərəfindən pozularsa, riayət edilməzsə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinə bu barədə məlumat göndərilir və Nazirlik Azərbaycan Respublikası Xarici İşlər Nazirliyinin xətti ilə tədbir görülməsini reallaşdırır.

Azərbaycan Respublikasının Maliyyə Nazirliyinin təlimatlarından olan “Ciddi hesabatlı blanklar haqqında” olan təlimatına əsasən icazə blanklarının uçota alınması, saxlanması və habelə hesabatının təşkil edilməsi aparılır. Maliyyə Nazirliyinə Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən hər rübün sonunda ümumiləşdirilmiş formada İcazə blankları (satılmış) haqqında məlumatlar hesabat formasında təqdim olunur.

Avtonəqliyyat vasitəsinin yoxlamaya təqdim edilən zaman təhlükəsizlik, istismar, texniki və ekoloji tələblərə uyğun olmadığı yoxlama nəticəsində aşkar olunarsa, bu zaman texniki qüsurlarla əlaqədar akt hazırlanılır. Akta əsasən xüsusi razılıq nəticəsində fəaliyyət göstərilməsi dayandırılma və ya lisenziya ləğv edilə bilər. Akt arayış kimi iki nüsxədə çap olunur və nüsxənin biri avtonəqliyyat vasitəsinin aid olduğu daşıyıcıda qalır, digər nüsxə isə yoxlamayı həyata keçirdən qurumda saxlanılır. Aktda göstərilən texniki qüsurlar bərpa edildikdən və aradan qaldırıldıqdan sonra yenidən yoxlamaya göndərilə bilər.

Yük və sərnişin daşınmaları məqsədi ilə avtonəqliyyat vasitəsi üçün xüsusi razılıq kartını verərkən, həmçinin xüsusi razılıq kartı verildikdən sonra hər rüb üçün bir dəfə avtonəqliyyat vasitəsinin texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə cavab verməsi uyğunluğu yoxlanılan əsas konstruktiv hissələri və göstəriciləri aşağıdakı kimi səciyyələndirilir.

Yoxlamayı həyata keçirdən dövlət idarə etmə orqanı avtonəqliyyat vasitəsinin yoxlamaya təqdim olunduğu və yoxlamanın bitdiyi zamanın, habelə əldə edilən nəticənin qeydiyyatını aparıb, müqayisə və təhlillərini reallaşdırır.

Xüsusi razılıq kartı və ya xüsusi razılıq kartında rüblük texniki yoxlamadan keçməsi barədə qeyd olmadan avtonəqliyyat vasitəsi yük və sərnişin daşınılmasını həyata keçirərsə və ya bu Qaydanın digər tələblərinə əməl etməzsə hüquqi və fiziki şəxslər, habelə müvafiq səlahiyyətli şəxslər qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş qaydalara görə məsuliyyətə cəlb olunurlar və ya məsuliyyət daşıyırlar.

3.3. Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətini reallaşdıran orqanların hüquqi status

Respublikamızın XX əsrin sonlarında dövlət quruculuğunun bərqərar olmasında baş verən siyasi proseslərin təsiri çox olmuşdur. Azərbaycanın müstəqilliyinin ilk illərində zəngin iqtisadi potensiala, yeraltı və yüüstü təbii resurslarının olması beynəlxalq arenanın diqqətinin mərkəzində dayana bilmişdir.

Respublikamızda iqtisadi inkişafa nail olunması nəqliyyat sahəsinin yenidən qurulmasına, vətəndaşların hər bir nəqliyyat növləri üzrə xidmətlərə olan tələbatlarının qarşılınması və respublikanın tranzit potensialının yüksəldilməsinə gətirib çıxarılmışdır.

Dövlət tərəfindən reallaşdırılan iqtisadi islahat və xarici siyasətin nəticəsi olaraq respublikanın beynəlxalq sferada öz mövqeyini və nüfuzunu daha da gücləndirmişdir. Son dövrlər respublikamızda iqtisadiyyatın hər bir sahəsi üzrə, həmçinin nəqliyyatın infrastrukturunun çevik formada inkişafının əldə olunması və müəyyənləşdirilmiş standartlar səviyyəsində olması üçün şərait yaradılmışdır. Dövlət Proqramlarının işlənməsi və icrasının nəticəsi olaraq bütün sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sahəsində də əsasən da avtomobil və dəmir yolu sektorunda bu daha çox hiss olunur.

5 avqust, 1998-ci il tarixli 743 sayılı Fərmana görə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin təsis edilməsi respublikamızda nəqliyyat sektorunun daha da təkmil formaya çatdırılmasında, habelə bu istiqamətdə görülən işlərin daha məqsədyönlü struktur islahatların tərkib hissələrindən biri olmuşdur.

10 iyun, 2003-cü il tarixli 880 sayılı Fərman ilə respublikamızda Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi barədə Əsasnamə təsdiq olunmuş və nəticəsi olaraq nazirlik öz fəaliyyətini yerinə yetirməyə başlamışdır. Əsasnamədə əsas götürülən məsələlərə Nazirliyin dəmir yolları, su, avtomobil yolları, habelə mülki hava nəqliyyatı və avtomobil xətləri üzrə vahid dövlət siyasətinin formalaşdırılması və reallaşdırılması, sektorlar arasındakı münasibətlərin tənzim edilməsi mərkəzi icra hakimiyyəti orqanı olmasıdır. Nazirlik fəaliyyətini həyata keçirərkən əsas götürdüyü qanunvericilik aktlarına Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, habelə Azərbaycan Respublikasının Qanunları, fərman və sərəncamlar, Nazirlər Kabinetinin sərəncam və qərarları və respublikamızda Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin Əsasnaməsidir. Əsasnamədə qeyd edilən vəzifə və funksiyalar həyata keçirilərkən respublikanın mərkəzi və yerli icra hakimiyyəti idarələri ilə və həmçinin ictimai idarələrlə birgə fəaliyyət göstərir. Nazirliyin özünün müstəqil balans, bank hesabları, möhürü və başqa digər rekvizitləri mövcuddur. Respublikamız üzrə

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin saxlanılması xərcləri əsasən dövlət büdcəsi vasitəsi ilə maliyyələşdirilir.

Su, avtomobil yolları, dəmiryolu xətləri, mülki hava nəqliyyatı vasitələri, avtomobil yolları və buraya daxil olan təsərrüfat sahələrinə aid olan təşkilat və müəssisələr, daşınma və nəqliyyat ekspedisiya fəaliyyətləri, nəqliyyat sahəsinin layihələndirilməsi işləri, tikintilər, təmir olunması, gəmiçilik hidrotexniki qurğularının bərpası və istifadəsi, elmi tədqiqatların və ixtisaslı kadrların hazırlanması, nəqliyyat vasitələrini və texniki avadanlıqların yenidən bərpa edilməsi prosesləri, habelə nəqliyyat prosesləri ilə əlaqədar işlərin yerinə yetirilməsi hüququ şəxslərdən və fərdi sahibkardan ibarət olması ümumi olaraq nəqliyyat-yol kompleks sisteminin daxilindədir.

Nazirlik vəzifə və funksiyalarını həyata keçirərkən müəyyənləşdirilmiş hüquqları çərçivəsində fəaliyyət göstərir və bu hüquqlara aşağıdakılar daxildir:

- Müəyyən edilmiş qaydalara görə mülki hava və dəniz gəmiləri ekipajları, beynəlxalq daşınmalar fəaliyyəti göstərən avtomobil sürücüləri üçün pasport və vizalar təşkil edir;

- Səlahiyyətlərinə aid edilən məsələlər üzrə qəbul edilmiş normativ hüquqi aktların və sahə standartlarının icrasına nəzarəti həyata keçirir;

- Nəqliyyat-yol kompleksinin fəaliyyətinin ümumi qəbul olunmuş qaydalarını müəyyənləşdirən müvafiq qanunvericilik aktlarının layihələrini hazırlamaq, lazım gəldikdə qəbul olunmuş qanunvericilik aktlarına əlavə və dəyişikliklər olunması haqqında təkliflər irəli sürmək;

- Səlahiyyətlərinə daxil olan məsələlərin həll olunması üçün mərkəzi icra hakimiyyəti idarələrindən və digər təşkilatlardan lazımi sənədlər, statistik məlumatlar və sair materialların tələb olunması;

- Nəqliyyat sahəsində respublikamızın tərəfdar olduğu beynəlxalq sazişlərin və müqavilələrin icrasına nəzarəti həyata keçirtmək;

- Respublikanın Dəniz Administrasiyasının, dəniz registrinin və nəqliyyat müfəttişliyinin fəaliyyətlərinə nəzarəti həyata keçirtmək;

- Qanunvericiliklə müəyyən olunmuş qaydada dövrü mətbuat orqanının təsis olunması, xüsusi bülletenlər və məcmuələrin çapını təşkil etmək;
- Nəqliyyat-yol kompleksinin təhlükəsizlik ərazilərində və zolaqlarında binaların, qurğuların və obyektlərin tikilməsinə qanunvericiliklə müəyyən edilmiş hallarda, qaydalara əsasən razılığın verilməsi tədbirləri;
- Beynəlxalq daşımalarda dəmiryollarının, avtomobil keçidlərinin, hava və dəniz limanlarının açılması (bağlanması) haqqında təklif və iradlarını Nazirlər Kabinetinə müəyyən edilmiş qaydada təqdim olunması;
- Qanunvericiliklə müəyyən olunmuş hallarda və qaydalarda təhlükəli və iriqabaritli ağır yüklərin Respublika ərazisindən daşınmasına icazə və ya qadağalar qoyulması;
- Qanunvericiliklə müəyyən olunmuş qaydalarda nəqliyyat-yol kompleksinin dövlət müəssisə və təşkilatlarının əsas vəsaitlərinin balansdan balansa verilməsinə dair rəylərin verilməsi;
- Qanunvericiliyə uyğun fəaliyyət növlərinə xüsusi razılıqların (lisenziyaların) verilməsi, onların ləğv edilməsi və yaxud da fəaliyyətlərinin dayandırılmasını təmin etmək;
- Nəqliyyat-yol kompleksinə aid olan dövlət idarələrinin rəhbərlərinin təyinatı ilə bağlı rəylər vermək;
- Öz vəzifələrini reallaşdırmaq üçün qanunvericiliyə uyğun formada hüquqi şəxs statuslu qurumlar yaratmaq;
- Qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş digər hüquqları reallaşdırmaq və.s.

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinə rəhbərliyi respublika Prezidenti tərəfindən təyin edilir və rəhbər şəxs (nazir) nazirliyə həvalə edilmiş vəzifələrin icrası üçün şəxsən məsuliyyət daşıyır. Nazirliyin rəhbər idarəetmə sistemində iki müavini təyin edilir və bu müavinlər respublika Prezident tərəfindən işə götürülə və işdən azad oluna bilər. Nazirlikdə fəaliyyət göstərən kollegiyanın sayı Nazirlər Kabineti tərəfindən müəyyənləşdirilir və təsdiq olunur. Kollegiyanın əhəmiyyəti ondadır ki, baş tutan iclaslarında əsas müzakirə mövzuları nəqliyyat-yol kompleksinin inkişaf etdirilməsi, dövlət proqramlarının icrasının təmin olunması və

bu istiqamətdə görülən işlərin hesabatların dinlənməsi, buna uyğun olaraq qərarların qəbul olunması və.s. müzakirə edilir. Kollegiya iclaslarında müzakirə olunan məsələlərdə hər hansısa bir qərarların qəbuledilməsi səs çoxluğu ilə baş tutur və qəbul edilmiş qərar protokollaşdırılır, nazirə təqdim edilir. Lakin, kollegiya iclasında iştirak edən sədr və üzvlər arasında fikir ayrılığı yaranarsa bu zaman sədr özü qərar qəbul edir və məsələ üzrə müzakrələri haqqına (fikir ayrılıqları da daxil olmaqla) Nazirlər Kabinetinə məlumat ötürülür.

21 may, 1858-ci il tarixində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin rəsmi olaraq yarandığı tarix hesab olunur. Bu tarixdə Rusiya senatının qərarı (fərmanı) ilə «Qafqaz və Merkurı» Səhmdar Dənizçilik Cəmiyyətinin əsası qoyulmuşdur. 1992-ci ilə qədər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin tərkibindəki 17 gəmiçilik idarəsindən biri olaraq fəaliyyət göstərmişdir. 1902-ci il tarixində isə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanı fəaliyyət göstərməyə başlamışdır.

1 yanvar, 1992-c il tarixindən etibarən (müstəqillik qazandıqdan sonra) Liman Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tərkibindən ayrılaraq müstəqil müəssisə olaraq fəaliyyətini davam etdirmişdir.

Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının nizamnaməsi 28 noabr, 1994-cü il tarixində Nazirlər Kabinetinin 407 sayılı qərarı ilə təsdiq olunmuşdur. Nizamnaməyə görə liman hüquqi şəxs olaraq özünümaliyyələşdirmə və tam təsərrüfat hesablı prinsipləri əsasında fəaliyyətini davam etdirmişdir. Limanın iş qrafiki il ərzində hər gün etibarlı ilə fasiləsiz iş rejiminə işləməsi ilə seçilir. Liman 5 terminal üzrə şaxələndirilmişdir ki, bunlar da aşağıdakılar ilə səciyyələndirilir:

1. Konteyner terminalı. 15000 ədəd konteynerin qəbul olunması gücünə malikdir. Terminalda konteynerləri və onların daxilindəki yükləri işləmək üçün sahəsi 1250 m² olan bağlı anbarı və sahəsi 1600 m² olan konteyner meydançasına malikdir. Konteyner əməliyyatlarına nəzarət üçün xüsusi proqramlaşdırılmış kompüter sistemi təhvil-təslim məntəqəsində quraşdırılmışdır.

2. Əsas yük terminalı. Ümumi uzunluğu 858 m olan 7 körpünü tərkibində cəmləşdirir. Bu körpülərdən biri xüsusi olaraq «Ro-Ro» tipli gəmilərin qəbul olunması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Terminalın dəmir yolu xətlərinin ümumi

uzunluğu 8 km-dir. Körpüdə suyun dərinliyi 7 metrə qədərdir. Manevr işləri üçün 4 ədəd teplovozu, deposu, lokomotiv briqadası, dəmir yolu və avtomaşın tərəzilərinə sahibdir. Terminalın 24000 m² olan açıq anbarı və ümumi sahəsi 10000 m² olan 5 ədəd bağlı anbarlarına malikdir.

3. Neft terminalı. Ümumi uzunluğu 582 metr olan 4 körpüsü vardır. Onlardan ikisi isitfadə olunmaqdadır. Körpülərin yanında suyun dərinliyi 9.6 metrdir. Həmçinin 5000 tondan 12000 tona qədər ağırlıqda 4 tankərə xidmət göstərilməsini reallaşdırma bilmə qabiliyyətindədir.

4. Sərnişin terminalı. Ümumi uzunluğu 130 metr olan körpüsü vardır. Terminalda həmçinin gəzinti gəmiləri şəhər (paytaxt) əhalisi və şəhərimizin qonaqlarına eyni anda xidmət göstərə bilir.

5. Bərə terminalı. Hər birinin uzunluğu 87 metrə bərabər olan 2 qaldırıcı körpüyə sahibdir. Körpülərin yanında suyun dərinliyi 8-10 metrdir.

Həmçinin burada Liman Donanması öz fəaliyyətini reallaşdırır. Donanmaya hər gün 20 gəmi daxil olur ki, bu gəmilərdə bunardır - neft tullantılarını yığan gəmilər, yedəkçi gəmilər, kran gəmisini, losman kateri, çirkab və fekal sular qəbul edən gəmilər, reyid kateri, yangınsöndürən gəmilər, yanacaq dolduran gəmiləri və gəzinti gəmiləridir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsinin başlanğıc mərhələsi müstəqillik əldə etdikdən sonra olmuş və struktur islahatları yerinə yetirilmişdir. Nəqliyyat sahəsində hüquqi baza yaradılmış, sürətlə inkişaf etdirilmiş və bazarın tələblərinin qarşılamaı üçün tədbirlər görülmüşdür.

Alt sahələrin inteqrasiyasına nail olunması, nəqliyyat xidməti bazarında mülti modelli və birləşmiş nəqliyyat sistemlərinin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi nəqliyyat siyasətinin əsas hədəfləri hesab edilir. Nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi, çevikliyinə nail olunması, vətəndaşların nəqliyyat vasitələrindən istifadə etmələrinin daha əlverişli olmasına gətirib çıxarması ilə bərabər respublikamızın müdafiə potensialının yüksəldilməsi üçün zəruridir. Daima artmaqda olan tələbin qarşılınması, sosial-iqtisadi inkişafa nail olmaq üçün yerinə yetirilən islahatlar ilə paralel şəkildə irəliləmək nəqliyyat sektorunun əsas roludur.

Nəqliyyat sektorunun inkişafına nail olunması öz növbəsində nəqliyyat sektorunda olan daxili bir neçə problemlərin də həll edilməsini vacib bilir. Bu istiqamətdə əsas məsələ struktur dəyişikliklərinə nail olunması, nəqliyyat sahəsinin idarəedilməsinin kompleksliliyinin artırılması, nəqliyyat vasitələrinin köhnəlmə sürətlərinin zəiflədilməsi, və nəqliyyat texnika və avadanlıqlarının texniki səviyyələrinin yüksəldilməsindən ibarətdir.

Əldə edilən təhlil və araşdırmalara əsasən təklifləri aşağıdakı kimi dəyərləndirmək olar:

- Beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyanın əldə olunmasını sürətləndirmək üçün bu sahədə normativ-hüquqi bazanın müasir tələblərə uyğun olaraq daima təkmilləşdirmək lazımdır və bunu tənzim edən hüquqi mexanizmi formalaşdırarkən beynəlxalq norma və tələbləri nəzərdə saxlayaraq fəaliyyəti reallaşdırılmalıdır;

- Həyata keçirilən struktur islahatları bazar iqtisadi münasibətlərinin inkişafını, dövlətin iştirakının nəqliyyat kommertiya fəaliyyətindəki rolunun azaldılması, inhisarçılığın aradan qaldırılması məqsədi ilə potensial rəqabətçi və təbii-inhisarçı fəaliyyət növlərinin bir birlərindən ayrılmasına nail olunması nəzərdə

tutulur. Bu istiqamətdə əlavə olaraq nəqliyyat sektorunda həyata keçirilən struktur islahatların operatorlarının statistik müşahidə sistemlərinin təkmil formaya çatdırılması və birləşdirilməsi istiqamətlərində fəaliyyətlər aparılmalıdır;

- Nəqliyyat xidmətlərinin ixrac olunması ilə strateji əhəmiyyətliliyinin təmin edilməsi.

Nəqliyyat xidmətlərinin icrac edilməsi bir neçə istiqamətlərdə reallaşdırla bilər, bunlara:

- Respublika müəssisələrimizin idxal yüklərinin hərəkətinin təmin olunması və üçüncü ölkələrin yüklərinin hərəkətində paylarının yüksəldilməsi;
- Tranzit potensialının inkişaf etdirilməsinə nail olunması;
- Respublika nəqliyyat rolunun yerli ixrac yüklərinin dünya bazarlarına çıxarılmasında rolunun artırılması.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYATLAR

1. Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmipraktiki kommentariyası). I hissə. Bakı: Digesta, 2005, 336 s.
2. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüquqi. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005.
3. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.
4. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: Zərdabi LTD, 2008.
5. Atakişiyev M. Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş. Bakı: Azərbaycan, 2004, 264 s.
6. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2002.
7. Atakişiyev M. Azərbaycan sosial-iqtisadi tərəqqi yolunda. Bakı: Təhsil, 2005.
8. F.Bağirov “Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri” Bakı, 2009.
9. Hüseynov Ə.H. Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə olan inzibati xətalərin kommentariyası (Normativ materiallarla). Bakı: Digesta, 2008.
10. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi. Bakı, 2007.
11. Şəkərəliyev A.Ş. «Keçid iqtisadiyyatı və dövlət.» Bakı-2000.
12. 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.
13. Z.Qafarov, E.Əliyev “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi” Bakı, 2002.
14. İqtisadiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri). Nazim Süleymanovun redaktəsi ilə. Bakı: Nurlan, 2000.

15. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000.
16. Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2003.
17. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: Zərdabi LTD, 2008.
18. Наси́ев Ş.Н., Байрамов Ə.İ., Beynəlxalq iqtisadiyyat. Metodiki göstəricilər, Bakı 2000.
19. Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2004.
20. Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000.
21. Емине Ёазы́ыюьлу. Щамбурэ Кураллары’на эюре ташыйанын сорумлулубу. Истанбул: Бета Басым А.Ш.,
22. Емин Ерцрк. Улусларарасы иктисади бирлешмелер. Истанбул: Випаш А.Ш, 2002.

NORMATIV-HÜQUQİ AKTLAR

1. “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 01.04.2008.
2. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu–24.06.2005.
3. “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 11.06.1999.
4. “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi haqqında” Əsasnamə 10.06.2003.
5. Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu. Bakı: Azərbaycan, 1996 – 2008.
6. “Avtomobil yolları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu– 22.12.1999.
7. Azərbaycan Respublikası Vergilər Nazirliyinin icmal məlumat Bukleti. Bakı, 2003.
8. Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi– 22.06.2001.
9. Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı: Qanun, 2005.

10. “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı” (2006-2015-ci illər).
11. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslük. II cild. Bakı: Digista, 2001, I cild, I kitab, 2003.
12. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul – A.Süleymanlı. Bakı: Çəşni oğlu, 2005.
13. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı”.

İNTERNET RESURSLARI

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

АННОТАЦИЯ

Во введении обосновывается актуальность темы диссертации, характеризуется степень изученности проблемы, ставятся цель и задачи, обосновывается практическая значимость работы, раскрывается научная новизна исследования, а также отражаются сведения об апробации результатов исследования и их внедрении.

В главе I под названием «Роль в обеспечении экономического развития, транспорта и транспортных отношений концептуальным аспектам правового регулирования» проведен сравнительный анализ исторических этапов развития формирования транспорта и транспортных отношений концептуальным аспектам.

В главе II под названием «Основные направления политики и транспортного комплекса современных состоянии экономической анализ реализуемых транспорта в Азербайджанской республике» реализуемых транспорта состояния системы в целом анализируются.

В главе III под названием «В Азербайджанской республике транспортного комплекса и правового обеспечения деятельности государственных органов в этой сфере правовым статусом» выдвинуты предложения по обеспечению устойчивости транспорта, правового обеспечения деятельности государственных органов в транспорт и транспортных отношений сфере правовым статусом, а также формирования и развития системы транспорта обеспечения.

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы.

ANNOTATION

In an introduction part the paper introduce the importance of the problem, aims and objectives, the practical importance of the work and literature review and important scientific research done by the different scientist.

The first chapter called “The role of conceptual aspects of legal regulation of relations in the economic development of transport and transport” legislative and economic aspects of transport system.

The second chapter of the paper called “Transport policy implemented in Azerbaijan republic and main directions of modern situation economic analysis of the transport complex” analyzed current situation of transport.

Last chapter named “In the Azerbaijan republic legal provision of activity of state bodies in this sphere and transport complex legal status” investigated and gave policy implications on transport assistance.

The dissertation consist of introduction, three main chapters, and conclusion and policy implications.

REFERAT

Mövzunun aktuallığı. İqtisadiyyatın harmonik formada fəaliyyətinə nail olunmasında, hər hansı bir sahəsi üzrə müdafiə sisteminin təkmilləşdirilməsində və vətəndaşların daima inkişaf etməkdə olan həyat fəaliyyətlərinin təmin olunmasında nəqliyyat sahəsi əhəmiyyətli infrastruktur sahəsi kimi ölkənin ictimai həyatında rolu əhəmiyyətli hesab edilir. Nəqliyyat sektorunu tənzimlənməsi məqsədi üçün hüquqi baza yaradılmışdır və bu istiqamətdə hüquqi qüvvəyə malik olan normativ hüquqi aktlar əsas yer almışdır. Nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsini özündə ehtiva edən qanun “Nəqliyyat haqqında” olan 11 iyun, 1999-cu ildə qəbul edilmiş Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Bu istiqamətdə nəzərdə tutulan digər normativ-hüquqi aktlara “Avtomobil yolları haqqında” AR Qanunu, “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” AR Qanunu, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, “Aviasiya haqqında” AR Qanunu, 2006-2015-ci illərihatə edən “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” və “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair” Dövlət Proqramlarından ibarətdir. Qanunlarla, nəqliyyat növləri üzrə məcəllələr və nizamnamələr ilə habelə respublikanın digər normativ-hüquqi aktları ilə nəqliyyat fəaliyyəti tənzim edilir. Bu normativ aktlar əsasında nəqliyyat fəaliyyəti üzrə iqtisadi, hüquqi və təşkilati əsaslar müəyyən edilir. Bu səbəbdən nəqliyyat sektoruna dövlətin müdaxilə etməsi praktik olaraq həyata keçirilməsini təmin olunması üçün normativ-hüquqi bazanın formalaşdırılması hər bir dövlət üçün prioritet vəzifələrdən hesab olunur.

Tədqiqat obyektı olaraq dissertasiyada respublikanın milli iqtisadiyyatı, iqtisadiyyatın nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsinin mövcud vəziyyətinin və bununla əlaqədar digər proseslər göstərilmişdir. Tədqiqatın predmeti olaraq isə respublikamızda nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsi üzrə reallaşdırılan iqtisadi islahatlar, bu islahatlardan doğan strategiyanın əsas hədəfləri və xarakteristikası ilə əlaqədar yeni tendensiya və hüquqi təminat mexanizmləri təşkil etmişdir. Tədqiqatın məqsədi olaraq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzim edilməsi anlayışı və prinsiplərinin müəyyən edilməsi, habelə respublikamızda mövcud nəqliyyat sferasını

fəaliyyətini tənzim edən normativ hüquqi aktların araşdırılması və öyrənilməsindən ibarətdir.

Tədqiqatın informasiya bazasını bu sahə üzrə bağlı olan xarici və yerli tədqiqatçıların və mütəxəssislərin araşdırmaları və tədqiqatları, habelə dövlət idarəetmə və dövlət hakimiyyəti orqanlarının (Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi, İqtisadi İnkişaf Nazirliyi, Dövlət Statistika Komitəsinin, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin təbəçiliyi əsasında fəaliyyətini reallaşdıran strukturlar) məlumatları və araşdırmaları əks olunmuşdur. Dissertasiya işinin nəzəri – metodoloji bazasını nəqliyyat sektoru münasibətlərinin hüquqi tənzim edilməsi anlayışı və prinsipləri, bu istiqamətdə yerli və xarici iqtisadçı mütəxəssislərin araşdırmaları nəticəsində gəldikləri qənaətlərin nəticələri təşkil etmişdir.

Dissertasiyanın strukturu giriş, üç fəsil, nəticə və təklifləri özündə birləşdirmişdir.