

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

**“Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının iqtisadi problemləri və dünya
ticarətində rolunun artırılması məsələləri”
mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

Hacıqədirli Məhəmmədsadiq Kamil

BAKİ - 2019

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

BMDM-in direktoru

i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fəriz Saleh

_____ **imza**

“___” _____ **20__-ci il**

**“Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının iqtisadi problemləri və dünya
ticarətində rolunun artırılması məsələləri”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060405 “Sənayenin təşkili və idarə olunması”

**İxtisaslaşma: İstehsalat və xidmət sahələrinin iqtisadiyyatı və idarə edilməsi
(sahələr üzrə)**

Qrup: 510

Magistrant

**Hacıqədirli Məhəmmədsadiq
Kamil**

_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.ü.f.d. Əlizadə Namiq Zəhid

_____ **imza**

Proqram rəhbəri

i.ü.f.d., b/m Hüseynova Suqra İnqilab

_____ **imza**

Kafedra müdiri

i.e.d., prof Kəlbəyev Yəşar Atakışi

_____ **imza**

BAKİ - 2019

Issues of the economic problems of the sea transport in Azerbaijan and increase of its role in world trade

Summary

The urgency of the research: Sea transport plays a crucial role in the development of the international division of labor as a whole and determines the growth of world production and commodity circulation among the states.

Purpose and Objectives of the Study: The purpose of the study is to study the economic problems of Azerbaijan's maritime transport and increase the role of the world trade.

Research methods used: Empirical, statistical and comparative analysis and synthesis methods have also been widely used in the research process.

Research Constraints: Theoretical-methodological drawbacks that are hindering the research, lack of sufficient data base, and so on.

Research results: The Navy fleet is designed to provide stable economic relations and, ultimately, to ensure the independence of foreign trade: normal conditions in maritime fleet or economic regions, which are the only type of transport; intensification of the currency and payment balance of the belt countries, especially with a large freight turnover; maintain proper maritime transport communications, which involves the preparation of ships' mobilization preparation and significant assistance in potentially economic and political global crisis situations.

Scientific-practical significance of results: The methodological basis of the research work is the researches devoted to the maritime transport of the domestic and foreign scientists-economists, world trade.

Key words: Sea transport, Regional, Ship, Load

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

AR:	Azərbaycan Respublikası
BDT:	Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı
BMITP:	Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı
FTA:	Azad Ticarət Zonasına
IMKO:	Hökumətlərarası dəniz məsləhətləşmə təşkilat
MDB:	Müstəqil Dövlətlər Birliyi
TRASEKA:	Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin
UNCTAD:	Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Ticarət və İnkişaf Təşkilatı

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	7
I Fəsil DƏNİZ NƏQLİYYATININ İNKİŞAFININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI.....	11
1.1. Dəniz nəqliyyatının ümumi xüsusiyyətləri	11
1.2. Dünya ticarətində dəniz yolu nəqliyyatı və Dünya Dəniz Ticarət Donanması	16
1.3. Müstəqillik illərində Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının inkişaf prosesi.....	19
II Fəsil AZƏRBAYCAN DƏNİZ NƏQLİYYATININ DÜNYA TİCARƏTİNDƏ YERİ.....	27
2.1. Azərbaycan dəniz nəqliyyatının mövcud vəziyyətinin təhlili.....	27
2.2. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığı və hüquqi normativ baza	37
2.3. Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının əsas iqtisadi problemləri.....	44
III Fəsil AZƏRBAYCAN DƏNİZ NƏQLİYYATININ DÜNYA TİCARƏTİNDƏ ROLUNUN ARTIRILMASI MƏSƏLƏLƏRİ	50
3.1. Dəniz nəqliyyatının dünya ticarətində rolunun artırılması istiqamətləri	50
3.2. Dəniz nəqliyyatının inkişaf mexanizminin təkmilləşdirilməsi yolları.....	56
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	65
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT.....	68
Cədvəllər siyahısı	70
Qrafiklər siyahısı	70

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Dəniz nəqliyyatı bütövlükdə əmək qabiliyyətinin beynəlxalq bölgüsünün inkişafında maddi amil kimi mühüm rol oynayır və bu, dövlətlər arasında dünya istehsalının və əmtəə dövriyyəsinin artımını müəyyənləşdirir. Buna görə, hər bir ölkənin xarici ticarətin müstəqilliyini xarici tonnajdan və yük bazarının şərtlərindən təmin etmək məqsədilə gəmilərlə mallarını nəql etmək arzusu olduqca təbiidir. Milli donanmaların inkişafı yalnız yük gəmilərində valyutaya qənaət edilməsinə deyil, eyni zamanda dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracına və xarici valyutada əhəmiyyətli gəlir əldə etmək üçün imkan verir. Bu, öz növbəsində, idxalın artmasına və beynəlxalq ticarətin inkişafına kömək edir.

Nəqliyyatda istehsal fəaliyyətinin beynəlxalq təbiəti elmi və texnoloji inkişafın, əmək bölgüsünün, ixtisaslaşmanın, əməkdaşlığın, rəqabətin, bazar mexanizminin işlənməsinin xüsusiyyətlərini müəyyənləşdirmişdir.

Gəmiçiliyin əhəmiyyətli bir xüsusiyyəti, bir çox sənaye sahələri ilə (nəqliyyatın digər növləri daxil olmaqla) daimi əlaqəsidir. Nəticəsi digər sənaye sahələrində baş verən dəyişikliklərə tez uyğunlaşmaq ehtiyacıdır. Sənayedə və kənd təsərrüfatında elmi və texniki irəliləyişə texnoloji və texniki nəqliyyat vasitəsi ilə müvafiq nəqliyyat vasitəsi ilə çatdırılır. Nəticədə, yüklərin daşınması üçün təqdimatın ən sonları da daxil olmaqla, dəniz nəqliyyat vasitələrinin hər cür mallara çatdırılmasına mane olur.

Ayrıca qeyd etməliyik ki, həssas barometr kimi dəniz ticarəti gəmiçiliyi dərhal dünyanın müəyyən bir bölgəsində siyasi və iqtisadi vəziyyətdəki dəyişikliklərə cavab verir. Beynəlxalq əmək bölgüsü və dünya iqtisadi əlaqələrinin dərinləşməsi beynəlxalq iqlimin istiləşməsi ilə stimullaşdırılır. Fərqli ölkələr arasındakı münasibətlərin normallaşması xarici ticarətin və digər iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsini və nəticədə, dəniz nəqliyyatının, siyasi vəziyyətin sabitləşməsini və beynəlxalq əməkdaşlığın lap da inkişaf etdirilməsinə təkan verəcəyini nəzərdə tutur.

Buna görə də dəniz ticarəti gəmiçiliyinin inkişaf tendensiyaları, xüsusiyyətləri və problemləri kifayət qədər açıqlanmır. Ümumi hadisələrin və dünya iqtisadiyyatının proseslərinin və beynəlxalq dəniz ticarət tacirinə aid olan tədqiqatlar arasında müəyyən bir uyğunsuzluq yarandı.

Bu son on ildə baş verən siyasi və iqtisadi dəyişikliklərdən sonra xüsusilə nəzərə çarpırdı; bu baxımdan ticarət yük daşımalarının inkişafı tendensiyalarının təhlili yalnız bu sahəni öyrənmək üçün deyil, eyni zamanda dünya iqtisadiyyatının kompleks problemlərini başa düşmək üçün böyük elmi əhəmiyyətə malikdir.

Müxtəlif ölkələrin inkişaf sahəsində tərəqqisi qeyri-bərabərdir. Bəzi inkişaf etməkdə olan ölkələr, ilk növbədə Asiyada, yüksək artım göstəricilərinə malikdir və onların bir qismi onları sürətləndirməyə müvəffəq olmuşdur. Bununla yanaşı, əksər inkişaf etməkdə olan dövlətlərdə, xüsusən də Afrikada tərəqqi təvazökar olmuşdur.

Bu ümumi tendensiyalar qlobal iqtisadiyyatda sürətli dəyişikliklərin fonunda, liberallaşma və qloballaşma kimi əsas anlayışların köməyi ilə xarakterizə edilə biləcək dəyişikliklərə qarşı inkişaf etmişdir.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Azərbaycanın iqtisadi həyatında dəniz nəqliyyatının yeri önəmlidir. Volqa-Baltik, Volqa-Don su sistemi ilə ölkəmizin gəmilərini dünya okeanı sularına çıxmaq imkanı mövcuddur. Azərbaycan Respublikasının dəniz yolları Bakıdan başlamaqdadır. Xarici daşımalar üzrə Bakı-Həştərxan, Bakı-Mahaçqala, Bakı-Ənzəli, Bakı-Bekdaş, Bakı-Türkmənbaşı, Bakı-Aktau xətləri işləyir. Axırncı 3 xətdə dəmiryol gəmi-bərə münasibətləri vardır. Kiçik kobataj daşımalar üzrə isə Bakı-Astara, Bakı-Salyan, Bakı-Lənkaran, Bakı-Çilov adası xətləri işləyir. Ticarət-iqtisadi münasibətlərdə ölkəmizin beynəlxalq dəhlizlərə inteqrasiyasının gücləndirilməsi məqsədilə göstərilən 3 önəmli infrastruktur layihənin gerçəkləşdirilməsində Bakı limanının (Ələt) ayrıca əhəmiyyəti vardır. Ancaq hazırda bizim Xəzər və dünya sularında rəqabət qabiliyyəti olan gəmilərimizin sayı xeyli azdır. Bu problemlərin öyrənilməsində A.S.Orucov, T.A. Yadigarov, Ə.B.Sarıyev, T.A.Yadigarov B.B. Винников, А. Караваев. Alfred J. Baird başqalarının əsərlərindən, məqalələr və həmçinin digər akademik qaynaqlardan istifadə oluna bilmişdir.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri. Tədqiqatın məqsədi Azərbaycanın dəniz nəqliyyatının iqtisadi problemləri və dünya ticarətində rolunun artırılmasının öyrənilməsidir. Məqsədə çatmaq üçün aşağıda qeyd edilən vəzifələr icra olunmalıdır:

- Dəniz nəqliyyatının ümumi xüsusiyyətlərini müəyyənləşdirmək;
- Dünya ticarətində dəniz yolu nəqliyyatı və Dünya Dəniz Ticarət Donanması haqqında məlumat vermək;
- Müstəqillik illərində Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının inkişaf prosesini göstərmək;
- Azərbaycan dəniz nəqliyyatının mövcud vəziyyətini təhlil etmək;
- Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığı və hüquqi normativ bazanı öyrənmək;
- Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının əsas iqtisadi problemlərinin aydınlaşdırmaq;
- Dəniz nəqliyyatının dünya ticarətində rolunun artırılması istiqamətlərini müəyyən etmək;
- Dəniz nəqliyyatının inkişaf mexanizminin təkmilləşdirilməsi yollarını tapmaq.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqatın obyektı Azərbaycanın dəniz nəqliyyatıdır. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatının iqtisadi problemlərinin öyrənilmə prosesidir.

Tədqiqatın metodları. Tədqiqat prosesində empirik, statistik və müqayisəli təhlil və həmçinin sintez metodlarından geniş istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın nəzəri və metodik əsasları. Tədqiqat işinin metodoloji əsasını yerli və xarici alim-iqtisadçıların dəniz nəqliyyatı, dünya ticarət nəqliyyatına həsr olunmuş tədqiqatları təşkil edir.

İşin yazılmasında Azərbaycan Nəqliyyat Nazirliyinin Dəniz Donanması Xidmətinin materialları, Xaricdə Nəqliyyat Nazirliyinin nümayəndələri, Birləşmiş Millətlər Təşkilatının və BMT Ticarət və İnkişaf üzrə Konfransı (UNCTAD)

tərəfindən hazırlanmış dövlət qanunvericiliyinin və digər normativ sənədlərin, Beynəlxalq Əmək Təşkilatı (BƏT), İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı (OECD), Avropa Birliyi və yerli və xarici dövri onların və statistik nəşrlərindən istifadə edilmişdir. Dissertasiya işində müqayisəli iqtisadi analiz və ümumiləşdirmə metodlarının istifadəsi nəzərdə tutulur.

Tədqiqatın informasiya bazası. Dissertasiya işində informasiya mənbərini Yadigarov T.A. Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatı: problemlər və perspektivlər, H.K.Həsənov, Yadigarov T.A, M.M.Bayramova Gəmiqayıma və gəmi təmiri müəssisələrinin iqtisadiyatı/Ali məktəblər üçün dərslik. James Corbett, James Winebreak, The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity, Mexico, OECD Global Forum on Transport and Environment in a Globalizing World, və başqa Azərbaycan və dünya Alimlərin əsərləri, təhlilləri və kitablarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri. Tədqiqatın aparılmağına əngəl olan nəzəri-metodoloji çatışmazlıqlar, yetərli informasiya bazasının olmamağı və s.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki əhəmiyyəti aşağıdakılardır:

- Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının əsas iqtisadi problemləri aydınlaşdırılmışdır;
- Dəniz nəqliyyatının dünya ticarətində rolunun artırılması istiqamətləri müəyyən edilmişdir;
- Dəniz nəqliyyatının inkişaf mexanizminin təkmilləşdirilməsi yollarını müəyyən edilmişdir.

Tədqiqatın nəticələrindən universitetlərdə tədqiqat işlərinin yazılmasında material kimi istifadə edilə bilər.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi. Dissertasiya işi giriş, üç fəsil və yarımfəsillərdən, nəticə ilə istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından təşkil olunmaqla 70 səhifəni təşkil etmişdir.

I Fəsil DƏNİZ NƏQLİYYATININ İNKİŞAFININ NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. Dəniz nəqliyyatının ümumi xüsusiyyətləri

Dünya ticarəti bəşəriyyətin tələbatları, həyat səviyyəsi və rifahı üçün əvəzolunmaz bir amildir, dünya ticarətinin əvəzolunmazı isə maddi-texniki sektorudur. Maddi-texniki sektor müştəri istək və ehtiyaclarına uyğun olaraq istehsal nöqtəsindən istehlak nöqtəsinə, xammal, yarı məhsul, son məhsul ilə bağlı məlumatın səmərəli və təsirli bir şəkildə axını və toplanmasıdır. Yəni daşıma, saxlama, paylama, baza rəhbərliyi kimi paylama ərzində həyata keçirilən və məhsula əlavə dəyər təmin edən bir-birilə əlaqəli koordinasiya edilməsi gərəkən funksiyaları əhatə edir. Bu halda Logistika üçün idarə edilməsi lazım olan bir proses demək olar. Bu proses içərisində, daşıma prosesi nəqliyyat sistemləri ilə həyata keçirilir. Nəqliyyat sistemləri içində, çox uzun, qitələrarası məsafələrdə, böyük həcmələrdə ən ucuz yük nəqliyyatı kimi dəniz yolu nəqliyyatı yeganə variantdır. Ölkələrin davamlı iqtisadi dinamizmi, nəqliyyatın ölkə içərisindəki tədbirinə, formasına və özünü yeniləmə gücünə bağlıdır. Bunun üçün sektorun yaxşı analiz edilməsi, problemlər və həll yolların müəyyən edilməsi, tələblərin ortaya qoyulması və ödənilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir (Koban E., Keser Y., 2010: s.122).

Son illərdəki global rəqabət anlayışı, etibarlı, dəqiq, daha qısa müddətdə və daha komfortlu nəqlətmə istəyi nəqliyyat sektorunun əhəmiyyətinin və inkişafının getdikcə artmasına səbəb olmuşdur, işləyənlərin sayı isə getdikcə artır.

İqtisadi artım bir mənada nəqliyyat tələbini yaradan əsas faktordur. Bu məqamda diqqəti çəkən mühüm bir məqam isə, ticarətin asanlaşdırılması, yəni nəqliyyat imkanlarının inkişaf etdirilməsi nəqliyyatı daha çox böyüdən faktor olmuşdur. Eyni məntiqə nəqliyyatın və ticarətin düzgün bir şəkildə böyüdülməsi əslində iqtisadiyyatın rəşadətli böyüməsində qarşıya çıxan bir faktor olur.

Başqa sözlə nəqliyyat, müştəri ehtiyaclarının aradan qaldırılması məqsədilə istehsal edilən malların ehtiyac duyulan bölgə və mərkəzlərə vaxtında çatdırılmasıdır. Bu baxımdan nəqliyyat, nəqliyyat prosesinin yanında yükün

daşınması üçün lazımlı sənədin (yük, maşın, sürücü, gömrük, və s). hazırlanmasından müştəri bazasına təsliminə qədər, müxtəlif xidmətləri də ehtiva edən daha geniş və mürəkkəb bir sektor halına gəlmişdir. Bu sektordakı dəyər zəncirində, prosesin gedişi, müştəri gözündə xidmət keyfiyyəti hissənin formalaşmasında böyük əhəmiyyət daşıyır.

Daşıma dar mənada bir əşyanın (məhsul, yük və ya mal) bir yerdən başqa yerə nəqli deməkdir. Geniş mənada nəqliyyat, müştəri ehtiyaclarının aradan qaldırılması məqsədilə istehsal edilən malların ehtiyac duyulan bölgə və mərkəzlərə vaxtında çatdırılmasıdır. Bu baxımdan nəqliyyat, nəqliyyat prosesinin yanında yükün daşınması üçün lazımlı sənədin hazırlanmasından müştəri bazasına təsliminə qədər, müxtəlif xidmətləri də ehtiva edən daha geniş və mürəkkəb bir sektor halına gəlmişdir (Baird J., 2001: s.7).

Daşıma, müxtəlif şəkillərdəki nəqliyyat şəbəkələri ilə həyata keçirilir. Bu nəqliyyat şəbəkələri bu şəkildə qruplaşdırılır; (O.Goss, 2002).

- Dəniz Yolu Nəqliyyatı,
- Hava Yol Nəqliyyatı,
- Dəmir Yol Nəqliyyatı,
- Quru Yolu Nəqliyyatı,
- Çay Yolu Nəqliyyatı,
- Boru Kəməri Nəqliyyatı

İki nöqtə arasında alternativ yollar isə marşrut və ya yol kimi qiymətləndirilir. Nəqliyyat sistemində bir nəqliyyat şəbəkəsi daxilində bir çox yol və marşrutunun kəsişdiyi ara nöqtələr və mərkəzlər var. Daşıma terminalları adlanan bu mərkəzlərdə yükləmə, boşaltma, saxlama və köçürmə əməliyyatları kimi nəqliyyat xidmətləri aparılır.

Dünyada və ölkəmizdə beynəlxalq ticarətə mövzu olan yüklərin təxminən 90%-i dəniz yolu ilə daşınır.

Xüsusilə sənaye xammallarını yaradan yükləri bir səfərdə böyük tonnajlarda daşıma xüsusiyyəti, digər daşıma üsullarına görə ucuz dəyəri (dəniz yolu ilə keçirilən daşımaların, dəmir yoluna görə 3, 5; Quru yoluna görə 7; Hava yoluna görə

isə 22 dəfə daha ucuz olduğu ifadə edilir) dəniz yolu daşımalarının mühüm üstünlükləri arasındadır.

Dəniz yolu ilə nəqliyyat ucuz olmaqla yanaşı, çoxlu miqdarda və həcmdə yüklərin uzun məsafəyə daşınmasında çox əlverişli nəqliyyat növüdür. Dəniz yolu çatdırılmasında kütləvi daşıma tutumu maksimum səviyyədədir, bu səbəbdən daşımanın vahid maya dəyəri aşağıdır. Yüksək təhlükəsizlik imkanlarına malik olan bu sistem həmçinin enerji istehlakı baxımından digər daşıma üsullarına görə orta səviyyədədir. Digər üsullara görə reallaşma müddəti uzun olsa da, qitələrarası nəqliyyatda böyük həcmdə yüklərin daşınması və iqtisadi cəhətdən əlverişli olması çox böyük üstünlük kimi qarşımıza çıxır (Arnold D., Alan F., 2002: s.52).

Dəniz yolu nəqliyyatının üstün olduğu istiqamətlərlə yanaşı zəif olduğu istiqamətlər var. Üstün olduğu istiqamətlər bu şəkildə sıralanır:

Dəniz yolu nəqliyyatı, təsirli və ucuz bir daşıma üsulu olduğundan, beynəlxalq və hətta qitələr arası nəqliyyatda böyük bir yerə sahibdir.

Dəniz yolu nəqliyyatı, ən sərfəli daşıma üsuludur; bunun səbəbi, yüksək miqdarda yük daşınması, enerji istehlakının azlığı kimi səbəblərdən daşıma xərclərinin aşağı olmasıdır.

Dəniz yolu nəqliyyatı, avtomobil yolu nəqliyyatına görə yeddi qat, dəmir yolu nəqliyyatına görə iki yarım dəfə ucuz; yanacaq istehlakı baxımından da, avtomobil nəqliyyatından dörd dəfə, dəmiryol nəqliyyatından iki qat daha ucuz bir nəqliyyat üsuludur.

İqtisadi baxımdan, dünya bazarlarındakı rəqabət göz önünə alınarsa, dəniz yolu nəqliyyatı çox əhəmiyyətli bir mövqeyə malikdir.

Ən üstün cəhəti, çox böyük həcmli məhsul daşınmasını təmin etməsidir. Xüsusilə sənaye xammalını təşkil edən böyük miqdarlarda yüklər, dəniz yolu nəqliyyatı ilə bir dəfəyə bir nöqtədən digər nöqtəyə asanlıqla köçür. Bu xüsusiyyət, digər daşıma üsullarına görə aşağı dəyər təqdim etməsindən dolayı dəniz yolu nəqliyyatını üstün edir (James C., Vinebreak S., 2008).

Etibarlılığı yüksəkdir. Dəniz yolu nəqliyyatı, beynəlxalq sulara əlverişli deyil. Bunun səbəbi, xüsusilə avtomobil və hava yolu nəqliyyatında, ölkələr arası

daşıma edilərkən, digər ölkələrin avtomobil və hava məkanının istifadə edilməsi, bu ölkələrdə mümkün müxtəlif gərginlik və problemlərə yol açır. Bu da ticarətə mənfi təsir göstərir.

İnkişaf etmiş yükləmə, boşaltma texnikaları və limanların uyğunluğu kimi amillərin təsiri ilə dəniz yolu ilə keçirilən nəqliyyat daha sürətli olur.

Dəniz yolu nəqliyyatının bu üstünlüklərinin yanında ölkə iqtisadiyyatına da xidmətləri çoxdur. Bu töhfələr ümumi olaraq bu şəkildə sıralanır; (Lambert D., Stock J., 2009: s.15)

- Milli anbarlar və gəmi sahiblərinin ölkə xaricində əldə etdikləri yük gəlirləri,
- Xaricə dəniz sığortachılıq xidməti təqdim edən milli sığorta şirkətlərinin gəlirləri,
- Milli limanlara xarici gəmilərin ödədikləri liman xidmət xərcləri,
- Milli gəmi sahiblərinin gəmilərini icarəyə götürən xarici gəmiçilik şirkətlərinin ödədikləri icarə gəlirləri,
- Milli zavodların xarici gəmilərdən əldə etdiyi tikinti, xidmət, təmir və s. gəlirlər.

Dəniz yolu nəqliyyatının zəif cəhətləri arasında isə ən bariz qarşıya çıxan element, liman, estakada kimi bahalı obyektlərə ehtiyac duyulmasıdır. Dəniz yolu nəqliyyatında nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması sahil və limanlarla bağlıdır.

Dəniz yolu ilə beynəlxalq yük nəqliyyatının zəif cəhətləri sıralanacaq olarsa;

- Qapıdan qapıya daşıma kimi günümüzdə üstünlük verilən daşıma sisteminin xüsusiyyətlərini daşımır, bu istiqamətdə gözləntiləri qarşılaya bilmir.

- Daşıma müddəti, digər daşıma sistemlərinə görə daha yüksək olur.
- Bu daşıma sisteminin uğurunda əsas amil olan infrastruktur investisiyalarının xərclərinin yüksək olması, xidmət qəbulunda çatışmazlıqlarla qarşılaşmasında təsirli olur.

- Tonnaj saxlamağıma və limanlarda baş verən problemlər xidmət sahələrin ticarət əlaqələrində mənfi hallarla üzləşməsinə səbəb olur.

- Hava şərtlərinə bağlı olaraq daşıma riski artır.

Dəniz nəqliyyat sistemi özəl dəniz nəqliyyat vasitələrindən, ziyarət edilən limanlardan və zavodlardan terminallara, paylama nöqtələrinə və bazarlarına nəqliyyat elementlərinin infrastrukturundan ibarət şəbəkəyə aiddir.

Sözü edilən dəniz vasitələri və liman amilinə eləcə də dəniz yolu nəqliyyatında fəal olan amillərə, personal və sahibkarlıqda əlavə edilə bilər.

Liman Faktoru: Limanların dəniz nəqliyyatı üçün uyğun şəraitdə keçirilməsi lazımdır. Yükləmə-boşaltma fəaliyyətinin sürətli və təhlükəsiz bir şəkildə şəkildə aparılmasına imkan verən bir sistem yaratmaq lazımdır. Bununla yanaşı, saxlanma və mühafizə obyektlərin yetərli sayda olması da lazımdır. Qurudan gələn, ya da sahilə daşınacaq mallar, limanlarda təhlükəsiz və sürətli bir şəkildə yükləmə-boşaltma və mühafizə edilmək məcburiyyətindədir. Eyni zamanda, yükün gəmiyə yüklənməsi və gəmidən boşaldılması kimi əməliyyatlar, yükə zərər verməyəcək şəkildə aparılmalıdır. Bütün bu proseslərin uğurla həyata keçirilməsi, limanda bəzi qurğu və sistemlərin mövcudluğu ilə mümkündür.

Dəniz Vasitələri Faktoru: Dəniz vasitələri, daşıyacaqları yükün xarakterinə görə yükün təhlükəsiz və sərfəli şəkildə nəql edilə biləcəyi bir quruluşa malik olmalıdır. Dəniz vasitəsinin tutumu, yükün daşınacağı limanlar arasındakı məsafəyə, maşın sürətinə, daşınmadan gələn gəlirlərin miqdarına, daşınan yükün cins və xüsusiyyətlərinə asılı olaraq müəyyən edilir.

Kadr Amili: Nəqliyyat sistemləri içərisində, personalının təhsili beynəlxalq qaydalara görə aparılması zəruri sahələrdən biri, dənizçilik sektorudur. Dənizçilik sektorunda çalışan personalın təhsili çox əhəmiyyətlidir. Dənizçilik, beynəlxalq bir sektor olduğundan, dənizçilik təhsilini də bu miqyasda istifadə etmək lazımdır. Şəxsi heyətin çatışmazlığından qaynaqlanan qüsurun bədəli çox ağır olur. Bu səbəblə, dənizçilik təhsili beynəlxalq miqyasda müzakirə olunur. Dənizdə can, mal və ətraf mühit təhlükəsizliyi ilə bağlı sazişlər və liman dövləti nəzarətləri həyata keçirilir.

Burada bəhs edilən personal; Gəmi adamlarıdır.

Sahibkarlıq Faktoru: Yükün bağlanmasıyla əlaqədar fəaliyyətlərin agentlik, nümayəndəliklər və digər təşkilatlarla koordinasiya içərisində planlaşdırılaraq yaradılması, beynəlxalq əlaqələri və münasibətləri qura biləcək məlumatlı və

qabiliyyətli heyətin olması və dəniz vasitələrinin mümkün qədər yüksək doluluq dərəcələri inkişafının təmin edilməsi ilə bağlıdır.

Bu hissədə isə, gəmi sahibkarlığını həyata keçirən nümayəndəlik personalının atributlarına və buna bağlı olaraq, gəmilərin iqtisadi, səmərəli, gəlirli işlədilməsi məsələsinə toxunulmuşdur.

1.2. Dünya ticarətində dəniz yolu nəqliyyatı və Dünya Dəniz Ticarət Donanması

Dənizyolu nəqliyyatı, insanların və malların dənizdə hərəkət edən maşınlar vasitəsilə bir yerdən başqa yerə daşınması kimi təsvir oluna bilər. Dəniz yolu nəqliyyatının, tarixi çox qədimlərə söykənir. B.e. 3200-ci ildə dəniz nəqliyyatının ilk nümunələri kimi qeyd olunan, Misirlilərin istifadə etdiyi sahil katerlərindən bu günə dəniz yolu nəqliyyatı, texnoloji inkişaflara paralel olaraq inkişaf etmiş və hər dövrdə ticarətin ən mühüm amili olmuşdur (Arnold D., Alan F., 2002).

Hazırda demək olar ki, bütün dünya ticarətinin dəniz yolu ilə aparılmasının əsas səbəbləri; Digər növ nəqliyyat növlərinə görə, dəniz yolu böyük miqdarda yükün ucuz və təhlükəsiz daşınması və aşağı yük ziyanı / zərəri ilə nəql edilə bilər. Dünya iqtisadiyyatının həcmi istehsal və əhalinin artmasına paralel olaraq artarkən, dəniz nəqliyyatının əhəmiyyəti daha da artmaqdadır və dünya ticarət donanması texnologiyanın inkişafı ilə sürətlə inkişaf edir; gəmilərin sürətinin artırılması, müəyyən yüklərin daşınması üçün xüsusi gəmilərin tikintisi, yüksək yük daşıma qabiliyyəti olan böyük gəmilərin tikintisi, limanların və nəqliyyat vasitələrinin modernləşdirilməsi və s. başlıca olaraq sadalana bilər.

Dünya dəniz ticarət donanmasını inkişafı isə UNCTAD hesabatlarında aşağıdakı cədvəldə olduğu kimi verilmişdir.

Quru yük nəqliyyatı; Tökmə quru yük, general yük və konteyner içində daşınan yükləri əhatə etməkdə olub, cədvəldə 32 illik bir dövrün təhlil edilməsi nəticəsində, ən çox tonnaj artımı 27%-dən 40%-ə artaraq, tökmə quru yük gəmilərində olduğu, general yük gəmilərinin xərclərinin yüksək olması və konteyner gəmilərinin yükləri ilə rəqabət edə bilməməsi səbəbindən həmin dövr üçün payları

17%-dən 6,5%-ə gerilədiyi, konteyner gəmilərinin payının isə 1,6%-dən 13%-ə çatdığı görünür.

Cədvəl 1. Beynəlxalq Dəniz Ticarət Dövriyyəsinin İnkişafı (Milyon ton)

İllər	Neft və qaz	Əsas Tökmə Quru Yüklər	Digər Quru Yüklər	Cəmi
1970	1440	448	717	2 605
1980	1871	608	1225	3 704
1990	1755	968	1265	4008
2000	2 163	1295	2 526	5 984
2005	2 422	1709	2 978	7109
2006	2 698	1814	3188	7 700
2007	2 747	1953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 796	2 477	3 475	8 748
2012	3 033	2 547	3 717	9 297

Mənbə: Unctad, Review of Maritime 2012, s.6.

Yuxarıdakı cədvəldən göründüyü kimi, dəniz ticarət həcmi 1970-ci ildə 2,6 milyard ton idisə, 2006-cı ildə 7,7 mlrd tona, 2012-ci ildə isə 9,3 milyard tona çatmış olub, qarşıdakı illər ərzində bu artım lap da artaraq davam edəcəyi gözlənilir.

Cədvəl 2. Dünya Dəniz Ticarət Donanmasının İnkişafı (Milyon Dwt) (100 gros ton və üzəri Ticarət Gəmiləri)

İllər	Tankerlər	Tökmə yük	Konteyner	General Kargo	Digərləri	Cəmi
1980	339	186	11	116	31	683
1985	261	232	20	106	45	664
1990	246	235	26	103	49	659
1995	268	262	44	104	58	736
2000	282	276	64	101	75	798
2005	336	321	98	92	49	896
2010	450	457	169	108	92	1276
2011	475	532	184	109	96	1395
2012	507	623	198	106	100	1534

Mənbə: Unctad, Review of Maritime 2012, s.34 "World Fleet By Principal Vessels Types" qrafikindən yığılmışdır

Dəniz nəqliyyatı fəaliyyəti ilk olaraq istismar olunan dəniz limanlarının inkişafı ilə əlaqəlidir. Dünya miqyasında fəaliyyətdə olan böyük dəniz limanlarının

sayı 3 minə çatmaqdadır. Ən böyük dəniz limanlarından il ərzində 50 milyon tondan artıq yük daşınır. Yük dövriyyəsinə əsasən ildə 200 milyon tondan artıq mal ötürən limanların sayı 15-ə çatmaqdadır. Dəniz nəqliyyatı beynəlxalq ticarətdə önəmli rol oynayır. Dəniz nəqliyyatı turistlərin daşınması üçün (kruiz səyahəti) önəmi çoxdur.

Cədvəl 3. Dünyanın 10 ən iri dəniz limanları

	Şəhər	Ölkə	Yük dövriyyəsi həcmi, mln. ton
1	Şanxay	Çin	537,0
2	Sinqapur	Sinqapur	448,5
3	Rotterdam	Hollandiya	378,4
4	Ninbo	Çin	309,7
5	Quançou	Çin	302,8
6	Tyanzsın	Çin	257,6
7	Syanqan (Hon Konq)	Çin	238,2
8	Zindao	Çin	224,2
9	Pusan	Koreya	217,9
	Naqoya	Yaponiya	208,0

Mənbə: Unctad, Review of Maritime 2012, s.34 "World Fleet By Principal Vessels Types" qrafikindən yığılmışdır

Dəniz nəqliyyatındakı konteynerlə daşınmaların artışı, dəniz limanlarındakı xidmətlərin mürəkkəbləşməsi, həmin sahədə rəqabətin artmasına səbəb yaratmışdır. Nəticədə inkişaf etmiş dövlətlərin gəmiləri lap "ucuz" (xidmətə, ekoloji tələblərə, vergilərə ilə işçi qüvvəsinə verilən maaşa görə) hesab edilən dövlətlərin bayraqlarının altında üzür. Bu cəhətdən əksər dövlətlərin gəmiləri Panama, Liberiya və Yunanıstan və s. dövlətlərin bayraqlarının altında üzməyə üstün hesab edirlər.

1.3. Müstəqillik illərində Azərbaycanın dəniz nəqliyyatının inkişaf prosesi

Dəniz nəqliyyatı idarəçiliyində yeni iqtisadi əlaqələrə keçid mühitində idarəçiliyin iqtisadi, texniki, təşkilatı hüququ mahiyyətdə baş verən dəyişikliklərdən bu cür bir nəticə əldə olunmuşdur ki, dövlət müstəqilliyində sözügedən sahədə müəyyən dəyişikliklər olubdur: Dəniz nəqliyyatı ölkənin tabeçiliyinə keçərək, iqtisadi müstəqillik qazanmışdır. MDB ilə qırılmaz əməkdaşlıq yeni əsaslar, ikitərəfli müqaviləyə əsasən bərpa olunmuş, ölkənin strateji maraqlarına müvafiq olaraq dünyanın əksər ölkələri ilə sözügedən sahədə əməkdaşlıq müqaviləsi bağlamış, Azərbaycan dəniz nəqliyyatı beynəlxalq dəniz təşkilatının üzvü olubdur (Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A., 2016: s.45).

Ümumilikdə, müstəqilliyimizin ilk dövrləri ölkəmiz üçün mürəkkəb bir dövr olub, başqa sahə olaraq dəniz nəqliyyatında yükdaşıma tempi kəskin olaraq aşağı düşmüşdür. Ancaq, 1993-cü ildən tanınmış dövlət xadimi, unudulmaz rəhbər H.Ə.Əliyevin təzədən hakimiyyətə qayıtması respublika daxilində siyasi sabitliyin qurulması, müvəffəqiyyətli xarici siyasət, neft müqavilələrinin imzalanması, nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətə başlaması, dünya dövlətləri ilə əməkdaşlıqların genişlənməsi, başqa sahələr kimi dəniz nəqliyyatının işləmə prinsipinə də müsbət təsir etmiş, yük daşıma sahəsindəki geriliklər ortadan götürülmüş, ölkəmizdə iqtisadi tənəzzülün qarşısı alınmış, sabitləşmə və iqtisadi yüksəliş baş vermişdir. 1993-cü il yük daşınması 8 milyon 178 min tona yüksəlmiş, yaxud keçən illərlərdən təxminən 1,3 dəfə artıq yük daşınmışdır.

Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatın inkişafında olan əsaslı yerini göstərən amillərdən biri isə ölkənin ümumi yük dövriyyəsi üzrə onun iştirak səviyyəsi ilə müəyyən olunur. Yük dövriyyəsinin çoxalması iqtisadiyyat sektorlarının xammal ehtiyatı ilə təchizi, ritmik fəaliyyət sayılır. Tədqiq edilən zamanda ümumi yük dövriyyəsidəki dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi çoxalmışdır. Belə ki, əgər 1930-cı ildə respublikanın ümumi yük dövriyyəsinin 19,1%-i dəniz nəqliyyatının payına düşmüşdürsə, 1992-ci ildə bu göstərici 25,8 %, 1997-ci ildə isə 52 % təşkil etmişdi.

Beləliklə, Xəzər dəniz donanmasının keçdiyi yol asan olmamışdır. Ömrünü

dənizə həsr edən bir çox nəsillər donanmanın limanlarının və gəmi təmiri zavodlarının və yük daşınmasının getdikcə inkişaf etdirilməsi üçün öz istedadlarını əsirgəməmişlər. Sahənin iqtisadiyyatın inkişafındakı rolunu artıran amillərdən biri də məhz Azərbaycanın müstəqilliyi dövründə meydana çıxan yeni neft strategiyasıdır. Azərbaycan 1994-cü il 20-i sentyabrda Əsrin müqaviləsini imzalamaqla XXI əsrdəki gələcək tərəqqisinin təməlini düzgün bir neft strategiyası ilə hələ XX əsrdə qoymuş oldu. Bununla əlaqədar H.Əliyev demişdir: “1994-cü il sentyabrın 20-i “Əsrin müqaviləsi”-nin bağlanması azad Azərbaycanın müasir neft strategiyasının və doktrinasının başlanğıcıdır”. Beləliklə, H.Əliyevin yürütdüyü neft strategiyasının son məqsədi Azərbaycanın sosial- iqtisadi, siyasi, mədəni və hərbi cəhətdən inkişafında və qüdrətlənməsinə yönəlmişdir. Bu strategiyanın reallaşmasında Xəzər dəniz gəmiçiliyinin olduqca mühüm rolu vardır.

Xəzər dəniz gəmiçiliyi idarəetməsi çoxsahəli müəssisələri özündə birləşdirən iri gəmiçilik şirkətidir. Onun tərkibində 2014-cü ilədək üç gəmi təmiri zavodunu birləşdirən gəmi təmiri istehsalat birliyi, hövzə dəniz yolları idarəsi, Dəniz nəqliyyatı Dövlət Layihə və Elmi Tədqiqat İnstitutu, Mərkəzi Konstruktor Layihə bürosu, İnformasiya hesablama mərkəzi, Ticarət təhcizat idarəsi və 1996-cı ildə yaradılmış Dövlət Dəniz Akademiyası fəaliyyət göstərmişdir. “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhimdar Cəmiyyətinin tərkibinə ADDA-nı, Xəzər Dəniz Nəqliyyat Layihə-Axtarış ilə Elmi-Tədqiqat İnstitutunu, Dəniz Nəqliyyatı Donanmasını, Xəzər Dəniz Neft Donanmasını, “Bibiheybət” Gəmi Təmiri Zavodunu, “Zığ” Gəmi Təmiri Zavodunu, İstehsalat Xidmətləri İdarəsi ilə Sosial İnkişaf İdarəsini daxil etmək olar. Qeyd etmək gərəkdir ki, Gəmiçiliyin donanması 16 mln. ton yük daşıma qabiliyyəti olan istehsal gücünə malikdir.

Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatda önəmli yerini göstərən cəhətlərdən biri isə onun “Qədim İpək Yolu”-nun fəaliyyətində olan yeri, ölkəmizin Qafqaz regionundakı səmərəli strateji zonaya çevirilməsindəki zəruriliyi ilə izah olunur. Aydın olduğu kimi, respublikamız Avropa qitəsi ilə Asiya qitəsinin arasında böyük coğrafi-siyasi yeri onun körpü rolu oynamasıdır. Tədqiq edilən dövr ərzində dəhlizin dəniz hissəsində yükdaşıma xeyli çoxalmışdır. Odur ki, əgər 1996-cı il dəhliz 766

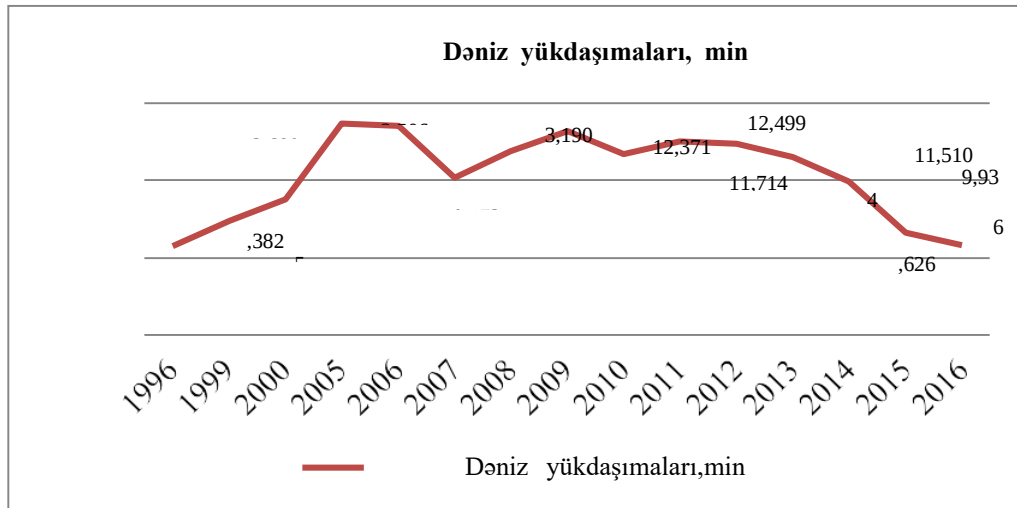
min ton yük daşıyırdısa, 1997-ci il həmin göstərici 2,1 mln tona yüksəlmiş, və ya 3 dəfədən artıq olmuşdur. 1998-ci il isə dəhlizin dəniz hissəsi ilə gəmi bərələrlə 17484 vaqon yük daşınıbdir ki, bu da 1997-ci ilə nəzərən 3 min vaqon çoxdur. Məlum olduğu kimi, nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımanın çoxalması ölkənin iqtisadi potensialının artmasında, iqtisadiyyat sahələrinin inkişafında, ölkəmizin dünyada tanınmasında böyük əhəmiyyətə malikdir. Dəniz gəmiçilik şirkətinin bu fəaliyyətinin daha da genişlənməsinə dövlət başçısının son illərdə həyata keçirdiyi bir sıra mühüm tədbirlər də böyük kömək göstərmişdir. Ulu Öndər H.Əliyev Avropa Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması barədə şəxsi təşəbbüs göstərmiş, 1996-cı ilin dekabrın 15-də Odessada Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna arasında Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin işə başlaması haqda, 1996-cı ilin mayı isə Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan, Özbəkistan ölkələri arasında tranzit daşımaların tənzimlənməsi üçün sazişlər imzalanıbdir.

Bu cəhətdən 1998-ci ilin sentyabrı tarixi “İpək Yolu”nun bərpa edilməsinə həsr edilmiş beynəlxalq konfransı yenidən xatırlamaq olar. Həmin tədbirdən sonra çox önəmli məsələlərdən biri kimi Azərbaycanla Gürcüstan, Qazaxstan, Ukrayna və Türkiyə Respublikalarının arasında dəniz yolları vasitəsilə yük daşınması bazarının təkmilləşdirilməsinə aid müqavilələrin imzalanması önəmli əhəmiyyət kəsb edibdir. Təkcə bir fakt: 1998-1999-cu illərin hər birində ölkəmizdə nəqliyyat gəmiləri vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi 5 il bundan əvvəlki səviyyədən təqribən 1,5 dəfə çox olubdur. 1996-cı ildən başlayaraq Xəzər gəmiçiliyi dünyanın əksər şirkətləri ilə yaxından əməkdaşlıq etməkdədir (Orucov A.S., Yadigarov T.A., 2014: s.8).

Gəmiçiliyimiz beynəlxalq dənizçilik təşkilatında (İ.M.O.) ölkəmizi layiqincə təmsil etməkdədir. 2001-ci ildə Xəzər gəmiçiliyinin xarici sulara üzən 24 gəmisi dünyanın 135 limanına yük daşımışdır. Göründüyü kimi, bütövlükdə, 2001-ci ilin son aylarına kimi ölkəmiz dünyanın təqribən 114 dövləti ilə ticarət əlaqəsi saxlayırdı. Həmin ölkələrə ixrac-idxal əməliyyatının ümumi həcmi 2206,3 mln. dolları olmuşdur. 2000-ci ilin eyni dövrünə nəzərən xarici ticarət dövriyyəsi üzrə ümumi həcm 13%, o cümlədən ixrac 20,9 %, idxal isə 1,4 % artmışdır. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatı əsasında, xarici ticarət münasibətlərinin 80,6%-i

xarici ölkələr, 19,4 %-i MDB dövlətləri ilə aparılmışdır ki, bunun isə 5,5 %-i su nəqliyyatı ilə gerçəkləşdirilmişdir. Xəzər gəmiçilik idarəsinin kollektivi müstəqilliyimizin qorunması və möhkəmləndirilməsinə özlərinin əmək töhvələri ilə kömək etmişlər. Aşağıdakı qrafikdən bunları daha aydın görmək olar.

Qrafik 1. Azərbaycanda dəniz yükdaşımaları



Mənbə. (Yadigarov T.A., 2018).

Qrafikdən göründüyü kimi Xəzər gəmiçilik idarəsinin kollektivi təkcə 1999-cu ildə gəmilərlə 7 milyon 382 min ton yük daşımışlar ki, bu da əvvəlki ilin müvafiq dövrünə nəzərən 1635 min ton çox olmuşdur. Xəzər hövzəsindəki MDB limanları arasında 2 milyon 93 min ton, o cümlədən Avropa Birliyinin Trasseka proqramı çərçivəsində transqafqaznəqliyyat dəhlizinin Xəzər hissəsində fəaliyyət göstərən marşrutlarla: Alaca-Abşeron üzrə 253 min ton, Okaren-Abşeron üzrə 105 min ton, Türkmənbaşı-Abşeron xətti ilə isə 686 min ton neft ilə neft məhsulları nəql edilmişdir. Yanvar-iyun aylarında bütövlükdə Xəzərdəki MDB limanları arasında daşınmış neft məhsullarının həcmi ötən ilin müvafiq dövründəkindən 370 min ton çox olmuşdur.

Gəmiçiliyin dənizçiləri İran istiqamətində 348 min tondan çox neft məhsulları daşımışlar. Yeni xətlərin mənimsənilməsi, “İpək Yolu” nun bərpası Xəzərdə yük daşınmaların həcmi artırılmışdır. 2005-ci il 2000-ci illə müqayisədə yük daşınması 55,8 faiz artmışdır. Həmin ildə dənizçilər 13 milyon 680 min ton yük daşımışlar ki, bu da ən yüksək göstəriciyə nail olmaq deməkdir. Başqa bir fakt: əgər dəniz donanması 10 il əvvəl 5747 min ton yük daşımışdısa, 2005-ci il ərzində isə gəmilərlə bundan 7 milyon

933 min ton çox yük daşınıb. 2017-ci il Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan tərəfində daşınan yüklərin ümumi həcmi 52733,2 min ton, yük dövriyyəsi də 11427,3 mln. ton olmuşdur. Yüklərin 32235,7 min tonu yaxud 61,1 faizi avtomobil nəqliyyatı, 13074,2 min tonu yaxud 24,8 faizi dəmir yol nəqliyyatı, 7423,3 min tonu yaxud 14,1 faizi dəniz nəqliyyatı ilə daşınıb. 2016-cı illə müqayisədə dəhliz vasitəsilə daşınmış yüklərin həcmində 4,8 % artım müşahidə edilmişdir. Dəhliz ilə daşınan yüklərin 19,3 faizini yaxud 10186,6 min tonunu tranzit yüklər təşkil etmişdir.

Ölkəmizin dövlət müstəqilliyinin lap da möhkəmlənməsi, siyasi sabitliyin nüfuzə edilib saxlanması Xəzər gəmiçiliyi inkişafına da öz pozitiv töhfəsini vermişdir. Respublikamız Xəzər Gəmiçiliyinin Beynəlxalq hüquq normalarını ödəyən “Ticarət gəmiçiliyi məsələsi barədə qanun” qəbul etməsi gəmiçiliyin inkişafı üçün önəmli rol oynamışdır. Xəzər Gəmiçiləri ölkəmizin iqtisadi qüdrətinin yüksəlməsi üçün əllərindən gələni əsirgəməyiblər. 2001-ci il Xəzər dənizçiləri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tankerlərlə 6 min. 63 min ton, gəmi limanlara 1 min. 904 min ton yük daşıyıblar. Xəzər dənizçiləri yüklərin daşınma sahəsində məsrəflərin aşağı salınması işində də müvəffəqiyyətlər qazanmışlar, “Görülən tədbirlər əsasında bir ton yük daşımanın maya dəyəri” 2001-ci ildə ötən ilə nəzərən 12,5 faiz aşağı düşmüş, əmək məhsuldarlığı 2 % artmışdır. (Həsənov H.K., Yadigarov T.A., Bayramova M.M., 2015: s.12).

“Şərq-Qərb”, “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişmə zonasında yerləşən ölkəmizin əlverişli geostrateji mövqeyə sahib olmasını ümummilli lider Heydər Əliyev böyük uzaqgörənliklə dəyərləndirirdi. Ancaq 1998-ci il 32 ölkənin və 13 beynəlxalq , təşkilatın təmsilçilərinin iştirakı ilə tarixi İpək yolunun bərpa olunmasına həsr edilmiş konfransın məhz Bakı şəhərində təşkil edilməsi və RASEKA həyata keçirilməsini əks etdirən “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat barədə Əsas Çoxtərəfli Saziş”in də bağlanması məhz ulu öndərin böyük fədakarlığının nəticəsi olmuşdur. Ötən müddət ərzində bu istiqamətdə mühüm genişmiqyaslı layihələr həyata keçirilib (Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A., 2016: s.45).

Təqdirəlayiq haldır ki, ulu öndərin ölkənin tranzit potensialının inkişaf etdirilməsinə yönələn strateji kursu Prezident İ. Əliyev tərəfindən müvəffəqiyyətlə davam etdirilir. Ölkəmizdə nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, tranzit potensialının artırılması istiqamətində dövlət başçısının təşəbbüsləri nailiyyətlərlə nəticələnir, sözügedən sahəyə yönələn irihəcmli dövlət investisiyaları nəzərdə tutulan işlərin əngəlsiz aparılmasına gerçək şərait zəmin yaradır. Xəzər hövzəsindəki ən iri ticarət limanı sayılan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının, dəmir yol xətlərinin inşası, yenidənqurulması layihələri, ayrı beynəlxalq hava limanlarının inşa edilməsi, müasir avtomobil yolları şəbəkəsinin yaradılması Azərbaycanın tranzit daşımaları üzrə iştirakının miqyasını dəfələrlə böyüdür.

Respublikamızın nəqliyyat sahəsini dəniz sferası olmadan təsəvvür etmək çətindir. Dəniz nəqliyyatı bir xeyli inkişaf yolu keçib və bütün zamanlarda öz əhəmiyyətliyini saxlayıb. Müstəqillik qazanıldıqdan sonra, xüsusən isə müasir dövrdə respublikamızda dəniz nəqliyyatı sahəsinin tənzimlənməsi önəmli səciyyə daşıyır. Bu mühim prosesin gerçəkləşdirilməsində mərkəzi icra hakimiyyət orqanı funksiyası daşıyan Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyası dövlət başçısının 6-ı fevral 2006-cı il tarixli 1271 nömrəli sərəncamı əsasında yaradılıb. Sərəncamda Azərbaycanda dəniz nəqliyyat sahəsində aparılan siyasətin, habelə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və digər beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlığın, Azərbaycanın tərəfdaş çıxdığı beynəlxalq konvensiyalar icrasına nəzarətin həyata keçirilməsi Dövlət Dəniz Administrasiyasının səlahiyyətlərinə aid edilib. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il 20-i aprel tarixli 395 nömrəli fərmanı ilə təsdiqlənmiş “Əsasnamə”yə uyğun olaraq administrasiya ölkə ərazisində dəniz nəqliyyatı sahəsindəki dövlət siyasətini və tənzimlənməsini aparan mərkəzi icra hakimiyyət orqanı kimi işləməkdədir.

Ümumiyyətlə, dünya ticarət məhsullarının 80 faizdən çox hissəsinin təhlükəsiz, maddi baxımdan səmərəli və ətraf mühitə daha az neqativ təsir etməklə daşınması məhz dəniz nəqliyyatının vasitəsi ilə gerçəkləşdirilir. Dəniz nəqliyyatının inkişaf etməsi ilə əlaqədar bütün dünya dövlətləri tərəfindən qəbul olunmuş və riayət edilən, dənizçilik münasibətlərini tənzimləyən tələblərə və normalara daim ehtiyac

duyulub. Bu normaların səmərəli fəaliyyət göstərən bir təşkilat üzrə müzakirə və qəbul olunmasının önəmi nəzərə alınmaqla 1948-ci ildə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının strukturuna daxil olan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı yaradılıb. Azərbaycan ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1995-ci ilin may ayı Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına tam səlahiyyətli üzv olaraq qəbul edilib.

H. Əliyevin sahələrin hamısında olduğu kimi, dəniz nəqliyyatı kompleksinin inkişafı sahəsi üzrə də müstəsna yerini vurğulamaq istərdim. Dəniz donanmasına sahib keçmiş sovet ölkələrinin bir çoxunda donanmalar qayğısızlıq və nəzarətsizlik baxımdan, demək olar ki, dağılmışdır. Bizim respublikamızda isə iqtisadiyyatımızın strateji baxımdan önəmli sahəsindən biri sayılan dəniz nəqliyyatı üzərində nəzarət saxlanılıb. Hazırda da qeyd olunan sahəyə diqqət və qayğı Prezidentimiz tərəfindən müvəffəqiyyətlə davam etdirilir. Bu diqqət ilə qayğının nəticəsidir ki, hal-hazırda donanmada sənişin qayıqları, “ro-ro” formalı gəmilər, neft tankerləri ilə quru yük gəmiləri, boru kəmərinə çəkən, elmi-tədqiqat, qəza-xilasetmə, yedək-dalğıcı gəmiləri, torpaqqazan, həmçinin analoqu olmayan iritonnajlı kran gəmiləri vardır ki, bu isə ölkəmizin həqiqətən qüdrətli dəniz dövləti olmasını təsdiqləyir. Ümumiyyətlə, hazırda respublikamızda iqtisadiyyatın bütün sahələri ilə bərabər, dəniz nəqliyyatı sahəsinin də sürətli inkişafı, dövlətimizin tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında iştirak etməsi möhtərəm Prezidentimizin gərgin əməyinin nəticəsi olaraq dəyərləndirilməlidir. (Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A., 2016: s.74)

Həmçinin “Dənizdə insanın həyatının mühafizəsinə aid Beynəlxalq Konvensiyanın tələblərinin yerinə yetirilməsi məqsədilə Xəzəryanı dövlətlərdə birinci dəfə olaraq ölkəmizdə yaradılmış, ən son naviqasiya və müşahidə texnikaları ilə təchiz olunmuş Uzaq Məsafədən Tanınma və İzləmə Milli Mərkəzinin başlıca funksiyaları - Azərbaycanın ərazi sularındakı gəmilərin mövqeyinin peyk ilə radarlar vasitəsilə izlənməsi, onların hərəkətində təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, naviqasiya xəbərdarlıqlarına və hava barədə proqnozlara aid bir sıra məlumatların gəmilərə çatdırılması, “Azərbaycanın ərazi sularında üzmə Qaydaları”na riayət olunmasına nəzarətin həyata keçirilməsi, gəmilərdən daxil olan

SOS və başqa məlumatların lazımi dövlət qurumlarına çatdırılmasının təmin edilməsi və əlaqələndirmənin təşkili, həmçinin beynəlxalq təşkilatlarla birlikdə, başqa dövlətlərin eyni adlı milli mərkəzləri, gəmiçilik şirkətləri ilə mütəmadi şəkildə operativ əlaqənin qurulması və informasiya mübadiləsinin gerçəkləşdirilməsindən təşkil olunmuşdur. Uzaq Məsafədən Tanıma və İzləmə Milli Mərkəzi öz texniki təchizatı yönümündən əksər qabaqcıl Avropa ölkələrinin oxşar qurumlarından lap üstündür. Milli Mərkəzdə işə cəlb edilmiş mütəxəssislər xarici dövlətlərin bir sıra mərkəzlərində spesifik təlimlər keçiblər.

II Fəsil AZƏRBAYCAN DƏNİZ NƏQLİYYATININ DÜNYA TİCARƏTİNDƏ YERİ

2.1. Azərbaycan dəniz nəqliyyatının mövcud vəziyyətinin təhlili

Manatın devalvasiyasından sonra yerli bazarda vəziyyətin sabitləşməsi və iqtisadi artım üzrə qeyri-neft sahəsinin inkişafı Azərbaycanın iqtisadi fəaliyyətinin əsas diqqət mərkəzinə çevrilmişdir. Xüsusilə, Azərbaycanın əlverişli coğrafi yerləşməsi sayəsində dövlət iqtisadiyyatında ən cəlbəedici və vacib element olan logistika sahəsinə xüsusi diqqət yetirilmişdir.

Azərbaycanda nəqliyyat və logistika sektorunun inkişafında əsas amil Prezident İlham Əliyev tərəfindən təsdiqlənmiş "Logistika və ticarətin inkişafı üzrə strateji yol xəritəsi" idi. Onun sözlərinə görə, 2020-ci ilədək Azərbaycanda logistika və ticarət sahələrində 18,9 min ayrı iş yerinin yaradılması planlaşdırılır və ÜDM-in həcmi 605 mln. AZN artırmaq planlaşdırılır. Xatırladaq ki, hansısa bir dövlətin iqtisadiyyatında bu ən vacib dörd növ nəqliyyat vardır: avtomobil yolu, dəmir yolu, hava, dəniz, bəzi ölkələrdə isə çay nəqliyyatı (Azertac, 2018).

Qeyd etmək lazımdır ki, Yaponiya, ABŞ, Avropa ölkələri - Almaniya, Fransa, Birləşmiş Krallıq və digər inkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sistemi bütün növ beynəlxalq nəqliyyat vasitəsi ilə təmsil olunur. Bu ölkələr, dünya yük dövriyyəsinin demək olar ki, 85 faizini təşkil edir. Qərbi Avropa ölkələrində malların avtomobil yolu ilə daşınmasına üstünlük verdikləri halda, dəmir yolu ilə yükün daşınması 25 faiz təşkil edir. Şimali Amerikada həm avtomobil yolu, həm də dəmir yolu eyni dərəcədə üstünlük təşkil edir. Sonrakı sovet ölkələrində, əksər hallarda, yük dəmir yolu ilə nəql olunur, baxmayaraq ki, yaxınlarda yol nəqliyyatının tətbiqi sürətlə inkişaf edir.

Hava səyahətinə gəldikdə, onlar Qərbi Avropada, Uzaq şərqdə, eləcə də ABŞ-da liderlik edirlər. Bu bölgələrə dünya hava yük dövriyyəsinin böyük payı düşür. Bunlarda başqa, Asiya ölkələri - Çin, Sinqapur, Tayland və Yaponiya gəlir.

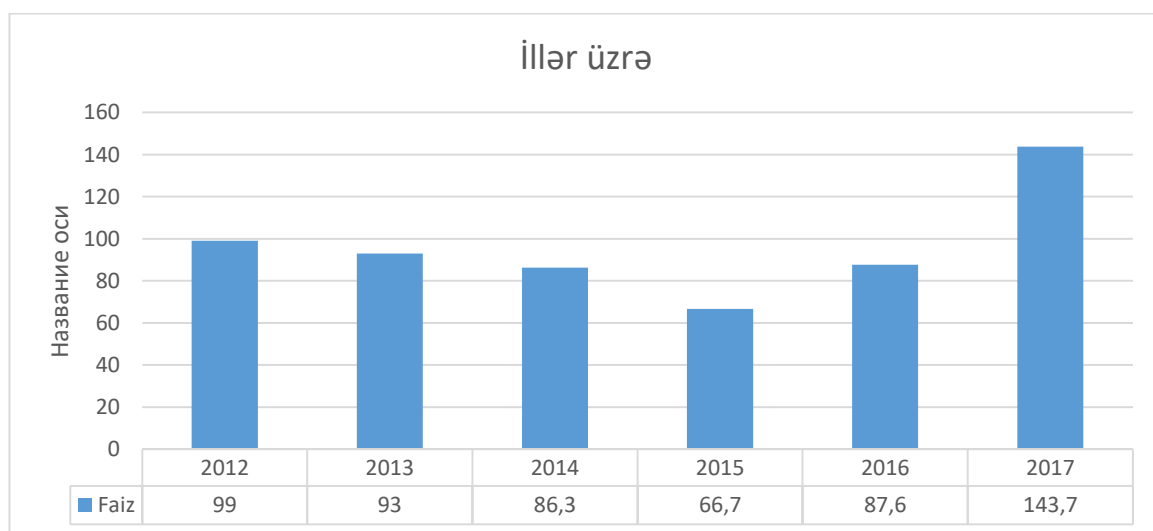
Ən sərfəli nəqliyyat növü - ticarət limanları olan ölkələrdə - Birləşmiş Krallıq, Finlandiya, Norveç və Yaponiyada tətbiq olunan beynəlxalq dəniz yüküdür. Bu cür

nəqliyyat ölkələr arasında orta hesabla nəqliyyatın 75 faizini təmin edir. Yaponiya, Yunanıstan, Kipr, Çin və ABŞ bu yük daşımalarına yol açır. Dəniz nəqliyyatı ilə adətən neft və neft məhsulları daşınır. Bundan əlavə, kömür və dəmir filizi, eləcə də taxıl daşınır.

Azərbaycan haqlı olaraq "dəniz" dövləti adlandırmaq olar və bütün Azərbaycan limanları - Bakı, Astara, Lənkəran və Sumqayıt, Xəzər dənizinin sahillərində yerləşir. 1902-ci ildə yaradılan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, bütün Xəzəryanı ölkələrlə dəniz ticarətini dəstəkləyən və Volqa-Don və Volqa-Baltik kanalları vasitəsilə dünya bazarlarına çıxan ölkənin yeganə limanıdır. (Sarablinski, S. 2017: s.45)

Qeyd etmək lazımdır ki, liman Mərkəzi Asiya ölkələri ilə Gürcüstanın Qara dəniz limanlarını birləşdirən nəqliyyat zənciridir, eləcə də Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizində (TRASEKA) mühüm nəqliyyat qovşağıdır.

Qrafik 2. Dəniz nəqliyyatında yükdaşınması (%-lə)



Mənbə: M.Ö. Pənahəliyeva, Ş.T. Əliyev (2015) Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları. Dərs vəsaiti. Sumqayıt: Sumqayıt Dövlət Universitetinin nəşriyyatı.

Ümumiyyətlə, 2016-cı il üçün Azərbaycanın dəniz limanlarına 9 milyon 125,9 min ton yük göndərilib.

Bakı limanında 17 ədəd bərə var, onların 5-i xam neft, neft məhsulları, 10-u taxta və digər yük, 2-si sərnişin daşımaq üçündür. Bundan əlavə, paytaxtın limanında Dubendi və Səngəçal böyük neft terminalları var. Qeyd edək ki, 2014-cü ildə Ələt

qəsəbəsində yeni Bakı Dəniz Beynəlxalq Limanının bərə terminalı istifadəyə verilibdir.

Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına əsasən, 2017-ci ilin birinci yarısında yükdaşımanın həcmi 2016-cı ilin analoji dövrünə nəzərən 40,4% artaraq 5 milyon 260,3 min ton olub.

Ümumi yük həcmindən 5 milyon 47,5 min ton və ya 95,7% beynəlxalq tranzit yük, 4,3% - yerli yüklər üçün nəzərdə tutulub. 2016-cı ilin eyni dövrünə nəzərən tranzit nəqliyyatında artım 33,9% təşkil edib. "- komitə məlumat verir.

Azərbaycanın dənizçilik imkanları barədə danışarkən, azad ticarət zonasına (FTA) daxil olan Ələt qəsəbəsindəki yeni yaradılmış beynəlxalq dəniz limanına xüsusi diqqət yetirmək istəyirik. Layihə hazırlanmaq üçün ilin sonunadək Milli Məclisə təqdim olunacaq.

Yeni beynəlxalq dəniz limanının dəyəri 530 milyon dollardır. 2010-cu ildən etibarən həyata keçirilən plana əsasən, layihənin I mərhələsi başa çatdıqdan sonra, liman Bakının köhnə limanında yük daşınması olmadan ro-ro gəmilərini ala biləcək.

Layihənin II və III mərhələlərinə daha beş yük bəndinin tikintisi (üç və ikisi) daxildir.

Qurmanın birinci mərhələsi başa çatdıqdan sonra port 10-11 milyon ton yük və illik 50 min konteyner, II mərhələ - 17 milyon ton yük və 150 min konteyner, III mərhələ - 25 milyon ton yük və 1 milyon konteyner (Sarablinski S., 2017: s.84) .

Layihənin birinci mərhələsi, ictimai investisiyalar vasitəsilə tamamilə həyata keçirilməli, 2017-ci ilə qədər tamamlanmalı, lakin bu baş verməmişdir. Ona görə də, bu ilin yanvar ayında Nazirlər Kabinetinin iclasında Azərbaycan prezidenti inşaatın gecikməsindən narazılıqlarını bildirmişdir. "Bütün infrastruktur və tikinti işləri, o cümlədən avadanlıqların quraşdırılması, dövlət investisiya proqramına qoyulur və həyata keçiriləcəkdir. Lakin podratçılar da öz məsuliyyətlərini bilməlidirlər. İl ərzində mən həmin məsələ ilə əlaqəli ciddi iradlarım oldu, hökumət üzvləri bunu bilirlər. Bəzi podratçılar dövlətin vəsaitlərinin ayrılmasına baxmayaraq, bu məsələyə diqqətsiz yanaşırdılar, lakin 2016-cı ildə bu vəsaitlər tam istifadə olunmayıb. Bu qəbul edilməzdir və əgər onlar məsuliyyəti başa düşmürlərsə, hökumətin əmrilərini

icra etməzlər, gələcəkdə onlardan məhrum olacaqlar. Buna görə, payızın sonuna qədər, Beynəlxalq dəniz limanının Ələtdəki tikintisinin birinci mərhələsi bütün avadanlıq və kranlarla tam təchiz olunmalıdır. Əks təqdirdə, özlərini günahlandırsınlar", deyər Prezident İlham Əliyev görüşdə bildirib (Sarablinski S., 2017: s.41).

Ziya Məmmədov nəqliyyat naziri vəzifəsindən uzaqlaşdırıldı və nazirlik özü Rabitə və Texnologiya Nazirliyi ilə birləşdi. BBITP kompleksinin tikinti şöbəsi Nəqliyyat Nazirliyindən çıxarılmış və İqtisadiyyat Nazirliyinə verilmişdir. İndi Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə Ələt Liman Kompleksinin İnşaatı İdarəsi İqtisadiyyat Nazirliyinə tabe olan, lakin strukturuna daxil olmayan müəssisələrin siyahısına daxildir.

400 hektar sahədəki dəniz limanının tikintisi və Bakı-Ələt-Gürcüstan avtomobil yolunun birləşdirilməsi üçün yol infrastrukturu hələ də Evrascon tərəfindən həyata keçirilir. Eyni şirkət zəruri avadanlıqlar üçün quraşdırma xidmətləri göstərmişdir. Avqustun əvvəlində Prezident 2017-ci il dövlət büdcəsindən BMITP tikintisini sürətləndirmək üçün İqtisadiyyat Nazirliyinə 30 milyon manat ayrılması barədə fərman imzalayıb.

Paralel olaraq, İlham Əliyev BMITP-in fəaliyyətini təmin etmək üçün əlavə tədbirlər haqqında fərman imzalayıb. Sifarişə əsasən, 2017-ci il dövlət büdcəsindən 33,2 milyon manat birbaşa BMITP-nin altı liman kranı və 3,6 milyon manat alması və iki mövcud kranın modernləşdirilməsi üçün birbaşa ayrılıb.

Ələt qəsəbəsindəki böyük dövlət investisiya layihəsinin yaxından araşdırılmasından sonra demək olar ki, bu bal çəlləyində qətran qaşığıdır.

Bəzi ekspertlər hesab edirlər ki, bu, bahalı bir layihəyə başlamağa dəymir, yalnız regional istifadə üçün yaxşıdır. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Rusiya, İran, Türkiyə və Qara dəniz hövzəsinin bir hissəsi potensial yük daşıyıcılarıdır.

Problem Xəzər dənizi və Qara dənizi birləşdirən yeganə su arteriyasının Volqa-Don Kanalı olmasıdır. Bu kanal gəmilərin tonajı və köçürülməsi ilə əlaqədar məhdudiyyətlər səbəbindən böyük quru yük gəmiləri, tankerləri və digər iri qabaritli

üzən vasitələri buraxa bilmir. Buna görə də, ekspertlər hesab edirlər ki, Bakı portu haqqında “Xəzər Sinqapuru” kimi danışmaq yaxın gələcəkdə doğru deyil.

Ekspertlər hesab edirlər ki, okean laynerlərini hərəkət etdirmək üçün, Xəzəryanı ölkələrdə, xüsusən də Azərbaycanda birbaşa gəmiqayırma və mexaniki zavodlarda tikilməlidir. Ekspertlərin fikrincə, dünyada bir gəmisi 18 min TEU konteynerə (20 fut) qədər yük saxlaya biləcək təchizatçılar var. Xəzər dənizinə gəzən və ölçüləri və köçürülməsi Volqa-Don Kanalından keçməsinə icazə verən bir gəmi yalnız 450 TEU yerləşdirə bilər. Yüklərin Xəzər dənizindən tranzitləşməsinə - 1 ton başına 50-60 dollar arasında yükü olan müəssisənin rentabelliğini hesablamaq üçün iqtisadçı olmaq lazım deyil. Gücü artırmaq üçün minimum eni 30-35 metr olan gəmilərə ehtiyac var, lakin bunun üçün dərin dönüş suları olan böyük liman və quruda lazımi infrastruktur tələb olunur. Xatırladaq ki, Hollandiya şirkəti Van Oord Dredging And Marine Contractors B.V. tikinti sahəsinin su sahəsini dərinləşdirməklə məşğul olmuşdur. Bu problemdən ötrü dəniz limanı hər il qazma işlərini aparmalı və ən azı 6 metr dərinlikdə əlavə vəsait sərf etməlidir və bunlar nəqliyyat xərclərinə düşən 5-10 milyon manat əlavə xərclərdir (Azertac, 2018).

Digər bir problem Xəzər dənizinin 25-30 illik dövrü ilə əlaqələndirilir ki, bu da dəniz ilkin vəziyyətindən gah uzaqlaşır, gah da ona yaxınlaşır. Hal-hazırda biz artıq onun 200 metr getdiyini görür və bu tendensiya önümüzdəki onilliklərdə davam edəcəkdir. Beləliklə, indi inşa edilənlər, yaxın gələcəkdə torpaqda olmağa məhkumdur.

Qeyd edək ki, 2020-ci ilə kimi Mərkəzi Asiya - Qara dəniz marşrutu üzrə dəniz yük daşınmasında Azərbaycanın payı 40 faizədək, Mərkəzi Asiya-Avropa - 25 faiz, Çin-Avropa üç faizədək, Rusiya-İran 40 faiz, İran-Qara dəniz marşrutu boyunca - yüzdə 25-ə qədər.

Xüsusilə, 2015-ci ildə Azərbaycan Pekinin təşəbbüskarı olan "Bir kəmə, bir yol" layihəsinə qoşulub. Eyni ildə Prezident İlham Əliyevin Çinə dövlət səfəri ətrafında "İpək yolu İqtisadi kəmərinin yaradılması" nın birgə təşəbbüsü ilə memorandum imzalanıb. Bununla yanaşı, Azərbaycan, Ukrayna, Gürcüstan, Qazaxıstan və Çindən olan malların əsas bazarları kimi fəaliyyət göstərən Aİ ölkələri

də var. Dünya Bankının məlumatına görə, layihə başa çatdıqdan sonra ticarət marşrutu 4,4 milyarddan çox əhalisi olan 60-dan çox ölkəni əhatə edəcəkdir. İpək Yolu boyunca ölkələrin iqtisadiyyatı dünya ÜDM-nin 40% -dən çoxunu təşkil edir.

Azərbaycan əlverişli coğrafi mövqeyinin təklif etdiyi iş imkanlarından məhrum edilmədən, tarixi beynəlxalq əmtəə kanalını canlandırma bilərmə? Nəticədə, multimodal tranzit logistik mərkəzi kimi fəaliyyət göstərən yeni liman və FTA, Mərkəzi Asiyada geniş konsolidasiya və bölüşdürmə mərkəzlərindən birinə çevrilmək və geniş xidmətlər təklif edir. Bu sualı cavablandırmaq üçün Ələt portunun birinci fazasının tikintisinin 3,5 il olduğunu xatırlamaq kifayətdir. Yeddi il keçdi və birinci mərhələnin tikintisi "əsrin tikintisi" halına gəldi.

Alternativ layihə - Hindistan, İran, Mərkəzi Asiya, Azərbaycan və Rusiya arasındakı münasibətləri yaxşılaşdırmaq üçün fəaliyyət göstərən "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə gəldikdə isə, bizim hissəmiz dəhlizin dəmir yolu hissəsində hərəkət edir. Ekspertlərin fikrincə, Tehran bu layihədə Rusiyaya birbaşa nəqliyyat əlaqəsi olmadığı üçün sadə bir səbəblə Bakı ilə hesablaşmalıdır. Və bu, İranın Astara şəhərində dəmir yolu terminalının tikintisi və işlədilməsi ilə bağlı bu il ölkəmizlə investisiya sazişi imzalamasına baxmayaraq baş verməlidir. Sənədin şərtlərinə görə, Azərbaycan hökuməti İran layihəsinə 60 milyon dollar sərmayə qoymağı qərara aldı. Şimal-Cənub İTK-nın bütün üçtərəfli iclaslarında, İran yəni Azərbaycanın iştirakı olmadan açıq, inadkar formada, Rusiya ilə əməkdaşlıq etmək istəmir.

Bununla yanaşı, sentyabr ayının əvvəlində Rusiya Xəzər dənizində - Həştərxan, Olya və Mahaçqala üzrə əsas limanlarının inkişafı, habelə Dərbənd və Kaspiysk limanlarının inkişafı ilə bağlı yeni media layihəsi elan edib. Xəzər nəqliyyat-logistika kompleksi Rusiyanın Xəzər hövzəsində rolunu yenidən təyin etmək üçün nəzərdə tutulub. Bununla yanaşı, regionda təkə lider deyil, həm də yanacaq sektorunda Yaxın Şərqdən sonra ikinci böyük olmaq üçün iddialı bir məsələ var. Müəlliflərin fikrincə, layihə artıq Rusiyadan kənar olan və Çin-Qazaxıstan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə daxil olan artıq mövcud TRACECA MTC-yə real alternativ ola bilər. Rus ekspertlər hesab edirlər ki, İran kartını oynamaq və "Şimal-

Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi (İTK) boyunca hərəkət edən Rusiya-Hindistan mallarının əsas nöqtəsi ola biləcək İranın Bəndər Abbas limanından istifadə etmək lazımdır. Bu layihədə Rusiya və İranın Azərbaycanın dəniz vasitəçiliyinə ehtiyacı olmadığını düşünsək, sonuncunun uzun müddət razı olmağa ehtiyac olmadığını təxmin etmək çətin deyil.

Məlumdur ki, Xəzəryanı ölkələr dənizdəki neft şirkətlərinə xidmət göstərən neft limanlarıdır və bu bizneslə mükəmməl bir iş görürlər. Ancaq tranzit potensialından tam istifadə etmək üçün ölkə xarici ticarət və iqtisadi əlaqələri genişləndirməlidir, həmçinin yüklərin bütün spektrində daxili idarəetmə qurmalıdır. Digər dəhlizlərdə olduğu kimi, hər bir iştirakçı ölkə ölkənin hər hansı bir yerində vətəndaşlar üçün bərabər dəyərli məhsulları bərabər istifadə etməkdə ucuz və yüksək keyfiyyətli logistika qurmalı və sərmayə qoymalıdır.

Ekspertlər hesab edir ki, belə layihələr yalnız özəl mənbələrdən maliyyələşdirilməlidir. Təcrübə göstərir ki, indiyə qədər dövlət investisiyası yolda “mişarlanıb” ünvana çatır. Azərbaycan neftin qiymətinin azalması və iqtisadiyyatda baş verən hadisələr səbəbindən böyük layihələri əvvəlki kimi maliyyələşdirə bilmir və lazım deyildir. İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin və hazırda İqtisadiyyat Nazirliyinin himayəsi altında olan bir çox layihə təbiətdə deklarativdir və lazımi diqqət və nəticə vermədən həyata keçirilir.

Bundan əlavə, ekspertlər hesab edir ki, özəl investisiyaların cəlb edilməsi üçün sərbəst biznes fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq vacibdir və bunun üçün biznes mühitini yaxşılaşdırmaq, vergi yükünü asanlaşdırmaq, gömrük prosedurlarını asanlaşdırmaq lazımdır. "Mətbuatda və sosial şəbəkələrdə oxuduğumuz geniş yayılmış korrupsiya və bürokratik özbaşınalıq hər hansı bir işin inkişafına imkan vermir. Belə şəraitdə sahibkarlar necə işləməlidir? Bir dövlət məmuru ilk növbədə şəxsi maraqları barədə deyil, dövlət maraqları barədə düşünür? Yaxın gələcəkdə bu suallara cavab tapa bilməyəcəyik", - N.Bekdəmirli bildirib (Azertac, 2018).

Beləliklə, logistik biznesin, xüsusilə də dəniz biznesinin inkişafı üçün "necə olacağı" sualına cavab verildiyi görünür, hər bir qəpiyi qurtarmaq və bizneslərini səmərəli və qənaətlə idarə edən xüsusi investor cəlb etmək lazımdır. Gələcəkdə

valyuta ölkəyə gedir, büdcə vergi gəlirləri ilə doldurulur. Göründüyü kimi, tam yaxşı olması üçün xaricdən olan bir xarici investor da tapmaq lazımdır. Bildiyimiz kimi, Azərbaycan yerli bazarın təmsil olunacaq ticarət missiyaları institutunu yaratmaq üçün lazımi addımlar atmışdır. Sentyabrın əvvəlində Prezident xaricdə fəaliyyət göstərən səfirlik və konsulluqlarda satış nümayəndələrinin fəaliyyətinin təmin edilməsi haqqında fərman imzalayıb. N. Bəkdəmirlinin sözlərinə görə, satış nümayəndələri və onların ofisləri səfirlik və konsulluqlarda fəaliyyət göstərəcək, bu halda Azərbaycan Xarici İşlər Nazirliyinin deyil, İqtisadiyyat Nazirliyi strukturun bir hissəsi olacaqdır. Ekspert hesab edir ki, İqtisadiyyat Nazirliyinin “təcrübəsi” nəzərə alınmaqla, qanun layihəsini yenidən nəzərdən keçirmək lazımdır, əksinə monopolistlər Azərbaycanı xaricdə təmsil edəcək və yalnız dövlət maraqlarını deyil, yalnız özlərini lobbiləşdirəcəklər.

Dəniz nəqliyyatı əsasdır və bəzi hallarda qitələrarası nəqliyyat zamanı malların çatdırılmasının mümkün yoludur. Dəniz nəqliyyatının əsas üstünlükləri uzunmüddətli marşrutlarda və yükün parametrləri və növü üzrə onların ucuz olmasıdır.

Dəniz daşınması zamanı ən geniş yayılmış konteyner daşımaları multimodal nəqliyyatın ayrılmaz bir hissəsidir. Müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə malların hərəkətinə görə konteynerlərin istifadəsi malların çatdırılma vaxtı və xərcini əhəmiyyətli dərəcədə azaldır. Dəniz konteyner daşımaları nəqliyyat xidmətləri bazarında lider mövqeyə malikdir.

UNCTAD tərəfindən hazırlanmış hesabatda bildirilir ki, 2017-ci il beynəlxalq dəniz nəqliyyatı trafiki 4% artmışdır. Ekspertlər hesab edir ki, dəniz ticarətinin həcmi xüsusən konteyner və dəmir yüklərin daşınması sahəsində artmağa davam edəcəkdir. Ötən il dəniz nəqliyyatı ilə 10,7 mlrd. ton yük və təxminən yarısı daşınan mallar nəql edilmişdir.

Hesabatın müəllifləri qeyd edirlər ki, 2017-ci il inkişaf etməkdə olan dövlətlər global dəniz ticarətinin, həm ixrac, həm də idxalın təqribən altmış faizini təmin

ediblər. İnkişaf etmiş ölkələrdən və əks istiqamətdə gələn yüklərin payı, əksinə, dünya miqyasında dəniz daşınma həcminin üçdə birindən çox olmamaqdadır.

Avrasiya məkanında çoxsaylı iqtisadi və ticarət əlaqələri olan mühüm geostrateji mövqeyə malik olan Azərbaycan dəniz nəqliyyatı ilə nəqliyyatın inkişafında yeni, müasir bir mərhələyə qədəm qoyan Binşası ilə dəniz nəqliyyatının inkişafına öz töhfəsini verir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı XXI əsrdə dünya ticarətinin inkişafı və ölkələr arasındakı əlaqələrə böyük təsir göstərəcək “One Belt” və “One Road Megaproject” üçün Çin tərəfindən başlanan əsas layihələrdən biridir (Qurbanov Q., 2016: s.45).

Şərqi-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişmə zonasında yerləşən ölkəmizin regionda mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzi olma strategiyasının tərkib hissəsi olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Portu ölkənin tranzit imkanlarını genişləndirməkdə mühüm yeri var. Liman 117 hektar sahəni əhatə edir və 12 bəndlə təchiz edilib. Limanın yükləmə qabiliyyəti 15 milyon ton, o cümlədən ildə 100 min konteynerdir. Yataqların ümumi uzunluğu təxminən 2100 metrdir. Ən müasir mühəndislik yeniliklərindən biri olan dəmir-beton strukturunun dəstəkləyici divarının uzunluğu 1777 metrdir. Limanda, Ro-Ro tipli gəmilər üzrə 2 ədəd, universal yeddi bənddən, iki bərə bəndindən, həmçinin xidmət donanması gəmiləri üçün bir bənddən ibarət quru yük və konteyner terminalı tikilmişdir. İkinci Ro-Ro bəndi və bərə bəndləri, su səviyyəsinin yüksəlməsi və düşməsindən asılı olmayaraq, gəmilərin təhlükəsiz yaxınlaşmasını təmin edən bir hidravlik sistemlə birbaşa rampa ilə təchiz edilmişdir. Servis donanmasının gəmilərinə çatma uzunluğu 155 metrdir, 11 gəmi eyni vaxtda yatağa yaxınlaşa bilər.

Liman suyu sahəsində 7,5 kilometr uzunluğunda bir giriş kanalı və 450 metrlik bir dönmə diametri tikilmişdir. Kanal və növbəli su sahəsi Xəzər dənizindəki bütün növ gəmilərin limanına təhlükəsiz və sərbəst girişi təmin etməyə imkan verir. Hal-hazırda limanda 7000 - 8000 ton ağırlığında olan gəmilər mövcuddur, mövcud dərinlik bunun üçün kifayətdir. Dizayn həmçinin liman suyunun ərazisində dərinliyi artırmağın mümkünlüyünü nəzərə alaraq daha böyük gəmilərin sərbəst buraxılmasını təmin edəcəkdir.

Yüklənmə və boşaltma əməliyyatlarının səmərəliliyinin artırılması məqsədilə kompleksdə Almaniyada hazırlanmış 80, 40, 32 tonluq köprülü kranlar quraşdırılmışdır. Konteyner ərazisində eyni vaxtda 1,040 konteyner yerləşdirmək və 64 soyuducu konteyner saxlamaq üçün xüsusi bir infrastruktur yaradılmışdır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsi dövründə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında konteyner trafikində böyük artım qeydə alınıb. 2018-ci il yanvar-sentyabr ayları 19,961 konteyner yükləmələri TEU ekvivalentində qeydə alınıb. Bu ötən ilin müvafiq dövründəkindən (10 970 TEU) 81,9 faiz çoxdur.

Qazaxıstan, eyni zamanda Türkmənistan istiqamətlərindəki sənişin trafikində də artım qeyd edildi. Həmin ilin 9 ayında bu istiqamətlərdə 34,470 sənişin daşınıb. Sənişin trafikində artım yüzədə 45,2 oldu.

Yanvar-sentyabr aylarında Abşeron limanı neft terminalı vasitəsilə xam neft ilə neft məhsullarının nəqli 389,5 min ton olub. Bu, 2017-ci ilin müvafiq dövrünə nəzərən 15,7 faiz çoxdur (337,4 min ton) (Qurbanov Q., 2016: s.95).

Azərbaycan müasir liman üzrə zəngin tranzit potensialı yaradan Şimal-Cənub və Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində yerləşir, ölkəyə gələn və gedən yüklərin tranzitləşməsində strateji nəqliyyat mərkəzinin funksiyalarını icra etməyə imkan yaradır ki, bu isə Xəzər dənizindən bərənin məhsuldar, sürətli və təhlükəsiz keçməsinə təmin edir. Bu kompleks ötən ilin oktyabrın 30-da açılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yol xəttinin birbaşa yük yükləmə məntəqəsi kimi xidmət edir. Yeni liman kompleksindəki şimal və cənub, şərq və qərb istiqamətlərdən şərqə doğru dəhlizlərdə ölkəyə daxil olan malların toplanmasını və Avropa yönündə yaxud gəmilərlə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti vasitəsilə nəqlini təmin edən əhəmiyyətli və davamlı logistika zəncirinin formalaşdırılması üçün əsas yaranmışdır. Yeni limanın ərazisini əhatə edən qonşu ərazilərdə tranzit və nəqliyyat üçün daha çox imkanları olan mühüm nəqliyyat mərkəzi kimi limanı təmin edən azad iqtisadi zona yaradılır (Azertac, 2018).

Beləliklə, böyük nəqliyyat infrastrukturunun yaranması ilə Azərbaycan geosiyasi, geo-iqtisadi əhəmiyyətini artırır və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı region dövlətlərin tranzit potensialını artırır.

2.2. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığı və hüquqi normativ baza

Dövlət Dəniz Administrasiyası fəaliyyətində BDT ilə münasibətlərə, həmçinin dəniz nəqliyyatı sahəsi ilə əlaqəli başqa beynəlxalq və regional əməkdaşlığa böyük önəm verir. Vurğulamaq istərdim ki, BDT Birləşmiş Millətlər Təşkilatının ixtisaslaşmış agentliyi olmuş, beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyi, mühafizəsi və dəniz mühitinin qorunmasını həyata keçirən beynəlxalq hökumətlərarası təşkilatdır.

Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı 1948-ci il Cenevrədə BMT-nin beynəlxalq konfransı zamanı “Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı barədə Konvensiyası”nın qəbul olunması ilə təsis olunmuş və 1958-ci il “Hökumətlərarası dəniz məsləhətləşmə təşkilatı” (IMKO) ismi ilə işə başlamışdır. Sözügedən qurumun adına 1982-ci ildən Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı deyilir və təşkilata üzv ölkələrin sayı hazırda 171-dir. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının rəsmi məqsədi beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinə məxsus istənilən texniki məsələlər üzrə hökumət tənzimlənməsini və praktika sahəsində hökumətlərin əməkdaşlığını təmin etmək, dənizdə təhlükəsizlik, gəmiçiliyin effektivliyi, dənizin gəmilər tərəfindən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması və belə çirklənməyə qarşı mübarizə məsələlərində lazımi qədər praktiki cəhətdən maksimal normaların hamı tərəfindən qəbul olunmasını təşkil etmək və buna zəmin yaratmaq, təşkilatın məqsədi ilə bağlı inzibati və hüquqi problemləri nəzərdən keçirməkdir.

Dövlət Dəniz Administrasiyası qabaqcıl dövlətlərin dəniz nəqliyyatı sahəsində üzrə təcrübəsinin öyrənilməsi və bu təcrübənin ölkəmizdə tətbiqinə xüsusi diqqət yetirir. Ölkəmiz bu sahədə çoxtərəfli əməkdaşlıq fəaliyyətini təkcə BDT ilə deyil, həmçinin Beynəlxalq Əmək Təşkilatı, Avropa Dəniz Təhlükəsizliyi Agentliyi, Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı və başqa beynəlxalq və regional qurumlar ilə da inkişaf etdirməkdədir.

Azərbaycanın nümayəndə heyəti cari ilin 21 və 25-i noyabr tarixlərində BMT-nin nüfuzlu təşkilatı sayılan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının London şəhərindəki baş

qərargahında keçirilmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin 97-ci Sessiyasında iştirak edib. Sessiyada dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin təmin olunması, dənizin mühitinin qorunması, gələcəkdəki dəniz qəzalarının qarşısının alınması, həmçinin beynəlxalq ictimaiyyəti çox narahat edən dəniz quldurluğu vəziyyətləri ilə mübarizəyə dair ümumi müzakirələr aparılıb. Sessiyada “Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə aid Beynəlxalq Konvensiya”ya, “Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkməyə aid Beynəlxalq Konvensiya”ya, “Yanğın Təhlükəsizlik Sistemləri barədə Məcəllə”yə, “Maye qazları qalama formasında daşıyan gəmilərin inşası ilə avadanlıqlarına aid Beynəlxalq Məcəllə”yə, “Neft tankerləri ilə qalama yüklər aparan gəmilərin yoxlanılmasında genişləndirilmiş təftiş proqramı haqqında Beynəlxalq Məcəllə”yə, “Dayanıqlılığa dair Beynəlxalq Məcəllə”yə və dəniz nəqliyyatı sahəsində bəzi başqa önəmli sənədlərə təklif olunan dəyişikliklər nəzərdən keçirilmişdir.

Beynəlxalq konvensiya ilə məcəllələrə təklif olunan dəyişikliklərdə gəminin konstruksiyası - struktur, otsek, dayanıqlılıq, maşın şöbəsi ilə elektrik avadanlıqları yanğından mühafizə, yanğın detektorları ilə yanğının söndürülməsi, xilasedici vasitələr ilə avadanlıqlar, dəniz təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi üzrə xüsusi tədbirlər, bəzi tip gəmilərin heyəti üzrə xüsusi təlimlər haqqında tələblər, xilasedici vasitələrin yerləşdirilməsi, gəmi avadanlıqları, qalama yükləri daşıyan gəmilərin yoxlanılmasında genişləndirilmiş təftiş proqramı, neft tankerlərinin yoxlanılması üzrə genişləndirilmiş təftiş proqramı, müəyyən əməliyyatlarda istismar edilən gəmilər və bəzi tip gəmilər üçün tövsiyə və əlavə təlimatlar, sertifikatlarda etibarlılıq müddətinin artırılması, firmaların məsuliyyətləri, sertifikatlar ilə onların təsdiqnamələrinə dair təlimatlar, şirkətlərin, kapitanların və gəmi heyətinin tövsiyə olunan məsuliyyətlərinə dair təlimatlar öz əksini tapmışdır.

Azərbaycanın nümayəndə heyəti Beynəlxalq Dəniz Təşkilat rəsmiləri, sessiyaya qatılan bəzi üzv ölkələrin nümayəndə heyəti ilə ikitərəfli görüşlər keçirmişdir. Görüş olarkən qarşılıqlı əməkdaşlığın lap səmərəli və effektiv həyata keçirilməsi, həmçinin dəniz nəqliyyatı sahəsi ilə əlaqəli dövlətimiz üçün önəmli olan bəzi önəmli məsələlər ətrafında fikir mübadiləsi aparılmışdır. Sessiyanın axırında

Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin sədri və sədr müavini vəzifələrinə keçirilmiş seçkinin nəticələrinə əsasən, Avstraliyadan gələn nümayəndə Bred Qrovs sədr, Argentinadan gələn nümayəndə Xuan Karlos Kubisino isə sədr müavini seçilmişdir.

Ölkəmiz 1995-ci ildən BDT üzv olduğu tarixdən başlayaraq “Dənizdə insan həyatının qorunmasına dair Beynəlxalq Konvensiya” (SOLAS-74), “Dənizin gəmilər tərəfindən çirklənilməsinin qarşısının alınmasına aid Beynəlxalq Konvensiya” (MARPOL), “Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkməyə aid 1978-ci il tarixli Beynəlxalq Konvensiya” (STCW), “Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına aid beynəlxalq qaydalar barədə Konvensiya” (COLREG), “Beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinin asanlaşdırılması haqqında Konvensiya” kimi dəniz nəqliyyatı sahəsində 20-dən artıq beynəlxalq konvensiya və protokola qoşulmuşdur. Beynəlxalq konvensiya və protokollardan irəli gələrək dəniz nəqliyyatı sahəsinə dair tələblərin təmin edilməsi qanunvericiliklə müəyyən edilmiş səlahiyyətlər çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası tərəfindən həyata keçirilir.

Odur ki, “Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyasının yaradılması barədə” Prezidentin 6-ı fevral 2006 - cı il tarixli 1271 nömrəli sərəncamındakı Azərbaycan Respublikasında dəniz gəmiçiliyi sahəsində həyata keçirilən siyasətin, həmçinin BMT-nin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və başqa beynəlxalq dəniz təşkilatları ilə əməkdaşlıq etməyin, Azərbaycan Respublikasının tərəfdaş olduğu beynəlxalq dəniz konvensiyaları icrasına nəzarətin həyata keçirilməsi səlahiyyətlərinin Administrasiyaya tapşırılması məsələsi öz əksini tapmışdır. Dövlət Dəniz Administrasiyası gəmiçilik sahəsi üzrə fəaliyyət göstərən firmalar, təşkilatlar və Azərbaycanın dövlət bayrağı altında üzən gəmilər tərəfindən bu konvensiyaların tələblərinin yerinə yetirilməsinə nəzarət işini həyata keçirərək müvafiq sahədə böyük uğurların əldə edilməsini təmin etmişdir.

Dövlət Dəniz Administrasiyasının tərəfindən dənizçilərin hazırlanması, onlara diplomların verilmə sahəsində aparılan effektiv fəaliyyətin nəticəsi hesab edilir ki, 2011-ci il Avropa Dəniz Təhlükəsizliyi Agentliyi tərəfindən gerçəkləşdirilən yoxlamalar əsasında Dövlət Dəniz Administrasiyası tərəfindən

verilən diplom və sertifikatlar Avropa İttifaqının direktivlərinə müvafiq olaraq Avropa İttifaqı tərəfindən tanınmışdır və xüsusi ilə qeyd olunmalıdır ki, Azərbaycan Respublikası Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının “Ağ siyahısı”na daxil olunmuşdur. Dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə qanunvericiliyimizin təkmilləşdirilməsi yönündə görülmüş işlər də ayrıca qeyd olunmalıdır. Xatırladıam ki, Avropa İttifaqı tərəfindən Avropa Qonşuluq, Tərəfdaşlıq Alətinin Azərbaycan üzrə Fəaliyyət Proqramı çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyasında 2 il ərzində “Azərbaycanda dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin və dəniz mühitinin mühafizəsinin təkmilləşdirilməsi haqqında Tvinning layihəsi” həyata keçirilib (Qurbanov Q., 2016: s.54).

Qeyd edilən layihə çərçivəsində Avropa İttifaqı təcrübəsi və qanunvericiliyi nəzərə alınmaqla hazırlanmış “Dəniz limanları barədə” Azərbaycan Respublikası Qanun layihəsi “Normativ hüquqi aktlar barədə” Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyaya Qanununun 48-ci maddəsinə uyğun olaraq Nazirlər Kabinetinə təqdim edilmişdir. Qeyd edilən qanun 18-i aprel 2014-cü il tarixində Milli Məclis tərəfindən qəbul edilmişdir. 7 fəsil və 29 maddədən təşkil olunan adıçəkilən qanun ölkəmizin dəniz limanlarında ticarət gəmiçiliyindən əmələ gələn münasibətlərin tənzimlənməsi və limanların tikilməsi, açılması, bağlanma qaydalarını, limanlarda fəaliyyətin gerçəkləşdirilməsini, eyni zamanda xidmətlərin göstərilməsi, habelə limanlarda fəaliyyətin dövlət tənzimlənməsinin əsaslarını müəyyənləşdirən normativ müddəaları özündə bürüzə verir.

Eyni zamanda bu çərçivədə administrasiya tərəfindən hazırlanan 9 layihədən hazırda 7- si (“Azərbaycan Respublikası Dəniz Limanları Reyestrinin aparılma Qaydası”, “Gəmi agentləri barədə Əsasnamə”, “Limanlarda gəmi agentləri tərəfindən xidmətlərin həyata keçirilməsi üçün sertifikatın şəkli, qüvvədə olma vaxtı, verilmə və ləğv olunma Qaydası”, “Azərbaycan Respublikasının ərazi sularındakı üzüm Qaydaları”, “Limanlardakı qanunsuz müdaxilə aktı zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi Qaydası”, “Limanın və limanın infrastruktur obyektlərinin qorunması Qaydası” və “Dəniz terminalı operatoru tərəfindən realizə edilən yükün və ona əsasən hesablaşmaların uçotu Qaydası”) təsdiq edilmişdir. Eyni zamanda adıçəkilən

Tvinninq layihəsi çərçivəsində dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi üzrə Azərbaycan qanunvericiliyinin “Dənizin gəmilər tərəfindən çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına aid Beynəlxalq Konvensiyada müvafiq olaraq təkmilləşdirilməsi ilə əlaqəli müəyyən önəmli sənədlər işlənilib hazırlanıb.

Qeyd olunan layihənin müvəffəqiyyətli icrasının davamı kimi bildirmək istərdik ki, Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyasında 2015-ci il noyabr ayından başlıca məqsədi dəniz nəqliyyatı sahəsində normativ hüquqi aktların beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmasından təşkil olunan “Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə məsuliyyətin artırılmasında Dövlət Dəniz Administrasiyasına dəstək” isimli Tvinninq layihəsinin gerçəkləşdirilməsinə başlanılmışdır ki, həmin layihə çərçivəsində dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin təmin olunması və ətraf mühitin mühafizəsi ilə bağlı gəmi sahibləri ilə dənizçilər üçün inzibati məsuliyyətin müəyyənləşdirilməsini nəzərdə tutan İnzibati Xətalər Məcəlləsinə dəyişikliklər olunması üçün layihə hazırlanıb. Həmin layihə yekunlaşdırılaraq qısa bir vaxtda aidiyyəti üzrə təqdim ediləcək (Qurbanov Q., 2016: s.96).

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 14-ü mart 2014-cü il tarixli 338 nömrəli sərəncamına görə respublikamızın ərazisində dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin lap əhəmiyyətli təşkilini təmin etmək üçün Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyasının tabeliyindəki Dəniz Üzgüçülüynün Təhlükəsizliyi Mərkəzi yaradılmışdır. Nazirlər Kabinetinin 23-ü may 2014-cü il tarixli 164 nömrəli qərarı ilə təsdiq olunmuş Nizamnaməyə əsasən adıçəkilən Mərkəzin funksiyalarına Azərbaycanın ərazi sularında, liman akvatoriyalarında dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizlik sisteminin təşkil edilməsi, gəmilərin hərəkətinin idarə olunması, gəmilərdə yoxlamaların gerçəkləşdirilməsi, bələdçi xidmətinin göstərilməsi, gəmilərin uzaq məsafələrdən izlənilməsi və dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinə dair başqa funksiyalar aiddir.

Dəniz Üzgüçülüynü Təhlükəsizliyi Mərkəzinin yaradılması ölkəmizin qoşulduğu beynəlxalq konvensiyaların tələblərinin yerinə yetirilməsinə və gəmilərin

nəzarət yoxlamasının beynəlxalq standartlara müvafiq olaraq lap səmərəli və effektiv həyata keçirilməsinə xidmət göstərməkdədir.

Informasiya üçün qeyd etmək istərdim ki, ölkəmizdə dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin təmin edilməsində görülən işlər və təşəkkül tapan mövcud dövlət nəzarət üsulu mütəmadi olaraq ölkəmizə səfərlər edən azad beynəlxalq ekspertlər, həmçinin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və Avropa Dəniz Təhlükəsizliyi Agentliyi tərəfindən müsbət dəyərləndirilərək alqışlanmışdır. Dövlət Dəniz Administrasiyası tərəfindən mütəmadi olaraq dəniz nəqliyyatının təhlükəsizliyi sahəsi üzrə görülən işlər və dəniz nəqliyyatının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi səviyyəsi haqda adıçəkilmiş təşkilatlara illik hesabatlar təqdim olunur. Eyni zamanda Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının lazımi Qətnaməsinə görə 2014-cü ildən başlayaraq həyata keçirilən üzv dövlətlərin audit yoxlaması prosesi ətrafında adıçəkilən təşkilatın sərbəst ekspertlərinin yaxın zamanda növbəti, müfəssəl yoxlama missiyası ilə ölkəmizə səfəri planlaşdırılır.

Audit yoxlamasının nəticələri Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı tərəfindən rəsmi olaraq ölkəyə təqdim edilir və audit yoxlamasının nəticəsində başlıca diqqətin dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi ilə əlaqəli beynəlxalq konvensiyalarda nəzərdə tutulan dövlət nəzarətinin effektiv və əhəmiyyətli həyata keçirilməsinə yönəldiyini nəzərə alsaq, hazırda formalaşdırılmış dövlət nəzarət mexanizmi audit yoxlamasından müsbət rəylə keçilməklə ölkəmizin dəniz nəqliyyatı sahəsindəki beynəlxalq konvensiyaların tələblərindən irəli gələn öhdəliklərinin icrasının, həmçinin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatında, ayrıca da beynəlxalq aləmdə dəniz nəqliyyatındakı müsbət imicinin mühafizə edilib saxlanılmasının və lap da artmasının qarantı hesab olunmalıdır.

Dəniz yolları, başqa nəqliyyat xətləri olaraq bəşər sivilizasiyası tarixində həmişə xeyli böyük rol oynayıb, həyatın sahələrinin hamısına öz önəmli təsirini hər zaman göstərmişdir. Şərqlə Qərbi birləşdirən tranzit qovşağı olaraq əlverişli coğrafi mövqe ilə zəngin təbii sərvətlərə sahib olan respublikamız, həmçinin də regionun inkişafı üçün yeni imkanların yaradılması, bu ərazilərdə yaşayan insanların rifahına töhfə verilməsi yönümündən nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyi ilə etibarlılığının təmin olunması çox önəmli bir məsələdir.

Hazırda administrasiya tərəfindən dövlət üzrə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşımların təhlükəsiz gerçəkləşdirilməsi üçün dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin səmərəli və effektiv təşkili, ayrıca da gəmilərin limanlara girişi və çıxışı müddəti vaxt itkisinin də qarşısının alınması istiqamətində məqsədyönlü işlər görülür və bu işlər ciddi nəzarətdə saxlanılır.

Xüsusilə vurğulanmalıdır ki, dəniz nəqliyyatı ilə daşımların həyata keçirilməsi təhlükəsiz və etibarlı olmasa, həmin sahə əcnəbi və yerli yük sahibləri üçün heç vaxt cəlbədicisi ola bilməz. Odur ki, qeyd olunan amil nəqliyyat dəhlizləri ilə tranzit yükdaşımlarının aparılmasında yük sahiblərinin hər zaman ayrıca diqqət etdikləri problemdir.

Respublikamızın ərazisi üstündən keçən beynəlxalq, regional nəqliyyat dəhlizləri üzrə gəmilərin hərəkətinin optimallaşdırılması, dəniz və başqa nəqliyyat növlərinin arasında nəqliyyat qovşaqlarında kiyük sahibləri, operatorlar, ekspeditorlar, agentlik və başqa təşkilatlarla qarşılıqlı əlaqələrin təkmilləşdirilməsi, dəniz yollarındakı naviqasiya təminatının yüksəldilməsi, həmçinin naviqasiya avadanlıqlarının müasir avadanlıqlarla əvəz olunması yönündə Dövlət Dəniz Administrasiyası tərəfindən bir sıra işlər görülür (Baxşəliyev R., 2017: s.32).

Administrasiya tərəfindən, eyni zamanda dəniz nəqliyyatının inkişafı, nəqliyyat donanmasının dünya bazarında qarşıya çıxan rəqabətin tələblərinə uyğunlaşdırılması üçün yeniləşdirilməsi istiqamətində atılmış önəmli addımlar dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşımların gerçəkləşdirilməsinə öz müsbət töhfəsini verəcəkdir.

Fəaliyyətimizdəki uğurlardan danışarkən bu gün Dövlət Dəniz Administrasiyası tərəfindən göstərilən xidmətlərin, əlbəttə ki, hər birinin elektronlaşdırılması faktını diqqətə çatdırmaq yerinə düşərdi. Hüquqi və ya fiziki şəxslər tərəfindən administrasiyaya ünvanlanan müraciətlər hətta qanunvericiliklə müəyyən olunmuş vaxtdan az bir zamanda əməkdaşlarımız tərəfindən ətraflı olaraq cavablandırılır və bu müraciətlərin bir çoxu dərhal öz müsbət həllini tapmaqdadır.

Xüsusilə qeyd etmək istərdim ki, administrasiya tərəfindən daimi olaraq dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə fəaliyyət göstərən şirkətlərə qarşılaşdıqları məsələlərin nəzəri

və praktiki həlli üsulları izah olunur və gələcəkdə belə hallarla qarşılaşmamaları üçün qabaqcıl beynəlxalq təcrübə də nəzərə alınmaqla bir sıra tövsiyələr verilir.

Bununla bərabər vurğulanmalıdır ki, dəniz nəqliyyatının müəssisələri, başqa təşkilatlar, həmçinin vətəndaşlarla operativ münasibətlərin təmin olunması üçün Dövlət Dəniz Administrasiyasında həftədə yeddi gün hər gün 24 saat fəal olmaqla “Qaynar xətt” rabitə əlaqəsi fəaliyyətdədir, eyni zamanda vətəndaşlarımız administrasiyanın rəsmi internet sahifəsindəki interaktiv sual-cavab bölməsi ilə administrasiyaya aidiyyəti məsələlər üzrə müraciətlər ünvanlaya bilərlər.

Müstəqillik illərində Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sistemi Avropa və Asiya nəqliyyat sisteminə intensiv integrasiya edərək Avroatlantik məkanın mühüm nəqliyyat-tranzit qovşaqlarından birinə çevrilib. Asiya ilə Avropa arasında birləşdirici körpü vəzifəsini yerinə yetirən Azərbaycan dəniz nəqliyyatı infrastrukturunu möhkəmləndirməklə yanaşı, onun davamlı təkmilləşməsini, müasirləşməsini və modernləşməsini təmin edir.

2.3. Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının əsas iqtisadi problemləri

Azərbaycanın iqtisadi həyatında dəniz nəqliyyatı önəmli rol oynayır. Volqa-Baltik, Volqa-Don su sistemi ilə ölkəmizin gəmilərinin dünya okean sularına çıxmaq imkanı mövcuddur. Azərbaycan Respublikasının dəniz yolları Bakı şəhərindən başlayır. Xarici daşımaların fəaliyyətinə isə Bakı-Həştərxanı, Bakı-Mahaçqalanı, Bakı-Ənzəlini, Bakı-Bekdaşını, Bakı-Türkmənbaşını, Bakı-Aktau xətlərini qeyd etmək olar. Axırındakı 3 xətdə dəmiryol gəmi-bərə münasibətləri vardır. Kiçik kobataj daşımalarına isə Bakı-Astaranı, Bakı-Salyanı, Bakı-Lənkaranı, Bakı-Çilov adası xətlərini göstərmək olar. Ticarət-iqtisadi münasibətlərdə ölkəmizin beynəlxalq dəhlizlərə integrasiyasının gücləndirilməsi üzrə qeyd edilən 3 əsas infrastruktur layihənin gerçəkləşdirilməsində Bakı limanının (Ələt) ayrıca əhəmiyyəti mövcuddur. Ancaq bu gün bizim Xəzərimiz də və dünya okean sularında rəqabət qabiliyyətli gəmilərimizin sayı xeyli azdır.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin unikal gəmilərlə təchiz edilmiş Xəzər Dəniz Neft Donanması dənizi üzrə neft-qaz hasilatında önəmli əməliyyatlar icra edirsə, Nəqliyyat donanması ölkəmizin xarici-iqtisadi münasibətlərində yükdaşımalar üzrə önəmli rola sahibdir. Yük-sərnişin gəmiləri ilə birlikdə 43 tanker və 37 quru yük gəmilərindən təşkil olunan (yardımçı və texniki donanmadan başqa) dəniz nəqliyyat donanması tərkibi 2001-ci ildən etibarən yeniləşmişdir (Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A, 2016: s.84).

2000-ci ilə nəzərən 2013-cü ildə nəqliyyat donanması gəmilərinin sayı 13 vahid çoxalmışdır. Ölkəmiz müstəqillik qazandığı zamanda keçmiş SSRİ-dən respublikamızın əmlakına 69 gəmi verilibdir (Xəzər Dəniz Neft Donanması ilə Hərbi Dəniz donanmasının gəmilərindən başqa). Dedveyti 5885 ton olan “Mayestro Niyazi” quru yük gəmisi və 8000 tonluq “Professor Ə.Əliyev” tankeri, 2004-2006-cı illər üzrə 19619 layihəli “Prezident Heydər Əliyev” tipli 5 ədəd tankerlərin alınması, onların səmərəli istismar donanmanın rentabellik səviyyəsinin yüksəlməsinə səbəb olubdur (Baxşəliyev R., 2017: s.54).

2014-cü il dekabrın 18-də “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin tanınmış müğənni Müslüm Maqomayevin adını daşıyan Katamaran formalı sürətli sərnişin gəmisi istifadəyə verilmişdir. “Kaspian Marin Services” şirkəti ilə uzunmüddətli Alyans razılaşması əsasında alınan uzunluğu 70, eni 16 metr, bortunun hündürlüyü 6 metr, 150 sərnişin tutumu olan “Müslüm Maqomayev” sürətli sərnişin gəmisi BDT-nin sürətli gəmilərin tikintisində tətbiq olunan HSC kodu tələblərinə müvafiq olaraq inşa olunub. Xəzər hövzəsində analoqu olmayan, BP şirkətinin sifarişlərini həyat keçirəcək ikigövdəli unikal “Müslüm Maqomayev” gəmisinə hər biri 3917 at gücündəki 4 mühərrik qoyulmuşdur. Bu da saatda 70 kilometrə kimi sürət yığmağa və sonda neftçiləri dəniz platformalarına lap tez çatdırmağa şərait yaradacaqdır. Gəmi müasir tələblərə müvafiq olaraq, DP2 - dinamik dayanıqlıq sistemi ilə sərnişinlərin platformalara təhlükəsiz keçidi üzrə xüsusi körpü ilə təchiz edilib və bu birinci növbədə dənizdə insan həyatının mühafizəsinə xidmət edir.

Eyni zamanda, ehtiyat-təchizat gəmisində yaradılmış zəmin texniki göstəricilərinə əsasən Xəzərdə birinci sayılan, 16320 at gücündə, dartma qüvvəsi

207 ton, uzunluğu 74.2 metr, eni 17.20 metr, suya oturumu 7.20 metr olan “Lənkəran” gəmisi, DP2 dinamik dayanıqlıq sistemi ilə təchiz edilmişdir. Sözügedən gəminin geniş texniki imkanları, gəminin Xəzərdə bir çox layihələrə, eyni zamanda “Şahdəniz-2”, “Şəfəq-Asiman”, “Abşeron Faza-1” layihələri dairəsində nəzərdə tutulan işlərə cəlb edilməsini mümkün edir.

“Lənkəran” gəmisi ilə yanaşı, hal-hazırda Qara dənizdə Azərbaycan bayrağının altında üzən “Natəvan” gəmisi də hazırki tələblərə bütünlüklə cavab verir.

Xəzərdən qıraqda, dünya sularındakı Azərbaycan bayrağı ilə üzən gəmilərimizin arsında yeni alınmış müasir gəmilərin sayı dayanmadan çoxalır. 2013-cü ildə müasir “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətlər yaradıldıqdan sonra donanmaların yeni gəmilərlə zənginləşdirilməsi üçün önəmli addımlar atılmışdır.

Yeni alınmış gəmilərdən biri isə böyük Azərbaycan şairi Nəsiminin ismini daşıyır və donanmamız flaqmanı “Prezident Heydər Əliyev” tankeri ilə bir layihədəndir. 13000 ton yükləmə qabiliyyətinə sahib, uzunluğu 149.9 metr, eni 17.3 metr, suya oturumu 7.14 metr olan “Nəsimi” tankeri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (TRASEKA) neft və neft məhsulları daşımaqdadır (Baxşəliyev R., 2017: s.52).

“AXDG” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin və “Kaspian Marine Service” şirkətinin uzunmüddətli Alyans razılaşması dairəsində daha 3 yedək və 2 borudaşıyan gəmi alınmışdır. Həmin gəmilər “Şahdəniz-2” layihəsində istifadə ediləcək, yeni boru kəmərlərinin çəkilişi zamanı yaxından iştirak edəcəklər. Yedək gəmilərin hər biri 3044 at gücündə, dartma qüvvəsi də 38 tondur. 1890 ton dedveytə sahib borudaşıyan gəmilərin uzunluğu 81.6 metr, eni 11.3 metr, suya oturumuisə 3.7 metrdir.

Gəmilərimizin dünya ticarətini iqtisadi mübasibətləri üçün Xəzər dənizindən dünya okeanı sularına çıxışı Rusiyanın daxili suları ilə gerçəkləşdirildiyindən onların təzələnməsi, ekoloji baxımdan təhlükəsizliyi zəruri şərtlərdəndir. Rusiya bayrağı ilə üzən gəmilər yükqaldırma qabiliyyətindən asılı olmaqla Volqa-Don

kanalından hər bir keçid üzrə 5-6 min ABŞ dolları ödəyə bilirsə, Azərbaycan bayrağı ilə üzən gəmilər analoji keçidlər üzrə 25-30 min ABŞ dolları ödəməkdədirlər. Ancaq buna baxmayaraq, dövlət iqtisadiyyatı üzrə gəmilərimizin dünya okean sularına çıxışının təkcə bu kanal vasitəsi ilə gerçəkləşdirildiyindən nəqliyyat əməliyyatları üçün həmin məsrəflər xərclər iqtisadi cəhətdən faydalıdır səmərəlidir. SSRİ hakimiyyəti zamanı dərin daxili kompleks su əlaqə sistemi (çay-kanal-göl) birbaşa yüklərin Xəzər dənizinin limanlarından Baltik-Qara dəniz-Azov və Aralıq dənizi hövzələrinin limanlarına daşınmasını təmin etməkdə idi.

Xəzər dənizi özünün coğrafi durumuna görə hal-hazırda regionlararası əlaqələrdə yox, həmçinin dünya iqtisadi əlaqələrində önəmli rol oynayır. Xəzər dənizi “Şimal-Cənub” Beynəlxalq ticarət dəhlizinin bir hissəsi olmuş Fars körfəzi dövlətlərini birləşdirir. Ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyi dünya dövlətlərinin marağına müvafiq nəqliyyat sahələri inkişafı ölkəmizin beynəlxalq nəqliyyat iqtisadi münasibətlər sisteminə daxil olmasına şərait yaratmışdır. Qədim İpək Yolunun bərpa edilməsi və onun respublikamızda mərkəzi mövqedə olması Aralıq, Qara və Xəzər dənizi dövlətlərinin iqtisadi münasibətlərin inkişafında önəmli rol oynayan Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sisteminin ölkə ərazisində kəsişməsi, Transxəzər nəqliyyat kompleksinin ölkəmizin nəqliyyat kompleksləri ilə əlaqələndirilməsi və Şərqi-Qərbi, Şimal-Cənub nəqliyyat layihələrinin, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yol layihələrinin reallaşdırılmasına imkan yaradır.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi Azərbaycan sahəsində daşımalarından əldə edilən ümumi gəlirin 19faizi dəniz nəqliyyatının payına düşməkdədir. 2015-ci il dəniz nəqliyyatı ilə qazanılan ümumi gəlirin 99faizi dəniz yükdaşımalarına, 1 faizi isə sərnəşin daşımalarına məxsusdur. Son dövrlərdə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizindəki yük axınlarının intensivləşməsi ucbatından Xəzər dənizinin hövzəsində fəaliyyətdə olan limanların beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılması qarşıda duran önəmli məsələlərdən biri sayılır (Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A, 2016: s.23).

Aydın ki, Xəzər Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə tənzimləyici rol oynayır. Beləliklə, limanlarda yük dövriyyəsinə çoxaltnaqla bərabər, eyni zamanda yükdaşıyan gəmilərin yük tutumunun artırılması, gəmilərin bütün hərəkət

yönlərində Bakı-Həştərxanı, Bakı-Aktaunu, Bakı-Bektaşını, Bakı-Ənzəlini, Bakı-Pəhləvini və s. yüksək tonnajlı gəmi bərələrinin istifadəsini Qərb və Şərq dəhlizində yüklərin əngəlsiz daşınmasını tənzimləmiş olar.

Qeyd etməliyik ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolundan Bosfor boğazına qədər uzadılması və Bosfor boğazından dənizin altı ilə yol tikinti işlərinin həyata keçirilməsi sayəsində quru və su yol qovşaqlarının təkmilləşməsi bütün nəqliyyat sahələri üzrə yük və sərnişin axınlarının intensivləşdirilməsinə pozitiv təsir edəcəkdir. Bütün bunlara uyğun olaraq Xəzər dənizinin Azərbaycan sahəsində fəaliyyətdə olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə birgə, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Lənkəran və Hövsan limanlarının beynəlxalq önəmli limanlar səviyyəsinə çatdırılması məqsədilə xeyli böyük işlər həyata keçirilir.

Azərbaycanın iqtisadi inkişafında Xəzər dənizindən çıxarılmış karbohidrogen ehtiyatlarının çoxaldılması, həmin məhsulların dəniz nəqliyyatı ilə daşınması və başqa yük əməliyyatları, Bakı Dəniz Ticarət Limanının təzədən qurulması və beynəlxalq tələblərə cavab verməsini tələb etdiyi üçün, Xəzər dənizinin cənub-qərb tərəfində Bakı şəhərindən 50-60 km cənubda olan Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının inşasına başlanmışdır.

Cənubi Koreya şirkətləri tərəfindən inşası həyata keçirilən bu liman xeyli faydalı coğrafi ərazidə yerləşdiyi üçün, dəmir yol və avtomagistral sistemə qoşulduğu üçün oradan yüklərin cənub və qərb yönündə İrana və Gürcüstana başqa nəqliyyat növləri ilə daşıma şəraiti yaradır. Liman TRASEKA Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qovşağında yerləşir. Limanın yük dövriyyəsinin 2020-ci ilə kimi 25-30 milyon tona yüksəlməsi nəzərdə tutulur. Limanın yaxınlığında təzə, müasir Bakı Gəmiqayırma zavodu və başqa gəmiçilik infrastrukturları istismara verilibdir.

Yükgötürmədə qabiliyyəti 347306.4 ton olan gəmilərlə layihədə nəzərdə tutulmuş əməliyyatlarda həmin gəmilərin Xəzərdə fəaliyyətdə olan gəmiçilik şirkətləri vasitəsilə rəqabət qabiliyyətini çoxaltmaq lazımdır. Eyni zamanda Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin balansındakı həmin gəmilərin 4 ədədi silinmə gözləyərək 2-ü orta hesabla hər il təmirdə olur. Bu isə daşımaların həcminə

əsaslı təsir edir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına görə, 2015-ci il üzrə daşımalarda azalmalar müşahidə edilir. Odur ki, 2013-cü il dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınmanın həcmi 11509,7 min ton, 2014-cü il 9936,7 min ton olduğu vəziyyətdə, 2015-ci il 6625,8 min ton olubdur.

Hal-hazırda Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin donanmalarında istismar edilən gəmilərinin bir çoxunun yaşı 25 ildən yüksəkdir ki, bu isə yükdaşımada gəmilərin sığorta şirkətlərinin tərəfindən gövdə sığortasının həyata keçirilməsində problemlər əmələ gətirdiyindən yük sahibləri başqa gəmiçilik müəssisələrinə üz tuturlar.

Nəticədə, ticarətin hazırki inkişafına dəstək vermək, ticarət artımından faydalanmaq məqsədilə dəniz nəqliyyat vasitələrinə xeyli üstünlük verilməli və həmin sahəyə investisiyalar ayrılmalıdır. Gəmiçilik və limanın təsərrüfat fəaliyyətinin normal tənzimlənməsi üzrə gəmilərin hərəkət sxeminin, həmçinin yüklərin doldurulması və boşaldılmasının optimallaşdırılmasını müəyyənləşdirən ekonometrik modellər qurulmaqla proqramlaşdırılmalıdır. Həm də bu sahənin inkişafı üzrə ölkəmizdə özəl dəniz nəqliyyat daşımaçılıq şirkətləri yaradılmalıdır. Gələcək dövrdə həmin sahənin optimal inkişafı üçün “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin özəlləşdirilmə məsələsinə baxılması sözügedən sahənin lap yüksək inkişafına səbəb olar. Odur ki, eyni durumda olan bir çox ölkələr (Azərbaycan, Bolqarıstan, Çexiya, Almaniya, Gürcüstan, Qazaxıstan, Polşa, Rusiya, Özbəkistan, Türkiyə, Türkmənistan) logistika komponentlərinin daxilində özəlləşdirmə fəaliyyətlərini başlayıblar.

III Fəsil AZƏRBAYCAN DƏNİZ NƏQLİYYATININ DÜNYA TİCARƏTİNDƏ ROLUNUN ARTIRILMASI MƏSƏLƏLƏRİ

3.1. Dəniz nəqliyyatının dünya ticarətində rolunun artırılması istiqamətləri

Dünya iqtisadi sistemi üzrə dəniz nəqliyyatının yeri olduqca yüksəkdir. Dəniz nəqliyyatının iştirakı olmadan beynəlxalq iqtisadi əlaqələri təsəvvür etmək mümkün deyil, çünki dəniz nəqliyyatının rolu beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində əlaqələrin qurulmasında mühüm rol oynayır. Dəniz daşınması nəqliyyatın digər rejimlərindən (boru kəməri istisna olmaqla) müqayisədə bir nəqliyyat sistemində ucuz nəqliyyat növüdür.

Hazırda qlobal iqtisadiyyatda dəniz nəqliyyatında orta illik artım tempi 1 faiz təşkil edir. Dünya miqyasında hər il təxminən 1200 gəmi artımı orta illik artıma aiddir. Beləliklə, 2006-cı ildən etibarən dünya miqyaslı gəmilər 98 min 269-dan 120 minədək artmışdır. Dünyada gəmilərin ümumi tonajı 1,1 milyard DWT-dən (dedveyt), ümumi yükü 1,5 mlrd. DWT-ə (Dedveyt gəminin ümumi çəkisi deməkdir. Yük, sərnəşinlər daxil olmaqla, baqaj, yanacaq resursu, neft, şirin su, qidalanma və ekipajın baqajının çəkisi daxildir.) çatdı. Proqnozlara görə, 2026-cı ilə qədər bu artım, gəmilərin sayının və beynəlxalq ticarətə olan tələbin artmasına uyğun olaraq 1,9 milyard tona çatacaq. Dünyada ticarət gəmilərinin sayı 4,110 ədəd təşkil edir (Q. Qurbanov, 2016). Beynəlxalq ticarətin 75% -dən çoxu dəniz nəqliyyatından gəlir. Dünya dəniz ticarətinin miqdarı 1950-ci ildə 500 milyon ton olmasına baxmayaraq indi 18 qat artmış və 9 milyard tona çatmışdır. Yükün yarısından çoxu neft ilə neft məhsullarıdır.

Göründüyü kimi, yük nəqliyyat dəhlizinin artması ölkənin iqtisadi potensialı və milli iqtisadiyyatın inkişafı üçün xeyli əhəmiyyət kəsb edir. 1996-cı il dekabrın 15-i Odessa şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan və Ukraynanın Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətinə dair sazişlər imzalanıb və 1996-cı ilin may ayı Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan ilə Özbəkistan arasında malların tranzitinin tənzimlənməsi üzrə sazişlər imzalanıb (Azərtac, 2018). Bu cəhətdən, 1998-ci ilin sentyabrı İpək

yolunun bərpa edilməsi üzrə beynəlxalq konfransı xatırlaya bilərik. Tədbirdən sonra ən mühüm məsələlərdən biri Azərbaycan və Gürcüstan, Qazaxıstan, Ukrayna və Türkiyə arasında dəniz nəqliyyatı bazarının yaradılması ilə bağlı sazişlərin imzalanması idi. 1998-1999-cu illərdə Azərbaycanın nəqliyyat gəmiləri tərəfindən daşınan yüklərin həcmi ötən beş ildən bəri təxminən 1,5 dəfə çoxdur.

Məşhur İpək Yolunun bərpa edilməsi həmin yolun ən intensiv xətlərindən biri ölkəmizin sərhədlərini şərqdən-qərbə (TRASEKA) və cənubdan-şimala doğru kəsməklə keçir. Çin-Avropa münasibətləri, Mərkəzi Asiya ilə Avropa, Mərkəzi Asiya ilə Qara dəniz, İran ilə Rusiya, İran ilə Qara dəniz, Rusiya ilə Hindistan ticari münasibətlərinin inkişafı üzrə əsas infrastruktur layihələri əhəmiyyətli ticarət marşrutları üzrə ticarətin həcmi artırılmışdır. Bu da Azərbaycanın əhəmiyyətli bir regional logistika mərkəzinə çevrilməsi üçün tədbirlərin görülməsini zəruri edir.

Qitə nəqliyyatında dəniz nəqliyyatına alternativ yoxdur. Bu baxımdan, bu cür nəqliyyata beynəlxalq ticarətdə xüsusi diqqət yetirilir.

Bununla yanaşı, gəmilərin aşağı sürəti, hava şəraitindən asılılıq, limanlarda terminalların tutumunun məhdudlaşdırılması və s. kimi mənfi cəhətləri də var.

Nəqliyyat xidmətləri malların ticarətinin səmərəliliyinin və rəqabət gücünün təmin edilməsində böyük rol oynayır. Lakin, onlar valyuta mənfəətinin mühüm müstəqil mənbəyidirlər. Nəqliyyat, hərəkətli material obyektlərində ixtisaslaşır. Onun funksiyaları reproduksiya prosesində istehsal resurslarını birləşdirmək, onların əldə olunmasını və hazır məhsullarını bazarda təmin etməkdir. Xarici ticarət əlaqələrində malların və xidmətlərin sıx əlaqəsini əks etdirən nəqliyyatın rolu "nəqliyyat komponentləri" kateqoriyasından - yüklərin (nəqliyyat xərclərinin) nəqli olunan malların qiymətinə nisbətindən ibarətdir. Eyni zamanda, nəqliyyat uzun müddətli investisiyalara və iqtisadiyyatın maddi intensiv sektoruna malik bir sahədir, buna görə də ÜDM-in formalaşmasına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərən dünyanın əsas aktivlərinin təqribən 20% -ni təşkil edir. Azərbaycanlı iştirakçıların xarici iqtisadi fəaliyyətində xarici ticarətin səmərəliliyinin artması Azərbaycan nəqliyyat və ekspeditor təşkilatlarının göstərdiyi keyfiyyətli nəqliyyat xidmətləri ilə bağlıdır.

Yüklərin daşınması texnologiyası dəniz nəqliyyatının dünya ticarətində rolunu artırma bilər. Texnologiya işi yerinə yetirən ardıcılıq, üsul və vasitələrdir. Dəniz yük daşınması texnologiyası dəniz nəqliyyatının istismarı ilə bağlı bütün bir elm sahəsidir. Nəticədə, malların daşınması texnologiyası, sənaye intizamı kimi malların yüklənməsi, təhlükəsiz daşınması və boşaldılması ilə bağlı demək olar ki, bütün məsələləri nəzərdən keçirir (Karavaev A., 2018: s.71).

Yalnız malların xüsusiyyətləri üzərində dayanaq. Dəniz daşınması prosesində ortaya çıxan və ekoloji şəraitdən asılı olaraq müxtəlif yollarla özünü nümayiş etdirən malların xüsusiyyətləri və xüsusiyyətləri haqqında dərin bilik, həmçinin bir sıra digər amillər nəqliyyat texnologiyasının əsasını təşkil edir. Nəticədə, bu xarakteristikalar və texniki xüsusiyyətlər haqqında dəqiq məlumatlar hər bir gəminin yüklənməsi və saxlanması, yük ərazisində yerləşməsi, istilik və hava mübadiləsinin qurulması, yük əməliyyatlarının təşkili və yük əməliyyatlarının təşkili ilə bağlı məsələləri dəqiq həll etməyə imkan verir.

Daşıma üçün yükün bir kateqoriyasına bir məhsul gətirərkən, onun bir sıra əmtəə xüsusiyyətləri (istehlakçı xüsusiyyətləri) dəyərini itirir, lakin yükün nəqliyyat xüsusiyyətlərini öyrənmək və hesablamaq lazımdır. Yükün nəqliyyat xarakteristikaları yükün xüsusiyyətlərini müəyyən edən yük xarakteristikalarını və yükün yüklənmə və saxlama şərtlərini birləşdirir. Yükün nəqliyyat xüsusiyyətləri konsepsiyasına ilk növbədə həcm-kütləvi xüsusiyyətləri, saxlama rejimi, fiziki-kimyəvi xüsusiyyətləri, qablaşdırma və qablaşdırma xüsusiyyətləri, eləcə də bəzi kommersiya xüsusiyyətləri daxildir. Malların nəqliyyat xüsusiyyətləri qarşılıqlı olaraq nəqliyyat texnologiyasına aiddir.

Daşıma təsnifatı nəqliyyat üçün təqdim edilən bütün malların çeşidini əhatə edir. Bu, nəqliyyatın və nəqliyyat işlərinin təşkili prosesinin müxtəlif tələblərini nəzərə alır. Müxtəlif qrupların birləşməsi mümkün olan ümumi xüsusiyyətlər çox fərqlidir, buna görə malların bir neçə təsnifatı vardır. Yükün xüsusiyyətlərini bilmədən, gəminin müəyyən bir səyahət üçün uyğunluğunu, yükün təhlükəsizliyini təmini məqsədilə nəzərdə tutulan gəmi texniki vasitələrindən düzgün istifadə etmək qərarına gəlmək mümkün deyildir. Nəhayət, malların xüsusiyyətlərinin öyrənilməsi

müştərilərlə ticarət-hüquqi münasibətlərin düzgün həlli üçün vacibdir; xüsusilə yüklərin çatdırılmasının qeyri-kafi olduğunu göstərən əlamətləri bilmək və ya ən azı onun nəqlində şübhə doğurduqda, yük daşıyıcıya müvafiq sifariş vermək və bununla daşıyıcının maraqlarını müdafiə etmək mümkündür.

Son illərdə malların təhlükəsiz daşınması problemi həm donanmanın praktiki fəaliyyətində, həm də elmi araşdırmalarda əhəmiyyətli olmuşdur. Malların xüsusiyyətlərinin öyrənilməsi və onların daşınması qaydaları ilə yanaşı, malların daşınması zamanı malların təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün nəzərdə tutulan gəminin texniki vasitələrini bilmək vacibdir ki, onları effektiv şəkildə istifadə etsinlər.

Dünya iqtisadiyyatının dəniz sektorlarının, xüsusilə də dəniz nəqliyyatının müasir inkişafı, bir çox dövlətin ümumi xarici və xarici iqtisadi siyasətinin bir hissəsi kimi, fəal və məqsədyönlü bir dənizçilik siyasəti aparmasına səbəb olmuşdur.

Dövlətlər tərəfindən həyata keçirilən dəniz siyasətinin vəzifələri müvafiq hüquqi normaların inkişafını tələb etdi. Bir zamanlar bu, dəniz qanununa dair konvensiyaya səbəb oldu. Müxtəlif dövlətlərin və onların qruplarının siyasi meylləri arasında ciddi ziddiyyətlərin mövcudluğu müasir beynəlxalq dənizçilik qanununun inkişafında ziddiyyətli tendensiyaları müəyyənləşdirir. Okeanlarda aparılan işlər ən çox istehsal prosesləri ilə əlaqələndirilir və müəyyən maddi nəticələr əldə etmək məqsədi daşıyır. Bu cür fəaliyyətlərin həyata keçirilməsi zamanı mülkiyyət münasibətləri, əsasən, mülki hüquq normaları ilə idarə olunan iştirakçılar arasında, habelə onların və digər şəxslərin arasında yaranır. Müxtəlif dövlətlərin vətəndaşları və təşkilatları tez-tez bu əmlak münasibətlərində iştirak edirlər. Belə hallarda, bir dövlətin hüquqi normaları ilə aralarında yaranmış münasibətlərin tənzimlənməsi çətin olur və bəzən qeyri-mümkündür.

Buna görə də, beynəlxalq dəniz hüququ çərçivəsində mülkiyyət əlaqələrinin tənzimlənməsi vahid mülki-hüquqi normaların və ya tətbiq olunan milli qanunvericiliyə istinadən qanunların toqquşması qaydalarının köməyi ilə həyata keçirilir. Birləşmiş mülki hüquq və qanunların toqquşması, mübahisəli məsələlərin vahid həllini əldə etmək və qanunların toqquşmalarından qaçınmaq üçün bağlanmış

müvafiq beynəlxalq müqavilələrdə əks olunur. Mülki hüququn, qanunların toqquşmasının və bəzi hallarda dənizçilik fəaliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən mülki prosessual qaydaların hamısı dənizin beynəlxalq fərdi hüququdur (<https://lcmg.ru> - 2019).

Malların daşınması müqaviləsi sənaye ilə kənd təsərrüfatı, sənaye və ticarət arasındakı əlaqəni təmin edən ən vacib biznes müqavilələrindən biridir. Malların daşınması müqaviləsinin tərəfləri sifarişçi və yük daşıyıcılarıdır. Malların dəniz yolu ilə daşınma müqaviləsi iki növdür: malların daşınması üçün nizamnamə və malların daşınması üçün hər konteynerə görə müqavilə. Bir xəttli donanma əməliyyat sistemində, gəmilər müəyyən nöqtələrə zəng edərək müəyyən istiqamətlərdə müntəzəm olaraq planlaşdırılmış daşımalar həyata keçirirlər. Yüku müntəzəm xətlərin gəmilərindən birinə göndərilməsini təklif edərkən, konasament (yük daşıyan) şirkəti özünün elan etdiyi şərtlərlə yükün daşınması üçün müqavilə bağlamağa borcludur. Belə müqavilə ictimai müqavilə kimi təsnif edilməlidir. Məhsulların xətti daşınması dənizlə daha mütləq və rahat nəqliyyatdır. Tramp gəmiləri, hər bir xüsusi vəziyyətdə dənizlə daşınma müqaviləsi ilə müəyyən istiqamətdə daşımalar həyata keçirir. Onlar cədvəl üzrə işləyirlər. Hər cür səyahət üçün bu gəmilərdə yüklərin daşınması şərtləri tərəflər tərəfindən razılaşdırılır və nizamnamədə müəyyənləşdirilir. Həmin iki növ malların daşınması müqavilələrinin şərtlərinin işlənilib hazırlanması və tərtib edilməsi proseduru fərqlidir.

Çarterin bağlanması ilə tərəflərin nəqliyyat şərtlərini müzakirə etmək və razılaşmaq imkanı var. Tipik pro forma nizamnaməsinin mövcudluğu tərəflərin iradəsi ilə müəyyən bir müqavilənin şərtlərini fərdiləşdirməyi istisna etmir. Yüku daşınma müqaviləsinin məzmunu konkret bir xəttin birtərəfli qaydada müəyyənləşdirilmiş iş şəraiti ilə müəyyən edilir. Sənişin daşımalarını həyata keçirən gəmilər müəyyən limanların və xəttin mövcud tarifləri arasındakı hərəkət cədvəlini elan edərək, yük sahiblərini müəyyən şərtlərlə yüklərin daşınması üçün müqavilə bağlamağa dəvət edir. Bu vəziyyətdə yük sahibi yalnız təklif olunan şərtlərə razı ola bilər və ya razılaşa bilməz (Lukyanoviç N.V., 2009: s.108).

Çarter və konasament nisbətini nəzərdən keçirək. Çarter tərtib olunmayan zaman yük göndərərkən xətti daşıma məsələsi ümumiyyətlə qaldırıla bilməz, çünki xətti daşımalar konasament əsasında həyata keçirilir. İki sənədin mövcudluğu: yükün daşınma müqaviləsinin iki növü və yükün qəbul edilməsini təsdiq edən bir daşınma bəyannaməsi şəklində nizamnamə, bu sənədlərin həcmi məhdudlaşdırmaq məsələsini qaldırır. Daşınma müqaviləsinin tərəflərindən biri alıcıya zidd olduqda, onların arasında olan münasibətlər nizamnamə ilə tənzimlənir. Yükgöndərən həmişə malların daşınması müqaviləsinin tərəfi deyil və onunla əlaqələr bir konasament ilə idarə olunur, lakin əgər konasament nizamnaməyə istinad edirsə, onda yükləmənin şərtləri alıcı üçün məcburidir.

Malların daşınması malların daşınma müqaviləsi - çarter ilə həyata keçirilir. Çarteri gəminin fraxt edilməsi adlandırmaq daha doğru olardı. Tramp daşınması üçün çarter müqaviləsinə (nizamnaməsinə) əlavə olaraq, yuxarıda qeyd olunduğu kimi, aşağıdakı funksiyaları yerinə yetirən bir konasament istifadə olunur:

1. daşınma müqaviləsinin bağlanması haqqında şəhadətnamə;
2. daşıyıcının alınması;

3. başlıca sənəddir (təhlükəsizlik) və ayrıca müzakirə sənədidir. Çarter üzrə daşınma müqaviləsi bağlanarkən tərəflər bütün şərtləri müzakirə edirlər. Yükləmə bürosu daha mürəkkəbdir. Bu mərhələdə yüklərin daşınması qaydalarını tənzimləyən üç konvensiya mövcuddur, yəni üç hüquqi rejim mövcuddur. Yük, Visby qaydalarına qoşulmuş bir ölkəyə yüklənsə və Hamburg qaydalarını təsdiq edən bir ölkədə boşaltılırsa, ziddiyyətlər ortaya çıxır. Bu sual, hazırda beynəlxalq dəniz nəqliyyatında həll edilmir və ətraflı nəzərdən keçirilməsini tələb edir. Beynəlxalq dənizçilik hüququ, yük daşıyıcısı haqqında vahid beynəlxalq qaydalara uyğun həll olunmalıdır (Vinnikov V.V., 2001: s.89).

3.2. Dəniz nəqliyyatının inkişaf mexanizminin təkmilləşdirilməsi yolları

Azərbaycan bir neçə növ nəqliyyat marşrutlarının kəsişməsindədir. Nəqliyyatın müasir səviyyəsində yol nəqliyyatının, dəmir yolu xətlərinin, hava limanlarının və liman xidmətlərinin təkrarlanması və qarşılıqlı dəstəklənməsi tələb olunur. Bütün bunlar effektiv şəkildə yalnız tariflərin mövcudluğunun, xidmət şirkətlərinin etibarlılığının və tranzit sürətinin birləşməsi ilə fəaliyyət göstərə bilər. Faktorların bu "qarşılıqlı əlaqəsini" təmin etmək üçün yaxşı fəaliyyət göstərən bir siyasi sistem tərəfindən dəstəklənən yüksək keyfiyyətli dövlət idarəsi lazımdır.

Bundan əlavə, müvəqqəti konyunkturadan istifadə etmək imkanı da tələb ediləcək. 2016-cı il yanvar ayı Rusiya Federasiyası ilə Mərkəzi Asiya arasında Türk yük tranziti qadağan olunduqdan bir neçə gün sonra Bakı yeni tarifini hazırlayıb, həmçinin Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və tranzit daşımalarını almaq üçün bərə sisteminin fəaliyyətini yenidən qura bilmişdir. Nəticədə malların tranzitinin bir neçə dəfə artırılması və tranzit gəlirlərindən daha çox artım mümkün idi. Azərbaycanın müvəffəqiyyəti qonşuları tərəfindən fərqlənir.

Nəqliyyat sektoru mənfəət mənbəyi kimi xidmət edir, lakin yalnız sənaye iqtisadiyyatının bütün kompleksinin müəyyən inkişaf şərtləri altında tam lokomotivə çevrilir.

Gələcəkdə Azərbaycan əsas iqtisadi və regional nəqliyyat və logistika mərkəzi ola bilər. Bu vəziyyətdə Beynəlxalq Dəniz Korridor (BDK) vasitəsilə tranzitlə əlaqədar olaraq bir neçə fayda səviyyələri yaradılacaqdır (Karavaev A., 2018: s.75).

Bu gün Azərbaycan iki strateji planlaşdırma sənədinə malikdir. Birincisi, Azərbaycan 2020: İnkişaf konsepsiyasının strategiyası qeyri-müəyyən məzmunu baxımından bir-birinə yaxın Rusiya və Qazaxıstan analoqu üzrə yaradılmışdır.

İkinci sənəd, daha çox "Milli iqtisadiyyatın perspektivlərinə dair strateji yol xəritəsi"dir. "İnkişaf konsepsiyasından" fərqli olaraq, 11 sektoral yol xəritəsi məcburidir, onlar Prezidentin hazırkı qərarlarına bağlıdır. Yol xəritələrinin tətbiqinə nəzarət Azərbaycan Prezident Administrasiyasına həvalə edilmişdir. Sənəd iqtisadiyyatın inkişafı üzrə dövlət başçısının köməkçisi N.Əmirovun başçılıq etdiyi

işçi qrupu tərəfindən aparılmış milli iqtisadiyyatın on bir hissəsindən ibarət 9 aylıq bir işin nəticəsidir. Yol xəritəsi McKinsey Consulting Agentliyi tərəfindən hazırlanmışdır.

Onun tərkibində logistika və ticarətin inkişafı üçün təkliflər hazırlanmışdır. Yerli və xarici trafik idarə olunması mexanizmini təkmilləşdirmək üçün lazım olan dəyişikliklər təsvir olunur və bunlar ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq birliyə integrasiyasını gücləndirəcəkdir. Yol, dəmir yolu, su, hava və yeraltı (metro) nəqliyyatında tədbirlər görülür.

2020-ci ilə kimi olan vaxtda ölkəmizin logistika və ticarət sektorunda strateji mövqeyi, regional tranzit yüklərinin cəlb edilməsi ilə yanaşı, bu növ yüklərin əlavə dəyərinin yaradılmasıdır (İqtisadi islahat, 2017).

Yaradılmış strateji məqsədlərə (hədəflərə) görə, ölkənin güclü və imkanlarından istifadə edərək, aşağıda qeyd edilən məsələləri əhatə edən yeddi prioritetin gerçəkləşdirilməsini nəzərdə tutulur:

- Azərbaycan ərazisini keçən tranzit koridorlarını uzunmüddətli perspektivdə regional əhəmiyyətə malik logistika və ticarət mərkəzinə və bu istiqamətdə müvafiq tədbirləri gücləndirmək üçün rəqabətqabiliyyətli dövlətə çevirmək;
- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisi ilə yanaşı azad ticarət zonasının yaradılması və planlaşdırılan azad ticarət zonalarının texniki-iqtisadi əsaslandırmasının hazırlanması;
- ticarət həcmi artırmaq və Azərbaycanın iqtisadiyyatını daha da şaxələndirmək üçün tranzit ticarətindən əlavə dəyər əldə etmək.

Strateji Yol Xəritəsinə əsasən nəzərdə tutulan tədbirlərin reallaşdırılması üçün investisiya fondlarını cəlb etmək nəzərdə tutulur.

2025-ci ilə qədər Azərbaycanın uzunmüddətli perspektivi logistika və ticarət infrastrukturunun səmərəli şəkildə yaxşılaşdırılmasına, eləcə də ölkənin bu sektorda cəlbediciliyini təmin etməyə və onu mühüm ticarət və logistika mərkəzinə çevirməyə yönəlib.

Ölkəni regional əhəmiyyətə malik lojistik və ticarət mərkəzi halına gətirmək üçün 2025-ci ilədək Azərbaycanda regional səviyyədə fəaliyyət göstərən şirkətlərin

əsaslarını yaratmaq üçün iş aparılacaq və investisiya və təşviqat təşviq etmək üçün əlverişli biznes mühiti təmin ediləcək və təkliflər və təşəbbüslər yaradılacaq . Logistika və ticarət sahəsində hədəf inkişafın təmin edilməsi sayəsində ölkəmiz regional şirkətlər üzrə logistika və ticarət mərkəzinə çevriləcəkdir.

Birinci növbədə, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanının logistika sisteminə və dövlətin daxili ticarət şəbəkəsinə integrasiyası məqsədi ilə nəqliyyat və dəmir yolu münasibətləri gücləndiriləcəkdir. Şəhərlər arasındakı trafikə yaxşılaşdırılması üçün əsas prioritet yolların tikintisi və təmiri, yüklərin həcmində iqtisadi səmərəliliyi təmin edən səviyyəyə yüksəldikdən sonra dəmir yolu əlaqəsi qurulacaqdır (İqtisadi islahat, 2017).

Prioritet olaraq, 2025-ci ilə kimi olan dövrdə, logistika və ticarət mərkəzi vasitəsilə Azərbaycanın ilkin və aralıq ərzaq məhsulları, dərman preparatları, plastik materialların və gübrələrin istehsalı kimi sahələrdə üstünlüyü təmin olunacaq.

Azərbaycanda 2025-ci ilə qədər lojistik və ticarət sahələri, xüsusilə özəl sektorun investisiyaları vasitəsilə inkişaf etdiriləcək. Bu istiqamətdə dövlət qurumlarının prioritetləri bu prosesdə özəl sektorun fəal iştirakı təmin edilməsi üçün tədbirlərin paralel həyata keçirilməsi ilə müəyyənləşdiriləcəkdir.

Azərbaycanın uzunmüddətli perspektivi digər ölkələrlə sabit əlaqələrə malik olan logistika və ticarət mərkəzlərinin effektiv idarə olunması, sonra isə mühüm regional mərkəzə çevrilməsidir.

2025-ci ildən etibarən müəyyən edilmiş əsas məqam Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksi daxilində logistika mərkəzi və güclü loqistika və ticarət mərkəzi, həmçinin Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanının ərazisində azad ticarət zonası yaradılmasıdır. Burada önəmli nəqliyyat şirkətləri ilə bərabər, qablaşdırma, saxlama ilə emal kimi əlavə logistika xidmətlərinin göstərilməsi üzrə ixtisaslaşan mərkəzlər və şirkətlər yerləşəcəkdir. Bu şirkətlər vergi imtiyazlarından faydalanacaqlar və eləcə də bu şirkətlər rəqabət qabiliyyətinin artırılması və istehsal yönümlü düşüncə tərzinin inkişafına təkan verəcək gömrük rüsumlarının ödənilməsindən azaddırlar (İqtisadi islahat, 2017).

Bu mərkəz çərçivəsində müxtəlif uğurlu fəaliyyət göstərən şirkətlərin fəaliyyətini genişləndirmək, xüsusilə əmək məhsulu (məsələn, tekstil məhsulları) və innovativ (yüksək texnologiya) məhsulların (məsələn, dərman və maşınqayırma avadanlığı) istehsalının genişləndirilməsi nəzərdə tutulur.

2025-ci ildən sonra perspektivdə qoyulan başqa bir məsələ digər regionlarda ölkədə yaradılan logistika şəbəkəsinin genişləndirilməsidir. Göstərilən dövrdə ölkəmizin sərhədləri boyunca logistika ilə ticarət mərkəzlərinin inşasının ikinci mərhələsi başa çatacaq və regionlarda fəaliyyət göstərən logistika və ticarət müəssisələrinin fəaliyyəti diqqət mərkəzində olacaqdır.

Ümumiyyətlə, özəl sektorun Azərbaycanda logistika sahəsində iştirakının səviyyəsinin artırılması əsas vəzifələrdən biridir. İdarəetmə prosesində özəl sahənin iştirak payının artırılması, dövlətin infrastrukturunun qorunması, nəticədə ölkə iqtisadiyyatında logistika sektorunun səmərəliliyinin və əlavə dəyərinin (dəyərinin) artırılması və təchizat zəncirində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi planlaşdırılır.

Logistika əməliyyatlarının idarə olunmasında qabaqcıl texnoloji infrastruktur yaradılacaq və həyata keçiriləcəkdir. Müxtəlif növ yüklərin effektiv və səmərəli qiymətləndirilməsi və birbaşa məlumat bazasına əsaslanmış intellektual sistem vasitəsi ilə daha səmərəli idarə edilməsinin təhlil olunmasına müxtəlif növ mənbələrdən malların xüsusi növlərinə və nəqliyyat marşrutlarının cəhətlərinə dair məlumatlar daxildir (İqtisadi islahat, 2017).

Qurumlararası məsləhətləşmələr zamanı həm BDK-nin, həm də meridian layihələrinin iştirakçıları qarşılıqlı tarifləri, milli daşıyıcılar üçün şərtləri, habelə gömrük orqanları arasında malların və nəqliyyat vasitələrinin ilk məlumat mübadiləsinin texniki parametrlərini müzakirə edirlər. Obyektiv səbəblərə görə, Azərbaycan ərazisində BDK qlobal tranzit kanalları arasında sayılmır, baxmayaraq ki, onlar Çin və Hindistanın makroiqtisadi inkişaf tempindən asılıdır, maddi və maliyyə resurslarının kotirovkasını dəyişirlər. Bakı BDK meridian və latitudinal marşrutlarının birləşməsinə və onların aqro-sənaye iqtisadiyyatına integrasiyasına (sənaye zonalarının və marşrutlar boyunca əkin sahələrinin inkişafına) əsaslanır.

Aydındır ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin “Milli iqtisadiyyat ilə iqtisadiyyatın zəruri sektoru üzrə strateji yol xəritəsinin önəmli istiqamətlərinin təsdiqi və bundan irəli gələn məsələlər barədə ” 16-ı mart 2016-cı il tarixində 1897 sayılı Sərəncamına əsasən “Milli iqtisadiyyat ilə iqtisadiyyatın əsas sektoru üzrə strateji yol xəritəsinin əsas istiqamətləri” təsdiq olunmuşdur. Həmin sərəncama görə, Azərbaycanın logistika və ticarətlə əlaqədar gələcək baxışlarını reallaşdırmaq üçün 7 önəmli təşəbbüs aşkar olunmuşdur. Bu təşəbbüslər daha çox gələcəyə baxışın əsas hissələri - Azərbaycanda ticarət həcmının yüksəldilməsi və tranzit ticarətindən böyük gəlir əldə olunmasına istiqamətləndirilmişdir.

Azərbaycanda BDK-nın davamlı inkişaf perspektivləri əsasən regional yük daşımalarının artması və milli iqtisadiyyatın əmtəə və ixrac potensialının inkişafı ilə əlaqələndirilir. Milli iqtisadi siyasət çərçivəsində Bakı bir neçə qarşılıqlı problemləri həll etməyə çalışır:

- Neft və neft məhsullarının tranzitinin (ixracının) azalması ilə əlaqədar yük daşımalarında sistemli azalmanın aradan qaldırılması;
- Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafını yeni istehsal müəssisələrinin inkişafı ilə birləşdirmək (regional azad iqtisadi zonalar və texnoparkları beynəlxalq yollar boyunca cəmləşdirmək);
- Portlarda lojistik infrastrukturunu və transmodal birləşdiricilər yaratmaq (400 hektar sahədə Beynəlxalq Bakı Dəniz Ticarəti Portunun 2-ci mərhələsinin tikintisi, həmçinin Bakı Ələt magistralının integrasiyası üçün yeni infrastruktur). Bunun üçün xarici borcları cəlb etməklə, Bakı tikinti işləri müqavilələri əlində saxlamağa çalışır;
- Beynəlxalq nəqliyyat və logistika şirkətləri üçün cəlbedici mühitin qorunması üçün inzibati və idarəetmə islahatları aparmaq. Bu seriyada Nəqliyyatın Nazirliyinin ləğv edilməsi və bəzi səlahiyyətlilərin Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyinə köçürülməsi, tranzit yük daşımaları üzrə Azərbaycan üzrə idarələrarası Koordinasiya Şurasının yaradılması, yolların istismarı və inkişafı üzrə bir təşkilatın yaradılması, dövlət şirkətlərinə (Caspar, Azal, ADY) dəstək verilməsi nəzərdə tutulur (Sarablinski S., 2017).

Bu qərarların effektivliyi haqqında danışmaq hələ çox erkəndir. Buna baxmayaraq, ölkə daxilində tranzit tarifləri azaldı, lojistik müddəti azaldı və ixrac-idxal əməliyyatlarının emal prosedurları minimuma endirildi. Məsələn, 2016-cı ilin may ayından AYDD Azərbaycan-İran sərhədindəki Astara stansiyasına daşınma üçün 50% endirim təmin edir.

- BDK-ya davamlı xarici investisiya və milli investisiyaların genişləndirilməsi və əlaqəli kommunikasiyaların genişləndirilməsi. Azərbaycan Bakı Tbilisi Qars layihəsində (2007-ci ildə Gürcüstan hissəsinin tikintisi üçün 775 milyon dollar məbləğində kredit ayrılıb) və "Şimal-Cənub" qərb axınının İran bölməsinin tikintisində aparıcı investor olan "Resht Astara" (500 mln. ABŞ dolları həcmində kredit müqaviləsi) ilə 2017-ci il noyabr ayın müqavilə imzalamışdır);

- turizm və istirahət sektoru iqtisadiyyatını inkişaf etdirmək. Hava nəqliyyatında və yollarda logistika və infrastrukturun yaxşılaşdırılması da turist sayının artmasına kömək edir. 2017-ci ilin ilk yarısında ölkəyə 1 milyon 203 min 700 nəfər (və ya 2016-cı ilin eyni dövrünə nisbətən 24.5% daha çox) səfər etmişdir. Turistlər arasında Rusiya 31,2%, Gürcüstan 21,2%, İran 15%, Türkiyə 11,6%, BƏƏ 3,7% payına düşür. Bundan əlavə, turizm agentliklərinin fəaliyyəti nəticəsində ötən ilin yay mövsümündə Bakının icarə bazarı əvvəlki ilin müvafiq dövrünə nəzərən 40% artıb.

Azərbaycanda İTM-nin inkişafında əsas yerlərdən biri zəruri investisiyaların və onların geniş yayılmasının gerçək qiymətləndirilməsidir. 2017-ci ilin yayında Orta Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (Mərkəzi Asiya Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (CAREC), Asiya Bankı ilə birlikdə) 2017-2030-cu illər üçün Orta Asiya (KA) və Xəzər dənizinin dəmir yolu strategiyasını təqdim etdi. Xüsusilə, müvafiq sənəd zəruri investisiyaların icra müddətləri ilə bölüşdürülməsini, eləcə də Şərq-Qərb və Şimal-Cənub beynəlxalq dəhlizləri də daxil olmaqla əlavə layihələrin siyahısını ehtiva edir.

2019-cu il mart ayı, Rumıniyanın paytaxtı Buxarest şəhəri, əhəmiyyətli danışıqlar prosesinin mərkəzi oldu. 4 martda Rumıniya, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkmənistan xarici işlər idarələrinin rəhbərləri Xəzər dənizi-Qara dəniz marşrutu

üzrə (Xəzər dənizi-Qara dəniz marşrutu üzrə beynəlxalq nəqliyyat layihəsi) böyük miqyaslı beynəlxalq nəqliyyat layihəsinin həyata keçirilməsi ilə bağlı danışıqlar aparıblar (Baxşəliyev R., 2017).

Müzakirələrin və danışıqların nəticəsi, imzalayanların, qarşılıqlı hörmətin, inamın və dostluğun mənafeləri və faydalarını nəzərə alaraq yaradılacaq Xəzər dənizi-Qara dəniz marşrutu üzrə beynəlxalq nəqliyyat layihəsinin həyata keçirilməsində hərtərəfli əməkdaşlıq üçün əsaslar qoyan bəyannamənin imzalanmasıdır. Danışıklara əsasən, tərəflər ərazi bütövlüyünə və bir-birinin suverenliyinə hörmət və beynəlxalq səviyyədə tanınan sərhədlərin toxunulmazlığına hörmət etdiyini bildiren birgə bəyanat qəbulunun faktını söyləyir.

Xəzər dənizi-Qara dəniz marşrutu üzrə beynəlxalq nəqliyyat layihəsinin təşəbbüsü 2018-ci ilin oktyabr ayında Aşqabadda Rumıniya, Gürcüstan, Azərbaycan və Türkmənistandan olan ekspertlərin görüşündə başlamışdır. Sonra bütün dörd ölkənin nümayəndələri Xəzər dənizindən Türkmənistandan Azərbaycana, sonra Qara dəniz limanlarına, Qara dənizdə Rumıniyanın Constant limanına qədər dəmir yolu ilə ticarət marşrutunu açmaq barədə razılığa gəliblər.

Orta Asiya, Qafqaz, Qara dəniz və Cənub-Şərqi Avropanın bir hissəsi böyük iqtisadi uğurları gözləyir. Hər gün az və daha az şübhə doğuran layihədə, Xəzər və Qara dəniz, tarixində ilk dəfə bir kommersiya arteriyası ilə əlaqələndiriləcəkdir. Bununla əlaqədar, Orta Asiyadan Qara dəniz bölgəsinə və Rumıniyaya qədər göndərmə xərcləri bir çox ölçüdə azalacaq.

Xəzər və Qara dənizlər bir ticarət və nəqliyyat arteriyası ilə birləşdirildikdən sonra Asiyadan Avropaya malların fasiləsiz çatdırılması üçün bütün şərait yaradılacaqdır. Bu iqtisadi layihədə iştirak edən bütün iştirakçılar, ilk növbədə, Türkmənistan, Azərbaycan və Gürcüstan, bundan böyük maliyyə yardımı alacaqlar. Bu ölkələrin siyasi çəkisi də artacaq. Həqiqətən, mövcud mərhələdə siyasət və iqtisadiyyat iki tamamlayıcı anlayışdır.

Beləliklə, Xəzər və Qara dənizləri birləşdirilməsi və Rumıniyanın Constant limanında ticarət marşrutunun yaradılması hazırlanır. Marşrutun müəyyən nöqtələrindən heç biri nə başlanğıc, xüsusilə də onun sonu kimi qəbul edilə bilməz.

Əslində, digər ölkələr öz fəaliyyətlərini bu marşrut boyunca daşımaq və ya davam etmək istədikləri müddətdə layihəyə qoşula bilərlər. (Baxşəliyev R., 2017)

Azərbaycanın iqtisadi infrastrukturunun mühüm tərkib hissəsindən biri sayılan dəniz nəqliyyatı dövlətin sosial-iqtisadi inkişafında önəmli rol oynayır. Başqa nəqliyyat vasitələrinə nəzərən dəniz nəqliyyatının üstün cəhətlərindən biri yükdaşıma dəyərinin aşağı olmasıdır. Dünya ticarətinin təqribən 80 %-dən çox hissəsinin dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirildiyini nəzərə almaqla, ölkəmizin dəniz nəqliyyatı sahəsinin rəqabətqabiliyyətliliyini, davamlı inkişafını təmin etmək üçün strateji hədəfləri və prioritet cəhətləri əhatə edən tədbirlər planı hazırlanmışdır. Stratejiya ticarət gəmiçiliyi sahəsinin əhəmiyyətli təşkili və beynəlxalq qaydaların effektiv tətbiq olunması üçün ayrıca əhəmiyyət kəsb etməkdədir. Ölkəmizin İpək yolu üzərindəki geostrateji mövqeyi, neft və qaz ehtiyatları, gəmiçilik şirkətləri, o cümlədən dənizçi kadr potensialının təkmilləşdirilməsi ənənələri iqtisadiyyatın inkişafına təkan yaradan amillərdir.

İqtisadi inkişafın təsiri BMT-nin tərəfindən Dayanıqlı İnkişaf Konsepsiyasının hazırlanmasını vacibli etmiş və dünyanın dayanıqlı inkişafının təkmilləşdirilməsinin təmin olunmasına yönələn Dayanıqlı İnkişaf Məqsədləri müəyyənləşdirilmişdir. Tərtib edilmiş stratejiya təhlükəsiz və əhəmiyyətli Dayanıqlı Nəqliyyat Sisteminin təkmilləşdirilməsinə, həmçinin dəniz mühitinin çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına, enerji səmərəliliyinin yüksəldilməsinə və təbii ehtiyatların mühafizəsinə xidmət edir.

Bütün bunlar ölkəmizdə dəniz nəqliyyatı sahəsinin inkişafı istiqamətində həyata keçirilmiş xüsusi səmərəli vacibli və önəmli işlərin, dəniz nəqliyyatı sahəsində milli qanunvericiliyin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması yönündə görülən tədbirlərin müvəffəqiyyətli nəticələr verməsini bir daha təsdiqləyir. Ölkəmizdə iqtisadiyyatın bütün sahələri ilə bərabər, dəniz nəqliyyatı sektorunun da sürətli inkişafı, dövlətin nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin təkmilləşməsində iştirak etməsi Prezident İ. Əliyevin müvəffəqiyyətli siyasətinin nəticəsi olaraq dəyərləndirilməlidir.

Bu gün Avrasiyanın əsas tranzit ölkələrindən biri kimi Azərbaycan Şərq-Qərb ticarət, enerji-yanacaq və nəqliyyatkommunikasiya əlaqələrinin mərkəzində dayanır. Bu mövqe getdikcə güclənir və ən əsası isə dünyanın önəmli qloballaşma və regional integrasiya mərkəzləri ölkəmizi üçüncü minillikdə dünyanın həm alternativ enerji təminatçısı, həm də əsas tranzit ölkə olaraq qəbul edir. Azərbaycan Respublikasının tranzit imkanları çoxaldıqca planetar geosiyasi dəyəri də yüksəlir ki, bu da onun xarici ölkələrlə etibarlı tərəfdaşlığını şərtləndirən önəmli amillərdən biri hesab edilir. (Qurbanov Q., 2016: s.124)

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Dəniz ticarət donanması sabit iqtisadi münasibətləri təmin etmək və nəticədə xarici ticarətin müstəqilliyini təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur: dəniz donanmasının əsas və ya hətta tək nəqliyyat növü olduğu iqtisadi rayonlarda şəraitin normal olması; xüsusilə böyük bir yük dövriyyəsi ilə gəmiçilik ölkələrinin valyuta və ödəniş balansının intensivləşdirilməsi; gəmilərin səfərbərlik hazırlığını və potensial iqtisadi və siyasi qlobal böhran vəziyyətlərində effektiv kömək göstərilməsini ehtiva edən mühüm dəniz nəqliyyatı kommunikasiyalarını düzgün səviyyədə saxlamaq.

Son on il ərzində liberallaşdırma bütün dünyada iqtisadi siyasətin leytmotividir. Həqiqətən, bütün hökumətlər iqtisadi fəaliyyətdə özəl müəssisələrin rolunu genişləndirmək üçün ciddi addımlar atmışlar.

Dəniz nəqliyyatının liberallaşdırılması prosesi əsasən makroiqtisadi səviyyədə islahatların nəticəsidir. Liberallaşdırmaya dair ümumi meyl əsasən büdcə gəlirlərinin azalması, əhəmiyyətli miqdarda xarici borc və yüksək inflyasiya şəraitini əhatə edən əlverişsiz iqtisadi vəziyyətin nəticəsidir.

Daha sonra liberallaşdırma, dəniz nəqliyyat xidmətləri bazarları daxil olmaqla, davam edəcəkdir. Bir çox ölkələr liberallaşmanın əsas prinsiplərini gerçəkləşdirmək üçün lazımi tədbirlər görmüşlər; Ancaq bir çoxları liberallaşmanın bəzi formalarının mənfi nəticələrə gətirib çıxara biləcəyindən və milli donanma vəziyyətinə mənfi təsir göstərdiyindən narahatlıq edirlər.

Dəniz ticarəti çətin vəziyyətdə olan Azərbaycan üçün, dəniz nəqliyyat xidmətləri bazarının liberallaşdırılması və ən əvvəl, bazarın açıqlığı, Azərbaycan bayrağı ilə fəaliyyətdə olan gəmiçilik şirkətlərinin donanmalarının qeyri-rəqabətliyi nəzərə alınarsa, xarici gəmiçilik şirkətləri tərəfindən faktiki ələ keçirilməsinə gətirib çıxara bilər.

Bu şəraitdə dövlət tənzimlənməsinin məqsədəuyğun bir siyasəti həyata keçirilməlidir. Bu vəzifəni icra etmək üçün milli dəniz donanmasının hüquqi və iqtisadi mühafizəsi ilk mərhələdə aşağıdakı əsas prinsipləri əhatə etməlidir:

- adi milli təcrübə olan yük bazasının kvotası;
- bu praktikanın ÜTT-yə üzv olan ölkələrdə (xüsusən ABŞ-da) mövcud olduğunu nəzərə alaraq, bu malların dövlət bayrağı altında gəmilərə nəqli üçün real imkanlar əldə etməklə "strateji malların" konsepsiyası qanunvericiliyinin tələb edilməsi;

- İkinci (beynəlxalq) reyestrin tətbiqi. Beynəlxalq reyestr Azərbaycan gəmilərinin istifadəsinə layiq olan rəqabət qabiliyyətinin mühüm aspektidir. Beynəlxalq reyestrlərin müəyyən üstünlüklərinə baxmayaraq, onların sadə tətbiqi milli donanmanın gələcəyini təmin etmək üçün kifayət deyil. Bir ölkə bir gəmiçilik strategiyasını seçməsinə imkan verən rəqabətə malik deyilsə, yalnız ikinci reyestrə və ya gəmiçilik siyasətinin başqa bir formasına müraciət edərək bir şey əldə etmir. Lakin, ikinci reyestrə milli bayraqla üzən gəmilərin işi mövcud dəniz zonalarına nisbətən vergiyə daha çox cəlb edilməsi ölkədəki siyasi və iqtisadi vəziyyət sabit olacağı təqdirdə müsbət rol oynaya bilər. İkinci reyestr, öz vergitutma bazasına malik olan dəniz zonasıdır, çünki vergitutmanın müstəqil hüquqi bazasını inkişaf etdirmək lazımdır; xarici ticarət yüklərinin hərəkəti və nəqliyyata aid olan pul vəsaitlərinin hərəkətinin sıx nəzarət altına alınması lazım olan gəmilərin tikintisi üçün öz vəsaitlərinin axtarışı. Formalar və üsullar fərqli ola bilər.

Ümumdünya Ticarət Təşkilatına daxil olmaq üçün şərtlər, birinci mərhələdə, müəyyən nəqliyyat növlərinə dair ikitərəfli sazişlərin bağlanması praktikasının davam etdirilməsi ilə müqavilənin xaric edilməsinə və ya nəqliyyat xidmətlərinin müəyyən sektorlarında yavaşlamağa imkan verir.

Dəniz nəqliyyatının və yuxarıda göstərilən iqtisadi (nəqliyyat) siyasətinin məqsəd və vəzifələrinə əsasən aşağıdakı tədbirlər görülməlidir:

- Azərbaycanda və beynəlxalq yük daşımalarında dəniz nəqliyyatının fəaliyyətini müəyyən edən qanunvericilik aktları qəbul etmək;

- Nəqliyyat şirkətlərində, limanlarında və digər müəssisələrdəki nəzarət paylarının xarici mülkiyyətə köçürülməsinin qarşısını almaq məqsədilə sənayedə baş verən mülkiyyət formalarının dəyişdirilməsi prosesinə nəzarətin gücləndirilməsi gəmiçilik şirkətlərinin səhmlərinin bir hissəsini və mülkiyyətdə strateji əhəmiyyətli

müəssisələr kimi ən böyük limanlarını satma və girov qoyma hüququnu olmadan birləşdirmək;

- Beynəlxalq standartların tələblərinə cavab verməyən gəmiləri xaric etmək üçün milli və xarici donanmanın nəzarət mexanizmlərinin effektivliyini artırmaq;
- Azərbaycan donanmasının ixrac-idxal gəmiçiliyi üçün xarici kirayəçilərin malların daşınmasından tədricən geri qaytarılması üçün şərait yaratmaq;
- Ağlabatan bir vergi və kredit siyasətini həyata keçirərək, Azərbaycan və xarici bayraqları altında fəaliyyət göstərən donanmaların optimal birləşməsini təmin etmək;
- Xarici ölkələrin limanları ilə müqayisədə rəqabət qabiliyyətini artırmaqla yerli limanlardakı Azərbaycan mallarının emalının maksimal payına nail olmaq.

Dəniz ticarət gəmiçiliyi həyati potensialı səbəbindən dövlətin dəstəyinə layiq sənayedir. Dəniz nəqliyyatının maddi-texniki bazası çətin vəziyyətdə olduqda və bazar mexanizmləri hələ tam fəaliyyət göstərməyən keçid dövründə dövlət dəstəyi xüsusilə vacibdir.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Əliyev Ə.S., (2012) Dəniz nəqliyyatı coğrafiyası. Ali dəniz məktəbləri üçün dərslik / R.C.Bəşirovun redaktəsi ilə. Bakı. 301s.
2. Həsənov H.K., Yadigarov T.A., Bayramova M.M. (2015) Gəmiqayırma və gəmi təmiri müəssisələrinin iqtisadiyatı/Ali məktəblər üçün dərslik. Bakı, ADDA-nın nəşriyyatı. 120 s.
3. Orucov A.S, Yadigarov T.A. (2014) Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı, Ali məktəblər üçün dərslik. Bakı, ADDA-nın nəşriyyatı. 125 s.
4. Pənahəliyeva M.Ö., Əliyev Ş.T. (2015) Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları. Dərs vəsaiti. Sumqayıt: Sumqayıt Dövlət Universitetinin nəşriyyatı. - 176 s.
5. Rüstəmov Z.Ə. (2015) Daşımaların təşkili və menecmenti/ Dərslik. Bakı. 220 s.
6. Sarıyev Ə.B., Yadigarov T.A., (2016) Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı: problemlər, perspektivlər. "Respublika" qəz., Bakı, 254 s.
7. Yadigarov T.A. (2018) Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatı: problemlər və perspektivlər. Bakı, "Avropa" nəşriyyatı. -350 səh

Xarici dildə

1. Koban E., Hilal Y. K (2010) Dış Ticarete Lojistik, Bursa, Ekin Yayınevi. 153 s.
1. Винников В.В. (2001) Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта. - 2-е изд., перераб. и доп. Одесса, Латстар. -416 с.
2. Джунусова Д.Н (2012). Международное морское право. Учебное пособие. Астраханский государственный университет, 2012. 328 с.
3. Караваев А. (2018) Азербайджан в международных транспортных коридорах: интеграция и трансвидовое сопряжение. ПОЛИТИКА. № 2 (92), 365 с.
4. Караваев А..(2018) Азербайджан в международных транспортных коридорах. Мир перемен. - 2018.-№ 1.254 с.

5. Лукьянович Н.В. (2009) «Морской транспорт в мировой экономике»/ учебное пособие. М.: «Моркнига». - 2009.
6. Международные грузоперевозки. [Интернет-ресурсы: <https://lcmg.ru>].
7. Савченко М.И (2011). Международное транспортное право. Минск: Право и экономика, 402 с.

1. Alfred J. B., (2001) Trends in Port Privatisation in the World's Top-100 Container Ports, Seoul, 9th WCTR, Seoul. - pp.103
2. Arnold. D., Favicchio A., (2002) "State of the Maritime Industry", World Wide Shipping,,Vol.: XV, No: 1, , pp.23.
3. Douglas L., James S., (1999) Strategic Logistics Management, Boston, Irwin McGraw-Hill. - 95 p
4. James C., Winebreak J., (2008), The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity, Mexico, OECD Global Forum on Transport and Environment in a Globalizing World, pp.6.
5. Richard O. G., "An Early History of Maritime Economics", International Journal of Maritime Economics, Vol.:IV, No : 4, 2002, pp. 7.
6. Unctad, Review of Maritime 2012

İnternet resurları

1. https://azertag.az/ru/xeber/Bakinskii_mezhdunarodnyi_morskoi_torgovyi_port_povyshaet_tranzitnuyu_sposobnost_stran_regiona-1202353
2. <http://www.biznesinfo.az/observer/infocus/params/ln/ru/article/113598>
3. <https://lcmg.ru>
4. <https://alegis.net>
5. <http://www.ardda.gov.az/page/26>
6. <https://az.trend.az/azerbaijan/society/2410724.html>
7. http://ecoreform.az/store//media/islahat_icmali/oktyabr/SYX_ru.pdf

Cədvəllər siyahısı

Cədvəl 1. Beynəlxalq Dəniz Ticarət Dövriyyəsinin İnkişafı (Milyon ton).....	17
Cədvəl 2. Dünya Dəniz Ticarət Donanmasının İnkişafı (Milyon Dwt) (100 gros ton və üzəri Ticarət Gəmiləri).....	17
Cədvəl 3. Dünyanın 10 ən iri dəniz limanları.....	18

Qrafiklər siyahısı

Qrafik 1. Azərbaycanda dəniz yükdaşımaları.....	22
Qrafik 2. Dəniz nəqliyyatında yükdaşınması (%-lə).....	28