

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

**“Azərbaycan dəniz nəqliyyatı daşımalarının inkişaf perspektivləri və
metodları” mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

Abbaszadə Nicat Əfrasiyab

BAKI – 2019

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

BMDM-in direktoru

i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fariz Saleh

_____ **imza**

“ ___ ” _____ **20__-ci il**

**“Azərbaycan dəniz nəqliyyatı daşımalarının inkişaf perspektivləri və
metodları” mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

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

İxtisaslaşma: Müəssisə iqtisadiyyatı

Qrup: 500

Magistrant
Abbaszadə Nicat Əfrasiyab

_____ **imza**

Elmi rəhbər:
i.ü.f.d. Əlizadə Namiq Zahid

_____ **imza**

Proqram rəhbəri
i.ü.f.d. b.m Hümbətova Suqra İnqilab

_____ **imza**

Kafedra müdiri
i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakişi

_____ **imza**

BAKİ - 2019

Development prospects and methods of sea transportation in Azerbaijan

Summary

Year by year, the globalization of economic opportunities and the continued development of the trade sector have contributed to the strengthening of domestic and inter-country competition. One of the main strategic directions of the country's socio-economic policy is to strengthen the transport system in the conditions of the modern market economy, to achieve dynamic and sustainable development. One of the key factors determining the relevance of issues related to raising competitiveness of the maritime transport sector is related to the country's joining the international transit network as a result of the successful implementation of the oil strategy in the country in recent years. Thus, the country is at the crossroads of favorable land and water transit transport networks.

The integration and expansion of the Republic of Azerbaijan to the foreign economy leads to adaptation of transport services to foreign trade and increase of competitiveness of enterprises. As a result, the process of raising the competitiveness of enterprises and organizations across the country and improving the quality of services to the world standards is achieved. Also, transport services play an important role in expanding the volume of import-export operations and trading partners in foreign trade in Azerbaijan, and the import-export impact of this area is also important. The purpose of the research is to develop a scientifically and practical recommendations for the global shipping market to substantiate the competitiveness of maritime transportation and services, assess their economic effectiveness and strengthen the regulatory role of the state in the field of international maritime transport.

Improving the laws that will contribute to the development of maritime transport in foreign countries and in our country. One of the most important and important work to develop the maritime transport in our Republic is the measures taken to bring national legislation in maritime transport to international standards in order to use the existing logistics more efficiently. Thus, to support the possible development of trade and to benefit from trade growth, maritime transport should be given a great advantage and investments should be made in this area.

Key words: Maritime transport, marine economy, market, demand, supply.

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR:

ABŞ: Amerika Birləşmiş Ştatları

AR: Azərbaycan Respublikası

ARDSK: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

MDB: Müstəqil Dövlətlər Birliyi

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	7
I Fəsil YERLİ DƏNİZ NƏQLİYYATININ İXRAC POTENSİALININ TƏHLİLİ VƏ DƏNİZ DAŞIMANIN STRUKTURU.....	11
1.1. Yerli flotun müasir vəziyyətinin və dəniz daşımının təhlili.....	11
1.2. Xarici ticarətdə dəniz nəqliyyatı məhsullarının xüsusiyyətləri.....	19
1.3.Dəniz nəqliyyatı məhsullarının ixrac və idxalının tərkibi.....	22
II Fəsil XARİCİ TİCARƏTİN DƏNİZ NƏQLİYYATI İLƏ İQTİSADI EFFEKTİVLİYİNİN HƏYATA KEÇİRİLMƏSİ.....	27
2.1. Beynəlxalq gəmi kirələmə bazarı:struktur və quruluşu.....	27
2.2. Dəniz nəqliyyatının ixrac və idxalının iqtisadi effektivliyinin qiymətləndirilməsi.....	44
III Fəsil DƏNİZ NƏQLİYYATI XİDMƏTLƏRİNİN İXRACININ İQTİSADI EFFEKTİVLİYİNİN YAXŞILAŞDIRILMASI ÜÇÜN TƏKLİFLƏR VƏ TÖVSIYƏLƏR.....	58
3.1. Dəniz nəqliyyatının dövlət tərəfindən idarə olunması.....	58
3.2. Yerli dəniz daşımının rəqabət qabiliyyətini artırılma yolları.....	66
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	75
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT.....	78
ƏLAVƏLƏR.....	81
CƏDVƏLLƏRİN SIYAHISI.....	82
QRAFIKLƏRİN SIYAHISI.....	83

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Dəniz nəqliyyatı xarici və beynəlxalq iqtisadi əlaqələri həyata keçirtmək üçün güclü bir üsuldur. Bu sahə, büdcəyə məzənnənin daxil olmasına kömək edir və ölkənin xarici ticarətinin ödənişlərini yaxşılaşdırır. Dəniz nəqliyyatı ölkənin iqtisadiyyatının inkişafında mühüm rola malikdir. Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin yüksəldilməsi, onun rəqabətə qabiliyyətinin artırılma, həmçinin iqtisadiyyatda rolunun artırılması və dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin optimallaşdırılması vasitəsilə əsas inkişaf istiqamətlərinin formalaşdırılması, elmi cəhətdən araşdırılma yolu ilə mövcud dəniz nəqliyyatının problemlərinin həll edilməsi zəruri amillərdən biridir.

Dəniz nəqliyyatı dünya iqtisadiyyatında istehsal sahələrinin inkişafı ilə bərbər sənaye məhsullarına, kapital istehlakçısının və sifarişçilərə də xidmət göstərməklə yerinə yetirdiyi funksiyalarla dəniz ticarət əlaqələrinin inkişafına səbəb olmaqla dünyanın hər bir regionunda yaranan iqtisadi-siyasi dəyişikliklərə daha tez cavab vermək xüsusiyyətinə sahibdir. Dünya iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsi və beynəlxalq əmək bölgüsünün dərinləşməsinə, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin yaxşılaşmasına, stimullaşdırmaqla iqtisadi əlaqələrin bütün ölkələr arasında genişlənməsinə böyük təsir göstərir. Beynəlxalq ticarət beynəlxalq əlaqələrin 80 faizinə malikdir. Artıq dünya ticarətinin 80 faizini dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. İnkişaf etmiş ölkələrdə üzrə isə dəniz nəqliyyatının ticarətin 90 faizi əhatə edir. Hazırkı şəraitdə, beynəlxalq gəmi kirələmə bazarında yerli dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin artırılması mühüm şərtidir. Eyni zamanda dəniz nəqliyyatının xarici səfərlərə, o cümlədən daxili donanmanın rəqabətqabiliyyətli xidmətlərinin genişləndirilməsinə və onların ixracının effektivliyini və beynəlxalq dəniz nəqliyyatının dövlət tənzimlənməsinin qiymətləndirilməsini əhatə edən bəzi məsələlər də nəzəri tədqiqat tələb edir.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı daşımalarının səmərəliliyinin artırılması, onun rəqabətə davamlılığı yüksəldilməsi, ölkə iqtisadiyyatında rolu və dəniz nəqliyyat xidmətlərinin ixracının optimallaşdırılmasının nəticəsində əsas inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsi,

dəniz nəqliyyatı daşımalarında olan problemlərin həllinə dair elmi cəhətdən araşdırmalar aparılmaqla yerli və xarici ölkə alimlərinin əsərləri yüksək qiymətləndirilmişdir. Azərbaycan dəniz nəqliyyatı daşımalarının inkişaf perspektivləri və metodları müəyyən edilmiş və dəniz nəqliyyatı daşımalarının ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafına təsiri müəyyən edilməmiş, onun perspektivləri və problemləri araşdırılmamışdır.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifəsi: Tədqiqatın məqsədi dünya yük bazarında yerli donanma tərəfindən dəniz nəqliyyatı daşımalarının və göstərilən xidmətlərin rəqabətqabiliyyətli tərkibinin əsaslandırılması, onların iqtisadi effektivliyini qiymətləndirmək, və beynəlxalq dəniz nəqliyyatı sahəsində dövlətin tənzimləyici rolunu gücləndirmək üçün elmi və praktik tövsiyələrin hazırlanmasıdır. Məqsədə uyğun olaraq tədqiqatın əsas vəzifələri vardır:

1) yerli dəniz nəqliyyatının maddi-texniki bazasının təhlili və dünya yük bazarında xidmətlərin ixracı üçün donanma potensialı;

2) Xarici naviqasiyada donanmanın ixrac, idxal və yenidən ixrac əməliyyatları konsepsiyalarını və tərkibinin aydınlaşdırılması, qruplaşdırılması və yerli dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracının və idxalının mümkünlüyünə təsir edən amillərə əsaslanır;

3) Dünya yük bazarında dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ticarətinin iqtisadi effektivliyini qiymətləndirmək üçün nəzəri prinsiplər hazırlanmışdır;

4) beynəlxalq dəniz kirələmə bazarında dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin tələbinin və təchizatının tənzimlənməsi mexanizminin təhlili;

5) dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracı və idxalının səmərəliliyinin iqtisadi qiymətləndirilməsinin üsullarının aydınlaşdırılması;) dövlətin flot idarəçiliyindən xarici bayraqların vergi zərərlərini qiymətləndirmək və xarici ticarət yüklərinin xarici kirayəçilərin yük daşımından, həmçinin bu itkilərin azaldılması üçün praktiki tövsiyələrin verilməsi üçün metodik müddəalar hazırlanmışdır;

7) dəniz nəqliyyatı ilə xarici ticarət sahəsində dövlət tənzimlənməsinin lazımi tədbirləri; dünya nəqliyyat xidmətləri bazarında yerli dəniz daşıyıcılarının rəqabət gücünü artırma yolları.

Tədqiqatın obyektı və mövzusu: Tədqiqatın obyektı Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı daşımalarıdır. Tədqiqat mövzusu Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sisteminin beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə mövqeyini gücləndirmək, eləcə də xarici ticarətdə daşıma xidmətləri vasitəsilə dəniz nəqliyyatı məhsulları ixrac və idaxalının həyata keçirilməsidir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqat işinin informasiya bazasını dəniz nəqliyyatı daşımalarına dair yerli və xarici alimlərin mövcud praktikası, dəniz nəqliyyatının effektivliyi, dəniz nəqliyyatının tənzimlənməsini müəyyən edən Azərbaycan və beynəlxalq normativ-hüquqi aktlar, beynəlxalq elmi və praktik konfransların materialları, elmi məqalələr, jurnallar, eləcə də flot və nəqliyyat üzrə statistik məlumatlar digər rəsmi və ədəbi mənbələr, həmçinin internet resurslarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqat metodları: Tədqiqat zamanı sistemativ yanaşma, empirik tədqiqat metodları, qruplaşdırma və ümumiləşdirmə, iqtisadi təhlil və iqtisadi vəziyyətlərin modelləşdirilməsi istifadə etmişdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Onun həyata keçirilməsi zamanı dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracı, idxal və yenidən ixracının konsepsiyası araşdırılmış, aydınlaşdırılmış və genişləndirilmişdir və onların qruplaşdırılması təklif edilmişdir; bu əməliyyatların effektivliyini qiymətləndirmək üçün hazırlanmış metodoloji müddəalar qeyd olunmuş; Respublikamızda dəniz nəqliyyatı sahəsinin inkişaf etdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən xüsusi əhəmiyyətli zəruri və önəmli işlərdən biri olan mövcud maddi-texniki bazadan daha səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə milli qanunvericiliyin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması istiqamətində görülən tədbirlərdir.

Tədqiqatın elmi-praktiki əhəmiyyəti: Xidmətlərin tərkibinin əsaslandırılması və onların iqtisadi səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi dəniz daşıyıcılarının xarici iqtisadi fəaliyyətlərini rəşional diversifikasiya etməyə imkan verir. Tədqiqatın nəticəsinin həyata keçirilməsi, gəmiçilik şirkətlərinə əlavə gəlir gətirir və yerli dəniz daşımalarının dünya dəniz kirələmə bazırdakı fəaliyyətini yüksəldir.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi: Dissertasiya işi xülasə, giriş, 3 fəsil, 7 bölmə, nəticə və istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

I Fəsil YERLİ DƏNİZ NƏQLİYYATININ İXRAC POTENSİALININ TƏHLİLİ VƏ DƏNİZ DAŞIMANIN STRUKTURU

1.1. Yerli flotun müasir vəziyyətinin və dəniz daşımının təhlili

Dəniz nəqliyyatı əmtəə mübadiləsinin inkişaf etdirilməsində və dünya ölkələri arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin qurulmasında mühüm rola malikdir. Dəniz nəqliyyatı uzun bir tarixi dövr keçmiş və bu günümüzdə qədər təkmilləşməkdə olan bir prosesdir. Qədim tarixi ilə fərqlənən dəniz nəqliyyatının uzun zaman ərzində milli maraqları aşaraq dünya ölkələri arasında geniş miqyasda sahiblənmiş və beynəlxalq əmək bölgüsündə böyük paya sahib olmaqla maddi xarakter daşıyaraq dünya istehsalının və əmtəə mübadiləsinin inkişafına və artımına səbəb olmuşdur. Bu səbəbdən də hansı ölkələrki milli donanmaya sahibdirlər onlar öz yükdaşımalarını özlərinin sahib olduğu gəmilərlə reallaşdırmağa çalışırlar. Bu ölkənin istehsalının artması və əmtəə mübadiləsinin inkişafına gətirib çıxarır. Bununla yanaşı bu ölkələrdə donanma daha yaxşı inkişaf etməklə daşınma xərclərinin aşağı salınması hesabına, dəniz nəqliyyatı xidmətləri hesabına ixracdan qazanılan xarici valyutanın artmasına gətirib çıxarır və bununla da beynəlxalq dəniz ticarət əlaqələrinin həcmində artmış olacaqdır.

Dəniz nəqliyyatı dünya iqtisadiyyatında spesifik istehsal sahələrinin inkişafı ilə bərbər sənaye məhsullarına, kapital istehlakçısının və sifarişçilərə də xidmət göstərməklə yerinə yetirdiyi funksiyalarla dəniz ticarət əlaqələrinin inkişafına səbəb olmaqla dünyanın hər bir regionunda yaranan iqtisadi-siyasi dəyişikliklərə daha tez cavab vermək xüsusiyyətinə sahibdir. Dünya iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsi və beynəlxalq əmək bölgüsünün dərinləşməsinə, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin yaxşılaşmasına, stimullaşdırmaqla iqtisadi əlaqələrin bütün ölkələr arasında genişlənməsinə böyük təsir göstərir. Beynəlxalq ticarət beynəlxalq əlaqələrin 80 faizinə malikdir. Demək olar ki, dünya ticarətinin 80 faizini dəniz nəqliyyatı vasitəsilə reallaşdırılır. İnkişaf etmiş ölkələrin ticarət fəaliyyətlərinin 90 faizi dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir.

Dəniz nəqliyyatının inkişafına dünya ticarəti inkişaf səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Dünya üzrə dəniz nəqliyyatı daşımalarının həcmi 2015-ci il üzrə 10,5 milyard ton olmuşdur. Bu göstərici 2014-cü illə müqayisədə 2,1 faiz və ya 204 milyon ton artıma malik olmuşdur (Лукьянович Н.В. 2009, s.8). Dünya ümumi daxili məhsulunun 2015-ci ildə 2,5 faiz artımı müşahidə olunmuşdur ki, bu da 2014-cü il ilə müqayisədə oxşar artıma malik olması göstərilir. Dünya bazarında neftin qiymətinin aşağı düşməsi və Çin iqtisadiyyatında artma tempinin azalması başqa ölkələrdə fərqli iqtisadi meyillərin formalaşması ilə nəticələnmişdir. Bununla əlaqədar olaraq dünya ölkələrində əmtəə mübadiləsinin fiziki həcminə əsasən artma tempi 2015-ci il üzrə 1,4 faiz azalma ilə müşahidə edilmişdir. Dünyada baş verən maliyyə böhranları və qloballaşma proseslərinin daha da genişlənməsi, əmtəə ticarəti ilə eyni regional ixtisaslaşma səviyyəsini də artırır. Regional ixtisaslaşma sayəsində qloballaşma prosesləri regionlar və ölkələr arasında əmtəə mübadiləsinin artımı ilə nəticələnmişdir.

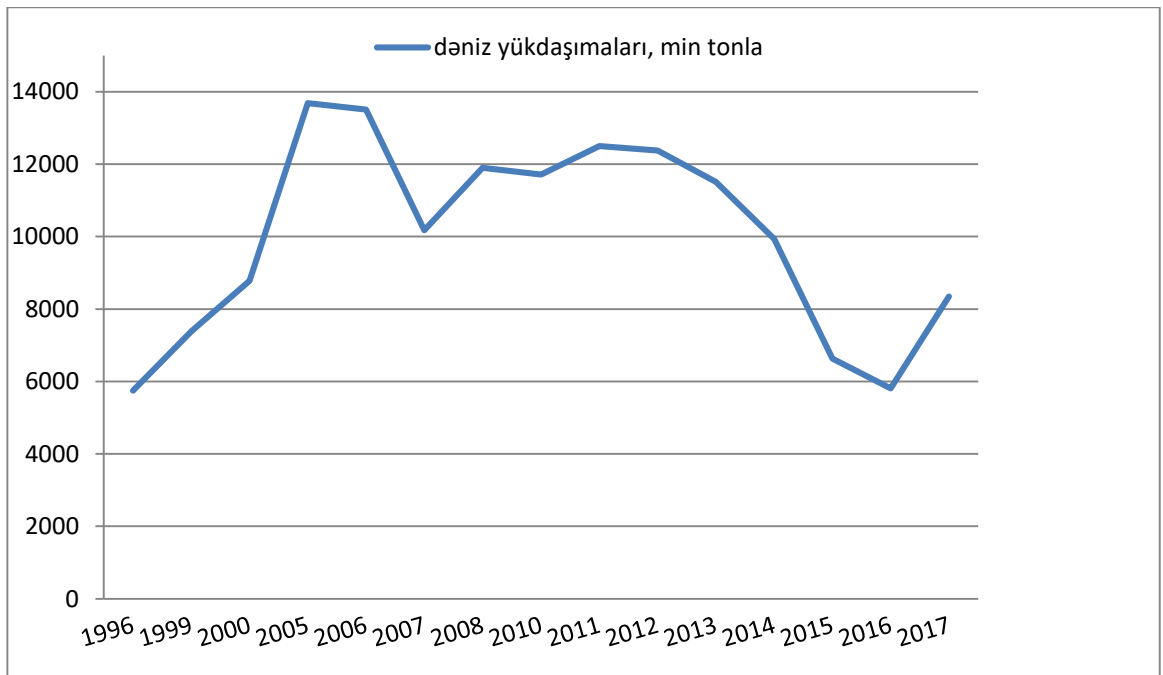
Dünya üzrə daşınan yüklərin strukturunda 2016-cı ildə tanker yükləri, kütləvi və konteyner yükləri üstünlük təşkil edib. Xam neft üzrə daşımaların həcmi sonuncu 15 il ərzində 11 faiz hazır neft məhsullarının daşınması 1,9 dəfə, mayeləşmiş qazın daşınması 2,3 dəfə, kütləvi yüklər 2,4 dəfə, o cümlədən dəmir filizin 2,9 dəfə, kömür 2,4 dəfə, taxıl 1,5 dəfə, konteyner daşımalarının həcmi isə 2,6 dəfə artmışdır (ПРОТОКОЛ 1968, s.18).

Azərbaycanın dünya okeanına birbaşa çıxışı olmadığından Xəzər dənizindən dəniz nəqliyyatı fəaliyyətinin həyata keçirmək çox əhəmiyyətli və vacibdir. Dəniz nəqliyyatı Xəzər dənizi sahilində yerləşən ölkələr ilə mühüm iqtisadi-siyasi əlaqələrin yaradılmasında və onlardan gətirilən məhsulların, neftin qazın və s. məhsulların Avropa bazarlarına çıxarılmasında əhəmiyyətli rola malikdir. Məlum olduğu kimi, Mərkəzi Asiya ölkələrindən və Rusiyadan gələn ən qısa yol Azərbaycana Xəzər dənizindən keçir. Bakı limanı Xəzər dənizindən ən böyük liman olmaqla Xəzər regionunda yük və sərnişin daşımalarının böyük hissəsi burdan keçir. Bakı-Bekdaş və Bakı-Türkmənbaşı gəmi bərələri vasitəsilə sərnişin və yük daşımaları həyata keçirilir. 1962-ci ildən indiki dövrə kimi Bakı gəmi-bərə

xətti fəaliyyət göstərməkdədir. Belə ki, bu iki şəhər arasındakı olan məsafə 343 kilometr təşkil edir. Azərbaycanın xəzər sahili ölkələr ilə əsas dəniz yolu əlaqələri Bakı-Manqıstau, Bakı-Mahaçqala, Bakı-Aktau, və Bakı-Həştərxan, Bakı-Ənzəli xətləridir. Həmin bu xətlər vasitəsilə neft, neft məhsulları, ərzaq, taxta-şalban və s. məhsullar daşınır.

Dəniz nəqliyyatının potensialından lazımı dərəcədə istifadə edən ölkəmiz Beynəlxalq Dənizçilik Təşkiatında layinqincə təmsil olunur. Təkcə 2001-ci il üzrə Xəzər dəniz Azərbaycana məxsus olan gəmilərin xarici sulara üzən 24 gəmisi vasitəsilə dünyanın 135 limanına yük daşınması həyata keçirilmişdir. Bu ölkələrlə idxal-ixrac əməliyyatlarının bütövlükdə həcmi 2206,3 milyon dollar olmuşdur. 2000-ci ilin isə 2001-ci il ilə nisbədə xarici ticarət dövrüyyəsinin ümumi həcmi 13 faiz, idxal 1,4 faiz, həmçinin ixrac isə 20,9 faiz artma olmuşdur. Azərbaycan Respublikası Dövlət statistika Komitəsi tərəfindən verilən məlumatlar əsasında məlum olmuşdur ki, xarici ticarət əlaqələrin 80,5 faizi xarici ölkələr, 19,5 faizi MDB ölkələri ilə həyata keçirilmişdir. Ümumi dövriyyənin 5,5 faizi isə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə reallaşdırılmışdır. Aşağıda göstərilən qrafikə nəzər yetirək.

Qrafik 1. 1996-2017-ci illər üzrə dəniz yükdaşımaları (min tonla)



Mənbə: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Link: <https://www.stat.gov.az/>

Qrafikdə Azərbaycanın 1996-2017-ci il tarixləri dövr ərzində dəniz yükdaşımalarının həcmi göstərilmişdir. 2000-ci il üzrə 8 milyon 779 min ton yük daşınmışdır ki, 1996-cı il ilə müqayisədə 3 milyon 31 min ton çox olmuşdur. 2000-ci il üzrə yük daşımaların həcm göstəricisi 8 milyon 779 min ton olmuşdur ki, bu göstərici 2005-ci il üçün 13 milyon 680 min ton olmuşdur. Müqayisədə görünür ki, 4 milyon 901 min ton artım müşahidə edilmişdir. Bu da 55,8 faiz artım olduğunu göstərir. Bu onu göstərir ki, dəniz daşımalarının həcmi 2005-ci ildə çox yüksək olmuşdur. 2017-ci ildə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycana aid olan hissəsində daşınman yüklərim cəmi həcmi 52733,3 min ton olmuşdur. 11427, milyon ton-km yük dövriyyəsi olmuşdur. Daşınan yüklərin 32235,7 min ton hissəsi və ya 61,1 faizi avtomobil nəqliyyatı, 7423,3 min ton hissəsi və ya 14,1 faizi dəniz nəqliyyatı və 13074,2 min ton hissəsi və ya 24,8 faizi isə dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınmışdır.

Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında xarici ticarət əlaqələrinin əhəmiyyəti onun yükdaşımalarda artımına səbəb olmuşdur. Bu artımda nəqliyyat amilini xüsusi ilə vurğulamaq lazımdır. Belə ki, iqtisadiyyatın inkişafı nəqliyyatında inkişafını stimullaşdırır və bu günə olan nəqliyyat göstəricilərində MBD ölkələri ilə Azərbaycan arasında fərqliliklər mövcuddur. Cədvələ nəzər yetirsək görə bilərik ki, 2010-cu il üzrə Azərbaycanda yükdaşımaların həcmi 196,5 milyon ton olmuşdur. Bu göstərici 2017-ci ildə isə 226,4 milyon ton olmuşdur ki, müqayisə etdikdə görə bilirik ki, 29,4 milyon ton yəni 13,2 faiz artım müşahidə edilmişdir. Cədvələ nəzər salsaq görərik ki, elə ölkələr olmuşdur ki, onlarda 2017-ci ilə olan göstərici aşağı olmuşdur.

Ümumi yük daşımaların tərkibində dəniz nəqliyyatı daşımaları böyük paya malikdir. Azərbaycanda bir neft ölkəsi kimi dəniz daşımaları əhəmiyyətə malikdir. Xəzər dənizi vasitəsilə daşınmalarda dəniz nəqliyyatı iştirak edir. Dəniz daşımalarının iştirakı ölkədə neft-qaz hasilatının artmasına səbəb olur ki, dəniz daşımaları olmadan hasilatın aparılması mümkün deyildir. Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti (SOCAR) neft qaz üzrə ümumi hasilatın 89 faizi dənizə aiddir (Əliyev Ç.M., Yadigarov T.A., 2015, s.142). Ölkəmizdə xarici daşımalarda

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin Dəniz Nəqliyyatı donanmasının gəmiləri vasitəsilə həyata keçirilir.

Cədvəl 1. MDB ölkələri üzrə əsas nəqliyyat yük daşımaları göstəriciləri (milyon ton)

Ölkələr İllər	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Azərbaycan	196,5	203,6	210,9	217,9	222,0	227,0	222,5	226,4
Belarus	456,0	493,3	484,4	471,2	467,5	447,2	417,6	439,5
Ermənistan	10,6	8,9	11,2	12,3	9,2	9,3	18,6	25,5
Qazaxıstan	2 439,4	2 974,9	3 231,8	3 508,0	3 749,8	3 733,8	3729,2	3916,2
Qırğızıstan	24,1	25,2	26,9	27,9	28,9	29,7	31,2	31,9
Moldova	24,8	28,6	27,9	30,8	32,9	30,6	31,8	17,3*
Özbəkistan	1 176,8	1 275,5	1 329,3	1 387,1	1 458,9	1 527,0	1603,5	...
Rusiya	4083,2	4328,5	4 382,6	4 320,0	4 203,8	4 081,6	4103,3	4142,9
Tacikistan	50,2	50,7	52	52,2	54,4	53,9	55,5	54,9
Ukrayna	755,9	813,0	771,9	759,4	672,1	601,8	623,8	635,9

Mənbə: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <https://www.stat.gov.az/>

Azərbaycan əsas ixrac məhsulu kimi neft-qazı götürmək olar ki. Bu da dənizdə daşımaların yük dövriyyəsinin artmasına və inkişaf etməsinə səbəb olur. Belə ki, Dənizdə neft-qaz hasilatı xərclərinin 15-17%-ni Xəzər Dəniz Neft Donanmasının dəniz nəqliyyat xidmətləri təşkil edir (Əliyev Ə.S. 2012, s.134).

Ələt qəsəbəsində yaranmaqda olan yeni Azad İqtisadi Zona (AİZ) beynəlxalq yük daşınma və Avropa-Asiya logistika zəncirlərində aparıcı rol oynamaqla yanaşı, yerli istehsalın təşviqi, “Made in Azerbaijan” brendinin dünya üzrə tanınmasında müstəsna xidməti olacaqdır.

Yeni Bakı Limanının (Ələt qəsəbəsi) da daxil olduğu AİZ ilkin mərhələdə 400 ha, daha sonra isə 1000 ha ərazidə yerləşəcəkdir. Burada əlavə dəyər yaradan istehsal və xidmətlərin yaradılması nəzərdə tutulubdur. Misal üçün neft-kimya, ərzaçılıq, kənd təsərrüfatı, mebel istehsalı və s. sahələr üzrə istehsalat sahələrinin qurulması nəzərdə tutulub (<http://mincom.gov.az>).

Ümumiyyətlə, AİZ-nin regional miqyasda Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya, İran, Cənubi Rusiya və Türkiyənin daxil olduğu və əhalisi 130 milyon olan bir bazara xidmət göstərməsi təxmin edilmişdir. 2040-cı ilə qədər ölkə iqtisadiyyatının

ÜDM-na kumulyativ təsiri (Cumulative impact to GDP) 57 milyard dollar səviyyəsində olacağı planlaşdırılmışdır.

Neft məhsulları daşınmasında dübəndi terminalınıdı göstərmək olar. Bakı Limanında ticarətin 35%-in daşınmasını Dübəndi Neft Terminalı reallaşdırır. Bu terminal Abşeron Yarımadasının ən böyük Neft Terminalıdır. Hazırda 8 milyon tona kimi xam neftin daşınmasını həyata keçirir. Terminalda 2 pirs var ki, bu da 5,000-13,000 DWT tutumuna malik tankerlərin eyni zamanda boşaltmağa imkan verir. Yüklə daşımaların demək olar ki, hamısı Qazaxıstan və Türkmənistandan (2010-cu ildə 97%) xam neftin tranzitini təşkil edir. 2010-cu ildə terminalda 2 milyon ton xam neft, o cümlədən tonlarla Qazax nefti (37%) və 1.2 milyon ton Türkmən nefti (60%) daşınıb. Limanın Neft terminalında 2018-ci ilin ilk 9 ay, yanvar-sentyabr aylarında 389.5 min ton xam neft və neft məhsulları aşırılmışdır (<https://portofbaku.com>).

Qloballaşma şəraitində ölkənin iqtisadiyyatının dinamik inkişafına nail olmaq üçün nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətində iri addımların atılması çox əhəmiyyətlidir. Belə ki, hər bir ölkənin başlıca sosial-iqtisadi siyasəti nəqliyyat sistemində də dayanıqlı inkişafa nail olmaqdır. Nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi nəticəsində istehsal edilmiş məhsulların rəqabətqabiliyyətliliyi artmaqla məhsulun qiymətinin nəqliyyat xərcləri azaldılması hesabına 10-12%, nəqliyyat xidmətləri hesabına əmtəə istehsalçıları xərclərinin isə 10-30% azalması səbəb olur. Nəqliyyat sisteminin rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsi istehsala xidmət səviyyəsinin artırılması və xarici iqtisadi əlqələrin inkişafında xüsusi əhəmiyyəti olduğundan onun mühüm elmi və praktiki əhəmiyyəti vardır. Ölkəmizdə neft strategiyasının uğurlu fəaliyyət göstərməsi və ölkəmizin su və quru tranzit qovşaqlarında yerləşməsi, nəqliyyat mühitinin inkişaf etməsinə mühüm şərait yaratmaqdadır. Belə bir vəziyyətdə xarici iqtisadi əlaqələrdə Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin əhəmiyyətinin artması, həmçinin bu sahədə görülən tədbirlərin əhəmiyyətli dərəcədə inkişafı həmin sahə üzrə müvafiq tədbirlərin praktiki əhəmiyyətini yüksəldir.

Ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsi və iqtisadiyyata inteqrasiyası nəqliyyat xidmətlərinin xarici ticarətə uyğunlaşmasına və müəssisələrin rəqabət qabiliyyətinin artırılmasını tələb edir. Həmçinin, ölkə üzrə müəssisə və təşkilatların rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi səviyyəsi dünya standartlarına çatdırılması tələb edilir. Ölkənin iqtisadi artımında nəqliyyat sektoru mühüm əhəmiyyətə malikdir. Azərbaycanda 2017-ci ilin yanvar ayının 1-inə bütün nəqliyyat növləri üzrə ümumilikdə 228 növdə (sayda) nəqliyyat xidməti ilə məşğul olan müəssisələr mövcud olmuş və indidə onların sayı artmaqda davam etməkdədir. Müəssisələrdən logistika fəaliyyətilə məşğul olanların sayı 28% olmaqla digər xidmət sahələrini qabaqlayır.

Strateji yol xəritəsinə əsasən dəniz daşımalarının Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizi istiqamətində təkmilləşdirilməsinin güclənməsi bu sahədə ticarət üzrə əlaqələrin daha da genişlənməsinə və həcmnin artırılmasına şərait yaradılacaqdır. Yükdaşımalarda boru kəmərlər nəqliyyatı digər nəqliyyat sahələrini neft-qaz daşımalarında üstələyir və zamanla daha da inkişaf edir.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sistemində bütün növ nəqliyyatlarda inkişaf amili özünü göstərmişdir. Ötən illər ərzində demək olar ki, bütün növ nəqliyyatlarda iqtisadi inkişaf meyilli əhəmiyyətli proseslər getmişdir. Azərbaycanda dəniz daşımalarının fəaliyyətinin əsasını hissəsini maye yükləri, quru yüklər, həmçinin gəmi bərələr üzrə daşımalar təşkil edir. Onu da Qeyd etmək lazımdır ki, ölkəmizdə ötən illərə nisbətən yükdaşımaların bütün istiqamətləri üzrə həcmcə azalma ilə müşahidə edilmişdir. Beləki proqramda nəzərdə tutulmuş proqnoz göstəriciləri nin yerinə yetirilməsi azalma ilə müşahidə edilmişdir. Aölkəmizdə dəniz daşımaları üzrə bütün istiqamətlərdə 2013-cü ildən başlanmaqla yükdaşımaların həcmində azalma müşahidə edilmişdir. 2013-2014-cü illər arasındakı dövr ərzində dəniz nəqliyyatı daşımalarında baş verən dəyişiklik aşağıdakı cədvəldə göstərilmişdir. Cədvəldə göstərildiyi kimi, 2014-cü il üzrə bütün növ yük daşımalarında proqnoz göstəriciləri kəsrlə yerinə yetirilmişdir. Daha çox kəsir isə maye yükü daşımalarında olmuşdur.

Cədvəl 2. Yükdaşımaların yerinə yetirilməsi

Yükdaşıma Növü	2013-cü il fakt	2014-cü il				Keçən ilə nisbətən	
		Proqnoz	Fakt	%	Fərq	%	Fərq
Maye yük	6483,6	6835	5573,2	81,5	-1261,8	86,0	-910,4
Quru yük	816,2	840	618,3	73,6	-221,7	75,8	-197,9
Gəmi-bərələr	4205,4	4500	3745,1	83,2	-754,9	89,1	-460,3
Cəmi	11505,2	12175	9936,6	81,6	-2238,4	86,4	-1568,6

Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <https://acsc.az>

2013-cü il ilə müqayisə nəticəsində məlum olur ki, maye yükü 14 faiz, quru yükü 24,2 faiz, gəmi-bərə yükü üzrə 10,9 faiz azalma müşahidə edilmişdir. Dəniz yükdaşımaları azalma səbəbi isə Türkmənbaşı-Maxaçqala, Maxaçqalaa-Bakı-Dübəndi-Səngəçal, Alaca-Türkmənbaşı və Türkmənbaşı–Okarem xətti üzrə yükün olmaması idi. Eyni zamanda məlum olmuşdur ki, daşımaları həyata keçirən gəmilərin çoxunun köhnə olması, hava şəraitinin əlverişsiz olması və bu sahədə olan digər şirkətlərə aid gəmilərlə rəqabətin güclənməsi yükdaşımaların bütün istiqamətlərdə xeyli dərəcədə azalmasına səbəb olmuş əsas amillərdən olmuşdur. Bu sahədə yükdaşımaların həcmnin azalması Dəniz nəqliyyatı Donanmasının həmin dövrdə və sonrakı dövrlərdə də maliyyə nəticələrində mənfi təsirlərə gətirib çıxarmışdır və mənfəətin azalması ilə müşahidə edilmişdir.

1.2. Xarici ticarətdə dəniz nəqliyyatı məhsullarının xüsusiyyətləri

Nəqliyyat-material istehsalatının bir növüdür. Digər sahələr kimi nəqliyyat da xüsusi nəqliyyat məhsulu istehsal edir. Bu məhsul fərqli xidmətlərdə irəli gəlir. Nəqliyyatın məhsulu, müəyyən bir yükün müəyyəm punktlar arasında hərəkət etməsidir. Eyni zamanda nəqliyyat istehsalatı, onu digər sahələrdən fərqləndirən xüsusiyyətlərə malikdir. Nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən istehsal olunan malların aşağıdakı xüsusiyyətləri vardır:

1. real mal istehsal etmədən, nəqliyyat istehsalını həyata keçirir, yəni milli gəliri artırır. Nəqliyyat məhsulu və ya nəqliyyat xidməti(gələcəkdə bu terminləri sinonim olaraq istifadə edəcəyik), istehlak dəyərinə malikdir və bu daşımanın düzgün effektindən daha doğrusu müəyyən daşımanın nəticəsindən asılıdır;

2. nəqliyyat məhsulunun xüsusiyyəti onun istehlak prosesindən ayrı olmamasından asılıdır, yəni istehlak və istifadə eyni zamanda baş verir. Yəni onu toplamaq və ya anbara yığmaq olmur. «Yükün yerdəyişməsini» satarkən, dəniz nəqliyyatı ehtiyatla işləyə bilməz. Nəqliyyatda istehsalat və istifadə prosesi birləşib eyni vaxtda yerinə yetirilir. Bu xüsusiyyət nəqliyyat müəssisələrində zaman keçdikcə onların xidmətlərinə olan tələbatını ödəmək üçün səmərəliliyin və qabiliyyət ehtiyatlarını yaratmaq üçün gücləndirir;

3. xüsusi istehlakçıya diqqət (xidmətin istehlakçısının kim olduğu demək olar ki, hər zaman məlumdur), istehlakçılara münasibətdə xidmətin fərdiləşdirilməsi;

4. istehlakçının faydalı olmasını təmin etməkdə heyətin artan rolunun təsiri. Dəniz nəqliyyatın ən vacib keyfiyyət xüsusiyyətləri təhlükəsizlikdir - ilk növbədə, nəqliyyat müəssisələrinin işçiləri (ekipajlar, sürücülər, dispetçerlər, on-site xidmətlər) işçilərinin bacarıq və peşəkarlığı ilə təmin edilir;

1. maddi məhsullarla müqayisədə xidmətlərin xüsusi dövriyyəsi dövrü (qablaşdırmanın, quraşdırılmanın, saxlanmanın, istismarın, zəmanət xidməti və satışa hazırlığın olmaması);

2. daşıma xidmətləri hər zaman nəqliyyat şirkətinin ərazisindən kənarında olur;

3. tariflərin və nəqliyyat texnologiyalarının fərqliliyinə (çox vaxt çox əhəmiyyətli) görə digər nəqliyyat növləri ilə eyni nəqliyyat üçün xidmətlərin zəif dəyişdirilməsi.

Yuxarıda göstərilmiş bütün xüsusiyyətlər obyektivdir. Ən çətin olan isə nəqliyyat məhsulu anlayışını xülasə etməkdir. Bu zaman nəqliyyat problemi ilə məşğul olan alimlərin fikirləri uyğunlaşmır.

"Nəqliyyatın istehsalı" konsepsiyasına görə, aşağıdakı fikirlər mövcuddur. Beləliklə, İ.V.Spirin və E.V.Şeqay «istehsalat» terminini nəqliyyat şirkətlərinin işlərinin nəticəsinə görə inkar edirlər.

Lakin « nəqliyyat məhsulu» termini elmi dövrə indi daxil olmayıb və bir neçə nəsillər tərəfindən istifadə olunur.

E.M.Kramarov 1968ci ildə öz monoqrafiyasında belə yazır: « Nəqliyyatın məhsulu – yükü və sərnişinləri daşımaqdır». S.F.Koryakin və A.A.Pantin, K.Marksa yönələrək, nəqliyyat məhsulunu, yükü və ya nəqliyyatı daşımaq kimi müəyyən edirlər. Bu fikrə uyğun olanı isə N.N.Qromovun və V.A.Persianovun, «Nəqliyyatda idarəetmə» kitabında tapa bilərik. N.S.Uskov yazır: « Müəyyən bir şəraitdə nəqliyyat məhsulu, digər məhsullar kimi mal olur. Hər bir mal kimi nəqliyyat məhsulunda qiymətlə və istehlak dəyəri ilə xarakterizə olunmalıdır. Nəqliyyat məhsullarının dəyəri, əsasən, nəqliyyat prosesinə aiddir və nəqliyyatın müəyyən bir növü üçün istehsalın ümumi xərcləri və sosial əməklə təmin olunur. Nəqliyyat məhsulunun istehlak dəyəri ilk öncə onun keyfiyyəti və çeşidi ilə müəyyən edilir. Bu xüsusiyyətlir nəqliyyat məhsulunun istifadəçiləri üçün vacibdir. N.A.Panibratesin işlərində oxşar yanaşma: «Dəniz nəqliyyat vasitələri - malların (o cümlədən əlaqəli xidmətlərin göstərilməsi daxil olmaqla) məkan hərəkətlərinin başa çatdıqları proseslərin (dövrünün) yekun nəticələrindən ibarətdir ...» Göründüyü kimi burada vacib olan yükün və ya sərnişinlərin daşınması prosesinin bitmiş olmasıdır. İstehlakçılara xidmət zamanı nəqliyyatın nəzərdə tutulmuş müddətdə və düzgün keyfiyyətlə yerinə yetirilməsini, nəqliyyat məhsullarının tərkibini və bununla da nəqliyyat məhsullarının istehlakçıları üçün (kirayəçinin və ya yük sahibinin) dəyərini nəzərə alacağıq.

Dəniz nəqliyyatının məhsulu- istehlakçılar üçün lazımi yükünün daşımının nəticəsidir və əsas məqsəd müştərinin ehtiyacını qarşılamaqdır. Bu, daşınma zamanı yükün öz mövqeyini dəyişməsiylə təsdiqlənir. Beləki yük sahibi yükün yerdəyişməsi prosesinə ehtiyac duyduğu üçün o buna görə nəqliyyat işçilərinin əmək xərclərinə, nəqliyyat vasitələrinin köhnəlməsinə yanacağa, və digər xərclərə əlavə pul ödəyir. Aydın ki, nəqliyyat şirkətinin məhsulu, mal kimi önə çıxır.

Maddi istehsalın məhsulu olaraq, dəniz nəqliyyatı məhsullarının dəyəri və istifadəçi dəyəri var. "Nəqliyyat məhsullarının qiyməti nəqliyyat gəmilərinin, limanların, nəqliyyat vasitələrinin yaradılması, gəmilər üçün yanacaq istehsalı, limanlar, təchizatlar üçün elektrik enerjisi istehsalı, malların köçürülməsi prosesində baş verən digər sənaye sahələrində işçilərin əməyidir.

Nəqliyyatın əsas işi yükün və ya insanların fiziki yerdəyişməsidir. Lakin nəqliyyat məhsulunun tərkibi çox genişdir və əlavə bir çox xidmətləri və əməliyyatları özündə daşıyır. Hər bir daşıma zamanı bir çox əməliyyata ehtiyac duyulur. Bu əməliyyatlardan bir çoxu nəqliyyat şirkəti tərəfindən yerinə yetirilir.

Xidmətlərin siyahısına isə, ekspedisiya əməliyyatları, stividor, gəmi avadanlıqlarının icarəsi, bunkerləmə xidməti və s. aiddir.

Xarici ticarət əməliyyatları daxili dəniz nəqliyyatının məhsul və xidmətlərinin ixracına aid olub, ölkənin xarici iqtisadi fəaliyyətinin əhəmiyyətli bir hissəsidir. Xarici ticarət tam olaraq onların təsirindən asılıdır.

K.Marks, nəqliyyatı maddi istehsalatın bir sahəsi olaraq qeyd etmişdi. Müəyyən bir şəraitdə nəqliyyat məhsulu digər məhsullar kimi mal rolunda olur. Hər bir mal kimi nəqliyyat məsulu dəyəri və istehlak dəyəri ilə xarakterizə olunur.

Nəqliyyat məhsullarının dəyəri, əsasən, nəqliyyat prosesinə aiddir və müəyyən nəqliyyat növlərinin istehsalına görə müəyyən olunmuşdur. Nəqliyyat məhsullarının istifadə dəyəri, ilk növbədə, keyfiyyəti və çeşidi ilə müəyyən edilir. Bu xüsusiyyətlər nəqliyyat məhsulunun istifadəçiləri üçün vacibdir.

Xarici ölkələrlə xarici iqtisadi əməliyyatlardan biri nəqliyyat vasitələrinin ixracatının ixrac sahəsini genişləndirməyə imkan verən kompensasiya və yük əməliyyatlarıdır. Təşkil edilmiş və fəaliyyət göstərən səhmdar təşkilat və

əsas vəzifələri xarici ticarətə nəqliyyatın səmərəliliyinin artırılması və xarici ticarət əməliyyatları kütlələrinin artırılması, o cümlədən ixrac olunan nəqliyyat məhsullarının və xidmətlərin keyfiyyətinin və keyfiyyətinin artırılması, həmçinin ixracın miqyasını genişləndirməkdir.

1.3 Dəniz nəqliyyatı məhsullarının ixrac və idxalının tərkibi

Xarici iqtisadi fəaliyyətdə, ticarəti maddi mal və xidmət kimi qeyd edirlər və onun çox hissəsi mal əməliyyatının hissəsinə uyğundur. Ticarət, xidmətlərin bir çox növünü özündə cəmləşdirir: investisiya, bank, vasitəçilik, sığorta, turizm, nəqliyyat və s.

Ticarətdə əsas rolu nəqliyyat əməliyyatları tutur. Müasir iqtisadiyyatda nəqliyyat xidmətləri ticarətin sərbəst bir obyektidir, vəfərqli növ nəqliyyatda daşıma bazarı əmələ gəlmişdir: dəniz, hava, minik, dəmiryolu.

Xarici ticarətdə dəniz nəqliyyatının xidmətinin ixracı sərbəst bir mənbə kimi ölkə iqtisadiyyatında önə çıxma bilər və bu zaman lazımı səviyyədə gəlir gətirə bilər. Bəzi dəyərlərə görə iqtisadi inkişaf etmiş ölkələrin bazarında ixrac xidmətləri ildə 350-370 milyard dollar dəyərində qiymətləndirilir (buda ixrac olunan malların 25% təşkil edir) və onun 30% dəniz nəqliyyatının xidmətlərinə aiddir.

Beynəlxalq ticarətdə nəqliyyat məhsulu iki üsulla istifadə olunur: maddi malların birlikdə və ayrı alqı və satqısı. Birinci halda nəqliyyat malı öz sahəsində alınıb satılır, yəni kirələmə bazarında istifadə olunmur. Bu zaman, nəqliyyat xidmətinin qiyməti sadəcə ixrac olunan və ya idxal olunan məhsulların qiymətinə daxil edilir. Digər halda isə nəqliyyat xidməti və ya malı ayrı olaraq alınır və ya satılır.

Maddi məhsullarla ticarət sahəsində olduğu kimi, dəniz nəqliyyatının ixracının, idxalının və geri ixracının konsepsiyası nəqliyyat xidmətlərinin xarici ticarətində tətbiq edilir (cədvəl 3). Bu zaman dəniz nəqliyyatında yüklərin daşınması yenidən yüklənib daşınması xidmətinin ixracı, geri ixracı və idxalı vardır.

Cədvəl 3. Dəniz nəqliyyatında idxal-ixrac əməliyyatlarının növləri

Dəniz nəqliyyatının ixrac xidmətləri	<ul style="list-style-type: none"> -xarici limanlar arasında XYD daşınması; -FAS, FOB şəraitində satılmış ixrac yüklərinin daşınması (kirəçi-alıcı); -xarici tranzit yüklərin daşınması;--CIF, CFR şəraitində satılmış ixrac yüklərinin daşınması (kirəçi-alıcı); -yerli limanlarda ixrac yüklərinin yüklənməsi; -yerli limanlarda tranzit yüklərin yüklənməsi və boşaldılması;
İdxal	<ul style="list-style-type: none"> -xarici gəmilərdə FAS, FOB şəraitində alınmış ixrac yüklərin daşınması; -ölkənin limanında xarici gəmilərdə kabotaj yüklərin daşınması; -xarici limanlara tranzitlə daxil olan ixrac yüklərin xarici gəmilərdə daşınması; -CIF, CFR şəraitində xarici donanmadan alınmış ixrac malların daşınması; -xarici limanlarda idxal malların yüklənməsi; -xarici limanlarda tranzit yüklərin yüklənməsi və boşaldılması;
Geri ixrac	<ul style="list-style-type: none"> -CIF və CFR şəraitində satılmış ixrac mallarının milli eksportçu tərəfindən kirələnmiş xarici tonnajlarda daşınması;

Mənbə: <http://www.mainfreight.be> saytın məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

1) Dəniz nəqliyyatının ixrac xidmətləri bunlardır:

- Xarici limanlar arasında xarici yüklərin milli donanmanın gəmiləriylə daşınması. Kirəçilər- xarici satıcılar və ya alıcılar;

FAS və FOB şəraitində satılan malların milli donanmanın gəmiləriylə ixracının həyata keçirilməsi. FAS — «gəmi bortu boyunca sərbəst» mənasını verir və satıcı dəniz daşınmalarında malı razılaşıdırılmış yükləmə limanına çatdırmaqla, və sahildə yerləşdirir. Bununla da öz öhdəliyini başa vurmuş sayılır. Bundan sonra malların zay edilməsi və ya xarab edilməsi üzrə məsuliyyət satıcıdan alıcıya ötürülür. Həmçinin, FAS-da əsas tələb odur ki, ixrac rəsmiləşdirilməsi alıcı tərəfindən həyata keçirilir.

FOB- «sərbəst gəmi bortunda» mənasın gəlir ki, əgər mal qabaqcadan müəyyən edilmiş yükləmə limanında gəminin məhəccərindən keçdiyi halda satıcı daşıma üzrə öz vəzifələrini yerinə yetirmiş sayılır. Malların zay edilməsi və ya

xarab olması üzrə vəzifələrini bu andan alıcıya keçirmiş olur. FOB şərtində tələb olunur ki, malın ixrac rəsmiləşdirilməsini satıcı həyata keçirir.

2) Bu ölkənin limanından keçən tranzit xarici yüklərin daşınması. Tonnajların kirəçiləri tranzit əməliyyatlarını yerinə yetirən satıcılar və ya alıcılardır, yəni yükü bir ölkədən digər ölkəyə üçüncü ölkənin ərazisindən aparırlar;

-CIF,CFR və ona bənzərlərin şəraitində satılan ixrac mallarının milli donanma ilə daşınması. Bu şəraitə maddi malların satışı ilə yanaşı dəniz məhsullarının satışı da aiddir.

Malların daşınması ilə yanaşı, dəniz limanlarında yüklərin daşınması da ixrac xidməti kimi çıxış edə bilər. Bu halda, xidmətlərin satıcısı (ixracatçı) yükləmə və boşaltma əməliyyatları aparən təşkilatlardır və alıcı yük qəbul edənlər, yükləyicilər, gəmi sahibləri, yük daşıyıcılarıdır.

-ixrac yüklərin yerli limanlarda yüklənməsi;

-tranzit yüklərin yerli limanlarda yüklənməsi və boşaldılması. Dəniz daşıyıcısı və limanlarından əlavə dənizdə xidmət göstərənlər nəqliyyat, yerli brokerlik, xarici gəmi sahibləri, yük sahibləri, ticarət təşkilatları ilə müqavilələr üzrə fəaliyyətlərini həyata keçirən təşkilatlar ola bilər.

3) Xarici ticarətin dəniz nəqliyyatı məhsulları geri ixrac xarakterli əməliyyatlı ola bilər. Bu, CIF və CFR şəraitində satılan ixrac malların yerli eksportçu tərəfindən kirələnmiş xarici tonnajda daşınmasıdır.

SİF — «dəyər, sığorta və icarə». Əsas olaraq bu ticarət şərtində malın alıcı təyinat limanına aparılması, həmçinin malların sığorta edilməsi də satıcının üzərinə düşür. SFR- «dəyər və icarə» şərti, «satıcı malı, alıcının ölkəsindəki təyinat limanına çatdırmaq üçün lazım olan bütün xərcləri və icarə haqqını ödəməlidir» mənasını verir. Boşaldılma xərcləri əsən malın təyinat limanında alıcı tərəfindən ödənilir. Bu yüklərin daşınması zamanı iki əməliyyat yerinə yetirilir – ixrac və idxal. İdxal zamanı xarici gəmi kirələnir, ixrac zamanı isə yerli malın CIF və CFR şəraitində xarici gəmidə daşınmasıdır. Bu halda, malların qiymətində nəzərdə

tutulan kirayə xərcləri və xarici tonnajın nizamnaməsi ilə satıcı tərəfindən çəkilmiş faktiki xərclər arasındakı fərqlər ola bilər.

Dəniz nəqliyyatının ixrac mallarının aşağıdakı halları olur:

- FOB və FAS şəraitində xarici gəmilərdə alınmış idxal malların daşınması.

Xarici alıcının vəzifəsi, malı gəminin bortuna çatdırmaq (FAS) və ya onu gəmiyə yükləməkdir (FOB). Xarici gəminin kirəçisi – idxal malın alıcısıdır.

Bu zaman xarici gəminin kirəçiləri bu ölkənin alıcıları və ya satıcılarıdır;

- Xarici gəmilərdə tranzitlə xarici limanlara idxal yüklərin daşınması;
- CIF və CFR şəraitində alınmış malların xarici gəmilərdə daşınması. Bu

zaman xarici flot tərəfindən yaradılan maddi məhsullar və mallar alınır. Burada xarici gəminin kirəçisi malın satıcısıdır.

Dünya təcrübəsində, xarici kirayəçilərin milli dəniz daşıyıcıları ilə yüklərin, yerli ticarət və ya alıcılar tərəfindən nəql edilməli olan xarici ticarət yüklərinin həcmi ilə müəyyənləşdirilən donanmaların həcmindən çoxdur. XYD daşımaları çoxdandır bir çox ölkənin praktikasında «artıq» kirə gəlirinə sahibdir. (Norveç, Yunan, Danimarka, və s.). Məsələn, son illərdə Norveç donanmasının 92% XYD daşınması ilə məşğul olur və buda ölkəyə, ilə 4 milyard dollar gəlir gətirir ya ölkənin ixrac əməliyyatının 25%. Bununla yanaşı Norveç gəmiləri 30% qədər öz ölkəsinin xarici ticarət yüklərində daşıyır. Amerika gəmi sahiblərinin gəmiləri dünya ticarətinin yükünün 25% və yalnız 7% ABŞ xarici ticarətin yükünü daşıyırlar.

Əvvəl deyildiyi kimi dəniz nəqliyyatının ixracı, xidmətdən asılı olaraq fərqli növlərdə ola bilər. Bununla birlikdə, donanmanın xarici dəniz daşıma əməliyyatları xarakterinə görə, iki böyük sahəyə bölünür - yük tonajlı kirələmə bazarı və kiçik partiyalı ümumi yük və sərnişin daşınması üçün nəqliyyat xidmətləri sahəsində - yük tonajlı kirələmə bazarı.

Xətti yük daşımaları öncədən qəbul edilmiş tarif siyahısına görə sərnişinlərin və kiçik həcmli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulan ictimai nəqliyyat vasitəsidir. Xətti gəmilərdə və kirələmə bazarının yük daşınmasına növbəti xüsusiyyətlər aiddir:

- Hər zaman kiçik partiya yükün olması;
- Gəmilərin girişi üçün hər zaman hazırlanmış limanlar;
- Gəmilərin hərəkət cədvəli;
- bu xətt üçün qoşulmuş xüsusi flot;
- Yüklərin daşınması üçün xətti tarifin olması.

Xətti gəmiçilikdə, quru malın 2/5 istismar olunur.

Tramp gəmiçilik öz adını ingilis sözü tramp-«avaradan» götürüb. Tramp daşımaları və tramp kirələmə bazarı üçün aşağıdakılar uyğundur:

- tam paroxod hissəli yüklərin daşınması;
- gəmilərin cədvəlsiz işləməsi;
- hər sözləşməyə görə yeni qiymətlərin və daşıma şəraitinin yaradılması;
- kirələmə birjasında yükün və tonnajın qiymətinin təyin olunması.

Tramp gəmilərinin ənənəvi yükləri, taxıl, kömür, şəkər, gübrə; demək olarki bütün neft yükləri tramp gəmiləriylə daşınır. Belə yüklərin daşınması xüsusi gəmilərdə aparılır (tanker, ağac daşıyan və s.).

Dəniz nəqliyyatının ixracının və idxalının həcminə təsir edən xarici ticarət əlaqələrinin şərtləri. Daha öncə dediyimiz kimi nəqliyyatın xarici ticarəti ikili xüsusiyyətə malikdir. Bir tərəfdən nəqliyyat, yük daşımaqda dövlətin xarici ticarətinin tələbatını ödəyir, digər tərəfdən isə nəqliyyat şirkətləri sərbəst olaraq ya eksportçu yada idxalçı olurlar. Xarici ticarətin dünya praktikasında, şirkətlər müqavilələrin icrası üçün qarşılıqlı öhdəliklər və məsuliyyətlər malların satışını tənzimləyən, malların satışı və sövdələşmələri tənzimləyən vahid qaydalar tətbiq edirlər. Bunun üçün dünya ticarətinin praktikasını nəzərə alan və ümumiləşdirən İnkoterms qaydaları vardır. Bu qaydalar müasir praktika üçün tez tez nəzərdən keçirilir. Beynəlxalq Ticarət Palatası, bir çox şirkətlərin üstünlük verdiyi və beynəlxalq ticarətdə iştirak edən “İnkoterms 2000” tövsiyyə edir.

Dəniz daşımalarının məsələsinə görə İnkotermsin növbəti bazisləri vardır (Əlavə 1):

II Fəsil XARİCİ TİCARƏTİN DƏNİZ NƏQLİYYATI İLƏ İQTİSADI EFFEKTİVLİYİNİN HƏYATA KEÇİRİLMƏSİ

2.1. Beynəlxalq gəmi kirələmə bazarı: strukturu və quruluşu

Müasir dəniz gəmiçiliyi sisteminin xarakteristikasını başa düşmək üçün dünya kirələmə bazarı, kirələmə bazarı şəraiti, kirələmə və coğrafi bölmə kimi komponentləri öyrənmək lazımdır. Kirələmə bazarlarının fəaliyyət mexanizmlərini dəqiq bir şəkildə başa düşmədən, dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracının effektivliyinin artırılması barədə danışmaq mümkün deyil.

İnkişaf etmiş ölkələrdə dəniz nəqliyyatı böyük sahiblərin üç qrupu arasında bölünür. Donanma, "müstəqil" gəmi sahiblərinin, sənaye və ticarət birliklərinin və dövlətin tam və ya qismən mülkiyyətindədir.

Müstəqil gəmi sahibləri-Bunlar əsas ticari fəaliyyət yalnız malların daşınması ilə bağlı olan göndərmə şirkətləridir. Onlar kommersiya fəaliyyətlərində sərbəstdirlər və bu səbəbdən müxtəlif kirayəçilərin mallarının çatdırılması ilə məşğul olurlar.

Müasir şəraitdə, açıq yük bazarları əsasən uzunmüddətli kirayə, özəl gəmilərin və gəmilərin yük daşımaları ilə əhatə olunmayan əlavə tonaj tələblərini təmin edir. Son illərdə açıq yük bazarında sözləşmələrin sayı və həcmi azdır. Belə ki, tramp gəmilərlə quru yük daşınması üçün açıq bazarda sözləşmələrin payı təxminən 25-30% təşkil edir və neft tankerləri dəniz nəqliyyatının ümumi həcmnin təxminən 25% -ni təşkil edir. Açıq yük bazarının məhdud fəaliyyəti bəzi dövlətlərin həyata keçirdiyi müəyyən fəaliyyətlərdən də təsirlənir. Bu fəaliyyətlər əsasən milli donanmanın müəyyən bir hissəsini onların yükləri ilə təmin etmək istəyi ilə məhdudlaşdırılır, həmçinin milli gəmi sahiblərinin və ya xarici bir tonajın kirələməsinə sərbəst şəkildə icazə vermək hüquqlarını məhdudlaşdırır. Yük bazarında hökumət donanmasının ticari işi müstəqil gəmi sahiblərinin işindən çox fərqlənir, lakin milli yükün qorunması prinsiplərinə daha çox tətbiq edilir. Donanma sahiblərinin üçüncü qrupu sənaye və ticarət inhisarlarından ibarətdir.

Böyük birliyin donanmasına sərmayə qoyuluşlarının payı nisbətən azdır: məsələn, metallurgiya ehtiyatları 5-6%, neft isə 15-20% təşkil edir. Lakin, birliklərin milliard sərvətini nəzərə alsaq, onların absolut dəyəri mühüm məbləğdən ibarətdir.

Sənaye və kommertiya inhisarlarının donanması müxtəlif dövlətlərin bayraqları altında fəaliyyət göstərir, çünki beynəlxalq birləşmələr kimi, əsasən, filialı və bölmələri olan müxtəlif şirkətlərin yurisdiksiyasına daxildir.

Sənaye inhisarları və konsernləri ilə idarə olunan donanma özünə ayrılır və icarəyə verilir. Sənaye birliklərindəki donanmanın istifadəsi üçün əsasən bu assosiasianın tərkibinə daxil olan müəssisələr tərəfindən malların daşınmasını təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuş göndərmə şirkətləri, yəni monopoliyalar tərəfindən nəzarət edilən donanma əsasən öz şirkətlərinə xidmət edir və bu halda qeyri-ictimai nəqliyyatda olur. Bu cür gəmiçilik və yük sahibləri arasındakı əlaqələr inkişaf edir və daxili inhisar maraqlarla müəyyən edilir və onlar tərəfindən bağlanmış sözləşmələr qapalı kirələmə bazarının əməliyyatları ilə bağlıdır. Hazırda beynəlxalq nəqliyyatda qapalı kirələmə bazarının payı təxminən 80-85% -dir.

Açıq və qapalı kirələmə bazarları arasında kəmiyyət məhdudiyətləri yoxdur, çünki monopoliya gəmilərinin daşdığı yük miqdarı mütəmadi olaraq dəyişir və açıq bazarda isə tonnajın nizamnamə hissəsi dəyişir.

“Qapalı bazarlar”. Qlobal dənizçilik sənayesi öz məhsullarını və xidmətlərini beynəlxalq ticarətdə kirələmə adlandırılan bazar vasitəsilə satırlar. Bununla belə, bütün dəniz məhsulları daşınması kirələmə bazarından keçmir. Sözügedən "qapalı bazarlar", ilk növbədə kabotaj yük daşımaları olan kirələmə bazarından çıxır.

Demək olar ki, bütün ölkələrin qanunvericiliyində beynəlxalq valyuta məzmunundan kabotaj daşınması istisna edilməklə dünya nizamının əhəmiyyətli bir hissəsini beynəlxalq yük daşımalarından kənarda və dolayısı ilə yük bazarının hüdudlarından kənara çıxarır. Bu daşımalar ümumiyyətlə milli donanmaya verilir.

Digər bir istisna - milli xarici ticarət dövriyyəsinin mallarının bir hissəsi milli donanmaya qanuni olaraq təyin edildikdə, milli donanmanın xarici ticarətdə

istifadə etdiyi üstünlüklərdir. Öz donanmalarının inkişafını təşviq etmək üçün inkişaf etməkdə olan ölkələr tərəfindən həyata keçirilən tanınmış yüklərin saxlanması siyasəti var. Transmilli və digər böyük şirkətlər tərəfindən icra edilən ticarət və sənaye yükləmələri onun coğrafiyasında beynəlxalqdır, lakin baxmayaraqki bazar vergisinə görə hesablınsada o öz xidmətlərini kirələmə bazarı vasitəsilə satmır.

Bir zamanlar xüsusi yeri sosializm ölkələrində beynəlxalq gəmiçilik tuturdu. İqtisadiyyatın planlaşdırılan xüsusiyyətinə görə, onlar milli donanmaya təyin edilmiş xarici ticarətin həcmi müəyyənləşdirdilər. Bazardakı kimi gəmilər burada müəyyən yüklərin plana uyğun nəql edilməsi ilə məşğul olan ayrı-ayrı iqtisadi təşkilatlar arasında verilmiş olsa da, dünya gəmiçiliyinin bu hissəsi planlaşdırılmış idarəetmə sistemi ilə dünya bazarından aydın şəkildə ayrılmışdır.

Dünya yük bazarından istisnalar nümunələrini bir araya gətirərək qeyd etmək olar ki, "qapalı bazarlar" müxtəlif səbəblərdən - iqtisadi, hüquqi, milli və beynəlxalq - dünyadakı təşkilatdan ayrı olan yük bazarı, yəni, onların məhsullarını satmır. Şübhəsiz ki, onlar sözün əsl mənasında bazar hesab edilə bilməzlər. Buna baxmayaraq, bəzi hallarda dünya kirələmə və qlobal kirələmə bazarının qapalı sektorları arasındakı əlaqələri qeyd edə bilərik.

Bu əlaqə, donanmanın, qapalı sahələrdə istifadə olunmadığı ölçüdə, kirələmə bazarına girməsinə və dünya tonajının həcmi artırmasına bağlıdır. Bundan başqa, malların beynəlxalq daşımalarında nəql olunmasında qapalı göndərmə sahələrində, milli donanma, yüklərin daşınması üçün öz tarif dərəcələrini təyin etmək üçün müxtəlif formalarda bazar qiymətlərini tez-tez istifadə edir.

Dünya gəmiçiliyində bütün istifadələrdən sonra biz tamamilə bazar balansında yalnız xətti və tramp gəmiçiliyini tapırıq.

Beləliklə, dünya yük daşımalarının sərhədləri dünya yük bazarının sərhədləri ilə üst-üstə düşür. Dünya yük bazarı vasitəsi ilə yalnız beynəlxalq xətti və tramp yük daşımaları satılır.

Kirələmə bazarı üzrə xidmətlərini satma üsulları nöqtəyi-nəzərindən gəmiçilik bəzi xüsusiyyətlərə malikdir və bu xüsusi diqqətin mövzusu olacaqdır.

Tramp nəqliyyatına gəldikdə isə, kirələmə bazarının əsasını o formalaşdırmışdır. Başqa sözlə, dünya kirələmə bazarı, ilk növbədə, tarixə baxdığınız təqdirdə, tramp gəmiçilik bazarıdır.

Beləliklə, kirələmə bazarı mexanizm funksiyasını yerinə yetirir, onun köməyilə tramp və xətti gəmiçiliyin xidmətləri həyata keçirilir, satılır və alınır.

Kirələmə bazarını siyasi iqtisadiyyat kateqoriyaları ilə əlaqələndirir və ona əmtəə bərpası baxımından baxılır, malların mülkiyyətinin adı, satışı və satın alınması, dəyişdirilməsi dövriyyəsi sahəsində maddi elementlərin dövrəsində tanınmış yer tutur. Amma bu aspekt, bazarın yerində və dəyərinin ümumiləşdirilməsi prosesində ümumi bir anlayış verərək, özünün mahiyyətini, daxili fəaliyyət mexanizmini başa düşmək üçün bazar kimi anlaşıla bilməz.

Hər bazar və xüsusilə də dünya bazarında, buğda və ya avtomobil, qızıl və kimyəvi gübrələr üçün dünya bazarı olsun, çox mürəkkəb özünü tənzimləyən bir sistemdən ibarətdir. Bir sistem olaraq, o bir-biri ilə əlaqəli olan faktorların təsiriylə inkişaf edir. Onların əhəmiyyəti və təsiri, bazarın inkişafı zamanı müxtəlif kombinasiyalar yaradır, bazarın inkişafı zamanı dəyişkən amillər yaradaraq tamamilə əhəmiyyətsiz dərəcədə dəyişə bilər.

Kirələmə bazarının texniki şərtləri və xüsusiyyətləri. Kirələmə bazarında nəqliyyat məhsullarının satılması və satın alınması barədə danışarkən, biz bu vəziyyətdə terminoloji anlayışa hörmət bəsləyirik və əslində heç bir dəniz məhsullarının kirələmə bazarında alınıb satılması, fiziki olaraq imkansızdır. Daşıma, xidmət təmin etmək istəyi satılır və satın alınır və məhsulun özü, yəni, təsiri, satış və satın alma obyektinə olan yerdəyişmə nəticəsidir, daha sonradan ortaya çıxır və alqı –satıqı zamanı bir qədər uzaq qala bilər. Kirələmə bazarı üzrə tələbat və tədarük, hazır məhsullar demək deyildir, xidmət üçün tələbatdır və bu, bir çox anlaşılmazlıqlar və mübahisələrə səbəb olur.

Ümumi iqtisadi bazardan fərqli olaraq hər bir bazar həmçinin də kirələmə bazarının özünə aid texniki şərtləri olmalıdır ki bunsuz heç bir bazar fəaliyyət göstərə bilməz. Bazar qiyməti və qiymət şərtləri bazarın qəfil qanunları ilə dikte

edildikdə, qiymətə qiymət vermək, qiyməti və qiymət şərtlərini tikmək mümkün olmadığı yerdən başlayır.

Bazarın fəaliyyətinin digər vacib şərtlərindən biridə bazar məlumatlarının qarşısının alınmamış dövriyyəsi, əsasən qiymət səviyyəsinə dair məlumatdır. Bazar qiymətlərindəki dəyişkən dəyişikliklər səbəbindən daim yenilənməli olan bu məlumat olmadan bazar fəaliyyəti qeyri-mümkündür, bu səbəbdən bazarın özü də mümkün deyil.

Kirələmə bazarının əhəmiyyətli bir xüsusiyyəti sürətlə yayılması, təchizatın ərazi hərəkətliliyidir. Bazar və qeyri-bazarın təsirləri altında gəmilər Dünya Okeanında hərəkət edir, beləliklə təchizat və tələbatların bərabərsizliyini aradan qaldırır və yenidən yaradır.

Özünü tənzimləyən bir mexanizm olaraq, dünya yük bazarı bir növ qapalı iqtisadi sistemdir. Onun izolyasiyası, məhdudiyət, dəniz donanmasının xidmətlərinin xüsusiyyətləri, dəyişkənliyi, ilə yaradılır. Bu sistem çərçivəsində istənilən anda kəmiyyətlə müəyyənləşdirilmiş tələbat istehsalın qiymətinə əsasən dəniz nəqliyyatının müəyyən qiymət səviyyəsinə əsaslanan bir və ya digər nisbəti müəyyənləşdirilmiş miqdarda müəyyən edilmiş bir təchizatla qarşılır. Beləliklə, bu iqtisadi sistemin bağlılığı nə nəqliyyat üçün nəzərdə tutulan yükün, nə də daşımaların həyata keçirilməsi üçün nəzərdə tutulan gəmilərin sistem sərhədlərindən çıxma bilməyəcəyidir.

Düzdür, tamamilə rəsmi baxımdan, kirələmə bazarı yük baxımından tamamilə qapalı sistem sayılmır, çünki yüklər dəmir yolu ilə ("Rusiya və ABŞ vasitəsilə quru tranzit"), çaylar boyunca (Tuna çayı boyunca nəqliyyat) və hava vasitəsilə "sürüşüb" gedir. Ancaq hələ də bu sızmalar yük bazarından keçən həcmərlə müqayisədə çox azdır ki, onlar təklif və tələb nisbətinə praktiki təsir göstərmirlər. Nəticədə, müasir dünya iqtisadi strukturunda malların daşınması məqbul alternativ deyil. Buna görə də yükün sistemdən "uzaqlaşması" baş vermir, buna görə də onlar üçün bağlı qalır.

Tonaj təklifinə gəldikdə, yük donanmasına dair bir şübhə yoxdur, çünki bir zaman tikildikdə, o daima sistem içində qırılma nöqtəsində dolanır, onu tərk edə

bilmir, yəni yaradılan nəqliyyat vasitəsi üçün mallara asılılıq yaradır və eyni zamanda onun fəaliyyət sahəsində real rəqibləri olmur.

Təchizat və tələbatın kəmiyyət dəqiqliyi kirələmə bazarı sisteminin üst-üstə düşməsi ilə təmin olunur. Təchizat tərəfində, ilk növbədə, donanma xidmətlərinin maksimal həcmi soncu dəyərdir. O,dünya nəqliyyat donanmasının daşıma qabiliyyəti ilə müəyyən edilir.

Bəzi səbəblərə görə tonajın təklifi öz maksimal dəyərinə çatmır. Demək olarki o həmişə az olur, çünki donanmanın bir hissəsi öz təkliflərini bazara təklif etmir, donanmanın bir qismi remonda olur. Və nəhayət, donanmanın fəal hissəsi bir zaman üçün reys və s. şərtlər ilə müəyyən bir müddətə yüklənərək bazardan çıxır. Lakin bütün bunlar təklifin hər hansı bir anda özündə tamamilə müəyyən olmasına mane olmur.

Tələb bir az mürəkkəbdir. Əgər tonnaj təklifi sərtliyə malikdirsə, donanma ehtiyatla işləməyəcəksə, tonaj tələbi daha mobil, və elastikdir. Ancaq bu da olduqca qəti bir dəyərə əsaslanır - bu, dünyanın bütün ölkələrinin xarici ticarət əlaqələrinin ümumi həcmi, həyata keçirilməsi dəniz nəqliyyatı ilə bağlı olan beynəlxalq ticarət həcmi, qlobal dəniz ticarətdir.

Yükün makul bir müddətdən artıq gözləməsinə baxmayaraq hərəkətsiz qalmayan donanmadan fərqli olaraq, sahiblərinə maddi itkilərə yol vermədən, bir çox mal sahiblərinə əhəmiyyətli ziyan dəymədən anbarlarda qeyri-müəyyən müddət saxlana bilər.

Bir illüstrasiya olaraq, 1950 və 1960-cı illərdə aviasiya ilə birgə, sərnişin qatarları arası yol hərəkəti üçün vahid bazarda xidmət təklif edən sərnişin donanması ilə vəziyyəti təsvir etmək mümkündür. Daha sonra hava nəqliyyatıyla rəqabətə edə bilməyərək, nəqliyyat vasitəsini tərk edir və istirahət sahəsinə yerləşərək, başqa istirahət müəssisələri ilə birgə bir xidmət təklifi yaradaraq, üzən otel və pansion kimi başqa bir bazarda onlarla rəqabət aparmaq məcburiyyətində qalır. Tələb, kirələmənin səviyyəsinə və tonajın təkliflərinin olmamasına dəqiq cavab verir. Sadəcə bir təklifdə çatışmamazlıq, tələbin daha uzaq şərtlərə keçirilməsinə səbəb ola bilər.

Eyni zamanda tələbin elastikliyidə sonsuz deyildir. Bir çox qida məhsulları üçün, fiziki xüsusiyyətləri və ya istehlakçıları təcili olaraq lazım olduqları səbəbiylə istehlak yerinə çatma müddətləri məhduddur. Buna görə də, bu cür yüklər tərəfindən olan tonaj tələbatı çox sərtidir. Eyni keyfiyyətləri (gübrələr, enerji daşıyıcıları) tələblər yük tərəfindən də əldə edir və bunların çatdırılması müəyyən mövsümlərə təyin olunur və ya satış müqavilələrinin şərtləri ilə sərt şəkildə müəyyən edilir.

Beləliklə, təklif və tələbat qapalı bir sistemdə qarşılıqlı əlaqəlidir və bu qarşılıqlı əlaqə təsir imkanını yaradan ilk şərtidir. Nəhayət bazarın əsas bir elementi isə qiymətdir. Hər hansı bir bazarın ən mühüm funksiyalarından biri dövriyyə prosesində formalaşma, həmçinin qiymətlərdə sabit sosial tələb olunan əmək xərclərinin mütəmadi dəyişən tədbirlərinin düzgün səviyyədə saxlanmasıdır. Buna görə daxili qiymət mexanizmindən məhrum dövriyyənin hər hansı bir sahəsi yalnız bölüşdürmə sahəsidir və sözün tam mənası ilə bu bir bazar hesab edilə bilməz. Bu cür bazar yalnız öz qiymət sistemini yaratdıqda mövcuddur.

Kirələmə bazarının funksional strukturu. Daşınma təşkilatının əsasını təşkil edən global kirələmə bazarı layner xidmətlərini satan bir xətti tonajlı kirələmə bazarına bölünür və tramp gəmiçilik xidmətləri həyata keçirən yük tonajlı yük bazarıdır.

Beləliklə, bu cür nəqliyyat növlərinin hər ikisi üçün təklif və tələbat müvafiq kirələmə bazarlarını təşkil edir. Bu bazarların sərhədləri donanmanın ixtisaslaşması ilə müəyyən edilir ki, bu da onların hər birinin - quru yükün və tankerin yaradılmasını təmin etmək üçün tələbat sərhədindən keçməyə imkan vermir.

Kirələmə bazarının bir alt sistemi kimi tanker və quru yük tonajının kirələmə bazarı onlar üçün bir ümumi nümunə ilə idarə olunan oxşar törəmələri təşkil etmir.

Tanker bazarının funksional strukturu. Dünya yük bazarının bir alt sistemi olan tanker bazarı, öz növbəsində, bir neçə alt sistemdən ibarətdir. Onların sərhədləri texniki-iqtisadi və coğrafi- naviqasiya xarakterli faktorlardan ibarətdir.

Tanker donanmasının fəaliyyətinin əsasını təşkil edən yük xam neft və qara neft məhsullarıdır. Bu bazar vasitəsilə dünya neft yüklənmələrinin ümumi donanma yükünün 85% -dən çoxunu təşkil edir. Qalan 15% -i açıq neft məhsullarıdır. Neft yükünün qaranlığa və işığa ayrılması tanker bazarı üçün ciddi təsirə malikdir. Xam neft və qaranlıq neft məhsullarının tərkibindəki "kirli" tanker tankların və kommunalların bahalı yuyulması olmadan yüngül yüklərin daşınması üçün istifadə edilə bilməz. "Təmiz" tankerlərə gəldikdə isə, heç bir şey "kirli" olanlara keçməsinə mane olmur. Amma "təmiz" tankerlərin "kirli"yə keçməsi təcrübədə çoxda məhdudiyyətli deyil: "kirli" yə ötürülmə, yüngül neft məhsullarının daşınması üçün tankeri qaytararkən qaçınılmazdır.

Tramp tonajı bazarı, ya da, tramp tonajı üçün kirələmə bazarı strukturunda müxtəlifdir. Məhkəmələrin ixtisaslaşmasına əsasən, yəni təmin etdiyi xidmətlərin texniki xarakterinə görə, iki hissəyə bölünür: quru yük bazarı və tanker tonaj bazarı.

Quru yüklərin, əsasən, taxılın nəqli üçün tankerlərdən, bəzən geniş istifadə edildiyi məlumdur. Quru yük tonajına tələbat xüsusilə yüksək olduqda və quru yüklərin, xüsusilə də taxıl yüklərinin daşınması üçün yük daşımaları tanker tonajı sahiblərinin toplu yük daşımaqdan imtina etməsinə və tankerləri taxıl nəqlinə, əsasən, yuyulması və xərclənməsinə görə bəzi xərclərə məruz qaldıqda baş verir. Ümumiyyətlə bu quru yük tonajında bazar şərtləri yüksək və tanker bazarında isə aşağı olduqda mümkün olur.

Quru yük gəmiləri dərin tanklardan istifadə edərək maye yükləri daşıyırlar. Bu tip daşımalar xüsusilə xətti tonaja məxsusdur. Amma quru yük gəmiləri, bir qayda olaraq, maye nəqliyyatın ümumi həcmində əhəmiyyətli rol oynamayan və müxtəlif növ yağların, lateks və bənzər materialların kiçik bir hissəsini nəql edir və əlbəttə ki, tanker donanması üçün fəaliyyət təşkil etmir. Son olaraq bilinir ki, həm tanker, həm də yük daşıyıcıları kimi istifadə edilə bilən birləşmiş gəmilərin əhəmiyyətli bir donanması var.

Bütün bunlar tankerlərin və quru yük gəmilərinin bir-birinin dəyişkənliyi barədə birbaşa və şərtsiz cavab vermir. Lakin detallar və epizodik hadisələrdən

başqa, biz xüsusi donanma və hər cür kombinə edilmiş gəmilər tərəfindən həyata keçirilən trafik miqyasını nəzərə alsaq, sualın cavabı yalnız belə ola bilər: indiki mərhələdə tanker donanması quru yükün yerini dəyişdirə bilməz və onların bir-birinin funksiyalarında qismən birləşməsi problemini global vəziyyətdə həlledici deyildir.

Beləliklə, neft və neft məhsullarının daşınmasının texniki xüsusiyyətləri tanker bazarında bir növ iqtisadi maneə yaradır və bu, tələbin dalğalanmalarına əsasən, qaranlığın qaranlıqdan nəql olunmasına qədər yüngül neft məhsullarının nəqlindən, geri qayıtma potensialının gecikməsini azaldır. Bu maneə tanker bazarını iki alt sistemə bölür - birində "kirli" tankerlərin xidmətləri, digəri isə "təmiz" olanları həyata keçirir. Bu texniki və iqtisadi baryerə tamamilə iqtisadi baxımdan əlavə edilir, bunun səbəbi xam neft və açıq neft məhsullarının daşınmasının fərqli bir hissəsidir. Xam neft, 100-150 min ton və ya daha çox ağırlıqlı partiyaların içərisində ağır tankerlər ilə nəql olunur və daha sonrakı emal üçün təmin edilir. Neft məhsulları üçün istehlak daha çox "pərakəndə" xarakter daşıyır, və buda daha kiçik həcmərlə əlaqədardır ki, istehlakçılara kiçik məhsul tankerləri tərəfindən bir çox limanlara paylanılır. Nəticədə, yükün hər növü üçün öz nəqliyyat coğrafiyası formalaşır və nəticədə yükləmə və boşaltma limanlarının şəbəkəsi yaradılır. Nəticədə, neft məhsulları kiçik tankerlər üçün daha yüksək nəqliyyat xərcləri və daha kiçik tankerlər üçün qəbul edilməz olan daha az dərəcələrdə böyük partiyalarda olan xam neft sayəsində daha yüksək yükləmə dərəcələrində daha kiçik partiyalarda nəql olunur. Və bu tanker bazarının iki alt sistemi arasında iqtisadi sərhəd çəkir. Altsistemlərin texniki və iqtisadi xüsusiyyətlər baxımından ixtisaslaşması tonajın sərbəst axmasına mane olur və tanker bazarının tərkibində bu iki alt sistemin nisbi avtonomiyasına səbəb olur. Hər altsistemin öz təklifi və tələbləri olur. Eyni zamanda, bu alt sistemlərdə yükün dinamikası fərqli ola bilər: yüngül nəqliyyat üçün yük dərəcələri qaranlıq və əksinə sabit yük dərəcəsi ilə artacaqdır. Ancaq alt sistemlər arasındakı sərhədlər tamamilə müvəqqəti olaraq qalmırlar: alt sistemlərdə yük dərəcələrinin yüksəkliyinə və sərfəliyinə və səviyyələrində boşluqların ölçüsünə görə özləri arasında tonajı

dəyişdirə bilər, gəmilər bir alt sistemdən digərinə "qaçaq" ola bilər və bu da yük dərəcələrində onlara çox şey verir.

Tanker bazarının coğrafi strukturu. Tanker tonajının kirələmə bazarının funksional strukturur xüsusi coğrafi strukturla təkmilləşdirilir. Tanker bazarı bir neçə coğrafi bölməyə, kütləvi təqdimat sahələrinə bölünə bilər. Bunlar tonajın yükədən sonra yönəldiyi sahələrdir və müəyyən bir coğrafi bölmədə təklif və tələb arasında müəyyən bir nisbət yaradır. Başqa sözlə, coğrafi bölmə, özünün nisbi qapalı sistemi, özünün yerli bazarını yaradır, bu da müxtəlif yollarla və həcmdə yuxarıda müzakirə olunan tanker bazarının alt sistemlərini əhatə edir. Coğrafi bölmənin global yük bazarının bir alt sistemi kimi sərhədləri iqtisadi xarakter daşıyır və bu bölmədə kirənin azaldılması vəziyyətində gəminin bu hissədən digərinə hərəkət etməsi ilə bağlı əlavə xərclər və ya əksinə olduğu halda tonajı özünə cəlb edir. Buna görə coğrafi bölmə müəyyən bir muxtariyyət ilə tam müstəqilliyə malik deyildir. O digər hissələrlə yaxından əlaqəlidir və əgər kommunikasiya, iqtisadi maneəyə baxmayaraq, bəzi gəmilər üçün faydalı olan bölmədən bölməyə keçid gətirən belə bir ölçüyə çatarsa, yük dərəcələrinin səviyyəsində olan fərqin təsirində tonaj axını ilə həyata keçirilir. Axın zamanı bölmədə təklif və tələbat bir müddət balanslaşdırılmışdır və sonra bir balanssızlıq yaranır və dərəcələr azalır. Və əgər bölmələr arasındakı dərəcənin fərqi yetəri qədər olarsa gəmilər iqtisadi maneələrdən axır və digər bölməyə keçir. Bu, coğrafi bölmələr arasındakı əlaqə mexanizmi və kirələmə bazarının fərdi sahələri arasında dərəcələrin düzəldilməsidir.

Əgər donanma yetəri qədər mobil deyilsə və bölmədən bölməyə hərəkət edə bilməsə tanker tonajının kirələmə bazarı ayrı yerli bazarlara bölünər və hər biri tam sərbəstlik əldə edər. Yerli bazarların nisbi muxtariyyəti, coğrafi bölmələrin tonaj təklifi dinamikasının inersiyasına əsaslanır. Donanma, ilk növbədə bölmələr arasındakı iqtisadi maneəni aşmalıdır, buda vaxt tələb edir və daha sonra cəlbədicə bir hissəyə tonaj axını başlayır və bu, öz növbəsində, bölmənin dərəcəsinin düşməsi zamanı dərhal dayandırılmır. Geri əlaqənin mexanizmində yaranan natamamlıq, bölmədə gah tonajın çatışmamazlığına gahda artımına gətirir yəni öz muxtar konyukturasını yaradır. Bu muxtariyyət tez tez rast gəlinən vəziyyətlərdən

biridir, və bu zaman bir coğrafi bölmədəki konyunktura başqasına uyğun gəlmir, başqa bir dinamikası ola bilər, bir müddət əks istiqamətdə inkişaf edə bilər.

Fars körfəzi (PG), Aralıq dənizi (Qara dəniz daxil olmaqla), Qərbi Afrika, Karib dənizi, Şimal dənizi tanker tonajının kirələmə bazarının əsas coğrafi bölmələridir. Hər bölmənin bazardakı rolu onun aktivliyi ilə müəyyən edilir, yəni tonajın kirələmənin həcmi ilə əlaqəlidir.

Tankerlərin kirələməsinin həcmnin yarısı açıq bazarda Fris körfəzinə, üçdə bir hissəsi Karib dənizinə, 15% isə digər bölmələrə aiddir. Son zamanlarda Şimal dənizinin dəyəri lap çox artır.

Beləliklə, tanker tonajının dünya kirələmə bazarı texniki və iqtisadi cəhətdən coğrafi sərhədlərdən ayrılan qarşılıqlı birləşmə və üst-üstə düşən alt sistemlər vasitəsilə bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan kompleks bir sistem kimi görünür.

Quru yük tonaj bazarının funksional strukturu. Tanker bazarından fərqli olaraq quru yük tramp tonaj kirələmə bazarı daha mürəkkəbdir. O, fərqli, əsasəndə kütləvi yükə xidmət edir. Bu müxtəliflik yalnız tələbat və təklifin daha çox sayda amilin təsiri altında formalaşdığına səbəb olur, bu əlaqələr onların çoxluğu ilə daha mürəkkəb və keyfiyyətə fərqlənir. Bu çətinliklər donanmanın ixtisaslaşması ilə əlaqədardır. Bütün quru yük daşımaları, bu nəqliyyatları həyata keçirərkən yüksək səviyyədə əvəzolunmazlıq dərəcəsinə malik universal tipli gəmilərlə təmin edildikdə, quru yük tonajının yük bazarı çoxsaylı daxili və xarici faktorların təsirinə açıq olduqca mürəkkəb bir mexanizm olaraq qalarsa, bir tanker tonajı bazarı strukturda daha sadə, daha oxşar olar. Lakin 1960-cı illərdən bəri yayılmış olan ixtisaslaşma, alt sistemlərin qarşısında görünməyən sərhəd qoymuşdur, tələb dalğalarının təsiriylə tonajın daşmasında manelər törətmişdir.

İxtisaslaşmanın ilk böyük addımı - qalaq yüklərinin daşınması üçün gəmilərin yaranmasıdır. Bu bazar kömür nəqli üçün nəzərdə tutulmuş. Eyni zamanda, ehtiyatların xüsusi dizaynı və konkret xüsusi tonajı olan xüsusi mədən daşıyıcıları ortaya çıxdı. Lakin, kömür daşıyıcıları bir sıra digər yüklərin daşınması

üçün istifadə oluna bilsədə, dəmir daşıyan və bənzər materiallardan istisna olmaqla, digər malların daşınması praktiki olaraq qeyri-mümkündür.

Dən daşıyıcılar və filiz daşıyıcıları arasındakı fərq onların texniki məlumatları ilə məhdudlaşmır. Filiz daşıyıcıları orta hesabla kütləvi daşıyıcılardan daha böyükdür və bu səbəbdən onların nəqlində daha qənaətlidir. Nəticədə, bu gəmilər yük bazarında müxtəlif struktur mövqelərini aldılar, yəni quru yük tramp tonajının qlobal yük bazarının müxtəlif alt sistemlərində olduğu ortaya çıxdı.

İxtisaslaşmış gəmilərin, xüsusilə tikinti ilə yanaşı, ümumi təyinatlı ümumi gəmilərin donanması yoxa çıxmadı və qismən hətta yeni ümumi təyinatlı gəmilərin donanması güclü yükləmə mexanizmləri və xüsusi dayaq aparatı ilə yeni dizaynın universal gəmiləri ilə doldurulmaqla bərpa edildi. Bu çox məqsədli gəmilər, yüklərin idarə edilməsi üçün kifayət qədər uyğunlaşmayan və ənənəvi olaraq öz alt sisteminin bir hissəsi kimi fəaliyyət göstərən inkişaf etməkdə olan ölkələrə xidmət edə bilərlər.

Beləliklə, quru yük tonaj bazarında təklif bir sıra gəmilərin qruplarının xidmətlərini artırmaq nəticəsində yaranır ki, bunlar arasında dəmir daşıyıcılar, filiz daşıyıcıları, o cümlədən neft filizi daşıyıcıları, həmçinin universal tipli gəmilər var. Bütün bu qruplar, bazar şərtlərindən asılı olaraq, bir-birini əvəz edə biləcək dərəcədə, quru yük tonajının vahid bir qlobal tədarükünü təşkil edirlər.

Onlar bir-birinin əvəzsiz olduğu dövrlərdə, yəni aşağı konyukturada, tonaj axınları üçün daha yüksək bir maneə yaradır, öz yüksək mobil alt sistemlərini təşkil edir: kütləvi tonaj alt sistemi, universal gəmilər alt sistemi və s. Aralarında olan sərhədlər şərtlidir və hər bir qrupun texniki xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq şərtlilik dərəcəsi yük bazarı vəziyyəti ilə əlaqədardır: yüksək bazar şərtləri texniki xüsusiyyətlərə baxmayaraq, bir qrupun gəmilərini başqaları ilə əvəz etmək üçün sərhədləri hərəkətə gətirir və ya tamamilə silir. Zəif bazar şərtləri isə gəmiləri onların “qanuni” mövqelərinə qaytarır yəni öz alt sistemlərinə qayıdırlar.

Xüsusi tonaj alt sistemlərinin sərhədləri daxilində, müxtəlif tonaj ölçülü qruplar ilə əlaqəli alt sistemlər yarana bilər və yaranır. Məsələn, bakler daşıyıcı alt sistemdə, Panama Kanalı tərəfindən keçid üçün ölçüləri məhdudlaşdırılan Pa-

Namaks tipli bir qrup gəmi ayrılmışdır. Daha böyük bakler qrupuda vardır ki, onlar çox böyük tankerlər kimi torpqa kimi yüklərin daşınması istiqamətində özlərinə yer edirlər. Bu ölçü qrupları arasındakı sərhədlər şərti və hərəkətlidir: kirələmənin dəyərinin hərəkəti onları ya önə aparır yada ki tamamilə silir.

Quru yük tonaj bazarının coğrafi strukturu. Tanker kimi quru yük tonaj kirələmə bazarı da funksional alt sistemlərə bölünməsindən başqa, ayrı-ayrı coğrafi bölmələrdən də ibarətdir: Şimali Amerika, Sakit okean, Cənubi Amerika, Şimali Avropa, Aralıq dənizi, Uzaq Şərq, Hindistan, Avstraliya.

Coğrafi mövqeyə əlavə olaraq, hər bir hissə nəqliyyat kütləsi, göndərmə həcmi, port imkanları, tələbatın mövsümi və sonda öz tərkibini və tonajın həcmi müəyyənləşdirən digər amillərlə irəli gəlir, çünki bölmələrin yaradılması və, buna görə də, bölüşdürülməsi yalnız coğrafi bir məsələ deyildir.

Cənubi Amerika bölməsi, Cənubi Amerikanın Atlantik sahilindəki limanlarda, Sakit okean bölməsi isə ABŞ və Kanadanın Sakit okean limanları əsasında yaradılıb. Bu bölmələrin profilləri ABŞ və Kanadadan və Kanada meşələrindən yüklü dən yüklmələri ilə müəyyən edilir. Şimalı Amerika bölməsindən isə bundan əlavə amerika kömürüdə ixrac olunur (Çezakpin körfəzində Hampton Road bölgəsinin limanından).

Cənubi Amerika bölməsi, Cənubi Amerikanın Atlantik sahilinin limanlarına əsaslanır. Bölmənin yük profili dən və dəmir filizindən ibarətdir. Taxıl yüklərinin həcmi Şimali Amerika hissələrindən çox aşağıdır və dərin su limanlarının olmaması taxıl üçün istifadə edilən gəmilərin daha kiçik ölçüsünü müəyyənləşdirir. Şimali Amerika və Cənubi Amerika bölmələrinin limanlarından dən yükləməsi mövsümü üst-üstə düşür. Braziliya dəmir filizinin daşınması üçün nəhəng filiz daşıyıcılardan istifadə olunur.

Avstraliyanın cənub və şərq sahillərinin limanlarına xidmət göstərən Avstraliya bölməsi taxıl, dəmir filizi və kömür ixracının tonajına olan tələbat ilə xarakterizə olunur və bölmənin əsas donanması kütləvi baklerlər və böyük ölçülü filiz daşıyıcılarıdır.

Bütün bu dörd bölmə quru yük tramp tonajı yük bazarına maraqla göstərən ixrac aiddir. Bu bölmələrə göndərilən gəmilər, adətən ballastda yüklənməyə göndərilir. Bu, kirələmə bazarının bir növ tonaj çatışmazlığı hissəsidir.

Bunlardan fərqli olaraq digər bölmələr uyğunlaşdırılmışdır: göndərmə sahələri olaraq eyni zamanda, əsasən ixracat bölmələrindən, eləcə də qarşılıqlı mübadilə vasitəsilə əhəmiyyətli miqdarda "idxal" edirlər.

Bu bölmələrə - Fars və Benqal körfəzlərinin limanları aid olan Hind bölməsi aiddir (Hindistan, Pakistan, Banqladeş, Birma və s.). Bölmə Hindistandan olan dəmir filizlərinin, Nauru Adaları fosfatlarının, taxıl, gübrə və bir sıra digər məhsulların idxalı üçün tonaj tələb edir. Bölməyə daxil olan tonaj həcmi yüklənmiş vəziyyətdəki axınının əhəmiyyətli dərəcəsini aşır.

Nəticədə, Hindistan hissəsi, ümumiyyətlə, tonajdan bol olur, ancaq, hər hansı bir yük üçün, xüsusilə də, filiz üçün hər zaman bir tonaj var demək deyil. Bir hissədə təklif və tələbat arasında uyğunsuzluqlar yarada biləcək mövsümi dəyişikliklərə əlavə olaraq, məsələn, partiyanın, gəmilərin (məsələn, filiz nəqli) və digər keyfiyyəti ilə uyğunluq və tələb arasında uyğunsuzluq yaranır. Artıq tonaj malların mövcudluğundan və yük dərəcələrinin səviyyəsindən asılı olaraq tonaj çatışmazlığı hissələrinə göndərilir.

Avropa bölmələrinə, Şimali Avropa və Aralıq dənizi aiddir. Birincisi Atlantik limanlarını və Şimali, Baltik, Norveç, Ağ və digər dənizlərlə Qərbi Avropanın şimal sahillərini əhatə edir. Qərbi Avropa dünya iqtisadiyyatının mərkəzlərindən biridir, bu bölmə limanlardan geniş xammal və yarımfabrikat (dəmir filizi, metal, rəngli metallar fosfatlar kaliumlu duz, rəngli metal filizi, tənii kauçuk və s) məhsullar, enerji daşıyıcıları (kömür, koks), ərzaq məhsulları (dən, ət, meyvə, tərəvəz və s.) və hazır məhsullar ixrac edir. Hər bir coğrafi bölmənin fəaliyyət obyektinin yalnız ixrac olduğu nəzərə alınmalıdır ki, bu bölmədə tonaj tələb olunsun. Şimali Avropa bölməsi polad məhsulları, əlvan metallar, kalium duz, ağac və ağac məhsullarının, həmçinin hazır məhsulların geniş siyahısının ixracını tələb edir.

Aralıq dənizi bölməsi Qara və Azov dənizi daxil olmaqla Aralıq dəniz limanlarına xidmət göstərir. Bölmənin limanları vasitəsilə aparıcı sənaye ölkələriylə (Fransa, İtaliya, İspaniya, İsrail, Ukrayna, Rusiya və s.) yanaşı, Şimali Afrika və Şərqi Aralıq dənizinin inkişaf edən ölkələri xarici ticarət əlaqələrini saxlayırlar. Bölmənin limanları vasitəsilə taxıl və kömür, filizlər, hazır məhsullar böyük miqyasda idxal edilir, kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal, kömür, metal, gübrələr, taxta və s. ixrac olunur.

Bundan əlavə, Avropa hissələrinin limanları vasitəsilə birbaşa dənizə çıxışı olmayan (Çexiya, Slovakiya, Avstriya, Macarıstan və s.) bir sıra Avropa ölkələrinin nəqliyyatı xarici ticarət əlaqələri ilə həyata keçirilir.

Avropa bölmələri üçün kontinentlər arası əlaqələr – şimali Avropa və Aralıq dənizi bölməsində və onlar arasında daxili bölmələr mübadiləsi uyğundur.

Bu iki bölmələrdə, hazır maldan başqa, metallar və onların kirəyəsi, ağac və ağacdən məhsullar, kaliumlu duz, apatitlər, hazır gübrələr, dəmir filizləri, kömür, koks, dən, meyvələr, tərəvəzlər və s. dövr edir. Bu yük dövriyyəsi, bir qayda olaraq, kiçik bir donanma vasitəsilə aparıldığı kimi həmçinin də, taxta yük maşınları da xidmət göstərir. Bu donanmanın əsas xüsusiyyəti, Avropa sularının məhdudiyətlərindən nadir hallarda ayrılmasına imkan verən kiçik ölçülü, məhdud muxtariyyətidir. Buna görə də, dünya bazarları ilə okean donanması vasitəsilə əlaqələndirilən Avropa bölmələri müəyyən bir muxtariyyətə malik olan aşağı tonajlı gəmilər üçün yerli bir bazarı olan, nisbətən qapalı bir alt sistemə malikdir. Bu bazarın vəziyyəti yerli daxili bölmələrin faktorları ilə müəyyən edilir. Eyni zamanda, o, əsasən, kiçik avtonom dəniz tonajı və muxtar okean donanması arasında sərhəd qruplarında yerləşən orta tonajlı axın vasitəsilə dünya bazarı ilə əlaqədardır. Yük səviyyəsindən asılı olaraq, o daha sonra bölmədə işləyən kiçik tonajlı donanma ilə rəqabət apara və ya okean nəqlinə qarışa bilər.

Şimali Avropa bölməsinin əsas xüsusiyyətlərindən biri də onun qismən mövsümlü olmasıdır. Qışda bir çox şimal limanları (Ağ dəniz, bəzən də Baltik) donur və öz fəaliyyətini dayandırır və ya daşımanı buz qıram gəmilərlə dəstəkləyirlər, bu isə daşımının qiymətini bahalaşdırır.

Digər xarakteristik xüsusiyyət daşımalarında istifadə olunan əhəmiyyətli sayda çayların olmasıdır, bu da qarışıq çay-dəniz naviqasiya gəmilərinin tikintisini tələb edir. Kontinental çay limanlarında yüklənən bu gəmilər daha sonra dənizə çıxıb bilər, sahil səfərləri edə bilər, dəniz limanlarında boşaldıla və yüklənə bilərlər. Bu gəmilər, xüsusilə qış mövsümündə, çayın üzərindəki naviqasiya başa çatdıqda, həmkarları ilə ciddi rəqabət aparır. Onların üstünlüyü, daha aşağı yükləmə dərəcələrində və konstruktiv imkanlarla işləmək imkanı verən az xərclərdir.

Uzaq Şərqi coğrafi bölmələri Asiya materikinə Sakit okean limanlarında və ona bağlı olan arxilepaqlara əsaslanır. Bu bölmələrin limanlarında İndoneziyanın, Vyetnamın, Tayvanın və digər inkişaf etmiş ölkələrin xarici ticarət əlaqələri həyata keçirilir. Hal hazırda Sakit okean bölgəsi iqtisadi inkişafa görə ən öndə olandır.

Xammal yanacağına qeyri-müntəzəm bölüşdürülməsi Uzaq Şərqi bölməsinin ən mürəkkəbidir. O, həm Hind həm də avropa bölməsi kimi mürəkkəmdir, yəni yükləri həmçinin tonajı həm ixrac həm də idxal edir. Bununla yanaşı, bir çox yüklü dəstlər, istismar limanlarının müstəsna müxtəlifliyi, bölmədə işləyən tonnajın genişliyinə və ölçüsünə, ixtisaslaşmasına və universallaşdırılmasına gətirib çıxarır.

Bu bölmə düyü, tapyoka, xam şəkər, qablaşdırma, metal, fosfat, ağac və s. nəqli üçün tonaj tələb edir. Lakin Yaponiyanın, Cənubi Koreyanın və mineral ehtiyatlarda yoxsul olan digər ölkələrin güclü sənayesi üçün böyük miqdarda yanacaq və xammalın çatdırılması bu hissənin ən bahalı hissəsini təşkil edir. Bu bölmədən olan tonaj həmişə ixrac bölmələrinə yükləmək üçün balasta buraxılır.

Uzaq Şərqi hissəsi, digər hissələrə nəql edilməsinə icazə verilməyən, ağır yüklü gəmilər kimi, aşağı tonajdan istifadə edərək, səmərəli bölmə mübadiləsi ilə xarakterizə olunur.

Buzxanalı tonaj bazarı. Daşınma zamanı soyutma tələb edən malların beynəlxalq ticarətinin inkişafı 1990-cı illərin sonlarında 1300-dən çox olan soyuduculu gəmilərin böyük bir donanmasına gətirib çıxardı, onların yük ağırlığı 7,5 milyon ton, yük həcmi isə təxminən 300 milyon kubmetr təşkil edirdi. Buzxanalı donanma xidmətlərinin qeyri-əvəzedilməzliyi buzxanalı tonajlı yük

bazarının mövcudluğuna gətirib çıxardı. Buzxanalı tonaj yük bazarı dünya bazarında yalnız buzxanalı tonnajının quru yük daşınmasına və əksinə imkan vermir. Bu vəziyyətlərdən asılı olaraq alt sistem muxtariyyətlik xarakterinə malikdir. Tonaj tələbində mövsümi dəyişikliklər nəticəsində, meyvə və tərəvəzlərin, ilk növbədə bananların, istehlak bazarlarında konyukturun, ət və bənzər malların təsiri altında digər şeylər bərabər olan soyuducu malların daşınması üçün yük dərəcələri müstəqil şəkildə formalaşır.

Qaz tonajı bazarı təkdir. Quru yük daşıyıcılarından və tankerlərdən texnoloji cəhətdən fərqlənən qaz daşıyıcıları donanması: heç bir tanker və ya quru yük gəmisi mayeləşdirilmiş qazı daşıya bilməz və qaz daşıyıcıları mayeləşdirilmiş qazlardan başqa yük daşıya bilməz. Buna görə, qaz daşıyıcı donanması bazasında, öz yüklü təchizat və tələbat sistemi ortaya çıxır və yük bazarı ilə heç bir əlaqəsi olmur. Qaz daşıyıcılarının yük bazarı avtonom bazar vəziyyətinə malikdir və öz daxili əlaqələrinin təsiri altında inkişaf edir.

Beləliklə, tramp tonajlı yük bazarı bir sıra funksional alt sistemlər və tonaj təchizatı xətti boyunca vahid bir coğrafi bölmələrdən ibarət olan çox çətin bir sistem kimi təqdim olunur.

Tonaj çətinliyi olan bölmələr və alt sistemlərdə kirənin qiyməti qalxır, yük gəmilərinin çox olduğu yerlərdə isə, kirələr azalır. Donanma, ən sərfəli yükün arxasınca, tariflərin daha yüksək olduğu yerə yönəlir, tələb və təklif arasında balansı düzəldir və eyni zamanda onu pozur. Beləliklə, donanma axınları və tonaj tələbatının dəyişməsi nəticəsində altsistem və bölmələrdə təklif və tələbat arasında əlaqəni düzəldən spontan tendensiya yaranır. Buna görə, bərabərləşdirmə, yük dərəcələrinin düzəldilməsi, vahid səviyyənin naviqasiya dərəcələrinin formalaşması tendensiyası var, yəni eyni dərəcədə bərabər mənfəət vergisi, investisiya qoyulan sərmayə eyni gəlir verir. Əslində, tədarük və tələb arasındakı bərabərsizlikləri ödəyən tonnajın davamlı modulasiyası eyni vaxtda yeni uyğunsuzluqların yaranmasına gətirib çıxarır. Nəticədə, bu "balanssızlıqların" təsiri altında yaranan yük dərəcələri demək olar ki, dünya səviyyəsində dayanmır, həm də ona talib olurlar.

2.2. Dəniz nəqliyyatının ixrac və idxal əməliyyatlarının iqtisadi effektivliyinin qiymətləndirilməsi

Milli dəniz donanmasının beynəlxalq dəniz sənayesində iştirak etməsi, milli xarici ticarət mallarının və ya xarici kirəçilərin yüklərinin, eləcə də xarici gəmi sahiblərinin milli ticarət mallarını daşımaları, xarici ticarətin bir filialını təşkil edən "görünməz xarici ticarət əməliyyatları"na aiddir.

Nəqliyyat məhsullarının xüsusiyyətlərini və tonajın istismar növlərini nəzərə alınmaqla xətti gəmilər sahəsində ölkələrin ixtisaslaşması, müəyyən edilmiş dəniz nəqliyyatı sektorunun bütün kabotajlarda milli iqtisadiyyatın ehtiyacını və xarici ticarət trafikinin 50% -dən çoxunu dəyişən məhsullar istehsal edən ölkələri xarakterizə edən bir prosesdir. Eyni zamanda, beynəlxalq əmək bölgüsünün tələbləri, xarici operatorların xidmətlərinin idxalına diqqət yönəldilməsində xətti nəqliyyatın müəyyən bir istiqamətdə təşkil edilməsinin ölkə tərəfindən rəddinə gətirib çıxara bilər.

Xətti gəmiçilik sahəsində beynəlxalq əmək bölgüsü, bazarın müəyyən coğrafi sərhədlərinin mövcudluğunun davamlı təkrarlanması bir şərtidir.

Bazar şəraitində, milli xarici və kabotaj ticarətində yeni sərmayə qoyuluşları ortalama gəlir dərəcəsini təmin etmədikdə, gəmi sahibi xaricdə daha sərfəli kapital yerləşdirmə imkanını axtarmağa məcbur olur. Bu daşınma şirkətlərində kross-treyd adlanır. Beləliklə, bu artıq kapital, rəqabəti güclü olmayan, rəqabətdə məhsuldarlığı az olan gəmiçilik şirkətinə nisbətən digərlərində xidmətin qulluğunun zəif olması coğrafi bazalarda istifadə olunur. Kapitalin milli nəqliyyat xidmətindən çıxarılması və üçüncü ölkələrin xarici ticarətinin həyata keçirilməsində istifadə edilməsi bu yeni bazarda orta gəlir dərəcəsini əldə etməklə yanaşı yerli və xarici ticarət istiqamətlərində istismar tonnajının yüksək gəlirliyini qorumağa imkan verir.

Milli bayraq altında üzən gəmilərin ixrac yüklərini daşması zamanı gəmi sahibi öz malını xarici idxalçıya birbaşa və ya dolayısıyla sataraq xarici ticarəti fəlaiyyətini yerinə yetirir. Bu zaman gəmi sahibi yalnız xidmətlərin icraçısı kimi, yəni eksportçu olur. Sonra isə gəmi sahibi operator kimi çıxış edir, bu zaman xarici limanlar və ya hansısa ölkələrin limanları arasında kabotaj yük daşımalarının həyata

keçirilir. Dəniz nəqliyyatının məhsulları ilə xarici daşınma əməliyyatları əsasən 3 formada həyata keçirilir.

- 1)tramp,
- 2)xətti
- 3)ticari-sənaye.

Xətti gəmiçilikdə əsasən kiçik partiyalarla ümumi yüklərin daşınılmasının həyata keçirilməsi metodudur. Bu metodda gəmi qabaqcadan müəyyən edilmiş qrafik üzrə hərəkət etməklə daşıma haqqı tarif şəklində müəyyən zaman çərçivəsində üçün stabil olaraq qalır. Xətti gəmiçiliyin əsasını onun üçün xarakterik olan ümumi yüklərin daşınılması həyata keçirilir. Xətti gəmiçiliyi gözündə ehtiva etdirən əsas cəhət cədvəllər üzrə hərəkətdən təşkil olunmasıdır. Qeyd etmək olar ki, gəmilər əvvəlcədən elan edilməyən cədvəl üzrə hərəkət etdikdə onların tam yüklənməsi üçün lazımı yük partiyasının əldə edilməsi prosesi çətin olur. Həmçinin sərnişin daşımalarında əvvəlcədən elan edilmiş cədvəlin olmaması sərnişin çatışmazlığına gətirib çıxarır. Xətti gəmiçilikdə bir qayda olaraq müxtəlif yüklü yük partiyaları, eləcə də yük sahiblərinin əsasən çox təşkil etməsi özünü biruzə verir. Qiymət əvvəlcədən tarif şəklində müəyyən edilir. Daşımalara çəklən xərclərə uyğun olmaqla tariflər daşıyıcı təşkilatlar tərəfindən müəyyənləşdirilir.

Tramp gəmiçiliyi kütləvi yüklərin daşınma fəaliyyətini reallaşdıran zamanı tətbiq edilən bir daşınma növü olmaqla ki, yük partiyasının minimum miqdarı əsasən gəminin daşıma qabiliyyətinə ən yüksək dərəcədə yaxınlıq təşkil etməlidir.

Əsas olaraq bu növdə dünya okeanının müəyyən rayonlarındakı fraxt stavkaları təşkil olunur. Tramp gəmiçiliyinin əsas xarakterik xüsusiyyəti müəyyən edən mühüm məqam isə onun daşınılan yüklərin xarakteri və kütləvililiyi halıdır. Demək olar ki, ərzaq, enerji daşıyıcıları, həmçinin sənaye xammalı iri həcməldə daşınmaqla o kütləvi yük qrupuna aid edilir. Bu yükləri hər hansı bir yük partiyası üzrə nisbətən az xərclərlə reallaşdırmaq mümkün olar. Gəmi sahibi müstəqil şəkildə seçimləri özü etməklə, yəni tramp gəmisi üçün variant ən əlverişli variantı seçir.

Ticarət-sənaye gəmiçiliyi dedikdə iri dənizçilik ittifaqlarının gəmiləri vasitəsilə şirkətlərarası enerji daşıyıcıları, xammal və s. materialların daşınmasını reallaşırən bir metoddur. Tramp gəmiçiliyi adətən daşımaların müntəzəmliyinə əsaslı zəmanət verir. Amma, ticarət-sənaye gəmiçiliyi qiymətlərin formalaşması nöqteyi-nəzərindən məhdud bazar xarakteri daşıyır. O artıq müstəqil şəkildə daşıma qiymətini müəyyən etmək gücünə sahib deyil və qiymətlər əsasən bazar fraxtları səviyyəsində olur.

Dəniz nəqliyyatının məhsulları ilə xarici əməliyyatların aparılmasının bir sıra xüsusiyyətləri var. Dəniz nəqliyyat məhsullarının eyni vaxtda istehsalına və istifadəsinə görə həm də daxili və xarici bazarlarda məhsulların istehsalına eyni istehsal gücünü istifadə etmək mümkün deyil. Həm daxili istehlak, həm də ixrac üçün mal istehsalı eyni istehsal müəssisələrinin istifadəsi üçün alternativ istifadəni tələb edir.

Xətti gəmiçilikdə bir istiqamətdə gəmilərin istismarı müntəzəm olaraq həyata keçirildikdən və dəniz nəqliyyatının bu sektoru ilə əlaqədar uzun müddətdir ki, məhsulların satışı üçün təxmin edilən bazarda tələbatın xüsusiyyətlərini nəzərə alan investisiyalardan danışa bilərik.

Xarici ticarət əməliyyatlarında milli və beynəlxalq dəyərlərin müqayisəsi milli və dünya bazarlarında xətti nəqliyyat məhsullarının satışından gəlirlərə nisbətən ixracatla müqayisə edilir, idxal isə idxalı əvəzedici istehsalın təşkili və idxal məhsullarının satışından əldə olunan gəlirliliyi təhlil edərək müəyyənləşdirilir.

Bununla yanaşı, yerli və xarici bazarlarda məhsulların istehsalında və satılmasında gəmilərin alternativ istifadəsini müəyyən edən xətti daşınmanın xüsusiyyətləri, istehsal edilən məhsulların bir-birinə uyğun olmayan xüsusiyyətlərini müəyyən edir. Nəticədə, kabotaj və xarici xətlərin istismar sahələrində gəmilərin istismarının rentabelliyyətinin müqayisəsi şərtidir, xətti göndərmə təcrübəsini tam əks etdirmir.

Bundan əlavə, milli iqtisadiyyatın əksər hissələrində istehsal edilən məhsulların əksər hissəsi daxili bazar hesabına çatdırılır, xətti göndərmə çox yüksək səviyyədə

beynəlxalqlaşdırməyə malikdir. Buna görə sənayenin məhsulları satışının ən vacib şərtləri, genişləndirilmiş reproduksiyanı təmin etmək, gəmiçilik şirkətlərinin bir çox gəmi sahibinin bir xətti gəminin fəaliyyət göstərməsi üçün bazar seçilməsinin mümkün olmadığını öncədən müəyyən edən xarici bazarlara daxil olmasıdır.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində xarici ticarət əməliyyatlarının effektivliyini müəyyən etmək üçün müxtəlif bazarlarda məhsulların satışından əldə edilən gəlirləri müqayisə etmək lazımdır. Eyni zamanda, fərqli qiymət sistemini nəzərə alaraq, xərclərin səviyyəsi, fərqli istiqamətlərdə gəlir ölçülərinin xərc səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədə dəyişə bilər.

Məhsulların müxtəlif sahələrə ixracı üçün gəlirin bu cür müqayisəsi xarici ticarət əməliyyatlarının gəlirlik dərəcəsi haqqında bir fikir formalaşdırır. Əgər göstərilən nisbət birdən az olsa belə, ixracı etmək məqsədəuyğun hesab edilə bilər. Bu, ilk növbədə, bazarın məhdud ölçüsü, sərt rəqabət şəraitində xarici bazarda məhsulların əsas payının satışı ilə izah olunur. Nəticədə, gəmi sahibi ən çox sərfəli istismar bazarını seçməklə deyil, gəmilərin istismar xərclərinin geri alınması vəzifəsi ilə qarşı-qarşıya qalır. Bu vəziyyətdə genişləndirilmiş istehsalın əsas şərtləri xarici bazarda məhsulların satışından əldə olunan gəlirdir.

Gəmilərin ixtisaslaşması onların müəyyən istiqamətlərdə istifadə edilməsi zərurətini ortaya qoyur ki, bu da məhsulların satış bazarının seçimini kəskin şəkildə məhdudlaşdırır.

Sənayenin ixrac yönümüylə bağlı olaraq ixrac əməliyyatlarının səmərəliliyi yalnız həyata keçirilən müxtəlif əməliyyatların müqayisəsi ilə deyil, həmçinin istehsal xərclərinin müqayisəsi əsasında qiymətləndirilə bilər.

İxracatın istismar müddəti müəyyən etmək üçün gəmilərin amortizasiya müddəti və ya onların faktiki xidmət müddətini nəzərdən keçirə bilərsiniz.

Milli və beynəlxalq dəyərləri müqayisə etmə prinsipi, idxal olunan məhsulların satın alınması xərclərinin nisbəti və milli məhsul istehsalı baxımından idxal olunan məhsulların qiymətləndirilməsi nisbətində əsasən, idxal əməliyyatlarının effektivliyini qiymətləndirmək zəruriliyini müəyyənləşdirir.

İxrac əməliyyatlarının mümkünlüyünü qiymətləndirərkən, göndərmə şirkətlərinin iqtisadi maraqları, sənaye və cəmiyyət bir bütün olaraq üst-üstə düşür. Xarici operatorların xidmətlərini əldə etmək iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış ola bilər, əgər bu istiqamətdə nəqliyyatın milli donanma tərəfindən təşkil edilməsinin xərcləri xarici gəmi sahibinə yükün dəyərindən artıq olarsa. Dəniz nəqliyyatında idxal əməliyyatlarının təşkili şirkətlərin bu qanunu nəzərə alınmasına imkan verir. İxrac və ya idxal yüklərinin daşınması üçün müqavilə bağlayarkən, gəmiçilik şirkəti öz və ya xarici tonnajlarla nəqliyyatın məqsədəuyğunluğuna qərar verirlər. Beləliklə, tonajın kirəçisi gəmiçilik şirkəti ola bilər.

Tramp gəmiçiliyindən fərqli olaraq, xətti bir operatorun idxalı yalnız xarici ticarət marşrutlarından biri olan xarici gəmilər tərəfindən müntəzəm olaraq xətti xidmətlərin təşkili ilə mümkündür. Xətti gəmiçilikdə göndərmə xidmətlərin idxal etmək qərarı, milli marşrut xəttinin təşkilinin könüllü şəkildə rədd edilməsinə və buna görə yalnız əməliyyat xərclərinin deyil, həmçinin kapital xərclərinin qənaətinə bərabərdir. Buna görə, "anti-idxal" xərcləri və idxal üçün xarici valyuta xərclərinin müqayisəli analizi, amortizasiya müddəti ilə müqayisə edilən xətt üzrə tonajın uzun müddət istismarı nəzərə alınmaqla aparılmalıdır.

İdxalın qiymətləndirilməsi bankın faiz dərəcəsini nəzərə alaraq xəttin təşkili və lazım olan bütün illik əməliyyat xərcləri üzrə zəruri investisiyaların cəmi olaraq təqdim edilə bilər. İxracın ödənilməsi üçün xarici valyuta xərcləri bank faiz dərəcəsini nəzərə alaraq illik xərclərin cəmi olaraq ifadə edilə bilər.

Bank faiz dərəcəsinin tətbiqi, müxtəlif dövrlərdəki xərcləri, ümumi dövriyyə dövründəki əsas istehsal aktivlərini alan, gəmiçilik şirkətləri baxımından onların dəyərini qiymətləndirmək üçün ümumi bir "məxrəcə" gətirə bilər.

İdxal-əvəzetməli xəttin xidmət etmə müddəti kimi quru yük gəmilərində amortizasiya müddətinin istifadəsi məsləhətdir.

Xətti gəmiçilik üçün idxal olunan məhsullara bənzər istehsal məhsullarının istehsal xərcləri gəmilərin birgə xəttlərdə fəaliyyət göstərməsi üçün göndərmə şirkətlərinin xərclərinə uyğundur.

İxracın ödənilməsi üçün xarici valyuta xərcləri xarici ticarət tərəfdaşlarına və ya xarici ticarət yüklərinin daşınması üçün istifadə edilən digər xətt operatorlarına xarici sərmayəçilərə yük daşımalarının təsviridir.

Xaricdə xəttli xidmətlərin alınması üçün xarici valyuta vahidlərinin dəyəri birbaşa "anti-idخال" məhsulu istehsalına xərclərin birdən çox hissəsini təşkil edirsə, idخال xərcləri təsirli olur.

Xarici ticarətdə qarşılıqlı əməliyyatların səbəbləri fərqli ola bilər: fərdi bazarlarda milli qiymətlərlə müqayisədə aşağı qiymətlər, idخال olunan məhsulların daha yaxşı keyfiyyəti və nəhayət, "könüllü idخال" - əsasən ölkələrdə mövcud olan siyasi motivlərlə xarici ticarətdə inzibati və hüquqi məhdudiyətli idخال.

Gəmiçilik şirkətlərinin xətti nəqliyyat sahəsində beynəlxalq əmək bölgüsündə iştirakının daha da yaxşılaşdırılması xətti nəqliyyat məhsullarının xarici ticarət strukturunun təkmilləşdirilməsi üçün zəruri şərait yaratmaqdan, müəyyən məhsulların istehsalında xətti operatorların ixtisaslaşması və təşkilatın imtina edilməsindən irəli gələn əmanətlər nəticəsində əmək məhsuldarlığının artmasının iqtisadi təsirinin artırılmasıdır. Belə məqsədyönlü fəaliyyət yalnız yük bazarında daşıyıcının rəqabət qabiliyyətinin səviyyəsinə təsir edən çox sayda faktorunu nəzərə alaraq, xətti və tramp göndərmə sahəsində xarici ticarət əməliyyatlarının effektivliyinin hərtərəfli təhlili əsasında mümkündür.

Xarici ticarətin effektivliyini qiymətləndirərkən, xərc göstəricilərinə əlavə olaraq, xarici iqtisadi əlaqələr üçün nəqliyyat xidmətlərinin bir neçə variantlarına aid amillər nəzərə alınmalıdır.

Birinci amil - ölkənin xarici ticarətdə və xarici iqtisadi əlaqələrin qorunması ilə bağlı digər nəqliyyatda olan tələbatının təmin edilməsi - ölkənin bütün nəqliyyat sisteminin işini əks etdirir və nəticədə ölkənin milli gəlirinin artım tempinin sürətlənməsində və ya zəifləməsində özünü göstərir.

İkinci amil - nəqliyyatda və saxlanarkən malların təhlükəsizliyi - nəqliyyat prosesində inventarın itirilməsi ilə qiymətləndirilə bilər.

Üçüncü amil - malların çatdırılma sürəti - inventarın dəyəri, eləcə də xarici valyutanın dövriyyəsi ilə qiymətləndirilir.

Yolda yük kütləsi malların dəyərindən və istehlakçıya çatdırılma vaxtından asılıdır, bu da idxal olunan məhsulların daşınmasında əks olunur və müştərinin məhsulların satışının vaxtına aiddir. Bu amilin təsiri bir sıra malların satın alınması zamanı qısamüddətli xarici kreditlərə müraciət etməlidir, bank əməliyyatları vasitəsilə qiymətləndirilə bilər.

Cədvəl 5. Dəniz nəqliyyatının ixrac və idxal əməliyyatlarının həyata keçirilməsində daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətləri

Dəyər xüsusiyyətləri	Qeyri dəyər xüsusiyyətləri
Kirələmənin həcmi	Nəqliyyat prosesinin təşkili və idarə olunması səviyyəsi
Şirkətlərin gecikdirmə həcmi	Yüklərin çatdırılma sürəti
Amortizasiyanın gücləndirilmiş normasının istifadəsi	Yüklərin çatdırılma mühafizəsi
Ekipajın sayının azaldılması	Məlumat xidmətinin keyfiyyəti
Enerji və yanacaq əmanəti məhsulların və texnologiyanın istifadəsi	Ötürücü texnologiyaların və nəqliyyat vasitələrinin tətbiqi
Vergi, qeydiyyat, gömrük və s. ödənişlərin səviyyəsi	Daşımının ekoloji təhlükəsizliyi

Mənbə: <https://www.economy.gov.az> saytın məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Dördüncü amil - malların xarici müştərilərə olan müqavilələrlə müəyyən edilmiş vaxtda çatdırılmasını təmin etmək - nəqliyyat vasitələrinin çatışmazlığı ilə malların çatdırılmasında gecikmə olduqda müqavilələrdə nəzərdə tutulan cəzanın məbləğindən asılıdır.

Beşinci amil - malların daşınması prosesinin mütərəqqi formaları, üsulları və metodlarının istifadəsi - xarici ticarət məhsulunun qiymətində özünü göstərir, məsələn, konteynerlərdə, paketlərdə, istehlakçıya yükün çatdırılması zamanı yük sahibinə keyfiyyətli nəqliyyat vasitəsi ilə təminat verərək nəqliyyat xidmətinin səviyyəsinə görə qiymətləndirilir.

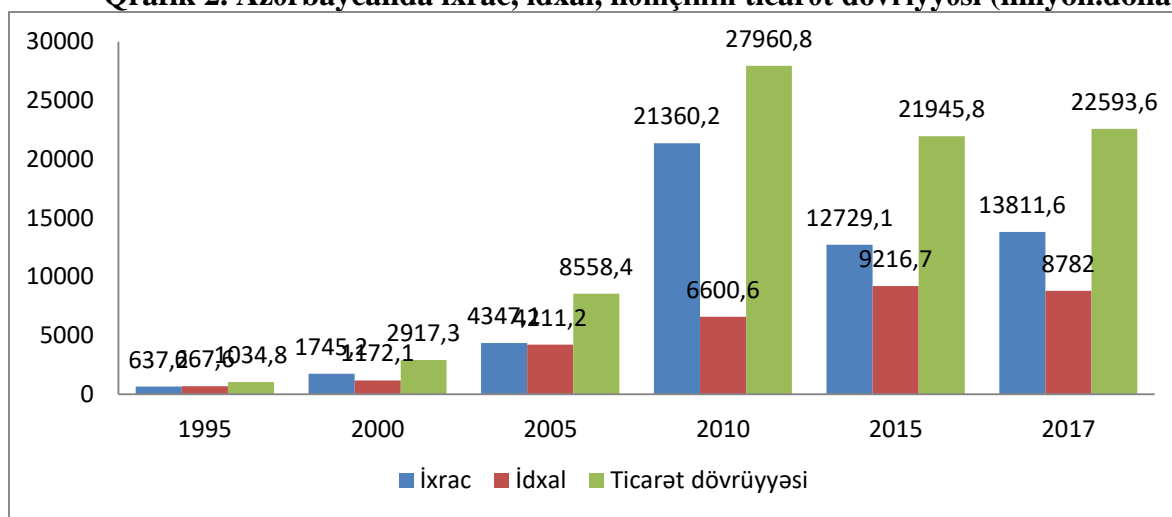
Nəhayət, altıncı amil - ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsi, xüsusilə daşınma, saxlama və saxlama zamanı kütləvi malların daşınması yük daşınmasının məbləğindən asılıdır və təbiətə birbaşa ziyan vurur.

Ümumiyyətlə, dəniz nəqliyyatının ixrac əməliyyatlarının rəqabətqabiliyyətliliyinin qiymətləndirilməsi bu əməliyyatların məqsədəuyğunluğuna dair qərarların qəbul edilməsinə təsir göstərən geniş təbəqələrdən ibarətdir.

Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının vasitəsilə həyata keçirilən ixrac və idxal əməliyyatlarının iqtisadi effektivliyinin qiymətləndirilməsini müxtəlif dövrlərdə həyata keçirilən əməliyyatların təhlilləri və müqayisələri ilə həyata keçirmək olar.

Ölkəmizin milli iqtisadiyyatının son dövrlərdə dünya iqtisadiyyatı sistemində inteqrasiyası iqtisadi əlaqələrin inkişafına, genişlənməsinə və əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Xarici ticarətin həcmi, coğrafiyası və strukturu ölkəmizin dinamik inkişafına təminatında böyük rola malikdir. İnfrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi və neft-qaz sektoru sahəsində artırılması ilə bağlı olaraq qeyri-neft sektorunun inkişafı, xarici ticarət dövriyyəsində artımla müşahidə olunsa da, son dövrlərdə dünya bazarında neftin qiymətinin xeyli ucuzlaşması ilə əlaqədar maliyyə böhranı yaşanmış və nəticə olaraq ticarət dövriyyəsində azalma prosesi olmuşdur.

Qrafik 2. Azərbaycanı ixrac, idxal, həmçinin ticarət dövriyyəsi (milyon.dollar)



Mənbə: ARDGK-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <https://www.stat.gov.az/>

Qrafikə nəzər yetirsək görərik ki, ümumi ticarət dövriyyəsinin həcmi 2010-cu il üzrə artma ilə müşahidə edilsədə, lakin sonrakı dövrlərdə bu azalma halı ilə müşahidə edilmişdir. Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsi 2010-cu il üzrə 27960,80 milyon dollar olmaqla, 1995-ci ilə müqayisədə 21,4 dəfə artmış, 2000-ci il ilə müqayisədə isə 9,6 dəfə 2005-ci il ilə nisbətən isə 3,3 dəfə artmışdır. Lakin, 2010-cu ildən sonrakı illərdə artıq azalma halı baş vermişdir. 2010-cu ili 2015-ci il ilə müqayisə etsək görərik ki, 21,5 faiz, 2017-ci ildə isə 19,2 faiz və ya 5367,2

milyon dollar azalma müşahidə edilmişdir. Bu azalmalar idxal ixrac əməliyyatlarında da müşahidə edilmişdir. Azərbaycanda idxal ixrac və ticarət dövrüyyəsi nin həcimləri diaqramda aydın şəkildə göstərilmişdir.

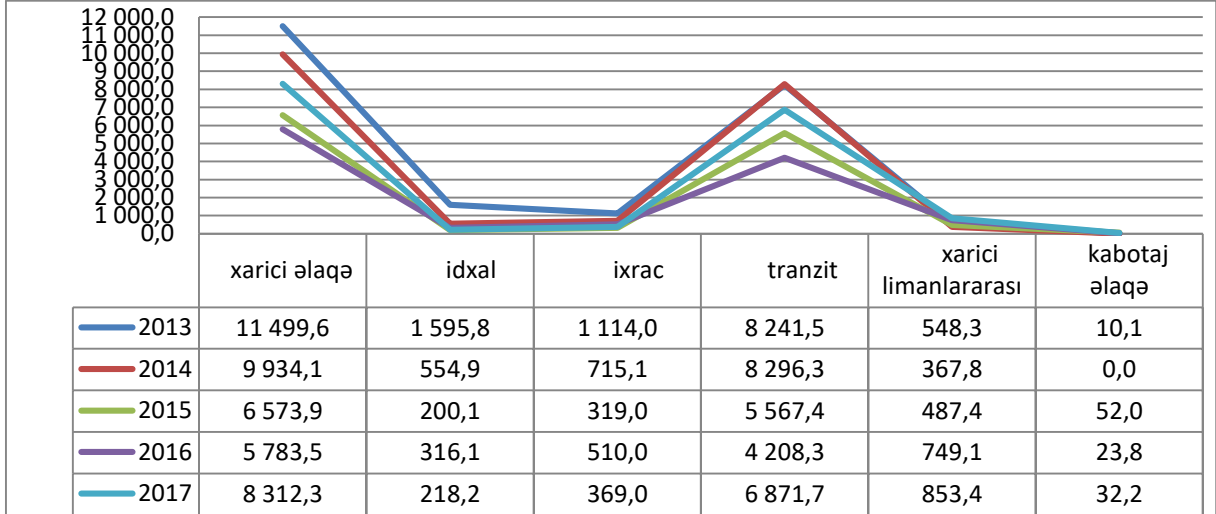
Diaqramdan göründüyü kimi, 2010-cu ili əvvəlki illərlə müqayisə edərək görürük ki, 2010-cu ilə qədər artım normal olsa da 2010-cu ildən sonrakı dövrlərdə yəni 2015-ci il üzrə əmtəə ixracı 2010-cu il ilə müqayisədə 8631,1 milyon dollar, 2017-cı ildə isə 35,33 faiz və yaxud 7548,6 milyon dollar azalma müşahidə edilmişdir. 1995-ci ildə idxal üzrə müqayisədə 9,8, 2000-ci il ilə müqayisədə 5,6 dəfə, 2005-ci il ilə müqayisə etdikdə isə 1,6 dəfə artımın olması, 2015-ci il ilə 2010-cu ili müqayisə etdikdə idxalın həcmnin 1,4 dəfə, 2017-cı ildə isə 2010-cu illə müqayisədə həcmi 1,3 dəfə, və yaxud 2181,4 mil. dollar artım müəyyən olmuşdur. Müqayisələrdən görünür ki, idxal əməliyyatları ixrac əməliyyatlarından həcmimcə azdır (Yadigarov T.A. Bakı 2018, s.224).

Bu ilk növbədə ixrac edilən malların əksəriyyətinin istehsal prosesinin nəticəsində və ixracının strukturunun əsasını neft və neft məhsullarından ibarət olmuşdur. Yəni ki, Ölkəmizdə ixrac mallarının əsasə hissəsini neft məhsulları təşkil etməklə cəmi 2 və ya 3 növdə mal ümumi ixracın 80 faizindən çoxunu təşkil edir. Neft məhsullarının ixracının təşkilini əsasn dəniz nəqliyyatı və boru kəmərləri nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirməklə dünya bazarına çıxış əldə edir. Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatı daşımaları vasitəsilə həyata keçirilən ixracın 56 faizi hissəsi maye yükləri, 6,2 faizi hissəsi quru yüklər, və 37,8 faizi hissəsi isə gəmi bərələr vasitəsilə təşkil edir

Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə əsas yük daşımaları idxal ixrac və xarici limanlararası əməliyyatlar üzrə həyata keçirilmişdir. Donanmanın məlumatlarına görə demək olar ki, bütün yükdaşıma istiqamətlərində azalma halı müşahidə edilmişdir.

Belə ki, 2016-cı ildə öncəki illərə nisbətən müqayisədə azalmanın olduğunu görürük. Bu azalma tranzit yükdaşımalarının dəniz nəqliyyatında 2015-ci il ilə nisbətdə 818,6 min ton, 2014-cu il ilə nisbətdə 4125,7 min ton, 2013-cü il ilə nisbətdə bu 5703,5 min ton azalması ilə müəyyənləşdirilir. Qrafikə nəzər salaraq.

Qrafik 3. 2013-2017-cı il dövrləri üzrə yükdaşımaların həcmi, milyon tonla.

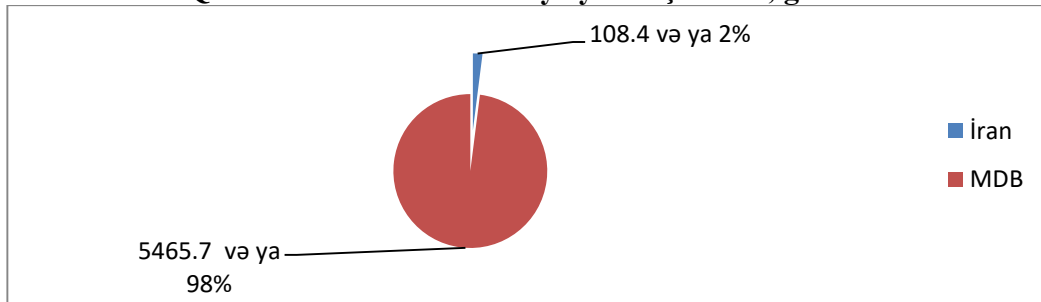


Mənbə: ARDSK-nin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <https://www.stat.gov.az/>

Qrafikə uyğun olaraq idxal ixrac əməliyyatları üzrə yükdaşımaların həcmi 2015-ci il ilə müqayisə etdikdə görünür ki, artma olub ancaq 2013-cü və 2014-cü illər ilə müqayisədə azalma olmuşdur. Yükdaşımalar üzrə əməliyyatlar əsasən MDB, İran, Türkmənistan, Qazaxıstan və Xəzərdən kənar Qara və Aralıq dənizdə aparılmışdır. Aşağıdakı diaqramda xarici dövlətlər üzrə yükdaşımaların həcmi qeyd edilmişdir.

Qrafik 4. Ölkələr üzrə maye yükdaşımalar, gəmi s. və faiz.

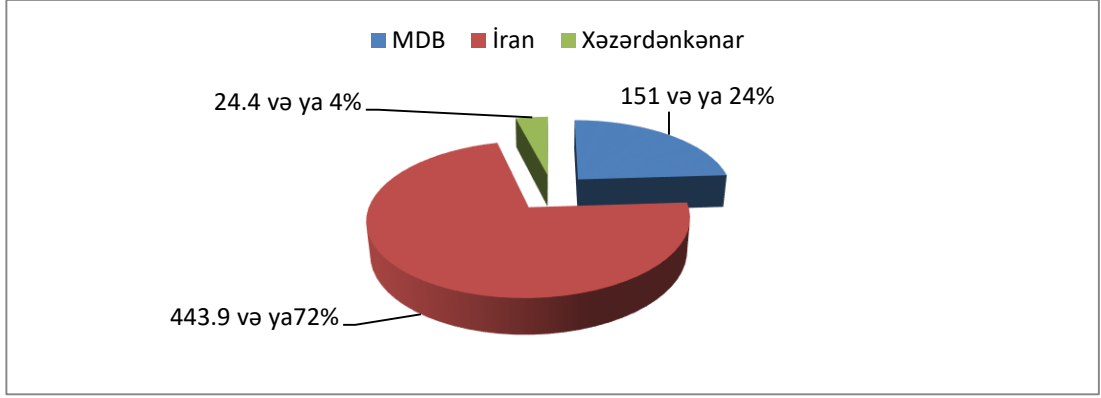


Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <http://acsc.az/>

Diaqramda maye yüklərin daşınması üzrə fəaliyyət 98 faizi və yaxud 5465,7 min tonu MDB-nin, İran İslam Respublikasının payına isə 2 faiz düşür.

Qrafik 5. İstiqamətlər üzrə quru yüklərin daşınması gəmi saati və faizlə

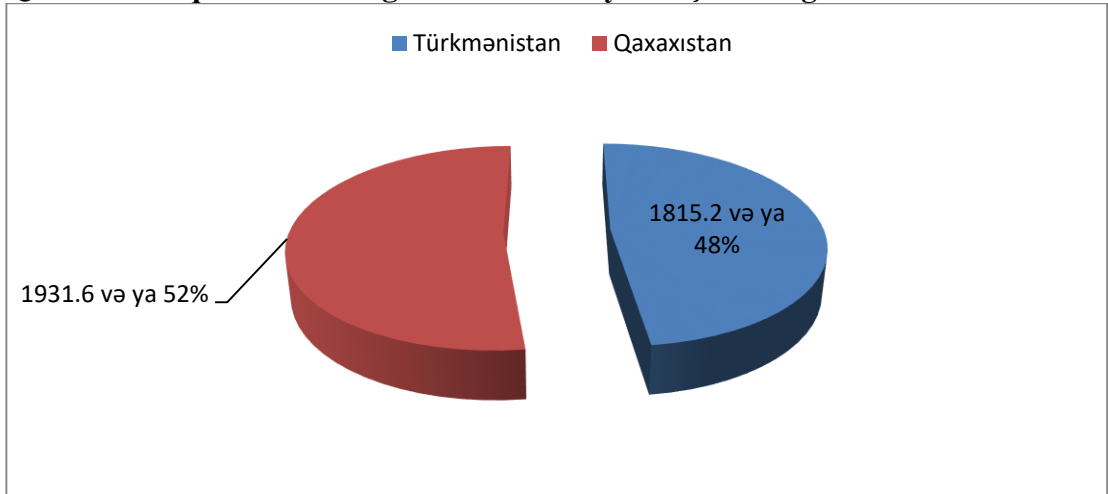


Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <http://acsc.az/>

Diaqramdan görünür ki, quru yüklərin daşınmasında xüsusi çəkisi 24 faiz olmaqla 151 min ton olmuş, ancaq Xəzərdən kənar dənizlərdə isə yükdaşımaların xüsusi çəkisi isə 4 faiz təşkil etməklə 24.4 min ton, İran İslam Respublikasının gəmi vasitəsilə isə 72 faiz, yəni 443,9 min ton daşınmışdır.

Qrafik 6. İstiqamətlər üzrə gəmi-bərələr ilə yükdaşımalar gəmi saati və faizlə



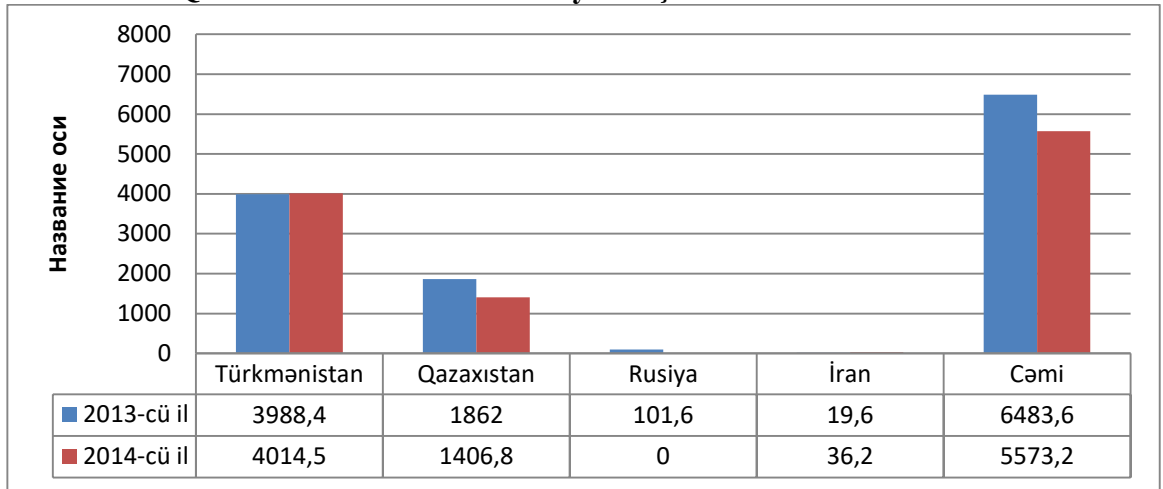
Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <http://acsc.az/>

Qazaxıstan Respublikası Gəmi bərələr ilə yükdaşımalar üzrə 52 faiz, Türkmənistan Respublikası isə 48 faiz olmuşdur. Xarici ölkələr üzrə maye yükləri yük daşınmada daha üstünlüyə sahibdir. Maye yüklərinin daşınmalarının həcminə

görə neft, eyni zamanda da neft məhsulları daha çox üstünlüyə sahibdir. Maye yük daşımaları üzrə əsas yeri Türkmənistan və Qazaxıstan təşkil edir.

Qrafik 7. Xarici ölkələr üzrə yükdaşımların həcmi mln.ton

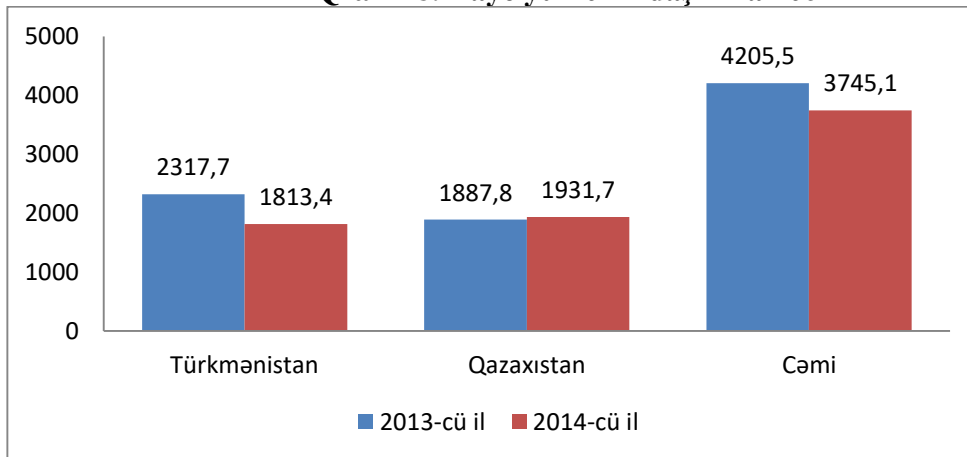


Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <http://acsc.az/>

Cədvəldə göstərilən ölkələr üzrə həmçinin, Qazaxıstan Respublikası üzrə 2013-2014-cü illər üzrə ölkəmizin gəmiləri ilə 3988.4 min ton maye yük xam neft daşınması həyata keçirilmişdir ki, bununla da 2013-cü il üzrə maye yük daşınmasının 71,6-faizi, 2014-cü il də isə 61,5 faizi deməkdir.

Qrafik 8. Maye yüklərin daşınma həcmi



Mənbə: Azərbaycan “Xəzər Dəniz gəmiçiliyi” QSC məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Link: <http://acsc.az/>

Qazaxıstan Respublikası üzrə bu göstərici 2013-cü ildə 28,7 faiz, 2014-cü ildə isə 25,2 faiz təşkil etmişdir. Rusiya Federasiyası üzrə isə bu göstərici yəni maye yüklərindəşınması 2013-cü il üzrə 1,5 faiz təşkil etmiş, lakin 2014-2015-ci illərdə bu əməliyyat olmamışdır.

Diagramdan görünür ki, gəmi bərələrlə dəniz donanmasının yükdaşınması Türkmənistan və Qazaxıstan Respublikaları ilə həyata keçirilmişdir. Türkmənistan Respublikası üzrə gəmi bərələrlə yükdaşımalar 2014-cü illə 2013-cü ili müqayisə etdikdə görünür ki 504,3 min ton azalma olmuşdur. 2013-2014-cü illəri müqayisə etdikdə Qazaxıstan Respublikasında isə 43,9 min ton artım müşahidə olunduğunu görürük. Bu da həmin illərdə Türkmənistan Respublikası ilə yükdaşınmaların həcmnin artmasına təsir etmişdir. Quru yük daşımaları üzrə dəniz nəqliyyatı donanmasının əməliyyatları ən çox Xəzəryanı ölkələrlə, Xəzərdən kənar və daxili yükdaşımalar, xarici limanlar arasına həyata keçirilmişdir. Dəniz nəqliyyatı ilə quru yüklərin daşınması Xəzəryanı ölkələr üzrə əsasən İran İslam Respublikası ilə aparılır.

Əlavə olaraq qeyd etmək olar ki, Avropa-Asiya-Qafqaz nəqliyyat sistemində Azərbaycanın yerini müəyyənləşdirən ən əsas amil dəniz nəqliyyatı amili sayılır. Belə ki, Respublikamızda dəniz nəqliyyatının perspektiv inkişafı 5 əsas ticarət marşrutunu əhatə edən iki əsas dəhlizin (Şimal-cənub, Şimal Qərb) kəsişməsində yerləşməsidir. Ölkəmiz üçün ən əlverişli olan dəhliz Şimal-Cənub dəhlizidir. bu dəhliz vasitəsilə daşınan yüklərin həcmnin artırılması istiqamətində üçün Xəzər dənizində olan liman və gəmilərin yüktutumları əhəmiyyətli dərəcədə artırılmışdır. Ölkəmizin beynəlxalq əlaqələrində dəhlizlərə inteqrasiyasının gücləndirilməsi istiqamətində dəniz nəqliyyatının rolu əhəmiyyətli dərəcədə artmaqdadır. Hal-hazırda Ələtdə yerləşən Bakı limanının isitifadəyə verilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bildiyimiz kimi, Azərbaycanın gəmilərinin dünya ticarət əlaqələri, yəni dünya okeanına çıxması Xəzər dənizi vasitəsilə Rusiya ərazisindən keçməklə həyata keçirildiyi üçün həmin əlaqələrin təzələnməsi, ekoloji cəhətdən təhlükəsiz olması vacib amillərdir. Azərbaycan bayrağı altında üzən gəmilər yükötürmə qabiliyyətindən asılı olaraq hər bir keçid üçün 25000-30000 min ABŞ dolları

məbləği ödədiyi halda, Rusiyanın öz gəmiləri hər bir keçid üçün ödədiyi məbləğ 5000-6000 min ABŞ dolları təşkil edir. Lakin, dünya okeanına birbaşa olaraq çıxmaq üçün gəmilərimizin alternativ sərfəli yolu olmadığından, yəni dünya okeanına çıxış yalnız bu kanal vasitəsi ilə həyata keçirildiyi üçün yuxarıda göstərilən xərclər iqtisadi baxımdan bizim üçün səmərəlidir. Azərbaycanın dünya okeanına birbaşa çıxışı olmasada, ticarət əlaqələrinin mövcud inkişafında çıxışı olan digər ölkələrdən heç də geri qalmır.

Qədim ipək yolunun yenidən istifadəyə verilməsi və Azərbaycanda onun mərkəzi mövqeyində olması Qara dəniz, Aralıq dənizi və Xəzər dənizi hövzəsində yerləşən ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin əhəmiyyətli inkişafında əsas rolə malik olmaqla Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sisteminin Azərbaycanda ərazisində kəsişməsi, Şimal, Cənub, həmçinin Şərq-Qərb tranzit əlaqələrinin, Bakı-Tiflisi-qars dəmiryolu layihələrinin reallaşdırılmasına mühüm şərait yaradır.

Beləliklə, ölkə üçün ticarətin inkişafına dəstək göstərmək, həmçinin dəniz nəqliyyat vasitələrindən istifadənin nəticəsi olaraq artımından faydalanmaq daha da təkmilləşdirilməsi və bu sahəyə iri həcmli investisiyalar yatırılmalıdır. Eyni zamanda sahənin inkişafına nail olmaq üçün də Respublikamızda özəl dəniz nəqliyyat şirkətlərinin yaradılmasına şərait olmalı və bu sahə daha da inkişaf etdirilməlidir.

III Fəsil DƏNİZ NƏQLİYYATI XİDMƏTLƏRİNİN İXRACININ İQTİSADI EFFEKTİVLİYİNİN YAXŞILAŞDIRILMASI ÜÇÜN TƏKLİFLƏR VƏ TÖVSIYƏLƏR

3.1. Dəniz nəqliyyatının dövlət tərəfindən tənzimlənməsi

Dəniz nəqliyyatı xarici əlaqələri və xarici ticarətin reallaşması üçün güclü bir üsuldur. Bu sahə büdcəyə çoxlu valyuta gəlirini təmin edir və ölkənin xarici ticarət ödənişinin balansını müəyyənləşdirir. Bununla birlikdə, dəniz nəqliyyatı dövlətin xarici siyasətinin strateji və iqtisadi vasitəsindən biridir.

Buna görə bütün inkişaf etmiş dəniz qüvvələri müxtəlif dövlət fəaliyyət növlərini əhatə edən gəmiçilik ticarətinin dövlət tənzimlənməsinin kifayət qədər dərin siyasətini həyata keçirir:

- Dənizçilik ticarətinin qanuni əsaslarının qurulması;
- Dəniz donanmasının texniki və ekoloji təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;
- Daşınma sahəsində dövlət sahibkarlığı;
- Milli bayraq altına üzən gəmilərdə daşınan yüklərin saxlanması;
- Yerli gəmi sahiblərini qorumaq üçün protekaionist tədbirlər;
- Donanma tikintisində güzəştli kredit və s.

İqtisadiyyatda dövlət müdaxiləsinin artırılması, bir çox ölkədə bazar iqtisadiyyatının mövcud vəziyyətinin xüsusiyyətidir. İqtisadiyyata, o cümlədən, dəniz nəqliyyatına olan müdaxilənin həcmi xüsusi tarixi və siyasi faktorlar ilə müəyyən edilir. Lakin, bu hadisə haqqında bütün ölkələr üçün eyni iqtisadi səbəblər var. Bunlar məhsuldar qüvvələrin inkişafı, istehsalın inhisarlaşması və dünya kapitalist iqtisadiyyatın beynəlmiləşdirilməsi, elmi və texnoloji inkişafın sürətlənməsinə səbəb olur. Dövlətin dəniz nəqliyyatının tənzimlənməsində əsas məqsəd kimi onun iqtisadiyyatda oynadığı rol götürülür. Dəniz nəqliyyatı beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsində əsas vasitələrdən biridir. Bəzi ölkələrdə ödəmə balansında xarici valyuta gəlirinin əsas mənbələrindən biridir. Hökumətlər dəniz nəqliyyatına da çox diqqət yetirirlər, çünki onun fəaliyyəti ölkənin hərbi-strateji maraqlarını təmin edən xarici siyasət vasitələrindən biri kimi

xidmət edir. Dövlət tənzimləməsinin əsas məqsədi, gəmiçilik şirkətlərin yüksək gəlir əldə etməsi üçün əlverişli şərait yaratmaq istəyidir.

Nəzərə almaq lazımdır ki, dövlətin müxtəlif ölkələrdəki dəniz nəqliyyatına təsiri eyni səviyyədə inkişaf etmir və müxtəlif formalara malikdir..

Dövlətin gəmiçiliyə qarışmasının bir neçə səbəbi var:

1) Dövlət xüsusi iqtisadi və siyasi dəyəri olan və xüsusi kapitalın zəif gəlir gətirən daşımalarda öz donanmasından istifadə edir;

2) Hökumətlər dəniz nəqliyyatına da diqqət yetirirlər, çünki onun fəaliyyəti hərbi-strateji maraqlarını təmin edən xarici siyasət vasitələrindən biri kimi xidmət edir;

3) Dövlət nəzarətli donanmalar xüsusilə hərbi və strateji məqsədlər üçün yaradılır və fəaliyyət göstərir. Digər səbəb əsasən inkişaf etmiş ölkələrə aiddir ki, tonajın böyük bir hissəsi dövlətin yoxlanışı altında olan şirkətlərə xasdır.

Dövlət monopoliya tənzimlənməsi aşağıdakı əsas formalarda fəaliyyət göstərir: Dövlət sektorunun saxlanması, özəl sektorun subsidiya edilməsi, imtiyazlı vergi siyasəti, iqtisadi tənzimləmə üzrə qeyri-maliyyə üsullarından istifadə.

Dənizçilik və digər kredit və maliyyə metodlarından əlavə, dəniz nəqliyyatı üçün bir sıra dövlət dəstəyi formaları mövcuddur. İqtisadi ədəbiyyatda daha çox aşağıda qeyd edilənlər fərqləndirilirlər:

- 1) limanlarda milli gəmilərin imtiyazlı preferensialı;
- 2) yüklərin qeydiyyatı və yük seçimləri;
- 3) valyuta mübadiləsinin idarə edilməsi.

Bütün bu tədbirlər ölkənin limanlarına, milli gəmilərə xidmət etmək üçün daha yaxşı şərait yaratmağa yönəlib. Lakin, bu siyasət özündə perspektiv təhlükəsini gizlədir. Nəticə mənfi ola bilər, çünki bu cür siyasətin qısa müddətli faydaları xarici ölkələrin həyata keçirdiyi qarşıya qoyulan tədbirlər, məsələn, müəyyən bir ölkənin donanmasına nisbətən yüksək naviqasiya dərəcələri və bənzər prosedurlar əks təsirlə dayandırılı bilər.

Yüklərin və yükün preferensiasının qorunması milli daşıyıcılar üçün mümkün qədər çox ölkənin dəniz ticarət həcmi qoruyub saxlamağı nəzərdə tutur. Ümumiyyətlə yük daşınması, donanmaların global yük bazarında yükün mübarizəsində rəqabətə yaramayan ölkələrdə tətbiq olunur.

Yük imtiyazını və yükün saxlanılmasını fərqləndirməyi bacarmaq lazımdır. Birincisi, dövlət milli xarici ticarət mallarını daşdıqda öz gəmilərinin fəaliyyəti üçün ən yaxşı şərait yaradan müxtəlif iqtisadi və qeyri-iqtisadi tədbirləri görülür. Eyni zamanda formal olaraq, bu mallarla rəqabət edə bilən gəmilər kənarlaşdırılmır. Eyni zamanda, yüklərin daşınması xarici ticarət xidmətlərinin göstərilməsində xarici gəmilərin kənarlaşdırılmasının inzibati formasıdır. Bəzi ölkələr milli donanma üçün yüklərinin böyük hissəsini qoruyurlar, amma bir qayda olaraq, bu pay 50-60% -dir. Kabotaj yük daşımaları yüklərin saxlanılmasının bir hissəsidir. Bəzi ölkələrdə onlar yalnız milli gəmilər üçün qorunur, digərləri isə xarici gəmilər müəyyən şərtlər altında, məsələn, qarşılıqlı əsasda malların daşınmasına iştirak etmək hüququna malikdirlər. Milli donanma üçün kabotajın qorunması proteksionizm formasıdır, baxmayaraq ki, beynəlxalq ticarətdə yük kotirovkasından daha az tənqid olunur.

Saxlanılma müəyyən bir daşımanın hissəsinə və ya onların ümumi həcmində yer alır. Məsələn, ABŞ-da xarici ölkələrə yardım proqramı ilə nəql edilən yüklər ya tamamilə Amerika gəmilərinə aiddir və ya qəbul edən tərəf ilə paylaşılır. Hərbiyə aid yüklər hər zaman milli gəmilərə aid olur. ABŞ-da yükümn milli daşımalara aid olmasına xüsusi diqqət yetirilir. Qeyd etmək lazımdır ki, sifariş siyasəti ölkənin donanmasının fəaliyyətini tənzimləyən 1916 və 1936-cı illərin qanunlarına əsaslanır. Milli daşıyıcıya strateji hesab edilən kütləvi yükün 100% verilmişdir. Eyni zamanda, kütləvi yükün əhəmiyyətli bir hissəsi "rahat" bayraq altında üzən Amerika gəmiləri, eləcə də başqa ölkələrin gəmiləri tərəfindən daşınır. Bundan əlavə, qanunlar neftin nəqlində tətbiq edilmir. ABŞ-da, qanuna uyğun olaraq, kabotaj daşıma yalnız ABŞ-da inşa edilmiş və ABŞ bayraqları altında qeydə alınmış ABŞ vətəndaşlarına məxsus gəmilərdə həyata keçirilə bilər.

Federal Dəniz Administrasiyası (FMA) ABŞ-da idarənin tənzimlənməsi üçün bir təlimatçı rolunu oynayır, onun nəzarəti altında, vətəndaşlıqdan asılı olmayaraq, ölkədə malların daşınmasına aid bütün daşıyıcılar vardır.

FMA-nın yurisdiksiyası həmçinin Amerika xarici ticarətinə xidmət göstərməklə məşğul olan konfranslarda da yayılır. FMA maliyyə razılaşmaları daxil olmaqla fəaliyyətlər barədə hesabat verməsini tələb edə bilər və razılaşma şərtlərini müəyyən etmək üçün razılıq olmadan kirələmə pulunun dərəcələrini artırmağı qadağan edə bilər. Xarici şirkətlər də daxil olmaqla gəmiçilik şirkətlərinin ticarət sənədlərinin yoxlanılması FMA-nın nəzarətindədir.

İtaliyada ictimai nəqliyyat şirkətləri təyin olunan istiqamətlərdə müntəzəm olaraq xidmət göstərməlidirlər və sabit nöqtələrlə və çağırış limanları ilə təmin edilməlidirlər. Dəniz Donanmasının 13 iyun 1984-cü il tarixli fərmanı ilə ikitərəfli ticarətin 50% -i milli gəmi sahibləri üçün ayrılmışdır.

İspaniyada 23 May 1986-cı il tarixli kral fərmanına əsasən, milli donanma tütün, taxıl və taxıl ərzaqlarını, qəhvə, pambıq məhsullarını, həmçinin neft və bitum materiallarının 90% -ni idxal edib.

Norveçdə dövlət ölkənin vətəndaşlarının səhmlər üzrə milli gəmiçilik şirkətinin payının ən azı 60% -nə sahib olmasını, gəmilərin idxalını, yəni valyuta nəzarətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Dövlət həmçinin texniki standartlar təyin edir və ekipaj üzvlərinin işə alınmasını tənzimləyir.

1980-ci illərdə bəzi Avropa İttifaqı ölkələri xarici ölkələrin gəmiçilik siyasətinə qarşı mübarizə üçün inzibati və hüquqi tədbirlər görürdü (Hollandiya - 1982, Fransa - 1983, Almaniya, Belçika - 1984, Böyük Britaniya - 1985 -1986). Əsasən bu tədbirlər xarici ölkələrin nəqliyyatın qeydiyyatı və bölüşdürülməsi, tarif dərəcələrinin tənzimlənməsi, fərqli vergi tənzimlənməsi və xarici gəmi sahiblərinin fəaliyyətini məhdudlaşdırmaq üçün müxtəlif yollarla təmin edilməsi istiqamətində fəaliyyətlərə yönəldilmişdir.

Dövlət öz xarici ticarətinə görə xarici daşıyıcılardan rəqabəti müvəffəqiyyətlə aradan qaldıra bilər. Demək olar ki, bütün ölkələr valyuta xariclərini azaltmağa çalışırlar. Xarici valyutanın mövcudluğunu məhdudlaşdıran

və ya digər oxşar tədbirləri istifadə edən ixrac və idxal lisenziyalarının tətbiqi ilə dövlət öz əcnəbilərini və ya ixracatçılarını öz mallarını daşımaq üçün yalnız öz ölkələrinin gəmilərindən istifadə etməyə məcbur edə bilər.

Bu qanunlar bir çox inkişaf etmiş kapitalist dövlətlərdə, xüsusilə Danimarka, İsveç, Norveç, Almaniya, İtaliya, Belçika, Böyük Britaniya və Fransada qəbul edilmişdir.

İnkişaf edilmiş kapitalist ölkələrdə dövlət tənzimlənməsinin yenidən qurulmasının tərkib hissəsi dövlət sektorunun miqyasının məhdudlaşdırılması və ya hətta azalması olmuşdur. Bütçə sistemi vasitəsilə sosial məhsulun yenidən bölüşdürülməsi miqyasını azaltma cəhdləri ilə yanaşı, bir çox ölkələr dövlət mülkiyyətini məhdudlaşdırmaq və fərdi şəxslərə satmaq üçün tədbirlər görürlər.

Dövlət müdaxiləsinin əsas məqsədi fərdi sahibkarlığı məhdudlaşdıran maneələrin aradan qaldırılması, fərdi qənaətlərin artmasına mane olmaq və bazar mexanizmini məhdudlaşdırmaqdır. Bu fikirlər əsasən dövlət və biznes arasında əlaqələrin yenidən qurulması strategiyasını müəyyənləşdirir.

İnkişaf etmiş kapitalist ölkələrdə dəniz nəqliyyatının dövlət tənzimlənməsinin inkişafının təhlili göstərir ki, dövlətin iqtisadi fəaliyyəti dövlətin dəniz nəqliyyatında təkrar istehsal prosesinin vacib bir hissəsinə çevrilib və dəniz nəqliyyatı xidmətləri bazarında milli kapitalın mövqeyinin möhkəmləndirilməsinə kömək edir. Dövlət tənzimlənməsinin vacib bir aspekti digər ölkələrin göndərmə müəssisələri ilə rəqabət mübarizəsində milli marşrutlu monopoliyaların mövqeyini gücləndirməyə və bununla da beynəlxalq yük bazarına təsirlərini gücləndirməyə cəhd göstərə bilər.

Dövlət hər hansı bir ölkədə dəniz nəqliyyatının inkişafını stimullaşdırmaq üçün gördüyü tədbirlər, xüsusən də dəniz nəqliyyatı və gəmiqayırma sənayesində artıq istehsal qabiliyyətinin yaranmasını sürətləndirən öz milli donanmalarını gücləndirməyə səbəb olur. Buna görə, beynəlxalq ticarət sahəsində iqtisadi artım və durgunluğun ümumi bir yavaşlama dövründə, dəniz tonajına olan tələbat və onun tədarüku arasındakı nisbət artır.

Dəniz tacirlərinin gəmiçiliyi dövlət tənzimlənməsidir, əsasən Avropa İttifaqı daxilində iqtisadi inteqrasiya prosesi ilə bağlıdır. Bir tərəfdən, inteqrasiya birliyi çərçivəsində tacir donanmanın müvafiq inkişafını təmin etmək üçün dövlətin artan tələbləri var, digər tərəfdən, dövlətlərarası inteqrasiya qruplaşmalarının yaranması dəniz nəqliyyatının beynəlxalq dövlət tənzimlənməsi mexanizminin yaradılması məsələsini qaldırır və bu, fərdi ölkələrdə dəniz nəqliyyatının dövlət tənzimlənməsi bərabərləşdirir.

Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının dövlət tənzimlənməsi istiqamətlərində görülən işlərdən biri kimi 21 aprel 2001-ci il tarixli 697 saylı Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamına uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası yaradılıb.

“Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat, rabitə və yüksək texnologiyalar sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər” haqqında 12 yanvar 2018-ci il tarixli Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı ilə Administrasiya Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Dəniz Agentliyi kimi Nazirliyin strukturuna verilmişdir.

Agentlik Azərbaycan Respublikası ərazisində dəniz nəqliyyatı sahəsində müəyyən edilmiş qaydada dövlət siyasətini və tənzimlənməsini həyata keçirən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır.

Azərbaycan Respublikası 15 may 1995-ci il tarixindən Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (BDT) üzvüdür. NRYTN yanında Dövlət Dəniz Agentliyi Beynəlxalq Dəniz Təşkilatın şuralarında, təşkilatın iclaslarında iştirak edir, onunla sıx əməkdaşlıq edir və asambleyalarında yaxından iştirak edir.

Agentliyin əsas fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardır:

□ Azərbaycan Respublikasının ərazisində liman nəzarətini və Azərbaycan Respublikasının bayrağı altında üzən gəmilərə münasibətdə bayraq nəzarətini həyata keçirmək;

□ Dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizlik sistemini təşkil etmək və Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz üzgüçülüynü qaydalarına nəzarət etmək;

□ Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz üzgüçülüğündə bələdçi xidmətinin fəaliyyətinə nəzarəti həyata keçirmək;

□ Qanunvericiliklə onun səlahiyyətlərinə aid edilmiş hallarda və qaydada, dənizdə batmış üzmə vasitələrinin (əmlakı ilə birlikdə) çıxarılmasını təşkil etmək və onun mühafizə olunması üçün zəruri tədbirlər həyata keçirmək;

□ Qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada Azərbaycan Respublikasının bayrağı altında üzən gəmilərin (kiçik həcmli gəmilər istisna olmaqla) dövlət qeydiyyatını və dövlət reyestrini aparmaq, habelə gəmi sənədlərini vermək;

□ Qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada Azərbaycan Respublikası dəniz registrinin fəaliyyətini tənzimləmək, habelə Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq təsnifat cəmiyyətlərinin fəaliyyət göstərməsinə razılıq vermək və onların fəaliyyətinə nəzarət etmək;

□ Qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada gəmilərə çağırış siqnallarının, gəmi radiostansiyasının fərdi çağırış nömrələrinin və gəmi peyk rabitə stansiyasının identifikasiya nömrələri daxil olmaqla, müvafiq sənədlərin verilməsi üçün zəruri tədbirlər görmək;

□ Qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada dənizçi pasportlarının, dənizçilik rütbələrinin verilmə qaydalarının layihələrini hazırlamaq və Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə təqdim etmək, dənizçilərə ixtisas şəhadətnamələri (diplomları) və dənizçi pasportları vermək;

□ Mülkiyyət növündən və milli mənsubiyyətindən (Dövlət bayrağından) asılı olmayaraq, gəmilərdən və obyektlərdən neft və neft məhsullarının və digər zərərli maddələrin dənizə axıdılmasının qarşısının alınması üçün qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada öz səlahiyyətləri daxilində zəruri tədbirlər görmək və s. (<http://mincom.gov.az>).

Azərbaycanın qoşulduğu beynəlxalq konvensiyaların qaydalarına vaxtında yerinə yetirilməsinə və beynəlxalq standartların tətbiqinin daha da səmərəli həyata keçirilməsi, eləcə də gəmilərin nəzarət yoxlaması və effektivliyinin təmin edilməsi və xidmət göstərilməsində Dəniz Üzgüçülüğünün Təhlükəsizliyi Mərkəzinin yaradılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Artıq dəniz nəqliyyatı vasitəsilə demək olar ki, dünya ticarət mal və məhsullarının 80 faizdən çox hissəsinin maddi cəhətdən sərfəli, təhlükəsiz, və ekologiyaya az mənfi təsir göstərməklə həyata keçirilir. 1995-ci ilin may ayında Azərbaycan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına tam olaraq səlahiyyətli üzv seçilib. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı BMT-nin nüfuzlu orqanı olmaqla onun 172 üzv dövləti vardır.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyinin tənzimlənməsi “Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi” ilə həyata keçirilir. Bu qanun 2001-ci il 22 iyun tarixindən qüvvədədir. Həmin qanunu 5-ci maddəsinə uyğun olaraq Azərbaycanda Azərbaycan Respublikasında ticarət gəmiçiliyinə dövlət nəzarətini Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi həyata keçirir. Nazirlik dövlət nəzarətini aşağıdakı istiqamətlərdə həyata keçirir:

-ticarət gəmiçiliyinə dair Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrə və ticarət gəmiçiliyi haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə riayət olunmasına;

-gəmilərin təhlükəsiz hərəkətinin idarəetmə sisteminə;

-dəniz yollarının və dəniz yollarında qurulmuş texniki naviqasiya vasitələrinin vəziyyətinə;

-gəmilərin dövlət qeydiyyatına və gəmilərə olan hüquqlara;

-dəniz bələdçi xidmətinə və dəniz limanlarında gəmilərin hərəkətini idarəetmə sisteminə;

-xilasetmə xidmətinə və onun digər xilasetmə xidmətləri ilə qarşılıqlı fəaliyyətinə;

-dəniz mühitinin mühafizəsinə (Azərbaycan Respublikası Qanunu 2001, maddə 5).

Dəniz nəqliyyatının dövlət tərəfindən idarə edilməsi və dövlət nəzarəti bu qanunun vasitəsilə həyata keçirilir.

3.2. Yerli dəniz daşıyıcılarının rəqabət qabiliyyətini artırma yolları

Ölkənin ticarət və xidmət sisteminin səmərəliliyinin təmin edilməsində və qeyri-neft sektorunda artıma nail olunmasında nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması əhəmiyyətli rola malikdir. Azərbaycan mühüm beynəlxalq tranzit nəqliyyat dəhlizinin qovşağında yerləşir. Həmçinin bu sektoru multiplikativ effektiv olmaqla digər sahələrin də inkişafına əhəmiyyətli təsir gücünə malikdir. Hər il nəqliyyatın qeyri-neft sektorunda demək olar ki, artımın orta hesabla 20%-dən çoxu, həmçinin yükdaşımalarda təxminən 60%-i qeyri-neft sektoru artımına səbəb olur. Nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi üçün artıq əhəmiyyətli və infrastruktur formalaşdırmışdır. Nəqliyyat şəbəkəsinin demək olar ki, 90%-i regionları əhatə edir. Bildiyimiz kimi, nəqliyyat xidmətləri bazarı məhdud ölçüyə malikdir. Belə ki, milli şirkətlər əsasən yerli tranzit xidmətləri bazarında iştirak edir. Nəqliyyat sahəsinin rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması nəticəsində ölkədə məşğulluq, iqtisadi gəlirlərin səviyyəsinin artırılması və infrastrukturun yenidən qurulması istiqamətində, həmçinin regional inkişafın dəstəklənməsi və s. kimi məsələlər öz həllini tapır. Qeyri-neft sahələrinin perspektiv inkişafının əsas vasitələrindən biri kimi rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini göstərmək olar ki, bu da ölkədə ümumi iqtisadi səmərəliliyin artırılmasında, işgüzar fəaliyyətin canlandırılmasında, ümumilikdə isə, rəqabət qabiliyyətdə sahib bir milli iqtisadiyyat formalaşdırılmasında əhəmiyyət kəsb edir. Bu cəhətdən, nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması ilə bu sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında vacib rol oynayır. Ölkə iqtisadiyyatında əsas məqsədlərindən biri xüsusilə beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında iştirak etmək, qeyri-neft sektoru sahələri üzrə ticarətin inkişafına nail olmaq və başlıca olaraq müasir nəqliyyat xidmətlərinin vasitəsilə onun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsidir. Rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılmasının əsası odur ki, bu zaman aparıcı tranzit şəbəkəsinə çevrilən bir ölkə formalaşsın, həm də ölkədaxili sahələrin inkişafı şərait yaranır. İqtisadiyyatın davamlı inkişaf nail olmaqda nəqliyyat şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi mütləq şərtlərdən biridir. Belə şəraitdə nəqliyyat sektorunun rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi vasitəsilə sosial

və istehsal infrastrukturdan səmərəli istifadə edilməklə onun “istehsal-xidmət-ticarət” şəbəkəsinə cəlb edilməsinə nail olmaq olar.

Bazarda aktiv fəaliyyət göstərən istənilən müəssisə bu və ya digər dərəcədə rəqabət aparmaq qabiliyyətinə malikdir. Ölkədə iqtisadi inkişaf, həmçinin tərəfdaş ölkələrdə xarici tələbin artması xidmət sferasının inkişafı üçün əlverişli imkanlar yaradır ki, bunun da nəticəsində nəqliyyat xidmətlərinə həm daxili və həm də xarici tələb artır. Bildiyimiz kimi, dəniz nəqliyyatı sektorunda həm sərnişin daşımaları üzrə xidmətlər, həm də yükdaşımalar da özünü göstərir. Bu sektorun əsasən göstərdiyi xidmətlər yükdaşımaların həyata keçirilməsi ilə bağlı olur. Belə ki, ucuz və təhlükəsizliyin təmin edilməsi yönündə bu sektor digərlərini rəqabətdə qabaqlayır. Nəticədə bu sektorda olan üstünlüklər bu sferasının inkişafını təmin etməklə müştərilərin yeni tələbatlarının üzə çıxması şəraitində baş verir. Bu sektorunda intensiv rəqabət şəraiti iqtisadi baxımdan müəssisələrin gəlirliyinin azalması ilə nəticələnir (Layihə Bakı 2009, s. 9).

Dəniz nəqliyyatı sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması ilə əlaqədar məsələlərin aktuallığını müəyyən edən əsas amillərdən biri də, son illərdə ölkədə neft strategiyasının uğurla reallaşdırılması nəticəsində ölkənin beynəlxalq tranzit şəbəkəsinə qoşulması ilə bağlıdır. Belə ki, ölkə əlverişli quru və su tranzit nəqliyyat şəbəkəsinin qovşağında yerləşir. Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının mövcud rəqabət qabiliyyətinin inkişafında biz «Traseka» Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin mühüm əhəmiyyətini vurğulamalıyıq. Belə ki, nüfuzlu beynəlxalq təşkilatları tərəfindən Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi (TRASEKA) Avropa ilə Asiya arasında əlaqə rəsmi olaraq tanınmışdır. Buna görə də Avropa İttifaqının TASİS-TRASEKA proqramının üzv-dövlətlərinin, yəni Azərbaycan, Gürcüstan, Bolqarıstan, Qazaxıstan, Moldava, Qırğızıstan, Monqolustan, Tacikistan, Rumıniya, Türkmənistan, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna kimi ölkələr qarşısında duran əsas vacib məsələ kimi nəqliyyat şəbəkələrini inkişaf etdirmək və ölkənin coğrafi-siyasi və iqtisadi imkanlarından daha səmərəli istifadə etmək göstərilir. Traseka proqramı nda aşağıdakılar nəzərə alınmışdır: Traseka ölkələrindən ən iri mal istehsalçılarının Asiya ölkələri olması və əsas

istehlakçılarının isə Avropa ölkələri olması onlar arasında ticarətin əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi baxımından əlverişli coğrafi mövqeydə yerləşməsi, həmçinin yük axınlarının əsas göndərilmə nöqtələri, mal göndərən böyük ölkələr olmasıdır. Buna görə də, malların traseka nəqliyyat dəhlizi ilə Avropaya malları daşınması digər alternativ marşrutlarla nisbətən daha cəlbedici olması müəyyən edilmişdir. Məsələn, Yokohamadan Hamburq, Rotterdam, Antverpen və digər ən iri Qərbi-Avropa limanlarından olan digər marşrutların uzunluğunun traseka marşrutundan iki dəfə artıq olması əsas olaraq qeyd edilməlidir.

«Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə Əsas Çoxtərəfli Beynəlxalq Nəqliyyat Sazişi» 9 sentyabr 1998-ci il tarixində Bakıda imzalandıqdan sonra beynəlxalq tranzit nəqliyyatı üçün hüquqi baza yaradılmışdır. Burada digər mühüm fakt təbii və enerji ehtiyatları ilə zəngin olan ölkələrin ərazisindən traseka nəqliyyat şəbəkələrinin keçməsidir (Layihə Bakı 2009, s. 9).

TRASEKA dəhlizi vasitəsilə nəqliyyat axını hər növbəti ildə daha da artmaqdadır. TRASEKA zəngin mədəniyyətin və tarixin gələcək qorunub saxlanmasını təmin edir. TRASEKA belə bir proqramını təklif edir. Bu proqrama görə TRASEKA-nın üzv-dövlətlərinə dair qlobal strategiyasına əsasən, aşağıdakı məqsədlərə xidmət göstərir:

- Alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə Avropa dünya bazarlarına çıxışı təmin etməklə, bu respublikaların siyasi və iqtisadi sabitliyinə yardım göstərməsi.
- TRASEKA üzv-dövlətləri arasında gələcək regional əməkdaşlığın dəstəklənməsi.
- Beynəlxalq Maliyyə təşkilatları və özəl investorları cəlb etmək üçün TRASEKA layihlərinin geniş istifadəsi.
- Avropa-Qafqaz-Asiya "TRASEKA" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Trans-Avropa Şəbəkələri ilə optimal inteqrasiyasının dəstəklənməsi (<http://www.traceca-org.org>).

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti ölkə iqtisadiyyatının inkişafın müsbət təsirlər etməklə idxal-ixrac əməliyyatlarının artması nəticəsində

ölkə iqtisadiyyatında gəlirlərin yüksəlməsinə səbəb olmuşdur. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə aparılan yükdaşıma əməliyyatları ilə aşağıdakı cədvəldə tanış ola bilərik.

Cədvəl 6. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə reallaşdırılan yükdaşımaların həcmi (min tonla)

Göstərici	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Yükəşinmişdir (min ton)	51688	53913	56869	59041	58191	52240	50302	52733
Dəmir yolu (min ton)	20578	20139	21332	21370	19890	15521	13830	13074
Dəniz (min ton)	9370	10317	10367	10236	9302	6067	4992	7423
Avtomobil (min ton)	21740	23457	25170	27435	28999	30652	31480	32236

Mənbə: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Link: <https://www.stat.gov.az/>

Cədvəldə 2010-2017-ci illər 3 nəqliyyat növü TRASEKA dəhlizi üzrə yükdaşımaların həcmi göstərilmişdir. 2010-cu ildə cədvələ diqqət etsək görürük ki, avtomobil nəqliyyatı daşımaları digər növ daşımaları üstələmişdir. Dəniz nəqliyyatı daşımaları aşağı göstəriciyə malik olmuşdur. Ümumiyyətlə ölkə məhsullarının idxalında cədvəldə də göstərildiyi kimi dəniz daşımaları zəif təsir bağışlayır. İllər üzrə dəyişmə tempinə fikir versək görürük ki, ən çox dəniz daşımaları fərqi 2012-ci il ilə 2016-cı il arasında müşahidə edilmişdir. Ümumilikdə isə ölkə ərazisindən TRASEKA dəhlizi vasitəsilə 2017-ci ildə 52733 min ton yük daşınması olmuşdur. Bu göstərici digər illər üzrə müqayisəsinə baxsaq o qədər də artımın olduğu müşahidə edilmədiyini görürük. Lakin, 2016-cı ilə nisbətən 2431 min ton və ya 4,6 faiz artım olmuşdur. Lakin, digər il üzrə nisbətdə azalma olmuşdur.

Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətinin əhəmiyyətli artırılması məqsədi ilə idxal, ixrac əməliyyatları və tranzit daşımaları istiqamətində vaxt sərfinin azaldılması, həmçinin ölkə ərazisindən keçən dəhlizlərdə daşıma xərclərinin minimuma endirilməsi və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi üçün müəyyən tədbirləri reallaşdırılması planlaşdırılmaqdadır.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşımalarından 19% gəlirlər dəniz nəqliyyatının vasitəsilə olub. Son zamanlarda Avropa və Asiya ölkələrinin arasında nəqliyyat əlaqələrinin genişlənməsi və yük axınlarının intensivləşməsi Xəzər dənizində olan limanların beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılmasını əsas prioritet məsələyə çevirmişdir

Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda fəaliyyətdə olan Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Hövsan, Lənkəran limanlarının dünya səviyyəli limanlara çatdırılması üçün mühüm işlər görülməkdədir. Ölkəmizin iqtisadi inkişafında Xəzər dənizindən çıxarılan karbohidrogen ehtiyatlarının artması, həmin ehtiyatların dəniz vasitəsilə daşınması və digər yük əməliyyatları Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının əhəmiyyətini artırır. Bu liman TRASEKA Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qovşağında yerləşir. Limanın yük dövriyyəsinin 2020-ci ilədək 25-30 milyon tona çatdırılması nəzərdə tutulur. Limanın yaxınlığında yeni, müasir Bakı Gəmiqayırma zavodu və digər gəmiçilik infrastrukturuları istismara verilmişdir (Ələsgər Sariyev, 2016, Respublik qəzeti).

Ölkə iqtisadiyyatımızda əsasən dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşımaları mühüm əhəmiyyətə malikdir. Belə ki, dövlət sərhədlərinin qorunması, həmçinin dənizdə neft-qaz hasilatı, eləcə də sərnişin daşımaları və idxal-ixrac fəaliyyətləri üzrə dəniz daşımalarında əhəmiyyətli paya sahibdir. Dəniz daşımalarının gücünün artırılması və inkişafı etdirilməsi ölkəmizdə “Pirallahı”, “Gürqan-dəniz”, “Çlov”, adaları yataqlarında neft və qaz yataqlarının istismarını daha da stimullaşdırmaqla dünya ölkələrində Azərbaycana olan marağı xeyli artırmışdır. Sonrakı dövrlərdə artıq digər yeni yataqların, “Azəri”, “Neft daşları”, “Kəpəz”, və Günəşli yataqlarının da istismarına hazırda başlanılmış və ölkəmizi bütün dünyaya tanıtdırmışdır. Azərbaycanda günümüzdə dəniz nəqliyyatının inkişafına töhfə verən amildən əsas biri də 1994-cü il 20 sentyabr da bağlanmış “Əsrin müqaviləsi” sazişi olmuşdur. Belə ki, bunun bağlanması ölkəmizin müstəqillik dövründə iqtisadi tənəzzülün qarşısını müəyyən çətinliklədə olsa almaqla nəticələnmişdir. 2017-ci il üzrə Azərbaycan iqtisadiyyatın rəqabət qabliyyətliliyinə görə 35-ci yerdə

mövqeyləşmişdir. Ölkəmizin rəqabətqabiliyyətli iqtisadiyyatının formalaşmasında “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin, Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının və Dəniz Neft donanmasının rolu çox böyük olduğunu qeyd etməklə Dənizdə Neft-qaz hasilatında Xəzər dəniz Neft Donanmasının əhəmiyyətini vurğulamaq lazımdır. Beynəlxalq sulara Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının gəmiləri vasitəsilə yükdaşımalarda, Xəzər dənizində sərhadlərin qorunmasını sahəsində isə hərbi-dəniz donanması təmin edərək, dəniz nəqliyyatının ölkəmizin hazırki siyasi-iqtisadi qüdrətinin güclənməsində vacib və böyük rola malikdir.

Azərbaycanın vacib regional logistika mərkəzinə çevrilməsində əsas infrastruktur layihələrdən biri də məhz Bakı limanıdır (Ələt). Bu liman region və hava limanını beynəlxalq marşrutlara birbaşa birləşdirən rəqabət qabiliyyətli və coxtəyinatlı olmaqla, Azərbaycanda ilk azad ticarət zonasına daxil edilib. Ələtdə yerləşən Bakı limanı Xəzər dənizində 12-ci böyük liman və 4-cü azad ticarət zonasıdır. Bu limanın fəaliyyəti nəticəsində Azərbaycanda konteynerlərin yüklənilib-boşaldılması imkanlarının 2020-ci ilədək 150K TEU olması nəzərdə tutulmuşdur. Bu səbədən konteyner logistika bağlılığının yaradılmasına xüsusi əhəmiyyət verilməsi tələb olunur (<http://portofbaku.com>).

Beləliklə, ölkə tərəfindən ticarətin inkişafına yardım etmək və ticarət artımından faydalanmaq istiqamətində dəniz nəqliyyat vasitələrinə əsaslı şəkildə üstünlük verilməli, həmçinin bu sahəyə xeyli investisiyalar ayrılmalıdır. Limanın gəmiçiliyin və təsərrüfat fəaliyyətinin tənzimlənməsi üçün yüklərin doldurulub-boşaldılmasının optimallaşdırılmasını, gəmilərin hərəkət sxemini müəyyən edən ekonometrik modellər qurulmaqla proqramlaşdırılmalıdır. Ümumiyyətlə, respublikamızda bu sahənin inkişafı üçün özəl dəniz nəqliyyat şirkətləri yaradılmalıdır. Əksər ölkələr, yəni Azərbaycan, Çexiya, Bolqarıstan, Gürcüstan, Almaniya, Polşa, Qazaxıstan, Rusiya, Türkiyə, Özbəkistan, Türkmənistan logistika komponentləri daxilində artıq özəlləşdirmə fəaliyyətlərini başlayıblar. Artıq biz də “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin özəlləşdirilməsi əhəmiyyətli inkişafına səbəb olar. Özəlləşdirmə müstəqil və şəffaf idarəetməyə malik olmaqla,

əməliyyatlardan götürülən gəlirin artırılmasına, vergi ödənişlərinə, həmçinin xidmət səyivvəsinin artırılmasına zəmin yaradacaqdır.

Dəniz nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında görülən tədbirlərin görülməsi vacibdir. Belə ki:

– Dəniz nəqliyyat növünün beynəlxalq marşrutlarının əksər hissəsi təbii resurslar hesabına formalaşdığından mənada nəqliyyat xidmətinin maya dəyəri digər nəqliyyat xidmətlərinə nisbətən xeyli ucuzdur. Bu amil dəniz nəqliyyatı xidmətinin əhəmiyyətini olduqca yüksəldir;

– Dəniz nəqliyyatı təbii dərin su yollarına malik olması ilə, yükləmədə məhdudiyyət qoyulmaması səbəbindən və davamlı, yəni fasiləsiz hərəkət etmək imkanlarının mövcudluğuna görə də güclü potensiala malikdir;

– bir çox dünya ölkələrinin okean suları əhatəsində yerləşdiyini nəzərə alsaq, coğrafi baxımdan dəniz nəqliyyatı belə ölkələr üçün strateji əhəmiyyətə malikdir və s. (Назаренко В.М 2000, səh 21).

Güclü iqtisadiyata sahib olan əksəriyyət inkişaf etmiş ölkələrin dəniz nəqliyyatı sektoru hərtərəfli güclü infrastruktura sahib olması artıq Beynəlxalq dəniz daşımaları potensialını özlərində formalaşması ilə nəticələnmişdir. Məsələn, ABŞ-da ümumi beynəlxalq ticarət daşımalarının 90%-i, Yaponiyada və Böyük Britaniyada isə 98%-i, dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti nəticəsində həyata keçirilir. Ümumilikdə isə beynəlxalq yük daşımalarında dəniz nəqliyyatı sektoru 60 %-dən artıq paya malikdir. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının məlumatına görə, gəmilərin ən azı 15%-i bugün tanınmış təsnifat cəmiyyətlərindən heç birində qeydiyyatdan keçməmiş və buna görə naviqasiya təhlükəsizliyi üçün qəbul edilmiş beynəlxalq standartlara uyğun gəlməyən standartlar kimi müəyyən edilə bilər. Analiz göstərir ki, liman təftişi nəzarəti altında, substandard gəmilər fəvqəladə hallarda dünya donanmasının orta hesabla müqayisədə 60% daha çox ola bilər.

Gəmilərini minimum beynəlxalq standartlara çatdırmayan gəmi sahibləri öz fondlarının 15% -nə qənaət edirlər. Əlbəttə ki, onlar üçün fəvqəladə vəziyyətə düşmə riski əhəmiyyətli dərəcədə artır, lakin sığorta gəliri bura daxil deyil. Bəzi gəmi sahibi

rəqiblər üzərində üstünlük əldə etdikləri üçün təhlükəsizlik standartlarını nəzərə almaması kimi bir vəziyyət yaranır. Keçmişdə cavab belə ola bilərdi: yeni, daha sərt, qaydalar paketi hazırlayıb qəbul etsin. Amma bunlar pul tələb edir və xərcləri çoxaldır. Bu xərclər yalnız şüurlu gəmi sahibləri tərəfindən ödənilir. Buna görə də, beynəlxalq dəniz icması və sub-standart donanmaları idarə edənlər arasındakı boşluğu genişləndirməmək üçün bu cür tədbirləri görməkdən imtina edir.

Təminatlı göndərmə problemi, tanınmış təsnifat cəmiyyətlərindən donanma çəkilməsi və buna görə gəmi sahiblərinin naviqasiya təhlükəsizliyi üçün qəbul edilmiş beynəlxalq standartlara uyğun gəlməməsi sığorta ilə bağlı çətinlik yaradır. Bunlara risklərin qiymətləndirilməsi, sığorta hadisələrini müəyyənləşdirmək və onları həll etmək çətinliyi daxildir.

Məlumat üçün Rusiya Federasiyasında dəniz nəqliyyatının vəziyyətinə nəzər salaq. Rus donanmasının mövcud vəziyyəti üçün, standart olmayan yük daşımaları problemi olduqca kəskinidir. Super sərmayə üçün qeyri-standart gəmilərin axtarışı, eləcə də daxili donanmanın yaşı (Rus gəmilərinin orta yaşı təxminən 20 ildir), mənfi nəticələrə gətirib çıxarır:

- qeyri-standart donanmaların yüksək qəza dərəcəsi;
- Rusiya yük sahiblərinin yük bazarının əhəmiyyətli bir hissəsini itirilməsi;
- Rusiyanın beynəlxalq dəniz nəqliyyatı sahəsində iqtisadi müstəqilliyini itirməsi.

Bundan əlavə, beynəlxalq gəmi qaydalarına və konvensiyalarına riayət edilməməsi üçün müxtəlif ölkələrin liman səlahiyyətli orqanları tərəfindən hər il yerli gəmilər tərəfindən saxlanılır.

Hər iki beynəlxalq təşkilatın və milli dəniz səlahiyyətlilərinin əsas narahatlığı göndərmədə maksimum təhlükəsizliyin təmin edilməsi və dünya okeanlarının çirklənmədən qorunmasıdır. Qeyri standart gəmiçilik, bu mövzuda ən böyük təhlükədir. Qeyri standart gəmilərin fərqli xüsusiyyətləri avadanlıqların köhnəlməsi, ekipajın keyfiyyətinin az olması, pis iş şəraiti, yüklərin təhlükəsiz çatdırılmasında kirəçilərin marağının olmamasıdır.

Yeni əsrdə bu problem ümumi olaraq həll olunmalıdır. Bu baxımdan "təhlükəsizlik mədəniyyəti" anlayışı dəniz cəmiyyətinə daxil edilir. Konsepsiya çoxfunksiyalı, lakin təhlükəsizlik mədəniyyətinin əsas ideyası təşkilatın hər bir əməkdaşı üst rəhbərlikdən işçilərə qədər anlayır ki, bütün qəzaların nəticədə qarşısını ala bilər.

Aydındır ki, ölkənin dəniz səlahiyyətliələrinin və gəmi sahiblərinin çox böyük maraqları həm özəl, həm də komanda heyətinin işçilərinin təliminə və ixtisasını artırmağa yönəldilməlidir.

Rusiyada qeyri-standart gəmiçilik problemi çox ciddidir. Rusiya, dəniz nəqliyyatının keyfiyyəti və təhlükəsizliyi üçün regional təşkilatların üzvüdür - Tokio və Paris Memorandumları - bu müqavilələrlə təyin olunmuş gəmilərin təhlükəsizliyi səviyyəsində olan bütün öhdəlikləri daşıyır. Paris Memorandumunda Rusiya gəmiləri artıq əlverişsiz olaraq "qara siyahıya" daxil olublar. Bu vəziyyəti düzəltmək üçün bütün maraqlı tərəflər, sözdə iştirakçılar "Məsuliyyət zəncirləri" lazımdır: ölkənin Dəniz Administrasiyası, Daşınma Qaydası, gəmi sahibləri və kirayəçilər.

Bir çox illər ərzində Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (IMO) onun komitələri vasitəsilə dənizdə və ətraf mühitdə insan həyatının qorunması üçün normalar, konvensiyalar, kodekslər, praktiki tədbirlərin və təlimatların tətbiq edilməsi üçün əhəmiyyətli səylər göstərmişdir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Azərbaycan Respublikasının Xəzər dənizi hövzəsində yeləşməsi və transxəzər marşrutunun aparıcı mövqeyi dəniz nəqliyyatının üzərinə düşür. Belə ki, ölkəmizin Şimal-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat xəttindən daha səmərəli istifadə etməsi nəticəsində gəlirlərin yükdaşımalar və tranzit ticarətindən əldə edilməsi hesabına iqtisadi artımına səbəb olmaqla xarici ölkələrlə iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə əhəmiyyətli dərəcədə şərait yaradır. Ölkəmiz vacib nəqliyyat dəhlizində olması konteyner ticarətinin həcm göstəricisinin yüksəldilməsi, dəniz nəqliyyatında yükdaşımalarından yüksək gəlirliliyə nail olmaq, beynəlxalq iqtisadi-ticarət əlaqələrinin səmərəliliyinin hərtərəfli artırılması məqsədi ilə bağlı yükdaşımaların normativ-hüquqi bazası, həmçinin dəniz nəqliyyatının xarici iqtisadi əlaqələrdə rolu, milli donanmanın tərkibinin vaxtında yenilənməsi məsələlərini ön plana çəkmək nəticəsində ölkəmizin dəniz nəqliyyatı fəaliyyətində mövcud problemlər aşkar edilmiş, həmçinin onun həll istiqamətində lazımi qeydlər aparılmış, beləliklə, son olaraq işdə həm nəzəri, həm də praktik xarakterli məsələlər istiqamətində müəyyən nəticələr əldə edilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatının inkişaf perspektivləri istiqamətində səmərəliliyinin artırılması istiqamətində əldə olunmuş nəticə aşağıdakılardan ibarətdir:

-Xarici ticarətdə donanmanın ixrac, idxal və yenidən ixrac əməliyyatları konsepsiyalarını və tərkibinin aydınlaşdırılması, qruplaşdırılması və yerli dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin ixracının və idxalının artırılması istiqamətlərində dövlət dəstəyinin göstərilməsi,

-Dəniz nəqliyyatı ilə xarici ticarət sahəsində əlaqələrin möhkəmləndirilməsi istiqamətində dövlət tənzimlənməsi vasitəsilə dünya nəqliyyat xidmətləri bazarında yerli dəniz daşıyıcılarının rəqabət gücünü artırma yollarının müəyyən edilməsi,

-Dəniz nəqliyyatı dünya iqtisadiyyatında istehsal sahələrinin inkişafı ilə bərbər sənaye məhsullarına, kapital istehlakçısının və sifarişçilərə də xidmət göstərməklə yerinə yetirdiyi funksiyalarla dəniz ticarət əlaqələrinin inkişafına

səbəb olmaqla dünyanın hər bir regionunda yaranan iqtisadi-siyasi dəyişikliklərə daha tez cavab vermək xüsusiyyətinə sahib olduğundan, dünya iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsi və beynəlxalq əmək bölgüsünün dərinləşməsinə, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin yaxşılaşmasına, stimullaşdırmaqla iqtisadi əlaqələrin bütün ölkələr arasında genişlənməsinə böyük təsir göstərdiyindən bu sahəyə diqqətin artırılması,

-Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin artırılması istiqamətlərində əsas amil kimi Xəzər dənizində Xəzər Dəniz Neft Donanmasının neft-qaz əməliyyatlarını reallaşdıran SOCAR-ın müəssisə və təşkilatlarının dövrün hazırkı tələblərinə cavab verən dəniz nəqliyyatı xidmətləri göstərməsinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, həmçinin köhnə gəmilərin təzələri ilə əvəz edilməsinin sürətli bir şəkildə həyata keçirməkdir,

-Məlum olmuşdur ki, Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətliliyinin iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsindən orta səviyyədə asılıdır. Belə ki, dəniz nəqliyyatının rəqabətqabiliyyətliliyini müəyyən edən əsas amil kimi dövlət bu sahəyə güzəştli maliyyə dəstəyi göstərməli, nəqliyyat və xarici investorlar üçün yaradılan münbit investisiya mühitinin formalaşdırılması və infrastrukturunun səmərəliliyinin artırılması istiqamətlərində müəyyən addımlar atılmalıdır.

-Azərbaycan Respublikası xarici iqtisadiyyata inteqrasiyası və genişləndirilməsi nəqliyyat xidmətlərinin xarici ticarətə uyğunlaşmasına və müəssisələrin rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılmasına gətirib çıxardığından ölkəsinə müəssisə və təşkilatların rəqabət qabiliyyətinin artırılması və xidmət keyfiyyətinin yüksəldiləsi istiqamətində, həmçinin onun dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması prosesinə nail olunmalıdır.

-Respublikamızın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və xarici ticarətin artırılması ilə nəqliyyat infrastrukturunun ona uyğun yenidən bərpası, Azərbaycanın tranzit ölkə olaraq mövcud sərvətlərindən tam istifadə edilməsi, ölkə yükdaşıyıcılarının rəqabətqabiliyyətlilik dərəcəsinin daha da artırılması və

nəqliyyat sektorunun ixracının inkişafını artırılması istiqamətində mühüm işlər görülməlidir.

Eyni zamanda onuda qeyd etmək lazımdır ki, dəniz nəqliyyatına böyük investisiyalar yatırmaqla infrastrukturunu möhkəmləndirən ölkəmiz regionda əlverişli logistik bağlantı yaradır. Dəniz nəqliyyatının inkişafı ölkən xarici iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsində mühüm rolə malik olduğundan bu sahədə dövlət tənzimlənməsinin həyata keçirilməsi vacibdir. Azərbaycanın xarici iqtisadi fəaliyyətində dəniz nəqliyyatında üstün səmərəliliyinin əldə edilməsində beynəlxalq nəqliyyat sistemlərə inteqrasiyasının formalarından biri olan dəniz nəqliyyat xidmətlərinin optimal ixracının təmin olunmasında dövlət dəstəyi önəmi vurğulanmalıdır. Bunun üçün dəniz nəqliyyatı sahəsində qanunvericiliyimizin təkmilləşdirilməsi istiqamətində görülmüş mühüm işlər görmək vacibdir. Çünki, onun təmin olunması ölkəyə valyuta axının artırmaq və iqtisadiyyatın inkişafına müsbət təsir edəcəkdir.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan xarici ticrəti, Dövlət statistika komitəsi
2. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat, rabitə və yüksək texnologiyalar sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikasının Fərmanı, Bakı şəhəri, 12 yanvar 2018-ci il, N-1785
3. “Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi” Azərbaycan Respublikası Qanunu Bakı şəhəri, 22 iyun 2001-ci il N.146 IIQ.
4. Azərbaycan statistik göstəriciləri. Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı 2017
5. Yadigarov T.A., Əliyev Ç.M. Azərbaycan xarici iqtisadi əlaqələr sistemində dəniz nəqliyyatının rolu, Azərbaycan Dövlət Dəniz akademiyasının Elmi əsərləri, Bakı 2015.
6. Yadigarov T.A., Orucov A.S. Dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı, Ali məktəblər üçün dərslik. Bakı 2014, ADDA-nın nəşriyyatı,
7. Gənciyev G., Kərimov C. Dünya iqtisadiyyatı. Bakı: 2001, 450 s.
8. Yadigarov T.A. Orucov A.S., Azərbaycan dövlətinin iqtisadi siyasətinin davamlı inkişafa təsiri və onun təkmilləşdirilməsi // AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi əsərləri, 2013, №3 s.115-119
9. Zeynalov T.Ş, Mahmudov İ.M., İsmayılov N.M. İqtisadi təhlil / Dərslik. İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, Bakı: 2010, 796 s.
10. Məhərrəmov A.M. Qloballaşma prosesində Azərbaycanın beynəlxalq iqtisadi təşkilatlarla əməkdaşlığının vacibliyi / BDU- nun 90 illik yubileyinə həsr olunmuş beynəlxalq elmi konfransın materialları. Bakı: 2009, s.299-301
11. Sarıyev Ə., Yadigarov T., “Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı: problemlər, perspektivlər” “Respublika” qəzeti, 2016, 254 s.
12. Aslanov H.H., Məhərrəmov A. M. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin tənzimlənməsi. Bakı: 2008, 400 s.
13. Malixin V.İ. İqtisadiyyatda riyaziyyat / ADİU-da tərcümə olunmuş dərsliklər, Bakı: 2008, 473 s.

14. İbadov E. ,Məmmədov M. Beynəlxalq iqtisadi təşkilatlar. Bakı: 2008, 450 s.
15. Haqverdiyeva S.H., Ələsgərov A.K. Müasir dövrdə Azərbaycan-Rusiya xarici iqtisadi əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi və inkişaf problemləri // AMEA-nın Xəbərləri. İqtisadiyyat seriyası, 2013, № 1.s.21-27.
16. Əliyev A.Ə., Şəkərəliyev A.Ş., Dadaşov İ.Ş. Dünya iqtisadiyyatı: müasir dövrün problemləri (Monoqrafiya). Bakı 2003 Bakı Universiteti nəşriyyatı, 455 s.
17. Əliyev Ə.S. Dəniz nəqliyyatı coğrafiyası. Ali dəniz məktəbləri üçün dərslik R.C.Bəşirovun redaktəsi ilə. Bakı: 2012, 301s.
18. Hacızadə E.M. Sosiallaşan iqtisadiyyat. Bakı 2006, 509 s.
19. Hacızalov Y., Kərimova Y.,Hüseynova L. Ekonometrika: nəzəriyyə və praktikum, Bakı 2012, 439s.
20. Hacıyev Ş., Bayramov Ə.Beynəlxalq iqtisadiyyat. Bakı: 2005, 561 s.
21. Layihə “Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabətqabilliliyinin yüksəldilməsi problemləri” Bakı 2009, 48 s.
22. Yadigarov T.A., Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatı: problemlər və perspektivlər. Bakı, «Avropa» nəşriyyatı, 2018,-350 səh.
23. 22. Əliyev Ç.M., Yadigarov T.A. Azərbaycanın xarici iqtisadi əla-qələr sistemində dəniz nəqliyyatının rolu // Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının Elmi əsərləri, Bakı 2015, №1, s.129- 134..

Xarici dildə

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник. М.: Высшая школа, 1991.383 с.
2. Брухис Г. Е. Управление качеством продукции морского транспорта. М.: ЦРИА1. Морфлот», 1979. -46 с.
3. Лукьянович Н.В. Морской транспорт в мировой эконо- мике. Москва: Моркнига. 2009, 162 с.
4. Бурмистров М.М. Фрахтование судов и внешнеторговые транспортные операции.

5. Внуковская Т. Н. Государственное регулирование региональных рынков транспортных услуг. Уч. степ. К.э.н. М.: ГАУ. 1998.
6. Протокол об изменениях международной конвенции об унификации некоторых правил в коносаменте. Брюссель 1968 г.
7. Воевудский Е.Н. Управление на морском транспорте. М.: Транспорт. 1993. 367 с.
8. Назаренко К.С., Назаренко В.М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000
9. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. М.:1. РосКонсульт, 2000. 256 с
10. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: ИЦ «Выбор». 2000. -411 с.
11. Плужников К. И., Милославская С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учеб. пособие. М.: РосКонсульт, 2001. - 368 с.

İnternet resursları

1. <http://www.ardda.gov.az/page/26>
2. <http://www.anl.az>
3. <http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/>
4. <http://www.ardda.gov.az>
5. <http://portofbaku.com/az/Alyat-Logistics-and-Trade-Zone-ALTZ/>
6. <http://acsc.az/>
7. <http://mincom.gov.az/az/view/organization/22/>
8. <http://portofbaku.com/az/Oil-Terminal/>

ƏLAVƏLƏR

Əlavə 1. Yüklərin dəniz yolu ilə çatdırılmasında istifadə olunan “İnkoterms 2000” bazisləri

Bazisin tam adı	Qısaldılmış işarələr	Əsas sözlərin və abbreviaturaların mənası
Ex Works (zavoddan)	ExW	Alıcı çatdırılmanın bütün dövrünü öncədən planlamalı və malı satıcının anbarından (zavoddan) götürməlidir.
Free Carrier... named point	FCA	Öncədən müəyyən edilmiş yerə (liman, terminal), alıcı tərəfindən tutulmuş daşıyıcıya malı təhvil verdikdən sonra satıcı bütün xərc və risklərdən azad olur.
Free alongside ship (gəminin bortu boyunca)	FAS	Alıcı tərəfindən kirələnmiş gəminin bortuna malı çatdırdıqdan sonra risklər ötürmüş və öz öhtəliyini yerinə yetirmiş olur.
Free on board (gəminin bortu boşdur)	FOB	Mal göstərilmiş yükləmə limanında gəminin məhəccərindən keçdikdə satıcı daşıma üzrə öz öhdəliyini yerinə yetirmiş olur.
Cost and Freight (dəyər və fraxt)	CFR	Satıcı malı, alıcının ölkəsindəki təyinat limanına çatdırmaq üçün lazım olan bütün xərcləri və icarə haqqını ödəməlidir
Cost, Insurance and Freight (dəyər, sığorta və fraxt)	CIF	Göndərmənin bu kommersiya şərtində malın alıcı ölkəsinin təyinat limanına çatdırılması, həmçinin malın sığortalanması da satıcının öhdəsinə düşür.
Freight paid to... (fraxt və ya daşımanın ödənişi ödənilibdir...)	DCT	Gəmini satıcı kirələyir, fraxtı ödəyir və malı daşıyıcıya ötürür, daşımanın riski isə alıcıda olur və o geri qalan bütün xərcləri ödəyir.
Carriage, insurance paid to... (fraxt, sığorta ödənilibdir...)	CIP	Bu göndərmə kommersiya şərtində satıcının öhdəsinə, malın satıcının ölkəsində yerləşən təyinat yerində daşıyıcıya təhvil verilməsi və yükün öz hesabına sığortalanması düşür.
Ex Ship (gəmidən)	ExS	Malın borta qəbul olunmasında limana çatdırılmasına qədər olan müddətdə bütün xərclər alıcıya aiddir.
Ex Quay (körpüdən)	ExQ	Alıcının xərcləri və riskləri malın limanda qəbul olunması zamanı başlayır.
Delivery, duty paid (rüsüm ödənilməklə göndəriş)	DDP	Satıcı öz hesabına və riskləri öz öhdəsinə götürərək malı alıcının anbarına çatdırır (“qapıdan qapıya” daşıma).

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1. MDB ölkələri üzrə əsas nəqliyyat yük daşımaları göstəriciləri (milyon ton).....	15
Cədvəl 2. Yükdaşımaların yerinə yetirilməsi.....	18
Cədvəl 3. Dəniz nəqliyyatında idxal-ixrac əməliyyatlarının növləri.....	22
Cədvəl 4. Yüklərin dəniz yolu ilə çatdırılmasında istifadə olunan “İnkoterms 2000” bazisləri.....	27
Cədvəl 5. Dəniz nəqliyyatının ixrac və idxal əməliyyatlarının həyata keçirilməsində daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətləri.....	50
Cədvəl 6. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə reallaşdırılan yükdaşımaların həcmi (min tonla).....	69

Qrafiklərin siyahısı

Qrafik 1. 1996-2017-ci illər üzrə dəniz yükdaşımaları (min tonla).....	13
Qrafik 2. Azərbaycanda ixrac, idxal, həmçinin ticarət dövriyyəsi (milyon.dollar).....	51
Qrafik 3. 2013-2017-cı il dövrləri üzrə yükdaşımaların həcmi, milyon tonla.....	53
Qrafik 4. Ölkələr üzrə maye yükdaşımalar, gəmi s. və faiz.....	53
Qrafik 5. İstiqamətlər üzrə quru yüklərin daşınması gəmi saati və faizlə.....	54
Qrafik 6. İstiqamətlər üzrə gəmi-bərələr ilə yükdaşımalar gəmi saati və faiz.....	54
Qrafik 7. Xarici ölkələr üzrə yükdaşımaların həcmi mln.ton.....	55
Qrafik 8. Maye yüklərin daşınma həcmi.....	55