

**Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi
Sumqayıt Dövlət Universiteti**

**Mələhət Pənahəliyeva
Şəfa Əliyev**

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları

Dərs vəsaiti

Sumqayıt - 2015

**Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi
Sumqayıt Dövlət Universiteti**

**Mələhət Pənahəliyeva
Şəfa Əliyev**

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları

D ə r s v ə s a i t i

**Azərbaycan Respublikası
Təhsil Nazirinin 29.01.2015-ci il
tarixli 125 №-li əmri ilə nəşr
hüququ (qrif) verilmişdir**

S u m q a y ı t – 2 0 1 5

ELMİ REDAKTOR: i.e.d., prof. Rasim Həsənov
RƏYÇİLƏR: i.e.d., prof. Arif Şəkərəliyev
i.e.n., dos. Bəsti Orucəliyeva

Pənahəliyeva M.Ö., Əliyev Ş.T. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları. Dərs vəsaiti. Sumqayıt: Sumqayıt Dövlət Universitetinin nəşriyyatı , 2015.-176 s.

Dərs vəsaitində beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları anlayışının mahiyyəti, növləri, məzmunu və bu sahənin işinin təşkili, nizamlanması, hüquqi əsaslarının formalaşdırılması məsələləri verilmişdir.

Dərs vəsaitinə daxil olunmuş mühazirələrdə nəzəri əsaslarla yanaşı, müxtəlif növ beynəlxalq nəqliyyat daşımaları, onların spesifik xüsusiyyətləri, üstün və mənfi cəhətləri, daşımaların təşkili və sənədləşdirilməsi, sığorta məsələləri və Azərbaycanca nəqliyyat sisteminin təşkili barədə materiallar yer almışdır.

Dərs vəsaiti “Dünya iqtisadiyyatı” ixtisası üzrə təhsil alan tələbələr, magistrələr və doktorantlar, bu ixtisas üzrə işləyən müəllimlər və mütəxəssislər üçün faydalı ola bilər.

ISBN____978-9952-8104- 9-3

Redaktor : L.Ə.Məlikova

Texniki redaktor: E.F.Həsəratova

Korrektor : S.Z.Əlirzayeva

Yığılmağa verilmişdir 16.03. 2015-ci il.

Çapa imzalanmışdır 06.04.2015-ci il

Sifariş №77 Şərti ç.v.11.Kağız formatı 60*84/^{1/16}. Tiraj 500

Sumqayıt Dövlət Universitetinin mətbəəsində çap olunmuşdur.

Sumqayıt şəhəri,43-cü məhəllə.

MÜNDƏRICAT

Giriş.....	11
Mövzu 1. Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı.....	13
1.1. Nəqliyyat anlayışı.....	13
1.2. Dünya nəqliyyat sisteminin mahiyyəti.....	14
1.3. Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatı.....	15
1.4. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin dünya təsərrüfat proseslərində rolu.....	16
Mövzu 2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolu.....	20
2.1. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyat təminatının mahiyyəti.....	20
2.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində nəqliyyat amili.....	22
2.3. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat təminatında logistikanın rolu.....	24
2.4. Xarici-iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat təminatının maddi-texniki bazası.....	26
Mövzu 3. Beynəlxalq Sazişlər və Konvensiyalar.....	30
3.1. Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiya.....	30
3.2. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya.....	31
3.3. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən – Pula verilən konteynerlərə tətbiq olunan Gömrük rejimi barədə Konvensiya.....	32

- 3.4. Beynəlxalq qarışıq yükdaşınmaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişi.....32
- 3.5. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası.....33
- 3.6. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişi.....33
- 3.7. Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası.....34
- 3.8. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı.....36

Mövzu 4. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları üzrə yükdaşımaların bazis şərtləri və qaydaları.....41

- 4.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sistemi.....41
- 4.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin və beynəlxalq ticarətin tənzimlənməsində Ümumdünya Ticarət Təşkilatının rolu.....43
- 4.3. İnkoterms 2000, 2010”- Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının baziş şərtləri.....46
- 4.4. Kontrakt – beynəlxalq yük daşımalarının və nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi razılaşma sənədi kimi.....50

Mövzu 5. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanması.....56

- 5.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanmasını şərtləndirən amillər.....56
- 5.2. Dənizlə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə Haaqa-Visbi qaydaları.....57
- 5.3. Yüklərin dənizlə daşınması barədə Hamburq qaydaları.....58

5.4. Beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi haqqında Konvensiya.....	59
5.5. Beynəlxalq hava daşımalarında Varşava Konvensiyası.....	60
5.6. Dəniz və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq Konvensiyalar.....	61
5.7. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının tənzimlənməsi qaydaları.....	62
Mövzu 6. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları.....	65
6.1. Dəmiryolunun yaranması tarixi və formalaşması prosesləri.....	65
6.2. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatı.....	67
6.3. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatının mahiyyəti və əsas xüsusiyyətləri.....	67
6.4. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları Razılaşdırılması qaiməsinin tətbiqlə dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınması üzrə Beynəlxalq Gömrük proseduru barədə Konvensiya.....	69
6.5. Dəmiryolçuların Beynəlxalq İttifaqı.....	69
6.6. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi.....	70
6.7. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti.....	71
Mövzu 7. Beynəlxalq dəniz daşımaları.....	77
7.1. Dəniz daşımaları anlayışı və onun mahiyyəti.	77
7.2. Dəniz nəqliyyatının dünya ölkələrinin iqtisadiyyatında əhəmiyyəti.....	79
7.3. Dünyanın əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları və iri limanları.....	80

7.4. Beynəlxalq dəniz kanalları və onların əsas funksiyaları.....	82
7.5. Yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsi. Konosament və Çarter.....	84
7.6. Dəniz nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq qurumlar.....	86
7.7. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.....	87
Mövzu 8. Beynəlxalq hava daşımaları.....	90
8.1. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı sistemi.....	90
8.2. Hava nəqliyyatının dünya nəqliyyat sistemində əhəmiyyəti.....	90
8.3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi mənbələri.....	92
8.4. Beynəlxalq hava nəqliyyatının əsas hüquqi sənədləri.....	92
8.5. Hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təşkilatlar.....	93
8.6. Azərbaycanın hava nəqliyyatı beynəlxalq hava daşımaları sistemində.....	94
Mövzu 9. Beynəlxalq avtomobil daşımaları.....	97
9.1. Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı və xüsusiyyətləri.....	97
9.2. Dünya avtomobil parkı.....	99
9.3. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemini və beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən mühüm təşkilatlar və sənədlər.....	100
9.4. Yol hərəkəti haqqında Vyana Konversiyasına (8 noyabr 1968) əlavə Avropa Sazişi.....	101
9.5. Böyük İpək Yolu.....	102

Mövzu 10. Beynəlxalq boru kəməri daşımaları.....	108
10.1. Boru kəmərləri anlayışı və mühüm aspektləri.....	108
10.2. Boru kəmərlərinin tikintisi üzrə podratçıların Assosiasiyası.....	110
10.3. Boru kəmərlərinin və şelf qurğularının inşaatçıların Beynəlxalq Assosiasiyası.....	111
10.4. Boru kəmərləri Assosiasiyalarının Gildiyası.....	111
10.5. Beynəlxalq Boru kəmərləri Komitəsi.....	112
10.6. Boru kəmərləri mühəndis və inşaatçıların peşəkar institutu.....	112
10.7. Boru kəməri Nəqliyyatının Ümumdünya Federasiyası.....	113
10.8. ABŞ-ın Boru kəmərləri nəqliyyat sistemi.....	113
10.9. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri.....	114
10.10. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəməri.....	116
10.11. Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri.....	117
10.12. Transadriatik Qaz Kəməri.....	118
Mövzu 11. Beynəlxalq yükdaşımaları və nəqliyyat vasitələri üzrə sığorta əməliyyatları.....	123
11.1. Beynəlxalq yükdaşımalar üzrə sığortanın mahiyyəti və əsas əməliyyatları.....	123
11.2. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası.....	124
11.3. Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı əsas risklər.....	125
11.4. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri.....	126
11.5. Beynəlxalq yükdaşımalarda hava və avtomobil nəqliyyatları üzrə sığorta işinin təsnifatı.....	127
11.6. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta.....	128
11.7. Dəniz daşımaları üzrə sığortanın əsas riskləri.....	129

11.8. Dəniz daşımaları üzrə sığortada zərərin ödənilməsi formaları.....	130
11.9. London Sığortaçılar İnstitutu.	130
11.10. Dəniz sığortaçılarının Beynəlxalq İttifaqı.....	131
Mövzu 12. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi, bu sahədə dövlət siyasəti və hüquqi-normativ aktlar.....	134
12.1. Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti.....	135
12.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahələri üzrə Qanunlar.....	135
12.3. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi.....	136
12.4. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatı.....	137
12.5. Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı.....	138
12.6. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı.....	140
12.7. Azərbaycanın hava nəqliyyatı.....	141
12.8. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyəti və əsas göstəriciləri.....	142
12.9. Azərbaycan Respublikasının BMT Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu saziş və konvensiyalar.....	144
12.10. BMT-nin tranzit nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiya və Sazişlər.....	146
12.11. MDB çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.....	147
12.12. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.....	149

12.13. Ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyala.....	153
12.14. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq etdiyi Beynəlxalq təşkilatlar.....	156
12.15. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya ölkələri ilə Sazişləri.....	158
Əlavə. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənni üzrə proqram.....	164

Giriş

Dünya iqtisadi prosesləri sürətləndikcə və qloballaşma həddləri genişləndikcə beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının əhəmiyyəti durmadan artmaqdadır. Bu ilk növbədə Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlər sistemində nəqliyyat faktorunun önəmli rol oynaması ilə bilavasitə izah olunur.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin və xarici-iqtisadi fəaliyyətin genişlənməsi, xarici-ticarət əməliyyatlarının həcmnin sürətlə artması, bu sahənin əhəmiyyətini şərtləndirən əsas amillərdəndir. Bu baxımdan beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları anlayışının mahiyyətini, növlərini, məzmununu və bu sahənin işinin təşkili, nizamlanması, hüquqi əsaslarının formalaşdırılması məsələlərinin öyrənilməsi aktuallığı ilə diqqəti cəlb edir.

Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat sistemləri və onların başlıca xüsusiyyətləri dünya iqtisadi proseslərinin xüsusiyyətləri ilə üst-üstə düşür. Başqa sözlə, dünya iqtisadiyyatı qloballaşdıqca və iqtisadi transformasiyalara məruz qaldıqca, beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının genişləndirməsi, bu xidmətlərin təkmilləşdirilməsi və effektivliyinin artırılması zərurəti yaranır. Bu baxımdan səmərəli nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili, bu sahənin intensiv inkişafı, beynəlxalq nəqliyyat qovşaqlarının və marşrutlarının təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat əməliyyatları üzrə beynəlxalq hüquq normalarının və nizamlayıcı konvensiyaların, nəqliyyat rejimlərinin effektivliyinin artırılması, yükdaşıma prosedurlarının sadələşdirilməsi, nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və digər mühüm tədbirlərin həyata keçirilməsi məsələləri mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Son 25 il ərzində dünyada yeni dövlətlərin yaranması, iqtisadi güc mərkəzlərinin transformasiyası, əmtəə bazarlarının

genişlənməsi, iqtisadi inteqrasiya coğrafiyasının intensivləşməsi, qiymət rəqabətinin güclənməsi Beynəlxalq Nəqliyyat Əməliyyatlarının (BNƏ) səmərəliliyi məsələlərinə diqqəti xeyli artırmışdır. Ölkələrarası və regionlararası xarici-iqtisadi əlaqələrin, kooperasiya və təsərrüfat münasibətlərinin güclənməsi nəqliyyatın rolunu birə-beş artırmışdır. Heç də sirr deyildir ki, səmərəli nəqliyyat sistemi, optimal logistika strukturu, mobil nəqliyyat vasitələri xarici ticarət fəaliyyətinin gücləndirilməsində və iştirakçılarının sayının artırılmasında başlıca amillərdən hesab olunur. Təsədüfi deyildir ki, hazır məhsulun dünya bazarlarına çıxarılmasında həlledici amil kimi çox vaxt nəqliyyatın təşkili məsələsi durur. Belə ki, dünya praktikasında malın təsərrüfat və satış tsiklində istehsal prosesi cəmi 2 % vaxt aparır, yerdə qalan 98 % isə birbaşa və ya dolaylı olaraq malın hərəkəti ilə bağlıdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, müstəqillik illərində Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafına və xüsusi ilə BNƏ-nin səmərəli təşkili üzrə uğurlu dövlət siyasəti formalaşdırılmışdır. Ölkəmiz regionun ən iri nəqliyyat layihələrinin əsas təşəbbüskarı və maliyyə təminatçısı kimi çıxış etmişdir. Bu istiqamətdə tarixi işlər və tədbirlər davam etməkdədir. Azərbaycan Avropa ilə Asiya arasında əlverişli Beynəlxalq nəqliyyat qovşağı kimi öz mövqeyini gücləndirməkdədir.

Təqdim edilən bu dərs vəsaitində BNƏ fənni üzrə mühazirələr, bu fənn üzrə proqram, tədris prosesi üçün mühazirələrin (məşğələlərin) təxmini mövzuları və dərs bölgüsü verilmişdir.

Mövzu 1. Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı

1.1. Nəqliyyat anlayışı.

1.2. Dünya nəqliyyat sisteminin mahiyyəti.

1.3. Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatı.

1.4. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin dünya təsərrüfat proseslərində rolu.

1.1. Nəqliyyat anlayışı

Nəqliyyat dünya iqtisadi proseslərində milli iqtisadiyyatların spesifik sahəsi kimi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bu sahə ayrıca xidmət sektoru kimi hər bir ölkə vətəndaşı, sahibkarlıq və digər fəaliyyət sahələrinin subyektləri ilə ictimai münasibətlər prosesində olur.

Hələ ilk sivilizasiyanın formalaşdığı dövrlərdən başlayaraq insanlar zəruri əşyaları bir yerdən digər istiqamətə daşımaq üçün əlverişli vasitələr və marşrutlar düşünürdülər, axtarırdılar. Zənnimizcə, nəqliyyat anlayışının kökündə məhz bu düşüncələr durur.

Nəqliyyat termininin mahiyyəti – latınca *trasporto* sözündən formalaşmışdır, gətirəmə, aparıram, yerini dəyişirəm mənasını ifadə edir. Başlıca mahiyyəti hər hansı bir yükü və insanı-sərnişini bir yerdən digər yerə çatdırmaqdan ibarətdir. Nəqliyyat, hər hansı bir məhsul istehsal etmir, bununla belə təyinat funksiyasından asılı olaraq vətəndaşlar, cəmiyyət, bütövlükdə dövlətə isə mühüm və zəruri xidmət göstərir.

Nəqliyyat maddi istehsal yaratmasa belə, o bu proseslərdə bir xərc subyektini kimi iştirak edir və bu baxımdan hər hansı bir məhsulun son qiymətinin formalaşmasında ciddi faktor kimi çıxış

edir. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində optimal təsərrüfat nəticələrinin əldə olunmasında nəqliyyatın təsiri güclüdür. Bu meyarlar nəzərə alınmaqla, nəqliyyat iqtisadi amillə yanaşı, həm də sosial və siyasi əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat maddi istehsal prosesinin mühüm tsikllərindən biri kimi də xarakterizə edilə bilər. Çünki nəqliyyat daim hərəkətdədir və bununla da o, maddi istehsal prosesinin bir çox tsikllərində iştirak edir. Nəqliyyat xərcləri təkcə yükün həcmindən deyil, həm də hansı məsafəyə daşınacağından asılı olduğundan onun son nəticəyə təsiri bir çox hallarda həlledici rola malik ola bilər.

1.2. Dünya nəqliyyat sisteminin mahiyyəti

Dünya nəqliyyat sistemi mürəkkəb quruluşa və çoxlu sayda elementlərə malikdir. Bunlara ilk növbədə yüksək standartlara cavab verən nəqliyyat kommunikasiyaları, nizamlayıcı nəqliyyat heyətləri və nəqliyyat vasitələri, yükləmə-boşaltma mərkəzləri, logistika anbarları, müştərilərə xidmət vasitələri, yükdaşıma proseslərinin idarə edilməsi qurğuları və strukturları, beynəlxalq nəqliyyat potoklarının effektivli idarə edilməsi mexanizmləri, nəqliyyat vasitələrinin dünyanın istənilən yerində təhlükəsiz və maneəsiz hərəkətini təmin edə biləcək beynəlxalq qaydalar-rejimlər, etibarlı beynəlxalq hüquq bazası, mükəmməl konvensiyalar, sazişlər və s. daxildir.

Dünya nəqliyyat sistemi dünya ölkələrini birləşdirən bir mexanizm kimi-də xarakterizə edilə bilər. Bu insanların bir ölkədən digər ölkələrə getmələri və beynəlxalq yük daşımalarının təşkili proseslərinin canlı bir mexanizm kimi daimi olaraq işlək vəziyyətdə, yəni işlək rejimdə olması ilə izah olunur.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemi müxtəlif nəqliyyat növləri əsasında formalaşır. Bunlara dəniz, avtomobil, hava, dəmir yolu və boru kəmərləri nəqliyyatları aiddirlər. Beynəlxalq yük daşımalarda üstünlük ilk növbədə malların birbaşa təyinat ünvanına çatdırılmasını təmin edən nəqliyyat növlərinə önəm verilir. Daşıma xərclərinin səmərəliliyinə uyğun nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi də dünya praktikasında geniş yayılmışdır.

1.3. Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatı

Dünya nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasını şərtləndirən mühüm amillərə aşağıdakıları aid etmək olar:

-nəqliyyat sistemi sosial-iqtisadi inkişafın aparıcı sahələrindən biri kimi çıxış edir;

-nəqliyyat sisteminin beynəlmilləşməsi labüd prosesdir, çünki beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin və dünya ticarəti əməliyyatlarının əsasında BNƏ dayanır;

-qloballaşma şəraitində milli iqtisadiyyatların rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında BNƏ-nin optimallaşdırılması və effektivliyinin artırılması mühüm amillərdən biri kimi baxılır və s.

Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatını aşağıdakı kimi baxmaq olar:

- Yerdə hərəkət edən nəqliyyat vasitələri (avtomobil və dəmir yolu);
- Su nəqliyyatı (dəniz və çay);
- Hava nəqliyyatı (aviasiya və helikopter);
- Boru kəmərləri;
- Konveyr qurguları;
- Kanat yolları və s.

BNƏ-nin əsas fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardır:

- **Beynəlxalq yük daşımaları** (Bu nəqliyyat əməliyyatları beynəlxalq ticarət üzrə daşımaların 80 %-ni təşkil edir. Dünya üzrə beynəlxalq yük daşımalarında əsas mallar kimi dəniz və dəmir yolu nəqliyyatları vasitəsi ilə daşınan maye məhsullar, xam neft, neft məhsulları, dəmir filizi, daş kömür, bugda və digərləridir. Son onilliklərdə dəniz nəqliyyatına konkurent kimi qitələrarası yük daşımalarında hava nəqliyyatının potensialı artmaqdadır. Bu ilk növbədə hava nəqliyyatı vasitəsi ilə yüklərin təyinatı üzrə ünvanına tez və itkisiz çatdırılması ilə bağlıdır);
- **Beynəlxalq sərnişin daşımaları** (Hazırda yüz milyonlarla insanlar gündəlik olaraq ölkələrarası və qitələrarası marşrutlara çıxırlar. Beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının genişlənməsi və biznesin beynəlmilləşməsinin intensivləşməsi sərnişin daşımalarının artmasını şərtləndirən amillərdəndir. Bu növ daşımalarda qitələrarası marşrutlar üzrə əlverişli və şəriksiz lider kimi hava nəqliyyatı xüsusilə fərqlənir. Qitədaxili məkanda ölkələrarası sərnişin daşımalarında avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatının çəkisi çoxdur. Beynəlxalq kruiz marşrutları üzrə daşımalarda dəniz və çay nəqliyyatının rolu böyükdür).

1.4. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin dünya təsərrüfat proseslərində rolu

Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsinə beynəlxalq dəmir yolu, beynəlxalq dəniz, beynəlxalq hava,

beynəlxalq avtomobil, beynəlxalq su (çay) və beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat vasitələri daxildir.

Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin beynəlxalq hüquq mexanizminə və mənbələrinə - beynəlxalq müqavilələr, o cümlədən konvensiya, saziş və razılaşmalar, həmçinin milli qanunvericilik aktları, məsələn qanun, məcəllə və nizamnamə aiddirlər.

Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin və beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının rolunu xarakterizə edən əsas amillərə aşağıdakılar aiddir:

- Beynəlxalq nəqliyyat daşımaqlarının effektivli təşkili;
- Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən və kommunikasiyalarından daha səmərəli istifadənin təmin olunması;
- Dövlətlərarası nəqliyyat münasibətlərinin təkmilləşdirilməsi və genişləndirilməsi;
- Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının və sazişlərinin qorunması, koordinasiya və təkmilləşdirilməsi;
- Beynəlxalq nəqliyyat daşımaqlarına məsuliyyətin artırılması, sığorta və nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması;
- Milli nəqliyyat qanunvericiliyinin və beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin nizamlayıcı mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi;
- Beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşımaqları qaydalarının nizamlanması;
- Nəfit, qaz və digər məhsulların beynəlxalq boru kəmərləri nəqliyyatı vasitəsilə nəqli zamanı yaranan nəqliyyat-daşıma münasibətlərinin formalaşdırılması və nizamlanması;

- Beynəlxalq nəqliyyat hüquqi mexanizminin tənzimlənməsi və s.

Özünüoxlama sualları:

1. Nəqliyyat anlayışını izah edin.
2. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin mahiyyətini bildirin.
3. Beynəlxalq nəqliyyat sistemi necə formalaşır?
4. Dünya nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasını şərtləndirən mühüm amillər hansılardır?
5. Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatını izah edin.
6. BNƏ-nin əsas fəaliyyət istiqamətlərini söyləyin.
7. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsini açıqlayın.
8. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin beynəlxalq hüquq mexanizmini və mənbələrini bildirin.
9. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin və beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının rolunu xarakterizə edən əsas amillər hansılardır?

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Bakı.-2009, 868 s.
2. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. Bakı, 2005-820 s.
3. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
4. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000.

5. Внешнеторговые транспортные организации и логистика. Учебное пособие / под ред. Проф. Д.С. Николаева. – Москва, 1998.
6. Гудин Ю.Г. Сущность и основы международных транспортных операций (Электронные ресурсы: https://abc.vvsu.ru/Books/u_op/page0002/asp).
7. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог (Россия), 2008.
8. Международный транспорт и его место в системе современной логистики. (Электронные ресурсы: <https://pb-logistics.ru>).
9. Классификация видов транспорта (Электронные ресурсы: <https://knowledge.allbest.ru>).

Mövzu 2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolu

- 2.1. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyat təminatının mahiyyəti.**
- 2.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində nəqliyyat amili.**
- 2.3. Xarici-iqtisadi fəaliyyət nəqliyyat təminatında logistikanın rolu.**
- 2.4. Xarici-iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat təminatının maddi-texniki bazası.**

2.1. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyat təminatının mahiyyəti

Xarici iqtisadi fəaliyyətin effektivli təşkili kompleks mürəkkəb tədbirlərin reallaşdırılmasını, bu prosesdə bir qrup mühüm komponentlərin nəzərə alınmasını şərtləndirir. Bunlardan biri də - nəqliyyat amilidir.

Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyat təminatı – özündə nəqliyyat növünün uğurlu seçilməsi, onun maddi-texniki bazasının formalaşdırılması, nəqliyyat parkının potensialının yaradılması, əlverişli nəqliyyat şərtlərinin müəyyənləşdirilməsi, mümkün qədər nəqliyyat xərclərinin optimallaşdırılması, xarici-iqtisadi əlaqələr və xarici-iqtisadi fəaliyyət iştirakçılarının qarşılıqlı öhdəliklərinin yerinə yetirilməsində nəqliyyatla bağlı öhdəliklərin vaxtında və kontrakt şərtlərinə uyğun yerinə yetirilməsi, səmərəli nəqliyyat logistikası şəbəkəsinin təmin olunması və sairləri birləşdirir.

Məlumdur ki, xarici-iqtisadi fəaliyyətlə bağlı kontraktların icrası zamanı müxtəlif həcmli və xarakterli yüklərin təyinat

ünvanına daşınması zərurəti ortaya çıxır. Əslində kontrakt üzrə bir yerdən digər yerə daşınması nəzərdə tutulan “yük”- kontraktın əsas predmeti kimi çıxış edir. Başqa sözlə, beynəlxalq statuslu kontraktın bağlanması mühüm missiyası tərəflərin bu və ya digər mala olan tələbatının ödənilməsidir. Bu baxımdan nəqliyyat xidmətinin yüksək standartlar səviyyəsində təminatı xarici-iqtisadi fəaliyyətin mühüm tərkib hissəsi kimi çıxış edir və həlledici amilə malikdir.

Xarici iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolunu xarakterizə edən əsas xüsusiyyətlərə bunları aid etmək olar:

- Nəqliyyat məhsul və mal istehsalçısı olmasa da, onların hərəkətində əsas vasitələrdən biri olmaqla, bu proseslərdə əlavə dəyər və xərc yaradır. Bununla da nəqliyyat xidməti formalaşır və məhsulun (malın) qiymətində mühüm amilə çevrilir;
- Nəqliyyat xidməti xarici-iqtisadi fəaliyyətin bütün tsikllərində iştirak etməklə bərabər, istehsal və alınmış məhsulun (malın) son təyinat nöqtəsinə çatdırılmasında mühüm vasitə kimi əhəmiyyət kəsb edir;
- Nəqliyyat ixrac (idxal) üçün nəzərdə tutulan mallarla (məhsullarla) birlikdə beynəlxalq əmtəə mübadiləsi proseslərinin və dünya ticarəti əməliyyatlarının daimi komponentinə çevrilməklə yanaşı, özü Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin aparıcı fəaliyyət sahələrindən birini – Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarını, nəqliyyat xidmətini formalaşdırır;
- Nəqliyyat xərc maddəsi kimi bazar iqtisadiyyatı şəraitində xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində mühüm əhəmiyyət daşıyır. Belə ki, enerjidaşıyıcıların, yanacaqın, xammal və

materialların qiymətlərinin dəyişməsində, ixrac (idxal) məhsullarının (mallarının) qiymət rəqabətqabiliyyətinin təmin olunmasında nəqliyyat xərcləri əksər hallarda həlledici statusa malik olur;

- Nəqliyyat təminatının optimal reallaşdırılması xarici-iqtisadi fəaliyyət iştirakçılarının kontrakt üzrə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə birbaşa təsir edir;
- Nəqliyyat amili bir çox hallarda bağlanacaq ixrac (idxal) kontraktlarının mühüm fazası kimi obyektiv zərurətə çevrilir. Belə ki, bu qəbildən olan kontraktların imzalanmasının əsas şərtlərinin yerinə yetirilməsi nəqliyyat təminatının səviyyəsindən, etibarlılığından, mobilliyindən, effektivliyindən, xidmət haqqının sərfəli olmasından, nəqliyyatın sığorta mexanizminin işləkliliyindən asılı vəziyyətdə olur;
- Çoxşahəli fəaliyyət imkanına malik nəqliyyat sistemi özünün çoxfunksiyalı imkanları ilə xarici-iqtisadi fəaliyyət subyektinin kontrakt öhdəliklərinin yerinə yetirilməsi variantlarının modelləşdirilməsinə, optimallaşdırılmasına şərait yaradır və s.

2.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində nəqliyyat amili

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində Beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının daha sərfəli və səmərəli təşkili əsas problem olaraq daimi müzakirə obyektinə kimi çıxış edir. Bu işə təbiidir. Belə ki, xarici-iqtisadi fəaliyyət üzrə kontrakt iştirakçıları (tərəfləri) bütün hallarda imzaladıqları kontraktlar üzrə gəlir əldə

etmək və xarici-ticarət mübadiləsini genişləndirmək marağındadırlar.

Xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində nəqliyyat amillərinə - ilk növbədə nəqliyyat sisteminin və logistika strukturunun effektivli təşkili ilə yanaşı, nəqliyyat xərclərinin optimallaşdırılması, amortizasiya xərclərinin balanslaşdırılması, nəqliyyatın təhlükəsiz hərəkətinə nəzarətin təmin edilməsi, ətraf mühitin qorunması, beynəlxalq daşıma prosedurlarına (qaydalarına), Konvensiyalar və Sazişlərə əməl edilməsi və sairələr aiddirlər.

Xarici-iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat xərclərinə əsas təsir göstərən amillərə aşağıdakılar daxildir:

- Bağlanmış kontraktın nəqliyyat şərtlərinin optimallaşdırılması;
- Kontraktın nəqliyyat şərtlərinin hüquqi əsaslarının mükəməlliyi;
- malın yük daşması ilə - yəni nəqliyyatla bağlı spesifik xüsusiyyətləri;
- mal mübadiləsinin əhatə etdiyi əmtəə bazarlarının, ölkə və regionların coğrafi təsiri;
- yükün həcmnin sərfəli hədd səviyyəsində razılaşdırılması;
- yükün hansı nəqliyyat vasitəsi ilə daşınmasının dəqiq müəyyənləşdirilməsi;
- logistika prosesində nəqliyyat-texnoloji sistemlərin işləkliyinin nəzərə alınması;
- yükün təyinat ünvanına çatdırılması sürətinin optimallaşdırılması, sığortalıması, təhlükəsizlik qaydalarına əməl edilməsi və etibarlılıq prinsiplərinin qorunması;

- spesifik malların daşınmasında xüsusi şərtlərin və qaydaların nəzərə alınması;
- beynəlxalq yüklərin daşınması proseslərində digər zəruri təşkilatı tədbirlərin müəyyənləşdirilməsi informasiya mübadiləsi və s.

2.3. Xarici-iqtisadi fəaliyyət nəqliyyat təminatında logistikanın rolu

Son onilliklərdə dünyanın müxtəlif ölkələrində milli iqtisadiyyatların beynəlmilləşməsi proseslərinin güclənməsi fonunda BNƏ-ri və logistikanın optimal təşkili problemləri üzrə dövlət siyasətinin diqqət mərkəzində saxlanılmasına zərurət artmaqdadır. Bu ilk növbədə dövlətin xarici-iqtisadi fəaliyyət üzrə strateji hədəflərinin tərkib hissəsi kimi zərurətdən yaranır. Digər tərəfdən dövlət xarici-iqtisadi fəaliyyət iştirakçılarının rəqabət qabiliyyətinin artırılması üçün BNƏ-nin səmərəli təşkilinin vacibliyini nəzərə alır. Bu proseslərdə isə logistika sistemin optimal formalaşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

“Logistika” termininin anlayışı – latıncadan “logistice” sözündən formalaşmışdır və mahiyyəti “seçmək məharəti” mənasındadır. Hələ qədim Vizantiyada (bizim eradan əvvəl IX əsrdə). Logistikadan hərbi termin kimi istifadə edilməsi məlumdur, mənası isə “arxa cəbhə”, “ordunun təchizatı” kimi səslənirdi. Müasir dövrdə logistikaya münasibət kompleks yanaşma səviyyəsində dərinləşməkdədir. Belə ki, artıq logistikaya “ümumi məsuliyyət” konsepsiyası prizmasından baxılması intensivləşməkdədir.

Logistika – kompleks fəaliyyət sahəsi kimi - əslində həm də bir elm sahəsi kimi çıxış edir. Burada hazır məhsulun istehsalı, bölüşdürülməsi və istehlakı ilə bağlı yüksək effektivli sistemin yaradılması başa düşülür.

Logistikanın xarici-iqtisadi fəaliyyəti əsas prinsipi – malın hərəkətinin bütün mərhələlərində prosesləri tədqiq etmək, izləmək, tədbirləri müəyyənləşdirmək və bu proseslərlə bağlı optimal nəqliyyat marşrutlarını sxemlərini işləyib hazırlamaq, müxtəlif istiqamətlər üzrə BNƏ-nı modelləşdirməkdir.

Logistikanın nəqliyyatla bağlı mühüm vəzifələri bunlardır:

- nəqliyyat vasitələrinin səmərəli yerləşdirilməsi;
- yüklərin müxtəlif nəqliyyat vasitələri üzrə effektivli bölüşdürülməsi;
- nəqliyyat xərclərinin azaldılması imkanlarının araşdırılması və təkliflərin hazırlanaraq reallaşdırılması;
- boşaltma-yükləmə işlərinin operativliyinin və səmərəliliyinin təmin olunması;
- yük (mal) anbarlarının mobilliyinin gücləndirilməsi;
- yüklərin (malların) qablaşdırılması, markalaşdırılması və sənədlərin hazırlanması proseslərinin optimallaşdırılması və s.

Nəqliyyat logistikanın istiqamətləri bunlardır:

1. Makrologistika – bu istiqamət üzrə nəqliyyat logistikanın əsas məqsədi beynəlxalq nəqliyyat koridorunun yaradılması, nəqliyyat müəssisələrinin səmərəli yerləşdirilməsi və əsas yük axınlarının formalaşdırılmasıdır;

2. Mikro-logistika – ayrı-ayrı nəqliyyat vasitələri müəssisələrinin işinin optimallaşdırılması proseslərinin

öyrənilməsi və adekvat tədbirlərin müəyyənləşdirilərək reallaşdırılması ilə bağlıdır.

Logistika sisteminin optimallaşdırılmasının əsas meyarları aşağıdakılardır:

- Kontrakt şərtlərinin nəqliyyatla bağlı müddələrinin qorunmasını təmin etmək;
- malların (məhsulların) maksimum satışına şərait yaratmaq;
- nəqliyyat xərclərinin minimuma endirilməsini təmin etmək;
- nəqliyyat əməliyyatlarının intensivliyi üçün adekvat mexanizmləri və tədbirləri, optimal nəqliyyat marşrutlarını, yükdaşıma sxemlərini işləyib hazırlamaq;
- BNƏ-nin keyfiyyətinin artırılmasını və bu əməliyyatlardan mənfəətin yüksəldilməsini təmin etmək.

2.4. Xarici-iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat təminatının maddi-texniki bazası

Nəqliyyat çoxsahəli və çoxfunksiyalı iqtisadi fəaliyyət, həm də mühüm xidmət sektoru olmaqla bərabər, bir çox sıra iqtisadi-istehsal-texnoloji və təşkilatı funksiyaları özündə birləşdirən mürəkkəb sistemdir. Belə bir sistemin, şübhəsiz, güclü maddi-texniki bazası olmalı və bu bazanın inkişafı məsələləri, problemləri, prioritet hədəfləri daim diqqət mərkəzində qalmalıdır. Nəqliyyat sistemi – yenilənmə prinsipinə ciddi əməl etməli, məsrəflərin azaldılması, “yaşıl iqtisadiyyatla” bağlı müasir tələblərin yerinə yetirilməsi, effektivli və optimal fəaliyyət mexanizmlərinin işlənilib hazırlanmasını diqqət mərkəzində saxlanmalıdır.

Nəqliyyat sisteminin maddi-texniki bazasının əsas komponentləri aşağıdakılardır:

- Avtomobil və dəmir yolları;
- Hava xətləri və dəniz marşrutları;
- Boru kəmərləri və kanat yolları;
- Terminallar;
- Nəqliyyat vasitələri və s.

Yol qovşaqları nəqliyyat sisteminin mühüm maddi-texniki baza komponenti kimi – xüsusilə diqqəti cəlb edir. Bu qovşaqlar əsasən 3 növə - təbii, süni və yaxşılaşdırılmış növlərə bölünür. Təbii yol qovşaqları dedikdə - hava və su mühiti nəzərdə tutulur. Bu marşrutlar nəqliyyat sisteminin az məsrəfli komponentləridir və carı xərclər tələb etmir. Süni yol qovşaqlarına xüsusi olaraq tikilmiş avtomobil yolları, dəmir yolları, tunellər, kanallar və s. daxildir. Yaxşılaşdırılmış yol qovşaqlarına isə - səhrələr, boş ərazilər aiddirlər.

Terminallar nəqliyyatın maddi-texniki bazasının mühüm strukturu kimi – xarakterizə olunur. Burada yüklərin saxlanması, boşaldılması və yüklənməsi, qablaşdırılması və markalanması, ixrac üçün yenidən hazırlanması və sair əməliyyatlar üçün xüsusi qurğular tikilir, avadanlıqlar quraşdırılır, nəqliyyat mexanizmləri yerləşdirilir və s.

Nəqliyyatın hərəkətdə olan heyyəti nəqliyyat növündən asılı olaraq, müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən ibarətdir. Bunlara yük avtomobilləri, avtofurqonlar, avtoçənlər, dəmir yolu lokomotivləri, gəmilər, tankerlər, hava gəmiləri, helikopterlər və s. aiddirlər.

Özünüoxlama sualları:

1. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyat təminatı.
2. Xarici iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolunu xarakterizə edən əsas xüsusiyyətlər.
3. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyində nəqliyyat amilləri.
4. Xarici-iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat xərclərinə əsas təsir göstərən amillər.
5. “Logistika” terminin anlayışı.
6. Logistika – kompleks fəaliyyət sahəsi kimi.
7. Logistikanın xarici-iqtisadi fəaliyyətinin əsas prinsipi.
8. Logistikanın nəqliyyatla bağlı mühüm vəzifələri.
9. Nəqliyyat logistikasının istiqamətləri.
10. Logistika sisteminin optimallaşdırılmasının əsas meyarları.
11. Nəqliyyat sisteminin maddi-texniki bazasının əsas komponentləri.
12. Yol qovşaqları nəqliyyat sisteminin mühüm maddi-texniki baza komponenti kimi.
13. Terminallar nəqliyyatın maddi-texniki bazasının mühüm strukturu kimi.
14. Nəqliyyatın hərəkətdə olan heyvəti.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Дзикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск (Беларусь), 2007. – 195 с.
2. Синецкий Б.И. «Внешнеэкономические операции: организация и техника». Москва, 1989 г.-520 с.
3. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Москва, 1995 г. – 215 с.

4. Кузнецова Е.Ю. Регулирование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. доктора экон. наук. Москва, 2000 г.
5. Внешнеторговые транспортные операции и логистика. Учебное пособие / Д.С.Николаев, Л.Б. Березовиков, В.М.Назаренко, Т.Н.Полянова и др. Москва, 1998 г. – 318 с.
6. Гончарук О.В. Управление транспортом: вопросы, теория и практика. Санкт-Петербург, Наука, 1994 г. – 220 с.
7. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. Москва, 2000 г.
8. Неруш Ю.М. Логистика. Москва, Изд-во «Проспект», 2007 г.
9. Плужников К.Н., Чинтомова Ю.А.. Транспортные условия внешнеторговых контрактов. Москва, Росконсульт, 2002 г.
10. Мировая экономика и международные экономические отношения/ Под ред. А.С.Булатова, Н.Н.Ливенцева, Москва, 2008 г.
11. Транспортные операции [Интернет-ресурсы: <https://way2success.ru>].
12. Международные перевозки. Роль транспорта во внешнеэкономической деятельности. Материально-техническая база транспорта [Интернет-ресурсы: <https://ock.ru>].
13. Шамагдиев А.Ш.Международные транспортные перевозки. Ташкент (Узбекистан), 2007 г.

Mövzu 3. Beynəlxalq Sazişlər və Konvensiyalar

- 3.1. Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiya.**
- 3.2. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya.**
- 3.3. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən – Pula verilən konteynerlərə tətbiq olunan Gömrük rejimi barədə Konvensiya.**
- 3.4. Beynəlxalq qarışıq yükdaşımların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişi.**
- 3.5. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası.**
- 3.6. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişi.**
- 3.7. Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası.**
- 3.8. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı.**

3.1. Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiya

Konvensiyanın yaranma tarixi – BMT-in səyləri ilə bilavasitə bağlıdır. Bu Konvensiya 12-30 noyabr 1979-cu ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir (I hissə) və bu Konvensiya üzrə əsas müddəalar 8-24 may 1980-ci il sessiyasında qəbul olunmuşdur.

Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiyanın əsas missiyası – dünya ticarətinin inkişafına əlavə köməklik göstərməkdir. Konvensiyada nəzərdə tutulan tədbirlərin reallaşdırılması və qaydaların qorunması yüklərin qarışıq daşınmasının maneəsiz hərəkətinə, yükdaşımların səmərəli və effektivli təşkilinə, iştirakçı ölkələrin beynəlxalq

yükdaşıma dövriyyəsinin artırılmasına, tranzitivlik amilindən faydalanmasına, beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının intensivləşdirilməsinə, gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsinə, informasiya mübadiləsinin aparılmasına, adekvat və operativ tədbirlərin görülməsinə imkan verir.

3.2. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya

Konvensiya 21 oktyabr 1982-ci ildə Cenevrədə qəbul olunmuşdur.

Konvensiyanın əsas missiyası – beynəlxalq yük daşımalarının yaxşılaşdırılmasıdır. Belə ki, yüklərin sərhəd nəzarətindən keçirilməsinin optimallaşdırılması, bu proseslərin asanlaşdırılması aktuallığı ilə daim diqqət tələb edir.

Konvensiyanın əsas məqsədi - sərhəd nəzarətinin keçirilmə müddətinin azaldılması və bununla bağlı formal prosedurların sadələşdirilməsi, milli və beynəlxalq səviyyədə bu işlər üzrə koordinasiyanın sistemləşdirilməsidir. Bu məqsədlərlə Konvensiyanı qəbul etmiş ölkələr – iştirakçılar arasında ikitərəfli və çöxtərəfli Sazişlər imzalanır, müqavilələr bağlanılır və s.

Konvensiya üzrə sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsinin əsas şərtləri bunlardır:

- Tibbi-sanitar nəzarət;
- Veterinar nəzarəti;
- Fitosanitar nəzarəti;
- Texniki standartların uyğunluğu nəzarəti;
- Keyfiyyət nəzarəti və s.

3.3. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən – Pula verilən konteynerlərə tətbiq olunan Gömrük rejimi barədə Konvensiya

Bu Konvensiya qısaca olaraq, Konteyner pulu haqqında Konvensiya adlanır. Konvensiya 21 yanvar 1994-cü ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir.

Konteyner pulu haqqında Konvensiyanın əsas missiyası – beynəlxalq yüklərin konteyner daşımalarının intensivləşdirilməsi və bu növ yükdaşıma xidmətinə daim artmaqda olan tələbatın ödənilməsidir. Bunun üçün ilk növbədə konteynerlərdən effektiv istifadə edilməsi, inzibati prosedurların, gömrük rejiminin sadələşdirilməsi və asanlaşdırılması zəruridir.

3.4. Beynəlxalq qarışıq yükdaşımaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişi

Bu Saziş – 01 fevral 1991-ci il Cenevrədə qəbul edilmişdir.

Beynəlxalq qarışıq yükdaşımaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişinin əsas missiyası və başlıca məqsədlərinə - beynəlxalq yükdaşımaların asanlaşdırılmasına yardımçı olmaq, ətraf mühitin qorunmasına əlavə tövələr vermək, beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının genişləndirilməsinin nəqliyyat təminatını yaxşılaşdırmaq, Avropanın avtomobil yolu qovşaqlarında, xüsusilə transalp magistralında gərginliyi azaltmaq, Saziş iştirakçısı olan dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat infrastrukturunun gücləndirilməsində fəal iştirakını təmin etmək və sairələr daxildir.

Bu Sazişə əlavə olaraq, iştirakçı dövlətlərin ərazisindən keçən mühüm beynəlxalq yükdaşıma xətləri, sərhəd məntəqələri, stansiyalar və terminallar müəyyənləşdirilmişdir.

3.5. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası

Konvensiya 15 noyabr 1975-ci ildə qəbul olunmuşdur.

Konvensiyanın əsas mahiyyəti – konteynerlərin müvəqqəti daxil olması prosedurlarının razılaşdırılması, bu konteynerlərdən istifadə edilməsi şərtlərinin müəyyənləşdirilməsi, xüsusi halların nəzərə alınması, konteynerlərin yükün daşınması məqsədilə gömrük prosedurlarının buraxılması və sairələrdən ibarətdir.

Konvensiyanın işçi orqanı kimi müqavilə iştirakçılarının Administrativ Komitəsi çıxış edir. Bu Komitə motivasiyalı təkliflər hazırlayır, Komitənin iclaslarını təşkil edir və s.

3.6. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişi

Bu Saziş – 30 sentyabr 1957-ci ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir.

Sazişin əsas missiyası – beynəlxalq daşımaların təhlükəsizliyinin təmin olunmasıdır. Bu məqsədlərlə təhlükəli yüklərin daşınması şərtləri, təhlükəsizlik standartları, xüsusi hallar, bu kimi təhlükəli yüklərin siyahıları və sairələr müəyyənləşdirilərək adekvat tədbirlər həyata keçirməkdir.

Təhlükəli yüklər dedikdə, ilk növbədə bu kimi yüklərin iki razılaşmış tərəflərin ərazilərindən keçən və müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq yol daşımaları nəzərdə tutulur. Daşımalar zamanı təhlükəli yüklərin qablaşdırılması və

markalaşdırılması xüsusi şərtlər əsasında həyata keçirilir. Bundan əlavə, nəqliyyat vasitələrin konstruksiyalarına və onların müəyyən edilmiş beynəlxalq marşrut üzrə yol hərəkəti rejiminə də xüsusi tələblər mövcuddur.

Sazişin 4-cü maddəsinin birinci bəndinə əsasən tərəflərdən hər hansı birinin öz ərazilərindən keçən təhlükəli yüklərin reqlamentləşdirilməsinə və ya onların daşımalarının qadağan edilməsinə hüququ vardır.

3.7. Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası

Bu konsepsiya - Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Dövlətlərarası Şurasının qərarı ilə təsdiq edilmişdir (25 yanvar 2008-ci il, № 374).

Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası dedikdə - Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinə daxil olan dövlətlərin – üzvlərin nəqliyyat sistemlərinin məcmusu, sənişinlərin, yük və nəqliyyat vasitələrinin maneəsiz hərəkəti, nəqliyyat proseslərinin texniki və texnoloji qarşılıqlı əlaqəsinin təmin edilməsi, nəqliyyat sahəsində qanunvericilik aktlarının və qaydalarının eyniləşdirilməsi başa düşülür. Əsas məqsəd isə - vahid nəqliyyat sistemi və prosesləri yaratmaqdır.

Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyasının əsas prinsipləri aşağıdakılardır:

- Beynəlxalq ticarət prinsiplərinin qorunması;
- Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin beynəlxalq müqavilələrinin və normalarının bu cəmiyyətə daxil olan üzv ölkələrin qanunvericilik aktlarında üstün olunması;

- Nəqliyyat proseslərinin transparentnostluğunun, yəni şəffaflığının təmin edilməsi;
- Açıq nəqliyyat siyasətinin formalaşdırılması;
- Mübahisələrin həll edilməsi mexanizmlərinə üzv ölkələrin daxil ola bilməsi və sairələr.

Vahid nəqliyyat məkanının prioritet istiqamətləri:

- Ümumi nəqliyyat xidməti bazarının yaradılması;
- Vahid nəqliyyat sisteminin yaradılması;
- Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinə daxil olan ölkələrin tranzit nəqliyyat potensiallarının reallaşdırılması;
- Cəmiyyətin logistika mərkəzi sisteminin inkişafı və s.

Vahid nəqliyyat məkanının təşkilindən 2020-ci ilədək gözlənilən mühüm nəticələr:

- Üzv ölkələrin ərazisindən tranzit yükdaşımaların həcmi 316 mln. tona çatdırılması və tranzit potensialının 85 %-dək istifadəyə nail olunması;
- Qazaxıstanın yeni dəniz limanları hesabına tranzit potensialının 36 mnl. tondan 100 mln. tona çatdırılması;
- Rusiyada tranzit potensialının 80 mln. tondan 150 mln. tona qədər artırılması;
- Belarusun tranzit potensialı kimi qiymətləndirilən 100 mln. ton həddinin reallaşdırılması (hazırda 50 % səviyyəsində istifadə olunur);
- Özbəkistanın tranzit göstəricisinin 6 mln. tondan 10 mln. tona qədər artırılması;
- Tacikistanın avtomobil nəqliyyatı üzrə tranzit potensialının 180 min tondan 240 min tona qədər yüksəldilməsi;

– “Şimal-Cənub” və “Qərb-Şərq” nəqliyyat koridorlarının infrastrukturunun inkişaf və Avrasiya nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi;

– “Çin-Mərkəzi Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin asiya dövlətləri – Rusiya-Belarus-Avropa” Avrasiya nəqliyyat koridorunun formalaşdırılması və inkişafı;

– Logistika sistemlərinin inkişafının təmin olunması;

– Müasir nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin yaradılması və s.

3.8. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı

II dünya müharibəsindən sonra Avropa ölkələrində iqtisadiyyat sahələrinin bərpası üçün geniş həcmli proqramlar və layihələrin həyata keçirilməsi başlanılmışdı. Belə bir şəraitdə beynəlxalq nəqliyyat sisteminin inkişafı da diqqət mərkəzində idi. 1953-cü il oktyabr ayının 17-də Brüsseldə (Belçika) Avropa İttifaqı Komissiyalarının fəal dəstəyi ilə 16 Avropa dövləti hökumətlərinin imzladığı protokola əsasən Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı yaradılmışdır.

– **Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının (NNAK)** - əsas vəzifələrinə nəqliyyat sahəsində ümumi siyasətin formalaşdırılması, elmi- tədqiqat işlərinin aparılması və elmi nəticələrin toplanması, yeni nəqliyyat texnologiyaları üzrə informasiyaların mübadiləsinin təşkili, dəmiryolu, avtomobil və su nəqliyyatı növləri üzrə birbaşa məsləhətləşmələrin aparılması daxildir.

– **NNAK-ın başlıca məqsədlərinə** - regional və beynəlxalq səviyyədə nəqliyyatdan istifadənin optimallaşdırılması və bu

sahədə beynəlxalq təşkilatların fəaliyyətinin koordinasiyası aiddirlər.

– **NNAK-ın Ali və İdarəetmə orqanları.** Hazırda NNAK-ın 40-dan çox üzvü vardır və onun ştab-qərargahı Parisdə (Fransa) yerləşir. Bu qurumun Ali orqanı Nazirlər Sovetidir və bu orqana bir illiyə seçilmiş Sədr rəhbərlik edir. Qurumun icraçı orqanı Katiblikdir və ona rəhbərliyi Baş katib aparır. Qurumda yol hərəkətinin təhlükəsizliyi və iqtisadi araşdırmalar üzrə Komitələr, beynəlxalq avtomobil daşımaları, nəqliyyat və ətraf mühitin qorunması, nəqliyyat infrastrukturuna investisiyalar üzrə, kombinəlaşdırılmış nəqliyyat məsələləri üzrə qruplar fəaliyyət göstərirlər.

Özünüyoxlama sualları:

1. Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiyanın əsas missiyası.
2. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya.
3. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın əsas missiyası.
4. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın əsas məqsədi.
5. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya üzrə sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsinin əsas şərtləri.

6. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən – Pula verilən konteynerlərə tətbiq olunan Gömrük rejimi barədə Konvensiya.
7. Konteyner pulu haqqında Konvensiyanın əsas missiyası.
8. Beynəlxalq qarışıq yükdaşınmaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişi.
9. Beynəlxalq qarışıq yükdaşınmaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişinin əsas missiyası və başlıca məqsədləri.
10. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası.
11. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyanın əsas mahiyyəti.
12. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişi.
13. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişinin əsas missiyası.
14. “Təhlükəli yüklər” anlayışı.
15. Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası.
16. “Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası” anlayışı.
17. Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyasının əsas prinsipləri.
18. Vahid nəqliyyat məkanının prioritet istiqamətləri.
19. Vahid nəqliyyat məkanının təşkilindən 2020-ci ilədək gözlənilən mühüm nəticələr.
20. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı.
21. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Kofransının (NNAK) başlıca məqsədləri və əsas vəzifələri.
22. NNAK-ın Ali və İdarəetmə orqanları.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Шамагдиев А. Ш. Международные транспортные перевозки. Ташкент, 2007 г.
2. Кузнецова Е.Ю. Регулирования транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. док. экон. наук. Москва, 2000 г.
3. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.4
4. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог (Россия), 2008.
5. Ермалаев В.Г., Сиваков О.Б. «Морское право» Москва, 2005, 255 с.
6. Каграманов А.К. Международно-правовое регулирование строительства и эксплуатации трубопроводного транспорта. Автореферат дисс. канд экон наук . Москва, 2007 г.
7. Шумилов В. М. Международное право. Учебник, Москва.-2007 г.
8. Веляминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. Москва, 2004.
9. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Москва, 1995.-215 с.
10. Евразийское экономическое сообщество.
<http://www.evrazes.com/docs/view/68>
11. Гречуха В.Н. Международное транспортное право. Учебник. Москва,2011.-474 с.
12. Агеев С.В. Транспортное право. Учебное пособие. Нижний Новгород, 2009 г.

13. Бирюков П.Н. Международные транспортные соглашения <https://www.djerelo.com>
14. Международные транспортные соглашения [<https://be5.biz>].
15. Международные транспортные соглашения [<https://vuzlib.org>].
16. Соглашения о международных железнодорожных перевозках в грузом. [<https://madrace.ru>].
17. Соглашения о международных перевозках [<https://logistics-gr.com>].
18. Договор о международной перевозке грузов. [<https://kazedu.kz>].
19. Конвенция и Соглашения [<https://kazato.kz>].
20. Конвенция КДПГ [<https://transportmm.ru>].
21. Соглашения [<https://tonar.info>].
22. Европейское соглашение [<https://asmar.ru>].
23. Международные соглашения [<https://airto-kr.com>].
24. Международные транспортные организации и конвенции [<https://rud.exdat.com>].
25. Транспортные соглашения в международном праве [<https://transport-law.ru>].
26. Конвенции и Соглашения о международных перевозках [<https://mucher.do.am>].

Mövzu 4. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları üzrə yükdaşımaların bazis şərtləri və qaydaları

- 4.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sistemi.**
- 4.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin və beynəlxalq ticarətin tənzimlənməsində Ümumdünya Ticarət Təşkilatının rolu.**
- 4.3. “İnkoterms 2000, 2010”- Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının bazis şərtləri.**
- 4.4. Kontrakt – beynəlxalq yük daşımalarının və nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi razılaşma sənədi kimi.**

4.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sistemi.

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının səmərəli təşkili və nizamlanması bir sıra mühüm beynəlxalq statuslu razılaşmaların işlənilib hazırlanmasını və qəbul edilməsini şərtləndirir.

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sisteminin nəzəri baxımdan mahiyyəti- bu razılaşma üzrə imzalanan beynəlxalq sənədin iştirakçıları həmin ölkələrin ərazisindən beynəlxalq nəqliyyat reyslərinin, həmçinin tranzit marşrutların təşkili hüququ əldə etmiş olurlar.

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sisteminin formalaşmasında və yekun sənədin hazırlanmasında bir sıra beynəlxalq əhəmiyyətli istiqamətlər üzrə müqavilələr və razılaşmalar hüquqi baza kimi nəzərə alınır:

- ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin ümumi fəaliyyət prinsipləri;
- dövlətlərarası beynəlxalq nəqliyyat qovşaqlarının təşkili;

- yük və sərnişinlərin daşınması qaydaları;
- daşımaların tarifləri haqqında və s.

4.2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin və beynəlxalq ticarətin tənzimlənməsində Ümumdünya Ticarət Təşkilatının rolu

Xarici iqtisadi fəaliyyətin, Beynəlxalq ticarətin nizamlanmasında və beynəlxalq ticarət siyasətinin formalaşmasında ÜTT-nin mühüm rolu vardır. Bu təşkilat dünya səviyyəsində ticarət əməliyyatlarının liberallaşdırılması, sərbətləşdirilməsi və bu əməliyyatların sürətləndirilməsi üçün ortaya çıxan baryerlərin aradan qaldırılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

ÜTT ilk dəfə 23 sentyabr 1947-ci ildə Tarif və Ticarət üzrə Baş Saziş bağlandıqdan sonra, eyni adla 1948-ci ildən fəaliyyətə başlamışdır. Dünya ölkələrinin inkişaf proseslərinin artması, ticarət əməliyyatlarının genişlənməsi və yeni dövlətlərin yaranması ilə əlaqədar olaraq bu təşkilatın fəaliyyəti transformasiyalara məruz qalmış, təkmilləşdirilmələr aparılmış və nəhayət, bu təşkilat 1995-ci il 31 dekabrda etibarən yeni adda, yəni indiki ÜTT formatında fəaliyyətini davam etdirmişdir.

Bu təşkilatın fəaliyyətinin əsasında beynəlxalq ticarətin forma və prinsipləri, çoxtərəfli sazişləri, qarşılıqlı ticarət əlaqələrinin aparılması və nizamlanması qaydaları və ticarət üzrə digər əməliyyatların normativ əsaslarının işlənilib hazırlanması və razılaşdırılması durur.

Dünya ticarət siyasətində müxtəlif məhdudiyətlər qoyulması da ticarət diplomatiyasının siyasiləşdirilməsinə rəvac verir. Məsələn, İraq Küveyti zəbt edəndən sonra BMT İraq neftinin satışına qadağa qoymuşdur. Digər bir misal, Yaponiya özünün

ticarət siyasətində ABŞ-a avtomobil ixracını könüllü olaraq məhdudlaşdırmaqla, ABŞ tərəfindən antidempinq tədbirlərinin görülməməsinə çalışmışdır. Bundan əlavə, Avropa Birliyi ölkələri bir çox mallar üzrə müxtəlif məhdudlaşdırıcı qərarlar qəbul etmişlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, ÜTT-nin Uruqvay raundundan sonra (1994), onun ən mühüm prioritet vəzifələrinə beynəlxalq ticarətin liberallaşdırılması, sərhədyanı mal, xidmət və kapital axınının genişləndirilməsi, ticarət əməliyyatlarında süni baryerlərin aradan qaldırılması, idxal və ixrac əməliyyatları üzrə ticarət rejimlərinin iştirakçı ölkələr üçün qarşılıqlı sərfəli olması, iştirakçı ölkələr üzrə milli ticarət və beynəlxalq siyasətlərin uyğunlaşdırılması, beynəlxalq ticarətin artımının təmin edilməsi və bu ticarət üzrə normativ hüquqi bazaların təkmilləşdirilməsi, ticarət məsələləri üzrə beynəlxalq mübahisələrin baxılması və həll edilməsi, iştirakçı dövlətlərin ticarət üzrə milli qanunlarının, normativ aktların və xarici ticarət siyasətinin yaxınlaşdırılması və, nəhayət, qlobal ticarət siyasətinin işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsidir.

Bir çox ölkələr ÜTT-ə daxil olmaq üçün uzun illər danışıqlar aparırlar və hazırlıq görürlər. Bu isə təsadüfi deyildir. Hazırda mal və xidmətlər üzrə dünya ticarətinin 95%-dən çoxu ÜTT-nin norma və qaydaları əsasında aparılır. Çin ÜTT-a daxil olmaq üçün 15 il güclü ixrac siyasəti aparmışdır və çoxlu güzəştlərə getməli olmuşdur. Məsələn, kənd təsərrüfatına ayrılan subsidiyaların azaldılması və s. Bu tip təcrübə keçmiş SSRİ ölkələrinin ÜTT-ə daxil olması zamanı da tətbiq edilmişdir (Qırğızıstan, Gürcüstan, Moldova).

Gözlənilir ki, Azərbaycanın da ÜTT-ə daxil olması bir çox hazırkı ticarət siyasəti üzrə prioritet istiqamətlərdə güzəştlərə

gedilməsi qaçılmazdır. Xüsusilə, ölkədə daxili ticarət əməliyyatları, bir çox iqtisadi sahələrə, xüsusilə kənd təsərrüfatı sahəsinə ayrılan subsidiyaların azaldılması, məhdudiyətləşdirilməsi qaçılmazdır.

Hazırda ÜTT-nin 157 tam hüquqlu üzvü vardır. 27 ölkə isə ÜTT-ə daxil olmaq üçün müşahidəçi statusundadırlar. Azərbaycan da bu ölkələrin sırasındadır.

Azərbaycanın Ümumdünya Ticarət Təşkilatına üzv daxil olmasına hazırlıq prosesləri isə 1997-ci ilin iyun ayından hökumətin bu təşkilata üzv olması niyyətinin rəsmi bildirməsi ilə başlanmışdır və həmin dövrdən Azərbaycan ÜTT-in işində müşahidəçi kimi iştirak edir. Bundan əlavə, hökumətin qərarı ilə (23.07.1999, №160), ölkədə ticarətin tənzimlənməsi və ÜTT-ə qəbul proseslərinin sürətləndirilməsi üçün əlavə tədbirlərin görülməsi nəzərdə tutulmuş, bu məqsədlə əlaqələndirmə qrupu yaradılmışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, son illərdə Azərbaycanın ÜTT-ə daxil olması istiqamətində bir sıra hadisələr yadda qalmışdır. Belə ki, 2009-cu ilin 24 iyulunda Cenevrədə (İsveçrə) ÜTT-nin işçi qrupunda ÜTT-nin bir çox ölkələri Azərbaycanın bu quruma daxil olmasının sürətləndirilməsini müdafiə etmişlər. Bu ölkələr sırasında Türkiyə, ABŞ, Avropa Birliyi ölkələri, Kanada, Avstraliya, Cənubi Koreya, Afrika ölkələri, Braziliya, Çin, Pakistan və digərləri olmuşdur. Azərbaycan bir çox ölkələrlə ikitərəfli ticarət danışıqlarını başa vurmuş, bir sıra ölkələrlə isə bu danışıqlar intensivləşməkdədir. ÜTT-in üzvləri olan ölkələrlə ikitərəfli danışıqlar uzun bir proses olduğundan bu məsələlərin intensivləşdirilməsi, Azərbaycanın bu quruma üzvlüyünün tezləşdirilməsinə ümid verir.

Hazırda, Azərbaycanda bu istiqamətdə geniş tədbirlər görülür və Azərbaycanın əsas tələbi ÜTT-ə daxil olduğu halda, inkişaf etməkdə olan ölkələrin statusuna bərabər status alması və ölkəmizin kənd təsərrüfatı sektorunun inkişafının sürətləndirilməsinin təmin edilməsidir

4.3. “İnkoterms 2000, 2010”- Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının baziş şərtləri

«**İnkoterms-2000, 2010**» - gömrük tarifləri üzrə malların kodlaşdırılması və spesifik sistemləşdirilməsidir.

2000-ci ildən fəaliyyətdə olan “İnkoterms 2000” müasir iqtisadi inkişaf və gömrük münasibətləri nəzərə alınmaqla təkmilləşdirmə proseslərini keçmişdir. Bu proseslərdə “İnkoterms 2000”-də yer almış 13 termindən ikisi ixtisar edilmiş və “İnkotrem 2010”-a əvəzində 2 yeni baziş şərtləri daxil edilmişdir. Yeni baziş şərtləri terminallardan yükləmə və göndərilən malların son ünvan – təyinat yerinə çatdırılması ilə bağlıdır.

2011-ci il yanvar ayının 1-dən qüvvədə olan “İnkoterms 2000, 2010” –nun baziş şərtləri aşağıdakı kimidir:

1. EXW - EX Works (... named palace)- zavoddan, ixracatçıdan razılaşdırılmış məntəqədən yola salınma yəni, satıcı malı alıcıya razılaşdırılmış yerdə təhvil verən andan öz öhdəliyini yerinə yetirmiş olur;

2. FCA - Free Carrier (... named palace)- razılaşdırılmış məntəqədən maln yola salınması başa düşülür. Bu halda ixracatçı malı ixrac gömrük prosedurlarından keçirdikdən sonra alıcı tərəfindən müəyyənləşdirilmiş satıcıya razılaşdırılmış məntəqədə təhvil verərək öz öhdəliyini başa vurur;

3. FAS - Free Alongside Ship (... named port of shipment)-
Bu terminin mənası” Gəmi bortu boyunca sərbəst” ,
razılaşdırılmış yüklənmə limanı mənasını verir. Bu halda ixracatçı
kontrakt üzrə nəzərdə tutulmuş malı gəmi bortu boyunca sahilə
və ya razılaşdırılmış yerdə alıcıya təhvil verir və öz öhdəliyini
yerinə yetirir;

4. FOB - Free On Board (... named port of shipment) - “
Sərbəst gəmi bortunda” razılaşdırılmış yüklənmə limanı mənasını
daşıyır. Bu rejimdə satıcı kontrakt üzrə nəzərdə tutulan malları
limanda gəminin məhəccərindən keçiddə təslim etdiyi halda
öhdəliyini yerinə yetirmiş olur;

5. CFR - Cost and Freight (... named port of destination)-
“Dəyər və icarə” mənasında razılaşdırılmış təyinat limanı şərti
anlamına gəlir. Bu rejimdə ixracatçı ixrac məhsulunu idxalatçının
ölkəsindəki, təyinat limanına çatdırılmaq üçün bütün məsrəfləri
ödəyir və bundan sonra malın boşaldılması, həmçinin digər
xərcləri idxalatçı özü ödəyir;

6. CIF - Cost, Insurance and Freight (... named place of
destination)-“Dəyər, sığorta və icarə” mənasını verməklə,
razılaşdırılmış təyinat limanlı gömrük rejimidir. Bu halda CFR
rejimində həyata keçirilən prosedurlar təkrar olunur. Əlavə olaraq
yalnız yükün sığorta xərcləri satıcı tərəfindən ödənilir;

7. CIP - Carriage and Insurance Paid To (... named place of
destination)- “Daşınma və sığortalanma...(təyinat yeri) qədər
ödənilib” mənasındadır, razılaşdırılmış təyinat məntəqəsində
gömrük prosedurları baş tutur. Bu halda satıcı öz ölkəsində
razılaşdırılmış təyinat yerində malı daşıyıcıya təhvil verir və yükü
sığortalayır. İxrac rüsumlarını satıcı, idxal rüsumlarını isə
sənədləşdirməklə alıcı ödəyir;

8. CPT - Carriage Paid To (... named place of destination)- “daşınma...(təyinat yeri) qədər ödənilib”(... razılaşdırılmış təyinat məntəqəsi) – mənasındadır. Bu rejimdə ixracatçı malın idxalatçının ölkəsində yerləşən təyinat yerinə aparılmasına və onun anbarına malı apararaq daşıyıcıya təhvil verilməsinə cavabdehdir. Bu gömrük prosedurları zamanı ixrac rəsmiləşdirilməsini satıcı, idxal rəsmiləşdirilməsini isə alıcı aparır;

9. DAT - Delivered At Frontier (... named terminal of destination)- “terminalda göndəriş”(… razılaşdırılmış təyinat limanı) mənasını verir. Bu rejim 2010-cu ildə qəbul edilib, əvvəlki təsnifatdan çıxarılan DEQ bazis şərtinin əvəzində istifadə olunur. Bu rejim nəqliyyat vasitəsinin növü üzrə razılaşdırmadan asılı olmayaraq istifadə edilir.

10. DAP – Delivered At Point (... named point of destination)- “məntəqədə göndəriş” (... razılaşdırılmış təyinat limanı) mənasını verir. Bu rejim də 2010-cu ildə qəbul edilib, əvvəlki təsnifatdan çıxarılan DAF, DES və DDU-nun əvəzində tətbiq olunur.

11. DDP - Delivered Duty Paid (... named place of destination)- “rüsüm ödənilməklə göndəriş”(… razılaşdırılmış təyinat məntəqəsi) -mənasını daşıyır. Bu rejimdə ixracatçı idxal və ixrac rəsmiləşdirməsinin xərclərini çəkməklə, kontrakt üzrə öhdəlikləri idxalatçının anbarına təhvil verir;

12. DDU- Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)- “rüsüm ödənilmədən göndəriş” (... razılaşdırılmış təyinat məntəqəsi)- mənasındadır. Bu rejimdə ixracatçı malın alıcının anbarına təhvil verilməsinə qədər bütün məsrəfləri ödəyir. Amma idxalatçı idxal rəsmiləşdirilməsi üzrə xərcləri özü ödəyir. Bu bəzi şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

13. DAF – Delivered at Frontier (... named place)- “sərhədə qədər göndəriş” (... razılaşdırılmış məntəqə) – mənasındadır. Bu rejimdə razılaşdırılmış sərhəd məntəqəsində satıcının öhdəliyi bitir və sərhəddən sonrakı öhdəliklər alıcının payına düşür. İxrac rəsmiləşdirilməsi satıcı tərəfindən, idxalın rəsmiləşdirilməsi isə alıcı tərəfindən həyata keçirilir. Bu baziş şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

14. DEQ - Delivered Ex Quay (... named port of destination)-“gəminin yan aldığı körpüdən göndəriş”(… razılaşdırılmış təyinat limanı) mənasını verir. Bu halda ixracatçı gömrük rejimindən keçən malı razılaşdırılmış təyinat limanında gəminin yan aldığı körpüdən alıcıya çatdırılması öhdəliyini başa vurur. Bu rejimdə mal göndərən risklər və rüsumlar üzrə xərcləri özü ödəyir. İxrac və idxal üzrə gömrük rəsmiləşdirmələrini də ixracatçı aparır. Bu baziş şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

15. DES - Delivered Ex Ship (... named port of destination)- “gəmidən göndəriş” (... razılaşdırılmış təyinat limanı) mənasını verir. Bu rejimdə əgər mal gəminin bortunda təhvil verilibsə və hələ razılaşdırılmış təyinat limanında gömrükdən keçməyibsə, satıcı çatdırılma üzrə öz öhdəliyinə əməl etmiş sayılır. Bu zaman bütün xərclər və risklər satıcının üzərinə düşür. İxrac rəsmiləşdirilməsi satıcı və idxal rəsmiləşdirilməsi alıcı tərəfindən aparılır. Bu baziş şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

“İnkoterms 2000,2010”-bazis şərtlərinə beynəlxalq xarici ticarət üzrə kontraklarda istinad edilməsi son illərdə xeyli intensivləşmişdir və yaxın perspektivdə bu bazis şərtlərinin daha geniş tətbiq olunması gözlənilir.

4.4. Kontrakt – beynəlxalq yük daşımalarının və nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi razılaşma sənədi kimi

Dünya iqtisadi prosesləri genişlədikcə və qloballaşdıqca, xarici ticarətin təşkili üzrə mexanizmlərin və hüquqi sənədlərin daha da təkmilləşdirilməsi zərurəti artır. 1998-ci ildən qüvvəyə minən və 101 maddədən ibarət olan Vyana konvensiyasına müvafiq olaraq, xarici ticarət fəaliyyəti üçün tələb kimi qəbul olunan sənəd – kontrakt və ya müqavilənin əhəmiyyəti xüsusi diqqət cəlb edir. Alqı-satqı və beynəlxalq ticarət əməliyyatları zamanı kontraktın bağlanması məcburi şərt kimi çıxış edir.

Kontrakt dedikdə (lat. contractus) müəyyən miqdarda və qiymətdə əmtələrin sövdələşməsi, alqı-satqısı proseslərini özündə əks etdirən müəyyən sivil qaydaları və tərəflərin iddialarının müdafiəsi üçün hüquqi əsasları razılaşdıran müqavilə başa düşülür.

Müqavilə isə iki və daha çox şəxslərin, o cümlədən, fiziki və hüquqi şəxslərin vətəndaşlıq hüquqlarını, vəzifələrini və ya fəaliyyət subyekti kimi onların hüquq və vəzifələrini özündə əks etdirən sənəd kimi xarakterizə olunur.

Kontrakt və müqavilələrin təsnifatlaşdırılması zamanı onları bir neçə formalara bölürlər. Bunlara əsas, ilkin, birtərəfli, ikitərəfli, ictimai və s. təsnifatlara ayırırlar. Dünya təcrübəsində kontraktın tərtib edilməsi və sənədləşdirilməsi formalarının əksəriyyəti baza şərtlərinə görə oxşarlığı ilə seçilir.

Kontraktın strukturuna əsasən aşağıdakılar daxildir:

1. Kontraktın giriş hissəsi, başqa sözlə, preambulası;
2. Kontrakt üzrə alqı-satqı əməliyyatlarının qısa məzmunu;
3. Göndərilməsi və ya alınması nəzərdə tutulan malların miqdar göstəriciləri;

4. Mal və xidmətlərin keyfiyyət standartları;
5. Əmtələrin və ya xidmətlərin qiymətləri barəsində məlumatlar;
6. Əmtəə və xidmətlərin qiymətləri;
7. Ödəniş şərtləri və maliyyə razılaşmaları;
8. Ödəmək üçün əsas kimi çıxış edən maliyyə sənədlərinin müəyyənləşdirilməsi;
9. Malların yüklənməsi üzrə vaxt və müddətlərin razılaşdırılması;
10. Malların qablaşdırılması;
11. Əmtələrin markalaşdırılması;
12. Yükləmə qaydalarının razılaşdırılması;
13. Texniki şərtlər və texniki xidmət razılaşdırmaları (kontraktın predmetindən asılı olaraq bu kateqoriyadan olan kontraktlarda istifadə olunur);
14. Nəqliyyat vasitələri və yükdaşıma üzrə şərtlərin müəyyənləşdirilməsi;
15. Əmtəə və xidmətlərin təhvil verilməsi və qəbul olunması şərtləri;
16. Kontrakt üzrə reklam şərtlərinin razılaşdırılması;
17. Əvvəlcədən proqnozlaşdırılması mümkün olmayan fəvqəladə hadisələr (zəlzələ, yanğın, qəzalar və s.) barədə, başqa sözlə, fors-majorun nəzərdə tutulması;
18. Sığorta məsələləri;
19. Mübahisələrin, iddiaların baxılması şrtləri, başqa sözlə, arbitraj;
20. Kontraktın şərtlərinin pozulması ilə əlaqədar sanksiyalar və cərimələrin müəyyənləşdirilməsi;
21. Kontraktın icrası üçün zəruri olan lisenziyaların alınması üzrə öhdəliklər;

22. Kontraktın icrası ilə bağlı digər şərtlər;
23. Kontraktın icrası ilə bağlı xüsusi şərtlər;
24. Kontraktda nəzərdə tutulan işlər üzrə sınaqlar, yoxlanma, testlər və s.
25. Tərəflərin hüquqi qeydiyyat ünvanları, faktiki yerləşdikləri ünvanlar, zəruri əlaqə telefonları, elektron ünvanları, bank rekvizitləri və s.
26. Tərəflərin səlahiyyətli imzaları, möhürləri və s.

Kontrakt şərtlərinin qorunması və kontraktda göstərilən kimi yerinə yetirilməsi xarici –iqtisadi əlaqələrin iştirakçıları üçün vizit kartı xarakteri daşıyır. Başqa sözlə, bağlanmış kontraktlar üzrə öhdəliklərin dürüst və vaxtında yerinə yetirilməsi xarici-iqtisadi əlaqələrdə vacib şərtlərdən sayılır.

Özünüyoxlama sualları:

1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının səmərəli təşkili və nizamlanmasının mahiyyətini izah edin.
2. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sisteminin formalaşmasında və yekun sənədin hazırlanmasında bir sıra beynəlxalq əhəmiyyətli istiqamətlər üzrə müqavilələr və razılaşmalar.
3. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında çoxtərəfli razılaşmalar sistemi.
4. ÜTT-in əsas missiyası nədən ibarətdir?
5. ÜTT-in yaranma və formalaşması prosesini izah edin.
6. ÜTT-in Uruqvay raundu (1994) haqqında məlumat verin.
7. Azərbaycanın ÜTT-ə üzv daxil olması prosesləri hansı vəziyyətdədir?
8. “İnkoterms 2000, 2010” –nün mahiyyətini izah edin.

9. “İnkoterms 2000, 2010” –nün bəzi şərtləri.
10. Kontraktın mahiyyəti və əsas məzmunu.
11. Kontraktın strukturu.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin rəsmi saytı [<http://president.az>].
2. Azərbaycan Respublikasının İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin rəsmi saytı: [<http://www.economy.gov.az>].
3. Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsin saytı [<http://www.customs .az>].
4. Azərbaycan və Ümumdünya ticarət təşkilatı [www.wto.az].
5. Şəkəraliyev A.Ş. Dövlətin iqtisadi siyasəti : reallıqlar və perspektivlər. Bakı, 2009 - 416 s.
6. Kərimli İ.A. «Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlərin müasir problemləri», Bakı, 2006 -304 s.
7. Gəncəliyev G.Ə., Ələkbərov Ə.R. , Əliyev A.M., Həsənov N.Ə. «Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər», Bakı-2010, 395 s.
8. Vəliyev.D., Əsədov A. Beynəlxalq iqtisadiyyat. Dərslik. Bakı, 2012.- 400 s.
9. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Dərslik. Bakı, 1999.-400 s.
10. Хасбулатов Р.И. - Международные экономические отношения: учебник для бакалавров / Р.И. Хасбулатов. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – 910 с.
11. Гладков И.С. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебное пособие / И.С.Гладков – 4-е изд. перераб.и доп.– М.: БИНОМ, 2012 / 341 с.

12. Международные экономические отношения для студентов ВУЗов, обучающихся по экономическим специальностям под ред. В.Е.Рыбалкина. – 9-е изд. перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012 – 647 с.
13. Дергачев В.А. Международные экономические отношения. Учебник для вузов, М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. — 368 с.- [<http://dergachev.ru/book-10/21.html>]
14. Всемирная торговая организация - Электронные ресурсы: [<http://www.wto.org>].
15. Межгосударственное регулирование международных экономических отношений [<http://www.bibliotekar.ru/mezhdunarodnye-otnosheniya-1/13.htm>].
16. Внешнеэкономическая деятельность (ВЭД): понятие, сущность, значение [<http://be5.biz/ekonomika/v001/02.htm>].
17. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности – [http://society.polbu.ru/nesterova_gosreg/ch11_i.html].
18. Понятие внешнеторговой деятельности [<http://www.tppchr.ru/index.php?Mn=30&sMn=139>].
19. Шамагдиев А. Ш. Международные транспортные перевозки. Ташкент, 2007 г. 20. Кузнецова Е.Ю. Регулирования транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. док. экон. наук. Москва, 2000 г.
20. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. Bakı, 2005-820 s.
21. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.

22. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000.
23. Внешнеторговые транспортные организации и логистика. Учебное пособие / под ред. Проф. Д.С. Николаева. – Москва, 1998.
24. Гудин Ю.Г. Сущность и основы международных транспортных операций. Электронные ресурсы: [<https://abc.vvsu.ru>].
25. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог (Россия), 2008.
26. Международный транспорт и его место в системе современной логистики. Электронные ресурсы: [<https://pb-logistics.ru>].
27. Классификация видов транспорта Электронные ресурсы: [<https://knowledge.allbest.ru>].
28. Структура и содержание внешнеторгового контракта – [<http://be5.biz/ekonomika/etea/56.htm>].
29. ИНКОТЕРМС 2000, 2010 – [<http://www.issa.ru/legislation/incoterms/>].

Mövzu 5. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanması

- 5.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanmasını şərtləndirən amillər.**
- 5.2. Dənizlə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə Haaqa-Visbi qaydaları.**
- 5.3. Yüklərin dənizlə daşınması barədə Hamburq qaydaları.**
- 5.4. Beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi haqqında Konvensiya.**
- 5.5. Beynəlxalq hava daşımalarında Varşava Konvensiyası.**
- 5.6. Dəniz və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq Konvensiyalar.**
- 5.7. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının tənzimlənməsi qaydaları.**

5.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanmasını şərtləndirən amillər

Dünya iqtisadi prosesləri inkişaf etdikcə, nəqliyyatın əhəmiyyəti durmadan artmışdır. Artıq XX əsrin əvvəllərindən bir sıra nəqliyyat sahələri üzrə beynəlxalq marşrutların intensivliyi sürətlənməkdə idi. Bu halda, şübhəsiz, beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarında qaydaların tənzimlənməsi, yüklərin qorunmasının və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi problemləri artmaqda idi. Bundan əlavə, beynəlxalq yükdaşımaların həcmının artırılması da, bu sahədə əməliyyatların hüquqi nizamlanmasını, əməliyyatların intensivliyinə maneçilik edən baryerlərin azaldılmasını tələb edirdi.

Bu qeyd edilən amillər, əsas etibarlı ilə beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanmasını şərtləndirən amillər kimi xarakterizə oluna bilər.

5.2. Dənizlə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə Haaqa-Visbi qaydaları

XX əsrin əvvəllərindən başlayaraq, beynəlxalq dəniz daşımalarının artması, bir sıra müharibə ocaqlarının yaranması, I dünya müharibəsinin fəsadları, müharibədən sonrakı dünya iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsi problemlərinin çoxalması və bunlarla bağlı dənizlə beynəlxalq yükdaşımaların əhəmiyyətinin artması bu sahədə beynəlxalq qaydaların nizamlanmasını tələb edirdi.

Belə bir şəraitdə 1921-ci il sentyabr ayında Haaqa şəhərində Beynəlxalq Hüquq Assosiyasının sessiyasında qəbul edilən konosament əsasında yüklərin daşınması haqqında qaydalar qəbul olunmuş və bu qaydalar Haaqa qaydaları adlandırılmışdır. 1924-cü il avqustun 25-də isə bu qaydalar daha da təkmilləşdirilmiş və nəhayət 60-dan çox dövlətin iştirakı ilə Brüssel konvensiyası qəbul edilmiş, konosament barədə beynəlxalq konvensiya imzalanmışdır.

Bu konvensiyaya əsasən dənizlə yükdaşıma müqaviləsinin məzmunu üzrə əməliyyatların tənzimlənməsi mexanizmlərini özündə əks etdirmişdir. İlk növbədə yük göndərən və yük alanın hüquq və vəzifələrinin müəyyən edilməsi barədə maddələr razılaşdırılmışdır. Bundan əlavə, konvensiya konosamentin verilməsi qaydasını da tənzimləmiş və həmin dövrdən başlayaraq, beynəlxalq dəniz daşımalarında Konosament əsas hüquqi sənəd kimi istifadə edilir.

XX əsrin II yarısından başlayaraq, beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi nizamlanmasının daha da təkmilləşdirilməsinə zərurət yaranmışdır. Buna görə də, 23 fevral 1968-ci il dənizlə yük daşınmasını tənzimləyən əsas beynəlxalq hüquqi sənəd kimi Brüssel protokolu qəbul olunmuşdur. Həmin protokola əsasən, 1924-cü ildə qəbul olunmuş Brüssel konvensiyasına dəyişiklik və əlavələr edilmiş və bu protokol başqa cür “Visbi qaydaları” da adlandırılır. Sonradan bu sənəd üzərində xeyli iş aparılmış, beynəlxalq yükdaşımalar üzrə prosedurlar və normativ tənzimləmə mexanizmləri təkmilləşdirilmiş, nəhayət, Brüssel protokolu 1977-ci ildə qüvvəyə minmiş, hər iki sənəd birlikdə Haaqa-Visbi qaydaları adlandırılmışdır.

5.3. Yüklərin dənizlə daşınması barədə Hamburq qaydaları

XX əsrin 70-ci illərindən başlayaraq, dəniz və okeanlar vasitəsi ilə qitələrarası beynəlxalq yükdaşımaların həcmnin xeyli artması, dəniz nəqliyyatının üstün cəhətlərinin milli iqtisadiyyatların inkişafında rolunun yüksəlməsi və beynəlxalq dəniz daşımalarında səmərəliliyin artırılması bu sahədə beynəlxalq konvensiyaların yenidən baxılmasına, mövcud qaydaların tənzimlənməsini zəruri etmişdir.

Bu sahədə, yəni yüklərin dənizlə daşınması barədə BMT konvensiyası 30 mart 1978-ci ildə, Hamburqda qəbul edilmiş və həmin konvensiya “Hamburq qaydaları” kimi adlandırılmışdır. Bu qaydalar 1924-cü ildə qəbul olunmuş Brüssel konvensiyasını əvəz etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Artıq bu ərəfədə dünya ölkələrinin əksəriyyətində Brüssel konvensiyası və Visbi

qaydalarının dəyişdirilməsi və təkmilləşdirilməsi barədə fikirlər səslənməkdə idi. Çünki bu qaydalarla beynəlxalq dəniz daşımaları əməliyyatlarının əsas iştirakçıları arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsində qeyri-mütənasiblik var idi, yəni yük alanlar üçün sərfəli olmayan, əvəzində isə, gəmi sahibləri və daşıyıcılar üçün əlverişli şərait mövcud idi. Hazırda dünya ölkələrinin, xüsusi ilə dəniz ölkələrinin çoxu köhnə konvensiyadan istifadə edirlər. Bir sıra Asiya və Afrika dövlətləri Hamburq qaydalarından istifadəyə üstünlük verirlər. Bu qaydalara görə, daşıyıcının naviqasiya səhvi barədə məsuliyyətdən azad edilməsi haqqında qaydalar nəzərdə tutulmur, onun üzərinə yükün salamat daşınmasına görə düşən məsuliyyətin həddi artırılır və s.

5.4. Beynəlxalq avtomobil yükdaşıma müqaviləsi haqqında Konvensiyalar

Məlumdur ki, beynəlxalq yükdaşımalarda çoxlu sayda qaydaların nizamlanması lazım gəlir. Bu sahədə yükdaşımaların həcminə, əhatə dairəsinə görə avtomobil nəqliyyatının rolu böyükdür. Bu baxımdan XX əsrin II yarısından başlayaraq, beynəlxalq avtomobil yükdaşımaları üzrə prosedurların təkmilləşdirilməsi və qaydaların nizamlanması zərurət kimi ortaya çıxmışdı.

Bu sahədə əsas sənəd kimi-Beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi haqqında Konvensiyayı qeyd etmək olar. Həmin Konvensiya 19 may 1956-cı ildə Cenevrədə (İsveçrə) qəbul olunmuş və 2 iyul 1961-ci ildən qüvvəyə minmişdir. Qeyd edək ki, Avropa dövlətlərinin əksəriyyəti bu Konvensiyaya qoşulmuşdur və 2000-ci ildən etibarən Azərbaycan Respublikası da bu Konvensiyanın iştirakçısıdır.

Konvensiyanın beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı əməliyyatları zamanı və yükdaşımalar üzrə əsas sənədi kimi SMR qəbul olunmuşdur və çox vaxtı bu Konvensiyanı elə SMR də adlandırırlar. SMR-in məzmunu 8 fəsil və 51 maddədən ibarətdir. Bu sənəd üzrə avtomobil daşınması zamanı yük sahibi və daşıyıcının əsas hüquq və vəzifələri, zəruri tənzimləyici prosedurlar, mübahisəli məsələlər barədə qaydalar nizamlanır. Beynəlxalq avtomobil yükdaşımaları zamanı digər mühüm sənəd isə, avtomobil qaimələridir və bu qaimədən beynəlxalq yükdaşıma üzrə müqavilənin mövcudluğunu təsdiqləyən sənəd kimi xarakterizə olunur.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemindən avtomobillə yükdaşımalar üzrə mühüm Konvensiyalardan biri də “Gömrük Konvensiyası”dır və bu Konvensiyanın əsas sənədi TİR-dir (Transport International Routine). Bu sənəd beynəlxalq avtomobil daşımalarında kitabça kimi istifadə edilir və birdəfəlik vahid beynəlxalq təminat sənədi kimi nəzərdə tutulur.

5.5. Beynəlxalq hava daşımalarında Varşava Konvensiyası

Beynəlxalq yükdaşımalarında hava nəqliyyatının rolu spəşifik xarakter daşıyır. XX əsrin II dekadasından başlayaraq, dünyada hava nəqliyyatının formalaşması ilə bağlı bu sahədə qaydaların nizamlanması vacib zərurət kimi ortaya çıxmışdır.

İlk beynəlxalq sənəd kimi - yük və sərnişin daşıma şərtləri “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün konvensiya” 12 oktyabr 1929-cu ildə Varşavada qəbul olunmuş və həmin konvensiya Varşava konvensiyası adlandırılmışdır. Bu konvensiyaya dünyanın 120-dən çox ölkəsi

qoşulmuşdur və Azərbaycan Respublikası da 1999-cu ildən bu Konvensiyaya daxil olmuşdur.

II dünya müharibəsindən sonrakı dövrlərdə beynəlxalq hava nəqliyyatları üzrə əməliyyatlar xeyli intensivləşmiş və bu baxımdan Varşava Konvensiyasının təkmilləşdirilməsi məsələsi ortaya çıxmışdı. Nəhayət, 28 sentyabr 1955-ci ildə Hollandiyanın Haaqa şəhərində Varşava Konvensiyasına düzəlişlər haqqında protokol imzalanmış və bu sənədə Haaqa protokolu da deyilir. Haaqa protokolu Varşava Konvensiyasını tam əvəzləyən sənəd deyildir və bu protokolun qəbulu Konvensiyadakı hüquqi boşluqları tənzimləmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd edək ki, 1999-cu ildə Azərbaycan Respublikası bu protokola qoşulmuşdur.

Digər bir beynəlxalq hava nəqliyyatı üzrə tənzimləmə sənədi kimi, Qvadalaxara konvensiyasını göstərmək olar. Belə ki, Varşava Konvensiyasında çarter daşımaları və hava gəmilərinin icarəsi haqqında qaydalar nəzərdə tutulmamışdı və bu istiqamətdə tənzimləmə mexanizmləri 18 sentyabr 1961-ci ildə qəbul edilmiş Qvadalaxara konvensiyası ilə nizamlanmışdır. Bu Konvensiyanın qəbulundan sonra, Varşava konvensiyası, Haaqa protokolu və Qvadalaxara konvensiyasının birlikdə məzmununu əks etdirən beynəlxalq tənzimləmə sənədi kimi-Varşava sistemi adlandırılmışdır. Məlumat üçün bildirək ki, Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən bu konvensiyaya qoşulmuşdur.

5.6. Dəniz və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq Konvensiyalar

Beynəlxalq sərnişin daşımalarında dəniz və avtomobil nəqliyyatının rolu xüsusi ilə fərqlənir. Dünyada sərnişin

daşımalarının əksər hissəsi bu nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilir.

Dəniz nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması barədə qaydalar aşağıdakı Konvensiyalarla tənzimlənir:

- 1981-ci ildə qəbul edilmiş, Dənizlə sərnişin daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiya edilməsi barədə Beynəlxalq konvensiya;
- 1967-ci ildə qəbul olunmuş, Dənizlə baqaj və sərnişinlərin daşınmasının bəzi qaydalarının unifikasiya edilməsi barədə Beynəlxalq konvensiya;
- 1974-cü ildə qəbul edilmiş, Dənizlə sərnişinlərin və baqajın daşınmaları haqqında Afina konvensiyası;
- 1973-cü ildə qəbul olunmuş, Avtomobil ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşınma müqaviləsi haqqında konvensiyası və s.

5.7. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının tənzimlənməsi qaydaları

Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının əsas istiqamətlərindən biridir və bu nəqliyyat vasitəsindən geniş istifadə diqqət çəkir. Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq dəmiryolu marşrutları çoxlu ölkələrin sərhədlərini keçir və bu baxımdan onun beynəlxalq səviyyədə tənzimlənməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Hazırda beynəlxalq dəmiryolu üzrə daşımaların təşkili sahəsində qüvvədə olan beynəlxalq hüquqi aktlara-Yük və sərnişinlərin dəmiryolu ilə daşınması barədə Bern konvensiyası və Dəmiryolu ilə beynəlxalq yük daşımaları barədə Saziş daxildir.

Bern yük Konvensiyası (CİM) - 1890-cı ildə 9 Avropa ölkəsi tərəfindən təsis edilmiş və dəmiryolu üzrə beynəlxalq yükdaşımaya müqaviləsini nizamlamaq üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Bern sərnişin Konvensiyası 1923-cü ildə qəbul edilmişdir.

Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları üzrə qaydaların təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə XX əsrin 70-ci illərindən başlayaraq, bu sahədə təkmilləşdirmə sənədlərinin hazırlanması prosesləri güclənmişdir. 1980-ci ilin may ayının 9-da yenidən Berndə bu problemlərə konfrans formatında baxılmış, yekunda Dəmiryolu ilə Beynəlxalq daşımalar barədə yeni Saziş qəbul olunmuş və həmin Saziş COTİF adlandırılmışdır. COTİF iki əlavədən-B əlavəsindən (CİM) və A (CİV) əlavəsindən ibarətdir. B əlavəsi yük daşınması üzrə münasibətləri və A əlavəsi isə sərnişin daşınması üzrə münasibətləri tənzimləyir.

Özünüyoxlama sualları:

1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanmasını şərtləndirən amillər.
2. Dənizlə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə Haaqa-Visbi qaydaları
3. Yüklərin dənizlə daşınması barədə Hamburq qaydaları.
4. Beynəlxalq yükdaşımaya müqaviləsi haqqında konvensiya.
5. Beynəlxalq hava daşımaları üzrə Varşava konvensiyası.
6. Dəniz və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq Konvensiyalar.
7. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının tənzimlənməsinin hüquqi əsasları.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
2. Ермалаев В.Г., Сиваков О.Б. «Морское право» Москва, 2005, 255 с.
3. Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. Москва, Наука.-2005 г.
4. Каграманов А.К. Международно-правовое регулирование строительства и эксплуатации трубопроводного транспорта. Автореферат дисс. канд экон наук . Москва, 2007 г.
5. Шумилов В. М. Международное право. Учебник, Москва.-2007 г.
6. Веляминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. Москва, 2004.
7. Дзикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск (Беларусь), 2007. – 195 с.
8. Синецкий Б.И. «Внешнеэкономические операции: организация и техника». Москва, 1989 г.-520 с.
9. Кузнецова Е.Ю. Регулирование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. доктора экон. наук. Москва, 2000 г.
10. Шамагдиев А.Ш.Международные транспортные перевозки. Ташкент (Узбекистан), 2007 г.

Mövzu 6. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları

- 6.1. Dəmiryolunun yaranması tarixi və formalaşması prosesləri.**
- 6.2. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatı.**
- 6.3. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatının mahiyyəti və əsas xüsusiyyətləri.**
- 6.4. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları Razılaşdırılması qaiməsinin tətbiqilə dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınması üzrə Beynəlxalq Gömrük proseduru barədə Konvensiya.**
- 6.5. Dəmiryolçuların Beynəlxalq İttifaqı.**
- 6.6. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi.**
- 6.7. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti.**

6.1. Dəmiryolunun yaranması tarixi və formalaşması prosesləri

XIX əsrin əvvəllərindən başlayaraq sənayenin inkişafı ilə əlaqədar olaraq ağır yüklərin daşınması və uzaq məsafələrə sərnişinlərin daşınması üçün nəqliyyat vasitəsinin yaradılmasını zəruri etmişdi. Bu məqsədlərlə ilk dəmiryolu 1830-cu ildə İngiltərədə Liverpul-Mançester xətti istifadəyə verilmişdir. Daha sonra bu proseslər ABŞ-da inkişaf etmişdir. Bu ölkədə ilk dəmiryolu Çarlston və Oqasta şəhərlərini birləşdirmişdir. Fransada ilk dəmiryolu 1833-cü ildə, Almaniyada və Belçikada 1835-ci ildə, Rusiyada 1837-ci ildə çəkilmişdir.

O dövrdə dəmir yolu şəbəkəsinin genişlənməsi nəticəsində 1850-1990-cü illər arasında dünyada 800 km dəmiryolu istifadəyə verilmişdir və artıq 1920-ci ildə dəmiryolunun uzunluğu 1,2 min.

km-ə çatmışdır. Növbəti 70 il ərzində dünya dəmiryolu sistemi çox sürətli inkişaf yolu keçmiş və XXI əsrin əvvəllərinə dünya üzrə dəmiryolunun uzunluğu 900 min km təşkil etmişdir.

Dünyanın nisbətən iri dəmir yolu infrastrukturuna və uzun dəmir yolu qovşağına daxil olan ölkələr sırasında ABŞ (195 min km.), Rusiya (86 min km.), Kanada (80 min km.), Hindistan (59 min km.), Çin Xalq Respublikası (58 min km.), Almaniya (38 min km.), Avstraliya və Argentina (hər biri 33 min km.), Fransa (32 min km.), Meksika (27 min km.), Polşa, Ukrayna və Cənubi Afrika Respublikası (hər biri 23 min km.), Braziliya (22 min km.), Yaponiya (20 min km.), Böyük Britaniya (17 min km.), İtaliya (16 min km.) və bir sıra ölkələr yer almışdır.

Son 10 illiklərdə dünya üzrə dəmir yolu vasitəsi ilə daşınan yüklərin həcmi 4 trl. ton/km səviyyəsini ötmüşdür. Bu sahədə ilk üçlük ölkə kimi- ABŞ, Çin və Rusiya digər ölkələrdən ən azı 10 dəfə öndədirlər. ABŞ-da illik yük dövriyyəsinin həcmi 2250 mlrd ton/km, Çində 1260 mlrd/km, Rusiyada isə 1240 mlrd ton/km təşkil etmişdir.

Müasir dövrdə yüksək texnologiyaların sürətli inkişafı ilə əlaqədar olaraq yüksək magistral xətlərin istismarına üstünlük verilməkdədir. Bu cür dəmir yolu magistrallarında saatda 200-300 km sürətlə gedən ekspres sənişin qatarlarından istifadə olunur. Bu tip magistral yollara ciddi önəm verən ölkələr kimi-Yaponiya və Fransa xüsusilə fərqlənirlər. Son onilliklərdə Almaniya, İtaliya, ABŞ, Koreya Respublikası və Çində bu tip dəmir yolu magistrallarının istismara verilməsi intensivləşməkdədir. Rusiyada yüksək sürətli dəmir yolu ekspres magistralı Moskva- Sankt Peterburq marşrutu üzrə açılmışdır.

6.2. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatı

Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatı dövlətlərarası yükdaşımalarının həyata keçirilməsində mühüm nəqliyyat vasitəsidir. Dəmiryolu ilə beynəlxalq yükdaşımaları haqqında 1950-ci ildə imzalanmış Saziş beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatı üzrə yükdaşıma şərtlərini, daşıma haqqını və bu sahələr üzrə münasibətləri nizamlayan əsas beynəlxalq sənəd kimi qəbul olunmuşdur.

Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları üzrə ən mühüm beynəlxalq sazişlər, müqavilələr, birliklər, ittifaqlar, konfranslar və sairələr aşağıdakılardır:

- Dəmiryolu Konqreslərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (1884–cü il);
- Sərnişin və baqaj vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1889-cu il);
- Beynəlxalq Dəmiryolu Nəqliyyatı Komitəsi (1902-ci il);
- Beynəlxalq Dəmiryolu İttifaqı (1922-ci il);
- Avropa Dəmiryolu Daşımaları İttifaqı (1953 cü il);
- Sərnişin tarifləri üzrə Avropa Konfransı (1975-ci il).

6.3. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatının mahiyyəti və əsas xüsusiyyətləri

Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları üzrə ən mühüm beynəlxalq sazişlər, müqavilələr, birliklər, ittifaqlar, konfranslar və sairələr dedikdə-ölkələrarası sazişlər və müqavilələr əsasında iki və daha çox dövlətlər arasında keçirilən dəmir yolu daşınması nəzərdə tutulur. Bu nəqliyyat növü bir çox cəhətlərini görə olduqca

əlverişlidir, yüksək daşıma imkanına malik olmaqla yanaşı təhlükəsizlik baxımından da diqqət çəkəndir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növlərinə - beynəlxalq yük daşımaları, sənişin daşıma, baqaj daşıma və yük baqajı daşımaları daxildir.

Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının təşkili aşağıdakılardan ibarətdir:

- bu proseslərdə iki və daha çox ölkənin dəmir yolları istifadə olunur;
- sərhədin keçilməsi sənişinlərin və beynəlxalq təyinatlı yüklərin xarici dəmir yoluna verilməsi ilə bağlıdır;
- bir dövlətin dəmiryolu vaqonlarının digər dövlətin dəmir yolu tərəfindən müvəqqəti istifadəsinə keçməsi;
- çəkisindən və həcmindən asılı olaraq, xüsusi yük növlərinin olması və s.

Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının əsas sənədləri bunlardır:

- qaimə;
- yol cədvəli;
- yükün daşımaya qəbul edilməsi haqqında qəbz-yük qəbzi.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının əsas xüsusiyyətlərinə aiddir:

- daşıma xərclərinin nisbətən ucuz olması;
- 200 km və daha çox məsafəyə yük daşımalalarında yüksək effektivliyə malik olması;
- metroloji hava şəraitindən asılı olmayaraq yük daşımalarının təşkilinin mümkünlüyü və s.

6.4. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları Razılaşdırılması qaiməsinin tətbiqilə dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınması üzrə Beynəlxalq Gömrük proseduru barədə Konvensiya

Bu konvensiyanın əsas məqsədi dəmir yolu nəqliyyatının harmonok və intensiv inkişafının təmin edilməsi, bu sahədə beynəlxalq əməkdaşlığın gücləndirilməsidir.

Beynəlxalq dəmir yolu yük daşımaları Razılaşdırılması qaiməsi dedikdə- 01 noyabr 1951-ci ildə qəbul edilmiş Sənəd başa düşülür. Bu sənəd dəmir yolu qaiməsi adlanır və dəmir yolu qovşaqlarında, yaxud dəmir yolu –bərə qovşaqlarında daşımaların sənədləşdirilməsi zamanı tətbiq edilir.

Bu konvensiya Birləşmiş Millətlər Təşkilatı tərəfindən 9 fevral 2006-cı ildə Cenevrədə qəbul olunub.

6.5. Dəmiryolçuların Beynəlxalq İttifaqı

Məlum olduğu kimi beynəlxalq nəqliyyat sistemində dəmiryolunun əhəmiyyəti olduqca böyükdür. Bu elə bil nəqliyyat növüdür ki, dünyanın bütün qitələrini beynəlxalq səviyyədə bir birinə birləşdirmək imkanına görə ən iri potensiala malikdir.

Dəmiryolçuların Beynəlxalq İttifaqı–DBİ (International Union of Railways UİR)- 1922-ci il oktyabr ayının 20-də yaradılmışdır. Əvvəlcə bu ittifaqa 51 ölkə və təşkilatlar üzv kimi daxil olmuşlar. Hazırda təşkilatın 200-ə yaxın üzvü vardır.

DBİ-nin əsas fəaliyyət funksiyalarına-Avropa və digər qitənin ölkələri ilə dəmiryolu daşımalarının genişləndirilməsi üçün mexanizmlərin işlənib hazırlanması, bu sahədə rejim və qaydaların uyğunlaşdırılması daxildir. Müasir dövrdə DBİ-nin

əsas məqsədlərinə dünya səviyyəsində dəmiryolu nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təcrübə mübadiləsinin təşkili, dəmiryolu nəqliyyatı sahəsində yeni layihələrin reallaşdırılması, texniki tərəqqiyə stimulun verilməsi, dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrinin təhlükəsiz hərəkətinin təşkili və elektron texnologiyaların tətbiqinin həyata keçirilməsi daxildir.

6.6. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi

Son 10-15–il ərzində dünyanın müxtəlif regionlarında bir sıra beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması prosesləri intensiv inkişaf etmişdir. Belə layihələrdən biri də Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizidir (ŞCBND).

ŞCBND- 2000-ci il sentyabr 12-də Rusiyanın Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya, İran və Hindistan hökumətləri arasında razılaşmaya əsasən yaradılmışdır.

ŞCBND-nin əsas məqsədlərinə- yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin artırılması, üzv ölkələr arasında bütün növ nəqliyyat vasitələri üzrə intensivliyin təmin olunması, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyi üçün daha effektivli tədbirlərin görülməsi və beynəlxalq nəqliyyatın inkişafı üçün razılaşdırılmış siyasətin formalaşdırılması daxildir.

Keçən dövr ərzində ŞCBND-nin üzvləri artmış və bir çox ölkələr bu sazişə qoşulmuşalar (Oman, Belarus, Ermənistan, Qazaxıstan, Tacikistan, Qırğızıstan və Suriya). 2005-ci il sentyabr ayının 20-də imzalanmış Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə ölkəmiz “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında” Sazişə qoşulmuşdur.

Azərbaycanın bu layihədə iştirakı güclü perspektivlərlə bağlıdır. Belə ki, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan ərazisindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmiryolu amili vardır və bu ölkəmiz üçün olduqca böyük iqtisadi səmərə verə bilər. Layihəyə görə, dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən dəmiryolu hissəsinin uzunluğu 511 km-dir. Layihədə Bakı- Astara dəmiryolu xəttinin İran – Astara dəmiryolu xətti ilə birləşdirilməsi yer almışdır. Layihədə avtomobil yolu sahəsində Bakı dairəvi avtomobil yolunun tikintisi, Bakı-Ələt, Bakı-Quba-Rusiya sərhədi, Ələt-Astara-İran sərhədi və s istiqamətlər üzrə avtomobil yollarının dünya standartları səviyyəsində qurulması nəzərdə tutulmuşdur.

6.7. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti

Azərbaycan son 10-15 ildə özünü iri regional və beynəlxalq əhəmiyyətli layihələrin təşəbbüskarı kimi göstərməklə, regionda və beynəlxalq səviyyədə güclü nüfuza sahib olmuşdur. Ölkədə Neft strategiyasının reallaşdırılması, neft-qaz ixracının əhəmiyyətli şəkildə artırılması və ölkənin maliyyə gücünün yüksəlməsi, valyuta ehtiyatlarının artması, qeyri-neftqaz layihələrinin də reallaşdırılması üçün şərait yaratmışdır. Bu baxımdan Azərbaycanın ən iri beynəlxalq qeyri-neftqaz layihəsi kimi Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmiryolu xətti mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

BTQ-nin tikintisi üzrə razılaşma 2007-ci il fevralın 7-də Tbilisi (Gürcüstan) şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə dövlət rəhbərlərinin iştirakı ilə keçirilmiş tədbirdə baş tutmuşdur. Bu tədbirdə “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu xətti” haqqında üçtərəfli Saziş və “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu xətti

layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Marabda-Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər (Kartsax) dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi, layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiyası və istismarının prinsip və şərtləri haqqında” Azərbaycanla Gürcüstan arasında ikitərəfli Saziş və nəhayət Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və “Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMM arasında “Bakı-Tblisi-Qars dəmiryolu xətti layihəsinin Marabda- Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi şərtlərinə dair Kredit Müqaviləsi” imzalanmışdır. 2011-ci il may ayının 18-də Bakı şəhərində ikitərəfli Sazişə bəzi əlavə və dəyişikliklər barədə Protokol imzalanmışdır. Bu dəyişiklər əsasında 2011-ci il iyul ayının 1-də Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və “Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu” MMM arasında yeni şərtlər çərçivəsində yeni Kredit Müqaviləsi imzalanmışdır.

BTQ-nin maliyyələşdirilməsi Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21 fevral 2007-ci il tarixli Fərmanına əsasən həyata keçirilir. Bu funksiyanın yerinə yetirilməsi Dövlət Neft Fonduna həvalə olunmuşdur. Kreditləşmənin təşkili və bank xidmətinin həyata keçirilməsi üzrə agent bank kimi isə “Azərbaycan Beynəlxalq Bankı” ASC təyin olunmuşdur. 2013-cü ilin aprel ayının 1-nə olan məlumata görə BTQ-nin maliyyələşdirilməsi üçün Dövlət Neft Fondu tərəfindən Nəqliyyat Nazirliyinə ümumilikdə 433 milyon ABŞ dolları ayrılmışdır. Layihə üzrə Azərbaycan tərəfindən uzunluğu 29 kilometr olan Qars-Axalkalaki dəmir yolu xəttinin və uzunluğu 160 kilometr olan mövcud Axalkalaki- Marabda dəmir yolu xəttinin reabilitasiya-konstruksiyasına 775 milyon ABŞ dollarının kredit kimi ayrılması nəzərdə tutulmuşdur. Bundan 200 milyonu illik dərəcəsi 1%

olmaqla 25 il müddətinə (uzadılması şərti var) və 575 milyonu isə illik dərəcəsi 5% olmaqla təşkil edir. Türkiyə hökuməti BTQ-nin ölkə ərazisindən keçən hissəsinin inşasına 345 milyon dollar ayırıb.

BTQ-nin tarixi xronologiyası- 1993-cü ildə Bakıdan Qarsadək dəmir yolu xəttinin çəkilməsinin planlaşdırılması ilə başlayıb və əsasən 2005-ci ildən bu müzakirələr intensivləşib. 2007-ci il noyabr ayının 21-də Gürcüstanda bu dəmir yolu xəttinin təməli qoyulmuş və 2008-ci ilin iyun ayından isə Türkiyə hissəsində işlərə start verilib. İlk proqnozlara görə dəmir yolu xəttinin 2014-cü ildə istismara verilməsi gözlənilir.

BTQ-nin ümumi göstəriciləri və xarakteristikası. Xəttin uzunluğu ümumilikdə 826 kilometr təşkil edir. Bu dəmir yolu xətti 3 ölkənin ərazisindən keçəcək: Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə. Bu dəmiryolu xəttinin keçəcəyi əsas marşrutlar belədir: Bakı - Ələt - Qazıməmməd - Kürdəmir – Yevlax - Gəncə - Ağstafa – Rustavi – Tblisi – Axalkalaki - Qars. Azərbaycan ərazisində BTQ-nin keçdiyi marşrutlar üzrə lokomotiv bazası möhkəmləndiriləcək və infrastruktur obyektləri yaradılacaqdır.

BTQ-nin istismarından sonra onun illik buraxılış qabiliyyətinin 17 milyon ton təşkil edəcəyi gözlənilir. İstismarın ilk illərində ildə 6-7 milyon ton yükün və 1 milyondan çox sərnəşinin daşınacağı proqnozlaşdırılır.

BTQ-dən gözlənilən iqtisadi səmərə- olduqca yüksək qiymətləndirilir. Bu ilk növbədə Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışının genişləndirilməsi ilə bağlıdır. Azərbaycan Türkiyəyə birbaşa gediş imkanı qazanacaq, hesablamalara görə Bakıdan Qarsa bir günə, İstanbula isə iki gün yarıma getmək mümkün olacaqdır. Azərbaycanın bu dəmir yolu xətti istifadəyə verdiyi təqdirdə, ilk illərdə təkə tranzit

daşımalarda ildə 50 milyon dollardan çox vəsait əldə edəcəyi proqnozlaşdırılır.

Özünüyoxlama sualları:

1. Dəmiryolunun yaranması tarixi və formalaşması prosesləri.
2. Dünyanın nisbətən iri dəmir yolu infrastrukturuna və uzun dəmir yolu qovşağına daxil olan ölkələr hansılardır?
3. Ekspres sənişin qatarları magistral yollarına ciddi önəm verən ölkələri bildirin.
4. Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları üzrə ən mühüm beynəlxalq sazişlər, müqavilələr, birliklər, ittifaqlar, konfranslar və sairələr hansılardır?
5. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının mahiyyətini izah edin.
6. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növlərini söyləyin.
7. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkilini açıqlayın.
8. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının əsas sənədləri.
9. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının əsas xüsusiyyətləri.
10. Dəmiryolçuların Beynəlxalq İttifaqı.
11. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları Razılaşdırılması qaiməsinin tətbiqilə dəmir yolu nəqliyyatında yüklərin daşınması üzrə Beynəlxalq Gömrük proseduru barədə Konvensiya.
12. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi.
13. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti.
14. BTQ-nin tarixi xronologiyası.
15. BTQ-nin ümumi göstəriciləri və xarakteristikası.
16. BTQ-dən gözlənilən iqtisadi səmərə.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Şəkəraliyev A.Ş. Dövlətin iqtisadi siyasəti: reallıqlar və perspektivlər. Bakı, 2009 - 416 s.
2. Kərimli İ.A. «Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlərin müasir problemləri», Bakı, 2006 -304 s.
3. Vəliyev.D., Əsədov A. Beynəlxalq iqtisadiyyat. Dərslük. Bakı, 2012.- 400 s.
4. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Dərslük. Bakı, 1999.-400 s.
5. Хасбулатов Р.И. - Международные экономические отношения: учебник для бакалавров / Р.И. Хасбулатов. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – 910 с.
6. Гладков И.С. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебное пособие / И.С.Гладков – 4-е изд. перераб.и доп.– М.: БИНОМ, 2012 / 341 с.
7. Шамагдиев А. Ш. Международные транспортные перевозки. Ташкент, 2007 г.
8. Кузнецова Е.Ю. Регулирования транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. док. экон. наук. Москва, 2000 г.
9. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.4
10. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000.
11. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог (Россия), 2008.
12. Евразийское экономическое сообщество.
<http://www.evrazes.com/docs/view/68>

13. Дзикович Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск, Беларусь, 2007.-195 с.
14. Транспортная логистика. [Интернет ресурсы: <https://smartcat.ru>]
15. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005.

Mövzu 7. Beynəlxalq dəniz daşımaları

- 7.1. Dəniz daşımaları anlayışı və onun mahiyyəti.**
- 7.2 Dəniz nəqliyyatının dünya ölkələrinin iqtisadiyyatında əhəmiyyəti.**
- 7.3. Dünyanın əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları və iri limanları.**
- 7.4. Beynəlxalq dəniz kanalları və onların əsas funksiyaları.**
- 7.5. Yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsi. Konosament və Çarter.**
- 7.6. Dəniz nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq qurumlar.**
- 7.7. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.**

7.1. Dəniz daşımaları anlayışı və onun mahiyyəti

Yüklərin dəniz daşımaları dedikdə - müxtəlif yüklərin dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınması nəzərdə tutulur. Bu proseslərdə kiçik tanker və gəmilər, nəhəng yük gəmiləri, maye məhsulları daşıyan iri tankerlər iştirak edirlər. Dəniz daşımaları rahat və ucuz olmaqla yanaşı, malların təyinatı üzrə korlanmadan çatdırılmasında xeyli əlverişlidir.

“Dəniz daşımaları” anlayışı – özündə dövlətlərarası və müxtəlif dövlətlərin su ərazilərində yüklərin dəniz və okeanlar vasitəsilə daşınması mahiyyətini əks etdirir. Dəniz daşımaları dünya iqtisadiyyatının nəqliyyat təminatında ən davamlı, əlverişli və fasiləsiz işləmək imkanına malik nəqliyyat növü kimi xarakterizə olunur. Bu nəqliyyat növünün müxtəlif nəqliyyat vasitələrində qeyri-standart parametrlə hər bir yükün daşınması üçün nəqliyyat rejimi və beynəlxalq nəqliyyat marşrutu formalaşdırmaq mümkündür. Konteyner daşımalarının əsas həcmi

də dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Bir çox hallarda Amerikadan Avropaya bəzi yüklərin daşınmasında dəniz nəqliyyatı yeganə nəqliyyat vasitəsi kimi çıxış edir.

Dəniz nəqliyyatının spesifik xüsusiyyətləri bunlardır:

- öz aralarında quru sərhədləri olmayan və ya tranzit imkanları məhdud olan ölkələr beynəlxalq mal mübadiləsini beynəlxalq dəniz daşımaları vasitəsilə təşkil edirlər;
- nəqliyyat xərcləri içərisində ən ucuz olması onun rəqabət qabiliyyətinin əvvəlcədən yüksəkliyini təmin edən amillərdəndir;
- ağır texnika, gübrələr, taxıl, digər iri həcmli dənli, toz şəkilli maye və digər müxtəlif yüklərin qitələrarası Beynəlxalq daşımalarında dəniz nəqliyyatının əhəmiyyətli səviyyədə üstünlüklərinin mövcudluğu;
- dəniz konteyner daşımaları beynəlxalq təyinatlı yüklərin “qapıdan qapıya” təslim şərtinin təmin edilməsində effektivdir və s.

Dəniz daşımalarının əsas istiqamətləri (reysləri) bunlardır:

- Çarter reysi (gəmini fraxt edən sifarişçi onun bütün imkanlarından istifadə edir);
- Baş kontrakt (uzun müddət üçün sifarişçi ilə yüklərin daşınması üzrə saziş);
- Konosament (yükün yerləşdirilməsi üzrə daşıyıcı agent tərəfindən hər bir öhdəlik götürülmür);
- Bers-not (yükün yol üstü-eyni istiqamət üzrə daşınması üzrə müqavilə);
- Fiksçur-not (çarter xarakterli və sövdələşmə faktını əks etdirən saziş);

- Bukinq-not (sifarişçi tərəfindən gəminin müəyyən yük daşıma həcmninin əvvəlcədən bron edilməsi) və s.

7.2. Dəniz nəqliyyatının dünya ölkələrinin iqtisadiyyatında əhəmiyyəti

Hələ orta əsrlərdən başlayaraq bir çox dünya ölkələri gəmiçiliyin inkişaf etdirilməsi ilə bağlı tarixi işlər görmüşlər. Gəmiçilik və yaxud dəniz nəqliyyatı digər nəqliyyat sahələrinə nisbətən, xüsusilə dəmiryolu və avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə qədimdir. Bu nəqliyyat növü bir sıra əlverişli meyarlarına görə dünya nəqliyyatı sistemində və bir çox dünya ölkələrinin iqtisadi inkişaf proseslərində əhəmiyyətli mövqeyə malikdir. Dəniz nəqliyyatının bir qrup üstünlükləri diqqəti cəlb edir:

- bu nəqliyyat növünün beynəlxalq marşrutlarının əksər hissəsi təbii resurslar hesabına formalaşır və buna görə də 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, yüklənməyə məhdudiyət 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-həyati əhəmiyyət kəsb edir və s.

İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrin əksəriyyətində güclü infraqüstruktura malik dəniz nəqliyyatı sektoru və Beynəlxalq dəniz

daşımaları potensialı formalaşdırılmışdır. Məsələn, Böyük Britaniya və Yaponiyada ümumi beynəlxalq ticarət daşımalarının 98%-i, ABŞ-da isə 90%-i dəniz nəqliyyatının payına düşür. Ümumilikdə isə beynəlxalq yük daşımalarının 60 %-dən çoxu gəmiçilik nəqliyyatı sektoruna aiddir. Bir çox Beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarının məlumatlarında XXİ əsrin birinci onilliyinin yekunlarına əsasən dünya üzrə ümumi yük dövriyyəsinin intensivliyi ildə orta hesabla 31000-32000 mlrd ton/km qeyd olunmuşdur. Bu dövriyyə hesabına dünya üzrə daşınan yükün ümumi həcmi ildə orta hesabla 5100-5200 mln/ton təşkil edir.

7.3. Dünyanın əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları və iri limanları

Dünyanın bir çox dəniz sahilli ölkələrində güclü infrastruktura malik beynəlxalq yük daşımaları infrastrukturu və iri dəniz limanlarının yaradılmasına imkan vermişdir. Məlumdur ki, dünyada ən güclü infrastruktura malik beynəlxalq dəniz nəqliyyatı qovşaqları Atlantik okeanında formalaşdırılmışdır. ABŞ ilə Qərbi Avropa arasında, Aralıq dənizi ilə, Şimal və Norveç dənizləri arasında olan istiqamətlər üzrə iri həcmdə yükdaşıma əməliyyatları dövriyyəsi diqqəti cəlb edir. Digər iri dəniz nəqliyyatı infrastrukturuna malik olan Sakit okeanın payına beynəlxalq dəniz daşımalarının 25 %-i düşür. Bu okeanda ABŞ və Kanadanı Şərqi və Cənub-Şərqi Asiya ilə birləşdirən Sakit okean istiqamətini, ABŞ-ın Atlantik okean sahillərini Havay adaları ilə Panama kanalı hesabına Yaponiyayı birləşdirən istiqamətlərini, Avstraliya ilə Yaponiya və Şərqi Asiyanın digər ölkələrini birləşdirən Transokean istiqamətlərinin güclü potensialını

göstərmək mümkündür. Dəniz gəmiçiliyi ilə yükdaşımalarda üçüncü yeri Hind okeanı tutur və onun payına dünya dəniz daşımalarının 15%-ə qədəri düşür. Süveyş kanalı vasitəsilə Avropadan Asiya və Avstraliyaya həyata keçirilən beynəlxalq yükdaşımaları xüsusi önəm kəsb edirlər.

Dünya dəniz limanlarının ümumi sayı bir sıra mənbələrdə 10-15 mindən çox göstərilə də, bununla belə beynəlxalq yükdaşımalarda mühüm əhəmiyyət kəsb edən limanların sayının 2200 -2250 olduğu bildirilir. Bu limanlardan 900-ü Avropada, 500-ü Amerikada, 400-ü Asiyada və qalanları digər ərazilərdə fəaliyyət göstərirlər. İri dəniz limanlarına xas olan əsas xüsusiyyətlər, onların müxtəlif yükləri qəbul edə bilməsi, yerləşdirməsi, qruplaşdırması və sortlaşdırması imkanlarının olmasıdır.

Dünyanın ən iri limanlarından- illik yük dövriyyəsi 100 mln. tondan çox olan bir qrup universal dəniz limanlarına misal olaraq, Sinqapur (illik yük dövriyyəsi 325 mlnton), Rotterdam-Niderland(320), Yeni Orlean-ABŞ(225), Şanxay-Çin(185), Syanqan-Çin (175), Tiba-Yaponiya (170), Hyuston-ABŞ (160), Naqoya-Yaponiya (155), Ulsan-Koreya (150), Antverpen-Belçika (130), İnçxon-Koreya (120), Pusan-Koreya (115), İokoqama-Yaponiya (115), Qaosyun – Tayvan (115), Los-Anceles – ABŞ (115) və sairələri göstərmək olar.

Məlumdur ki, dünya ölkələrinin beynəlxalq daşımalarda əsas potensiallarının göstəricilərindən biri də geniş imkanlara malik yükdaşıma gəmiləri parkının olmasıdır. Yaponiyada gəmilərin sayı 8650, Panamada – 6140, ABŞ-da – 5640, Rusiyada – 4700, Çində - 3290, Sent-Vinsent və Qrenadada – 2440, Koreyada-2430, Norveçdə - 2360, Filippində-1950, Sinqapurda – 1750, Liberiyada – 1630, Maltada – 1570, Kiprdə -1560, Yunanıstanda

– 1500, İtaliyada – 1400, Baham adalarında – 1300, Türkiyədə – 1150, Danimarkada – 1050, Almaniyada – 1030, Hindistanda – 970, Tayvanda – 680, Malayziyada – 630 və sairləri qeyd etmək olar.

7.4. Beynəlxalq dəniz kanalları və onların əsas funksiyaları

Bir çox dünya ölkələrinin iqtisadi inkişaf prosesləri sürətləndikcə beynəlxalq dəniz daşımalarına tələbatın artması bir zərurət kimi çıxış edir. İqtisadi inkişaf proseslərində strateji hədəfləri qarşıya qoyan bir qrup region ölkələri və ölkə qrupları dünya okean sularının beynəlxalq dəniz daşımaları imkanlarından yararlanmaq üçün dənizləri və çay hövzələrini bir-birinə birləşdirən və onları okean sularına qovuşduran vasitəçi su kanallarının tikintisinə xüsusi önəm vermişlər.

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının səmərəli təşkilində və beynəlxalq yük daşımaları marşrutların diversifikasiyalaşdırılmasında dəniz kanallarının və körfəzlərin böyük əhəmiyyəti vardır. Buna misal olaraq, Süveyş kanalı və Panama kanalını göstərmək olar.

Süveyş kanalı vaxtilə keçmiş SSRİ-nin yaxından iştirakı ilə inşa olunmuş və Misirdə eyni adlı boğazdan başlayaraq, Afrika ilə Asiyanı birləşdirməklə, şimaldan cənuba Port-Səiddən Qırmızı dənizdən Süveyşə qədər uzanır. Kanalın uzunluğu 161 km, dərinliyi 17 m və eni-120-150 metrdir. Bu kanalın üstün spesifik xüsusiyyətlərindən biri də - Aralıq dənizi ilə Qırmızı dənizin eyni səviyyədə olması səbəbindən su axını üçün xüsusi şlyüzun tikilməsinə ehtiyacın olmaması ilə izah edilir. Bu kanalda illik beynəlxalq yükdaşımaların həcmi 250-260 mln. ton və gəmilərin

sayının 20 mindən çox olduğunu qeyd etmək olar. Bu kanal ilə daşınan yüklərin əsas hissəsini Fars körfəzindən Avropaya aparılan neft və neft məhsulları təşkil edir. Həmin məhsulların Avropanın enerjidaşıyıcılarla təhcizatında mühüm əhəmiyyət kəsb etməsi Süveyş kanalının beynəlxalq statusunun artıran amillərdən biridir. Kanaldan istifadənin digər səmərəlilik göstəricilərindən biri də beynəlxalq yük daşımaları zamanı yolların qısaldılması və vaxta qənaət edilməsidir. Bu amil həm də beynəlxalq yük daşımalarının maya dəyərini xeyli azalmasına imkan verir.

Panama kanalı - Panama boğazından çəkilmiş süni su yoludur. Bu kanal Atlantik okeanı ilə Sakit okeanı birləşdirmək üçün çəkilmişdir. Kanalın tikintisi 1904-1914-cü illərdə ABŞ tərəfindən həyata keçirilmişdir. Onun uzunluğu 82 km, eni 105-305 m, ən dayaz yeri 12 m, yük dövriyyəsi ildə təxminən 200-205 mln. ton, gündəlik gəmi dövriyyəsi 40 ədəd 65-70 min tonluq gəmilər olmaqla, 9 saatlıq yoldur. Kanal vasitəsilə Sakit okeana əsasən neft və neft məhsulları, kömür, koks, metal və metal filizi, fosforitlər, taxıl, maşınlar və s. aparılır.

Panama kanalı vasitəsilə həyata keçirilən beynəlxalq daşıma əməliyyatlarda ABŞ-ın rolu xüsusilə fərqlənir. Bu ölkə öz ticarətinin 14 %-ni, həmçinin Çili-33 %-ni, Ekvador 66 %-ni Panama kanalı vasitəsilə həyata keçirir. Qeyd etmək lazımdır ki, 1977-ci ilə kimi həmin kanala nəzarət hüququ əsasən ABŞ-da olmuşdur. 1977-ci ildə bağlanmış yeni müqaviləyə əsasən ABŞ-ın bu statusuna son qoyulmuş və 1999-cu ildə Panama kanalı tamamilə Panama Respublikasının mülkiyyətinə keçmişdir.

Beynəlxalq daşımalarda az əhəmiyyət kəsb etməyən kanal kimi Kil kanalı da diqqəti cəlb edir. Həmin kanal Almaniyada gəmiçilik kanalıdır. Bu kanal Baltik və Şimal dənizləri arasında çəkilmişdir və Kil buxtası ilə Elba çayının aşağı sahilini

birləşdirir. Kanal 1896-cı ildə istismara verilmiş, onun uzunluğu 99 km, dərinliyi 11 m və eni 160 metrə qədərdir.

7.5. Yüklərin dəniz daşınması müqaviləsi. Konosament və Çarter

Yüklərin dəniz daşınması əməliyyatları tərəflər arasında imzalanmış Müqavilə əsasında aparılır. Bu Müqavilələr yazılı formada bağlanırlar və əlavələr kimi çarter, konosament sənədləri ilə təsdiqlənə bilərlər. Bu tip müqavilələr əməkdaşlıqdan asılı olaraq, uzun müddətə də bağlanıla bilər. Daşıyıcı və alıcı arasında münasibətlər, alıcı müqavilə tərəfi olmadığı halda, konosamentlə müəyyənləşdirilir.

Yüklərin dəniz daşınması müqaviləsinin bir sıra xüsusiyyətləri:

- əgər konosamentdə şərt varsa, çarter şərtləri alıcı üçün öhdəlik kimi qəbul edilir;
- çarter daşıyıcı agentin icazəsi ilə yüklərin dəniz daşınması üzrə müqaviləsi üzrə hüquqlarını üçüncü şəxsə verə bilər;
- dəniz daşınması reysindən əvvəl daşıyıcı gəmini bütün texniki şərtlərə uyğun hazırlamalı, heyyyəti komplektləşdirilməli, təhlükəsizlik və ekoloji tədbirləri təmin etməlidir;
- çarter reysi üzrə yüklərin dəniz daşınması müqaviləsində gəminin verilmə müddəti və yükləmə yeri tərəflər arasında razılığa əsasında müəyyənləşdirilir və s.

Konosamentin mahiyyəti – daşıyıcı agent adından gəmi kapitanının imzaladığı yük sənədidir.

Konosament – ingiliscə “Bill of Lading”, fransızca – “Connaissance”, almanca – “Konossement”, ispanca –

“Conocimento” adlanır. Konosament standart formalar əsasında yazılır.

Konosamentdə əks olunan məlumatlar aşağıdakılardır:

- yük daşıyıcının adı və yerləşdiyi ünvan;
- yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsi üzrə yükləmə limanının adı və yükləmə limanında yükün qəbul edilməsi tarixi;
- yük göndərəninin adı və yerləşdiyi ünvan;
- yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsi üzrə yüklərin boşaldılma limanının adı;
- yük göndərən tərəfindən qeyd edildiyi halda alıcının adı;
- yükün adı, əsas markaları, digər zəruri məlumatlar;
- yükün xarici vəziyyəti və onun qablaşdırılması;
- alıcı tərəfindən ödəniləcək fraxtın həcmi;
- konosamentin veriləcəyi vaxt və yerin adı;
- əgər birdən çoxdursa, original konosamentlərin sayı;
- yük daşıyanın və yaxud onun adından çıxış edənin imzası və s.

Konosament çoxməqsədli universal sənəd kimi bir sıra funksiyalara malikdir:

- konosament daşıyıcı agentin yükü qəbul etməsi barədə qəbz xarakteri daşıyır;
- konosament dəniz daşımaları müqaviləsinin məzmunu və mövcudluğunu sübut edən sənəd kimi çıxış edir;
- konosament gəmi fraxt edilmədikdə və ya çarter tərtib olunmadıqda, əsasən xətti gəmiçilikdə əsas daşıma sənədi kimidir və yükün konosamentdə göstərilən alıcısından asılı olaraq, konosament adlı, orderli, təqdim edilən formalarda sənədləşdirilir və s.

Çarter anlayışı – özündə bir tərəfin, yeni fraxt edilən ödəniş əsasında digər tərəfə, yəni fraxt edənə, bir və yaxud bir neçə nəqliyyat vasitəsini bir və ya bir neçə reyslər üçün yüklərin, sərnişin və baqajın daşınması üçün nəqliyyat vasitəsinin fraxt müqaviləsini əks etdirir.

Müasir dünya nəqliyyat sistemində 400-dən çox standart və uzunmüddətli çarter proformaları (marşrutları və ya reysləri) mövcuddur.

7.6. Dəniz nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq qurumlar

Beynəlxalq dəniz daşımaları beynəlxalq nəqliyyat sistemində ən ucuz və sərfəli hesab olunan nəqliyyat vasitəsi kimi xüsusi maraq kəsb edir. Ticarət gəmiçiliyi dəniz nəqliyyatının ən geniş yayılmış vasitələrindən biridir. “Dəniz hüququ barədə” 1985-ci ildə qəbul edilmiş BMT konvensiyası beynəlxalq dəniz nəqliyyatı üzrə əməliyyatların nizamlanması üçün əsas sənədlərdən və mühüm konvensiyalardan biri hesab olunur.

Gəmiçilik və dəniz nəqliyyatı üzrə uzun illər ərzində formalaşmış beynəlxalq hüquqi adətlər, milli dəniz adətləri, İttifaqlar, Təşkilatlar və Komitələr fəaliyyət göstərir:

- 1974-cü il York- Antverpen qaydaları;
- Beynəlxalq Dəniz Sığorta İttifaqı (1874-cü il);
- Beynəlxalq Dəniz Komitəsi (1897 ci il);
- Baltik və Beynəlxalq Dəniz Komitəsi (1905-ci il);
- Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası (1948-ci il);
- Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (1958-ci il);
- Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Assosiasiyası (1970-ci il);

- Beynəlxalq Dəniz Sputnik Əlaqələr Təşkilatı İNMARSAT (1976-cı il);
- Gəmiçilik üzrə Komitə - YUNKTAD(1965-ci il) və s.

7.7. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı

Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı-BDT (İntertaional Maritime Organization İMO) - 1948-ci il mart ayının 6-da Cenevrədə (İsveçrə) Ölkələrarası Dəniz Məsləhətçi Təşkilatı üzrə Konvensiyanın qəbul edilməsi ilə əlaqədar yaradılmışdır. Bu Konvensiya 1958 mart ayının 17-dən qüvvəyə minmişdir. **BDT-in əsas funksiyalarına** beynəlxalq ticarət gəmiçiliyinin bütün texniki aspektləri üzrə əməkdaşlığın genişləndirilməsi, dəniz daşımalarında təhlükəsizliyin təmin olunması, dəniz naviqasiyasının optimallaşdırılması, dəniz nəqliyyatının istismarı nəticəsində dəniz sularının çirklənməsinin qarşısının alınması və sairələr daxildir. Bu vaxta kimi Təşkilat tərəfindən 40-dan çox konvensiya və sazişlər, 1000-ə yaxın məcəllə və tövsiyələr işlənib hazırlanması və dünya səviyyəsində istifadə olunur. BDT-nin ştab -qərargahı London (İngiltərə) şəhərində yerləşir. Onun Ali orqanına 150-dən artıq üzv dövlət daxildir və bu Ali orqan 2 ildə bir dəfə toplanan Assambleyadır. Təşkilatın icraçı orqanı isə 40 üzvün daxil olduğu Şuradır və bu Şura ildə iki dəfə toplanır.

Özünüyoxlama sualları:

1. Dəniz daşımaları anlayışı və onun mahiyyəti.
2. “Yüklərin dəniz daşımaları” anlayışı.
3. “Dəniz daşımaları” anlayışı.

4. Dəniz nəqliyyatının spesifik xüsusiyyətləri.
5. Dəniz daşımalarının əsas istiqamətləri (reysləri).
6. Dəniz nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq qurumlar.
7. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.
8. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatın əsas funksiyaları.
9. Dəniz nəqliyyatının dünya ölkələrinin iqtisadiyyatında əhəmiyyəti.
10. Dünyanın əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları və iri limanları.
11. Beynəlxalq dəniz kanalları və onların əsas funksiyaları.
12. Süveyş kanalı.
13. Panama kanalı.
14. Kil kanalı.
15. Yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsi. Konosament və Çarter.
16. Yüklərin dəniz daşımaları əməliyyatları tərəflər arasında imzalanmış Müqavilə.
17. Yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsinin bir sıra xüsusiyyətləri.
18. “Konosament” anlayışı.
19. Konosamentin mahiyyəti.
20. Konosamentdə əks olunan məlumatlar.
21. Konosamentin çoxməqsədli universal sənəd kimi funksiyaları.
22. “Çarter” anlayışı.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Гуцуляк В.Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок. Морское право. – Москва, 2003. - № 5. [Интернет-ресурсы: <https://law.edu.ru>].
2. Морские перевозки. [Интернет-ресурсы: <https://conveyance.ru/mor-perevozka>].

3. Морские перевозки: основные понятия. [Интернет-ресурсы: <https://transportavia.ru/article/39.html>].
4. Понятие морских перевозок. [Интернет-ресурсы: <https://econom-trans.ru/help/3/6.php>].
5. Особенности морских перевозок. [Интернет-ресурсы: <https://kango.ru>].
6. Общие понятия международных перевозок грузов. [Интернет-ресурсы: <https://brokert.ru>].
7. Батычко В.Т. Международной частное право. Таганрог (Россия), ГТИ ЮФУ, 2011.
8. Международные грузоперевозки. [Интернет-ресурсы: <https://lcmg.ru>].
9. Джунусова Д.Н. Международное морское право. Учебное пособие. Астраханский государственный университет, 2012. – 328 с.
10. Понятие международных перевозок. [Интернет-ресурсы: <https://alegis.net>].
11. Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск: Право и экономика, 2011. – 402 с.
12. Куликова Е. Международно-правовое регулирование. Перевозки грузов морским транспортом. Москва, Транспортное право. – 2006. - №2.
13. Международное морское право. Учебное пособие под ред. С.А. Гуреева. – Москва, Юридическая литература, 2003. – 448 с.

Mövzu 8. Beynəlxalq hava daşımaları

8.1. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı sistemi.

8.2. Hava nəqliyyatının dünya nəqliyyat sistemində əhəmiyyəti.

8.3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi mənbələri.

8.4. Beynəlxalq hava nəqliyyatının əsas hüquqi sənədləri.

8.5. Hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təşkilatlar.

8.6. Azərbaycanın hava nəqliyyatı beynəlxalq hava daşımaları sistemində.

8.1. Beynəlxalq hava nəqliyyatı sistemi

Son 20-30 ildə Beynəlxalq nəqliyyat sistemində hava nəqliyyatının əhəmiyyəti durmadan artmaqdadır. Belə ki, bu nəqliyyat vasitəsilə müntəzəm daşımalar və təcili daşımalar üzrə yük dövriyyəsi xeyli yüksəlmişdir. Beynəlxalq hava daşımalarının təşkilində əsas etibarlı ilə 1944-cü ildə qəbul edilmiş "Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında" konvensiyada yer almış hüquqi mexanizmlərdən və qaydalardan istifadə edilir.

Müasir dövrdə yüksək texnologiyaların sürətli inkişafı ilə əlaqədar olaraq beynəlxalq hava nəqliyyatının yaxın perspektivdə daha da genişlənəcəyi proqnozlaşdırılır.

8.2. Hava nəqliyyatının dünya nəqliyyat sistemində əhəmiyyəti

Hava nəqliyyatı dünya iqtisadi proseslərinin inkişafının sürətləndirilməsində beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib və mobil, operativ, sürətli sahəsi kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Bu nəqliyyat vasitəsi yüklərin və sərnişinlərin ünvanlarına və mənzil başlarına çatdırılmasında ən yüksək sürətə və çoxlu sayda üstünlüklərə malikdir. Bununla belə, hana nəqliyyatının maya dəyərinin yüksək olması əsas çatışmayan cəhət kimi xarakterizə olunur. Digər tərəfdən, hava şəraitindən asılı olaraq, bu nəqliyyat sisteminin işində çətinliklər yarana bilər. Başqa bir amil isə, bu nəqliyyat vasitəsi ilə kütləvi yüklərin iri həcmdə daşınması qeyri mümkündür. Bununla əlaqədar olaraq, hava nəqliyyatından əsasən tez xarab olan yüklərin, tibbi preparatların, operativlik tələb edən xüsusi yüklərin və s. daşınmasında daha çox istifadə olunur.

Dünyanın ən iri beynəlxalq hava limanları–əsasən ABŞ-da yerləşir. Bu ölkədə illik sərnişin daşınması 25 mln. nəfərdən artıq olan 15 liman fəaliyyət göstərir (bu tip dünyada cəmi 27 təyyarə limanı mövcuddur). Bunlara Xartfild (Atlanta) - 82 mln. nəfər sərnişin, Oxara (Çikaqo) – 74 mln. nəfər, Los-Anceles - 67 mln. nəfər, Dallas – 62 mln. nəfər, San Fransisko – 42 mln. nəfər, Denver – 40 mln. nəfər, Las Vegas – 39 mln. nəfər, Sent-Pol (Minneqopolis) – 38 mln. nəfər, Finiks – 37 mln. nəfər, Detroyd – 37 mln. nəfər, Hyuston – 36 mln. nəfər, Nyu-York (Nyuark) – 35 mln. nəfər, Mayami – 35 mln. nəfər, Kennedi (Nyu-York), Sent-Luis və Orlando hava limanları hər biri – 31 mln. nəfər sərnişin daşıyır. Bu tip hava limanlarından digər ölkələrdə, məsələn, Böyük Britaniyada Hitrou (London) - 65 mln. nəfər, Qetvik (London) – 32 mln. nəfər, Almaniya Reyn–Mayn (Frankfurt) – 49 mln. nəfər, Yaponiyada Xaneda (Tokio) – 56 mln. nəfər, Fransada Şarl De Qoll (Paris) – 48 mln. nəfər, Kanadada Toronto – 29 mln. nəfər, İspaniyada Madrid – 33 mln. nəfər, Niderlandda Amsterdam – 40 mln. nəfər, Koreya Respublikasında Kimpo (Seul) – 37 mln. nəfər, Sinqapurda Çanqe – 29 mln. nəfər və Çində Syanqan – 33 mln. nəfər sərnişin daşınır.

8.3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi mənbələri

Beynəlxalq hava daşımalarının ölkələr üzrə və bütövlükdə dünya miqyasında hüquqi mənbələrinin mükəmməl, səlis və dəqiq olması mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bu sahədə qanunvericilik mənbələri kimi aşağıdakılar çıxış edirlər:

- hava gəmisindən istifadə üzrə qaydalar;
- hava nəviqasiyasının həyata keçirilməsinin nizamlanması, onun əsas prinsipləri, hava gəmilərinə texniki xidmətin göstərilməsi və hava təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;
- sərnişinlərin, baqaj və yüklərin hava daşınmasının təşkili və həyata keçirilməsini nizamlayan Varşava konvensiyası;
- sərnişinlərin daşınması üzrə Avropa İttifaqının tarifləri, beynəlxalq avia qaimələr;
- ölkələrin daxili qanunvericilik aktları;
- hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təşkilatların qəbul etdiyi ümumi qaydalar və s.

8.4. Beynəlxalq hava nəqliyyatının əsas hüquqi sənədləri

Beynəlxalq hava nəqliyyatı üzrə hüququn əsasında beynəlxalq hava məkanı üzrə münasibətlərin tənzimlənməsi, hava marşrutlarının təhlükəsizliyinin təmin olunması və bu marşrutlar üzrə rejimi müəyyənləşdirən qaydalar dayanır.

Beynəlxalq hava hüquqi bazasına əsasən aşağıdakılar daxildir:

- Çikaqo konvensiyası (1944-cü il, dövlətlər arasında Beynəlxalq mülki aviasiya üzrə münasibətləri tənzimləyir);

- Varşava konvensiyası (1929-cu il, bir sıra beynəlxalq hava daşımaları sazişlərini eyniləşdirmişdir);
- Haaqa protokolu (1955-ci il, Varşava konvensiyasına əlavələr olunmuşdur);
- Qvadalaxar konvensiyası (1961-ci il, yüklərin icarə əsasında götürülmüş hava gəmiləri vasitəsi ilə daşınmasına icazə verir);
- Roma konvensiyası (1962-ci il, istənilən bir dövlətin ərazisində sərnişin və aviakompaniyalara dəyən zərərin ödənilməsi haqqında Qərar);
- Tokio konvensiyası (1963-cü il, hava gəmisinin salonunda baş vermiş hüquqi pozuntular və bu qaydaları pozanların cəzalandırılması barədə);
- Haaqa konvensiyası (1970-ci il, hava gəmisinin işinə qeyri-qanuni müdaxilə etmək və onu ələ keçirənlərə qarşı mübarizə haqqında, 151 dövlət tərəfindən imzalanıb);
- Monreal konvensiyası (1971-ci il, hava gəmilərinin qeyri-qanuni ələ keçirilməsi aktlarına qarşı mübarizə haqqında).

8.5. Hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təşkilatlar

Dünyada hava nəqliyyatının işinin təkmilləşdirilməsi, bu sahədə beynəlxalq əməkdaşlığın genişləndirilməsi, hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq münasibətlərin nizamlanması, daha səmərəli təşkili və əlaqələndirilməsi üçün bir sıra beynəlxalq təşkilatlar yaradılmışdır:

- Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (1944-cü il);
- Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (1945-ci il);
- Avropa Mülki Aviasiya Konfransı (1954-cü il);

- Avropa Hava Naviqasiya Təhlükəsizlik Təşkilatı – Avronəzarət (1960-cı il);
- Beynəlxalq Mülki Aeroportlar Assosiasiyası (1962-ci il);
- Beynəlxalq Hava Daşımaları Assosiasiyası (1971-ci il) və s.

8.6. Azərbaycanın hava nəqliyyatı beynəlxalq hava daşımaları sistemində

Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra, Avropa və Asiyanın birləşmə kəsiyində yerləşən bir ölkə kimi özünün nəqliyyat sisteminin, o cümlədən, hava nəqliyyatı sisteminin səmərəliliyinin artırılması üçün qanunvericilik bazasının formalaşdırmış və bu sahədə iri infrastruktur layihələri həyata keçirmişdir. Ölkədə hava nəqliyyatının təşkili və fəaliyyəti 1994-cü ildə qəbul edilmiş, Azərbaycan Respublikasının Hava Məcəlləsi ilə tənzimlənir.

Son illərdə Bakının Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Aeroportu genişləndirilmiş, yeni beynəlxalq terminal tikilmiş və bu hava limanı regionun ən iri və güclü potensiala malik hesab edilir. Yaxın perspektivdə bu hava limanının tranzitivlik potensialının və burada uçuşların həcminin xeyli artacağı gözlənilir. Buradan birbaşa ABŞ-a, Avropa və Asiya ölkələrinə hava reysləri fəaliyyət göstərir. “AZAL” SC-ti ölkənin iri dövlət şirkəti kimi hava nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq qurumlarla və dünya ölkələrinin bu nəqliyyat növü üzrə əsas kompaniyaları ilə beynəlxalq əlaqələri genişləndirmək tədbirlərini həyata keçirir.

Özünüoxlama sualları:

1. Hava nəqliyyatının dünya nəqliyyat sistemində əhəmiyyəti.
2. Beynəlxalq hava nəqliyyatı münasibətlərin nizamlanmasında beynəlxalq təşkilatlar.
3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi üzrə Konvensiyalar.
4. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı sisteminin mahiyyətini izah edin.
5. Dünyanın iri beynəlxalq hava limanları.
6. Azərbaycanın hava nəqliyyatı beynəlxalq hava daşımaları sistemində.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
2. Шумилов В. М. Международное право. Учебник, Москва.-2007 г.
3. Веляминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. Москва, 2004.
4. Дзикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск (Беларусь), 2007. – 195 с.
5. Шамагдиев А.Ш.Международные транспортные перевозки. Ташкент (Узбекистан), 2007 г.
6. Савченксо М.И. Международное транспортное право. Минск, 2011.-402 с.
7. Müxtəlif nəqliyyat sahələri üzrə konvensiyalar [AR Nəqliyyat Nazirliyi <https://mot.gov.az>].

8. Основные понятие международного воздушного права [https://bpl.ru].
9. Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск, 2011.-402 с.
10. Основные понятия международного воздушного права. <https://www.bpl.ru>.

Mövzu 9. Beynəlxalq avtomobil daşımaları

- 9.1. Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı və xüsusiyyətləri.**
- 9.2. Dünya avtomobil parkı.**
- 9.3. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemini və beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən mühüm təşkilatlar və sənədlər.**
- 9.4. Yol hərəkəti haqqında Vyana Konversiyasına (8 noyabr 1968) əlavə Avropa Sazişi.**
- 9.5. Böyük İpək Yolu.**

9.1. Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı və xüsusiyyətləri

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının mahiyyəti – beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının beynəlxalq nəqliyyat təminatının tərkib hissəsi kimi olmaqla, mal və məhsulların istehsalçıdan istehlakçıya, beynəlxalq anlayışda isə ixracatçıdan idxalçıya çatdırılması proseslərini təşkil edən beynəlxalq avtomobil nəqliyyat sistemi kimi təzahür edir.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının mobil vasitələrindən biri kimi çıxış edir və əsasən beynəlxalq yüklərin “qapıdan qapıya” çatdırılması prinsipi ilə fəaliyyət göstərir. Bu nəqliyyat növü manevr etmək qabiliyyəti, operativ qəbul edilmiş beynəlxalq yük daşınması sövdələşmələrinin dərhal icrasına başlamaq imkanı, yəni yüklərin nisbətən yüksək sürətlə təyinatı üzrə çatdırmaq potensialı vardır. Avtomobil nəqliyyatının mühüm xüsusiyyətlərindən biri də, onun digər

nəqliyyat vasitələrinin olmadığı ərazilərdə çevik manevr etmək imkanı ilə izah olunur.

Dünya nəqliyyat sistemi əhali ilə təmasda daha çox olan avtomobil nəqliyyatının şəhərlər və regionlar arası əlaqələrinin nəqliyyat sisteminin formalaşmasında və nəqliyyat təminatının təşkilində rolu böyükdür. XXI əsrin birinci onilliyindən sonrakı dövrdə dünya üzrə hərəkətdə olan yük maşınlarının sayı 190 mln. və minik maşınlarının sayı isə 610 mln. ədəd təşkil etmişdir.

Dünya avtomobil nəqliyyatı sisteminin əsas infrastruktur obyektini kimi avtomobil yolları – xüsusi əhəmiyyət daşıyırlar. Avtomobil nəqliyyatı yolu nisbətən daha çox olan 10 ölkəyə - ABŞ (6320 min km.), Hindistan (3360), Braziliya (2020), Çin Xalq Respublikası (1360), Yaponiya (1165), Rusiya (923), Kanada (917), Fransa (913), Avstraliya (816) və Almaniya (663) daxildirlər.

Müasir dövrdə dünya üzrə beynəlxalq avtomobil yükdaşımalarının coğrafiyası genişlənməkdədir. Son 20 ildə yeni dövlətlərin yaranması, milli iqtisadiyyatların beynəlmilləşməsinin sürətlənməsi, ölkələr və regionlararası mal mübadilələrin artması, bu nəqliyyat növündən istifadəni genişləndirməyə imkan verən amillərdəndir. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yük dövriyyəsinə görə ilk beşlikdə yer tutan ölkələrə ABŞ (1470 mlrd. t/km), Yaponiya (332), Almaniya (305), İtaliya (208) və İspaniya (198) daxildirlər. Fransa, Türkiyə, Meksika və Böyük Britaniya kimi dövlətlərdə də daşınan yük dövriyyəsində avtomobil nəqliyyatının rolu böyükdür.

9.2. Dünya avtomobil parkı

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas göstəricilərindən biri də avtomobil parklarıdır. Dünyanın aparıcı dövlətləri və inkişaf etməkdə olan ölkələr özlərinin beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemində rəqabətqabiliyyətini qorumaq məqsədi ilə, milli avtomobil parklarının potensialının artmasına, onun müasir texnologiyalar əsasında yenilənməsinə, bu parkın dinamikliyinin və mobilliyinin təmin edilməsinə xüsusi diqqət göstərirlər.

Dünya nəqliyyat sistemində 20 mln. maşından artıq olan avtomobil parkı kompleksinə malik olan ölkələr sırasında ABŞ (218 mln. ədəd), Yaponiya (72), Almaniya (48), İtaliya (35), Fransa (34), Böyük Britaniya (27), Rusiya (25), Kanada (21) və İspaniya (20) yer almışlar. Bu nəqliyyat vasitələrinin təqribən 70-80 % yüngül minik maşınlarının, yerdə qalanları isə yük maşınları və avtobuslarının payına düşür.

Son illərdə avtomobil nəqliyyatının dövlətlərarası xarici ticarət əlaqələri üzrə beynəlxalq yükdaşımalarının həcmi və intensivliyi, həmçinin sərnişinlərin daşınmasına tələbatın artması məlumdur. Bu baxımdan beynəlxalq avtomobil daşımaların hüquqi prosedurlarının, gömrük və vergi rejimlərinin, sərhəd məntəqələrində keçiddə nəzarətin təşkilinin asanlaşdırılması, bu prosedurların əsasən eyniləşdirilməsi, harmonik rejim və qaydalarının işlənilib hazırlanması zərurəti artmaqdadır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas hüquqi sənədlərinə - avtomobil daşımaları barədə müqavilə, ikitərəfli hökumətlərarası saziş, beynəlxalq konvensiya və sazişlər, həmçinin digər sənədlər daxildir.

9.3. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemini və beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən mühüm təşkilatlar və sənədlər

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində avtomobil daşımaları xüsusi önəm kəsb edir və intensivliyi ilə xeyli fərqlənir. Bununla bağlı beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemi üzrə qaydaların beynəlxalq səviyyədə razılaşdırılması və bu sahədə dünya dövlətlərinin siyasətinin yaxınlaşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Beynəlxalq avtomobil yük daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi əsas etibararı ilə 1956-cı ildə qəbul edilmiş “Beynəlxalq yükdaşımaları müqaviləsi haqqında Konvensiya” ilə həyata keçirilir. Bundan əlavə, 1959-cu ildə qəbul edilmiş “Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində Gömrük Konvensiyası” mövcuddur. Bunlarla bərabər beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı əməliyyatlarının tənzimlənməsi üzrə bir sıra Konvensiya və Sazişlər qüvvədədir:

- Beynəlxalq yük daşınması üçün istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə görə vergi ödənilməsi haqqında Konvensiya (1956-cı il);
- Yol hərəkəti haqqında Konvensiya (1968-ci il);
- Yol nişanları və işarələti haqqında Protokol (1949-cu il);
- Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişi (1975-ci il);
- Sürücülərin iş və istirahət rejimini müəyyən edən beynəlxalq Sazişlər (1970-ci il).

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının daha səmərəli təşkili, bu istiqamətdə beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının

effektivliyinin artırılması üçün bir çox beynəlxalq təşkilatlar yaradılmışdır:

- Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (1948-ci il);
- Beynəlxalq Avtonəqliyyat Federasiyası (1948-ci il);
- Uzaq Reys Yüklü Avtomobilləri Sürücülərinin Beynəlxalq İttifaqı (1957-ci il);
- BMT AİK Daxili Nəqliyyat Komitəsi (1926-cı il);
- “Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşımaları müqaviləsi haqqında” Konvensiya (1973-cü il) ;
- “Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında” Bişkek Konvensiyası (1997-ci il) və s.

9.4. Yol hərəkəti haqqında Vyana Konversiyasına (8 noyabr 1968) əlavə Avropa Sazişi

Bu Saziş – 01 may 1971-ci ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir.

Sazişin əsas missiyası – Avropada yol hərəkəti qaydalarının nizamlanmasının təkmilləşdirilməsi və bu qaydaların Avropa ölkələrində eyniləşdirilməsinin təmin olunmasıdır. Digər mühüm bir missiya kimi ətraf mühitin qotunmasının yüksək standartlar səviyyəsinə qaldırılması qeyd olunmuşdur.

Sazişdə 3500 kq-dan çox çəkisi olan (sürücüdən əlavə 8 nəfər sərnişin daşıya bilən avtomobillər istisna olmaqla) avtomobillərin səs və çirkləndirici məmulatların atılmasına qarşı olan texniki standartlara görə konkret tələblər qoyulmuşdur.

Sazişin 5-ci bəndində qeyd olunur ki, sürücü yol hərəkəti qaydalarına elə nəzarət etməlidir ki, nəqliyyat vasitəsinin idarə edilmə rejimindən kənara çıxması mümkün olmasın. 6-cı bəndə əlavələrdə milli nəqliyyat qanunvericiliyində alkoqolun təsiri

altında avtomobil idarə etməyin icazə həddi müəyyənləşdirilmişdir. Qanda alkoqolun maksimum həddi 0,80 q/litr, udulan havada isə 0,40 mq/litr razılaşdırılmışdır.

Konvensiyanın 13-cü maddəsinin birinci bəndindəki dəyişikliklərə əsasən, sürətin dəyişməsi zamanı yolun relyefinin, coğrafi xüsusiyyətlərinin, hərəkətin intensivliyini nəzərə alınması bildirilmişdir. Konvensiyanın 14-cü maddəsinin birinci bəndinə əsasən sürücünün manevr zamanı spasiq hallar nəzərə alınmışdır. Konvensiyanın 25-ci maddəsinin birinci bəndinə görə avtomagistral yollarda piyadaların, heyvanların, velosipedlərin hərəkəti qadağan olunur. Bu yollarda nəqliyyat vasitələrin saxlanması da qadağandır (xüsusi yerlər istisna olmaqla).

9.5. Böyük İpək Yolu

Böyük İpək Yolunun (BİY) tarixi aspektləri. BIY dünya sivilizasiyasının ən qədim nəqliyyat marşrutlarından biri kimi tarixə düşmüşdür. Bu yol Avropa ilə Asiya arasında uzun məsafənin ən effektivli birləşdirici qovşağı kimi fərqlənir. Son 20-30 ildə BIY-in dirçəldirilməsi və bu yoldan daha səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində dünya səviyyəsində ciddi diskussiyalar intensivləşmiş və bir sıra mühüm tarixi qərarlar qəbul edilmişdir. Məsələn, Avropa Birliyi Komissiyasının 1993-cü ilin mayında Brüsseldə (Belçika) Qafqaz və Mərkəzi Asiya dövlətlərinin milli və beynəlxalq nəqliyyat, ticarət kommunikasiyalarının inkişafı strategiyasının müzakirəsi keçirilmiş və həmin Konfransda TRASEKA Proqramı qəbul olunmuşdur.

TRASEKA (“Avropa- Qafqaz- Asiya”) nəqliyyat dəhlizi Proqramı- Avraziya regionlarında son 20 il ərzində hazırlanan və həyata keçirilən effektivli, hər iki regionun dövlətləri üçün iqtisadi

cəhətdən xeyli səmərəli olan beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən biri kimi xüsusi əhəmiyyət kəb edir. Proqram əsasında TRASEKA-nın keçdiyi ən mühüm nəqliyyat marşrutları üzrə kommunikasiya obyektlərinin modernləşdirilməsi, daha müasir infrastruktur obyektlərinin istismara verilməsi, milli və beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının dünya standartları səviyyəsinə qaldırılması, beynəlxalq nəqliyyat sistemi üzrə hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinə texniki xidmətin səviyyəsinin artırılması, gömrük və tarif siyasətlərinin təkmiləşdirilməsi və s bu kimi mühüm tədbirlər həyata keçirilmişdir. Məsələn, 1996-cı ilin mayında Türkmənistanın Sərəxs şəhərində imzalanmış Sazişə əsasən Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan arasında tranzit daşımaları üzrə tariflər 50% azaldılmış, gömrük qaydaları sadələşdirilmiş, daşımaların təhlükəsizliyi və qorunması təmin olunmuşdur.

TRASEKA Proqramının yaradılmasının təşəbbüskarı olan 8 ölkə bunlardır: Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistan.

TRASEKA Proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya Dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş “nin imzalanması və bu haqqda Bakı Bəyannaməsi- 1998-ci il sentyabr ayının 7-8 də Bakı şəhərində Tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq Konfransda baş tutmuşdur. Bu tədbirdə 9 ölkənin – Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan və Ukraynanın dövlət başçıları iştirak etmişlər. Bundan əlavə, Konfransın işində 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətləri qeydə alınmışdır.

TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyasının Daimi Katibliyi- 2001-ci ilin fevral ayının 21-dən Bakı şəhərində

fəaliyyətə başlamışdır. Katibliyin əsas vəzifəsinə TRASEKA Proqramı üzrə nəqliyyat dəhlizinin yük axınının artırılması, nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması, avtomobil magistrallarının, dəmiryolu xətlərinin və körpülərin bərpası və tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının istismar hazırlığı səviyyəsinin yüksəldilməsi, beynəlxalq nəqliyyat yollarının keyfiyyətinin və təhlükəsizliyinin artırılması, beynəlxalq nəqliyyat hüquqi mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi və s. məsələlər üzrə üzv dövlətlərin qarşılıqlı fəaliyyətini əlaqələndirmək və nizamlamaqdır.

Avropa İttifaqı, Qara və Xəzər Dənizləri Hövzəsi və həmsərhəd ölkələrin nəqliyyat və enerji üzrə Nazirlər Konfransı (“Bakı prosesi”) – 2004-cü ilin noyabr ayının 13-14-də Bakı şəhərində keçirilmişdir. Həmin Konfransda dörd İşçi Qrupu yaradılmışdır.

- İnfrastruktur üzrə İşçi Qrupu;
- Təhlükəsizlik üzrə İşçi Qrupu;
- Mülki Aviasiya üzrə İşçi Qrupu;
- Avtomobil və Dəmir Yolu Nəqliyyatı üzrə İşçi qrupu.

TRASEKA nəqliyyat dəhlizi üzrə görülən beynəlxalq səviyyəli tədbirlər artıq öz nəticəsini verməkdədir. Təkcə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə TRASEKA dəhlizində son illərdə yük daşımaların orta illik həcmi 12 milyon tondan çox olmuşdur. Yaxın perspektivdə Azərbaycanın Ələt qəsəbəsində Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanının tikintisinin başa çatdırılması dəniz nəqliyyatının Şərq- Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində fəaliyyətinin daha da genişlənməsinə əhəmiyyətli stimül verəcəkdir.

Özünüoxlama sualları:

1. Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı və xüsusiyyətləri.
2. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının mahiyyəti.
3. Beynəlxalq avtomobil daşımaları beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının mobil vasitələrindən biri kimi.
4. Dünya avtomobil nəqliyyatı sisteminin əsas infrastruktur obyekti kimi avtomobil yolları.
5. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında avtomobil parklarının rolu.
6. Dünya avtomobil parkının gücü.
7. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas hüquqi sənədləri.
8. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sistemini və beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən mühüm təşkilatlar və sənədlər.
9. Yol hərəkəti haqqında Vyana Konversiyasına (8 noyabr 1968) əlavə Avropa Sazişi.
10. Böyük İpək Yolunun (BİY) tarixi aspektləri.
11. TRASEKA (“Avropa-Qafqaz-Asiya”) nəqliyyat dəhlizi Proqramı.
12. TRASEKA Proqramının yaradılmasının təşəbbüskarı olan 8 ölkələr.
13. TRASEKA Proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya Dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş”nin imzalanması və bu haqqda Bakı Bəyannaməsi.
14. TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyasının Daimi Katibliyi.

15. Avropa İttifaqı, Qara və Xəzər Dənizləri Hövzəsi və həmsərhəd ölkələrin nəqliyyat və enerji üzrə Nazirlər Konfransı (“Bakı prosesi”).

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Дзикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск (Беларусь), 2007. – 195 с.
2. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Москва, 1995 г. – 215 с.
3. Кузнецова Е.Ю. Регулирование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. доктора экон. наук. Москва, 2000 г.
4. Внешнеторговые транспортные операции и логистика. Учебное пособие / Д.С.Николаев, Л.Б. Березовиков, В.М.Назаренко, Т.Н.Полянова и др. Москва, 1998 г. – 318 с.
5. Гончарук О.В. Управление транспортом: вопросы, теория и практика. Санкт-Петербург, Наука, 1994 г. – 220 с.
6. Транспортные операции [Интернет-ресурсы: <https://way2success.ru>].
7. Шамагдиев А.Ш.Международные транспортные перевозки. Dərs vəsaiti. Ташкент (Узбекистан), 2007 г.
8. 8.Классификация видов транспорта (Электронные ресурсы. <https://knowledge.allbest.ru>).
9. Батычко В.Т. Муждународные частное право. Таганрог:ГТИ ЮФУ, 2011.
10. Международные автомобильные перевозки грузов [<https://brokert.ru>].

11. Бенсон Д., Уайтхед Д. Транспорт и доставка грузов. Москва-2000 г.
12. Зеркалов Д. В. Международные автомобильные перевозки. Киев-2009 г.
13. Международные перевозки автомобильным транспортом [<https://tourprim.com>]
14. Международные автомобильные перевозки [<https://adhportal.com>].
15. Международные автомобильные перевозки [<https://auto-cargo.com>].
16. Международные автомобильные перевозки [<https://logists.by>].
17. Международные транспортные операции [<https://transporton.ru>].
18. Международные транспортные операции [<https://business.mgimo.ru>].
19. Международные транспортные операции [<https://mega-transport.ru>].

Mövzu 10. Beynəlxalq boru kəməri daşımaları

- 10.1. Boru kəmərləri anlayışı və mühüm aspektləri.**
- 10.2. Boru kəmərlərinin tikintisi üzrə podratçıların Assosiasiyası.**
- 10.3. Boru kəmərlərinin və şelf qurğularının inşaatçıların Beynəlxalq Assosiasiyası.**
- 10.4. Boru kəmərləri Assosiasiyalarının Gildiyası.**
- 10.5. Beynəlxalq Boru kəmərləri Komitəsi.**
- 10.6. Boru kəmərləri mühəndis və inşaatçıların peşəkar institutu.**
- 10.7. Boru kəməri Nəqliyyatının Ümumdünya Federasiyası.**
- 10.8. ABŞ-ın Boru kəmərləri nəqliyyat sistemi.**
- 10.9. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri.**
- 10.10. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəməri.**
- 10.11. Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri.**
- 10.12. Transadriatik Qaz Kəməri.**

10.1. Boru kəmərləri anlayışı və onun mühüm aspektləri

Magistral boru kəmərləri maye və qaz halında kütləvi yüklərin daşınmasında ən ucuz və sərfəli nəqliyyat növüdür. Hələ vaxtilə-1907-ci ildə Bakı–Batumi neft kəmərinin tikintisi baş tutmuşdur. Bu kəmərin diametri 100 mm. olmuşdur. XX əsrin 70-90-cı illərində boru kəmərləri vasitəsi ilə neft və qaz kəmərin çəkilişi istənilən ərazidən, o cümlədən su manelərindən də keçmək imkanlarına malikdir;

- boru kəməri nəqliyyatının infrastrukturunun yaradılmasına çəkilən xərclər, dəniz yolu və avtomobil yolu ilə müqayisədə ilkin olaraq iki dəfə ucuz başa gəlir;
- boru kəməri nəqliyyatının istismarı iqlim və hava şəraitindən asılı olmayaraq, fasiləsiz davam etdirilir;
- boru kəmərlərinin germetikliyi bu nəqliyyat növü üzrə daşınan yüklərin itkisinin qarşısını alır;
- boru kəmərlərinin avtomatik idarə edilməsi, xidmət personalının azlığı xidmət xərclərinin xeyli aşağı salmasına çərait yaradır;
- boru kəməri nəqliyyatının maya dəyəri dəmir yolu nəqliyyatına nisbətən üç dəfə aşağıdır.

Boru kəməri nəqliyyatının növlərinə- magistral, sənaye, paylayıcı və baza kəmərləri daxildir. Magistral boru kəmərləri adətən min km-dən çox uzunluqda olurlar. Bu tip kəmərlərin diametrləri də müxtəlifdir (1020 mm, 1400 mm-dən 2500 mm-dək). Belə kateqoriyadan olan boru kəmərlərində təzyiq 60 atmosferə qalxa bilər.

Dünya üzrə boru kəmərlərinin uzunluğu göstiriciləri- əsasən ABŞ, Rusiya Avropa ölkələrinin boru kəmərləri hesabına formalaşır. Əgər 1970-ci illərdə neft boru kəmərləri 258 min km, qaz kəmərləri-609 min km idisə, XXI əsrin əvvəllərində bu rəqəmlər iki dəfə artmışdır. Hazırda dünya üzrə neft boru kəmərlərinin uzunluğu 500 min km-dən çoxdur. ABŞ-290 min km, Avropanın bir qrup ölkəsi-55 min km, Rusiya-212 min km (ondan 62-neft kəmərləri və 150-təbii qaz kəmərləri) uzunluğunda neft və qaz kəmərləri infrastrukturuna malikdirlər.

Boru kəməri nəqliyyatının beynəlxalq əhəmiyyəti- ölkələr və region dövlətləri arasında qarşılıqlı etimadı artırır, xarici-

iqtisadi əlaqələri gücləndirir, beynəlxalq əməkdaşlığa əlavə stimullar verir, dünyanın bərabər ərazi prinsipi şəklində təbii resurslarından. Xammal ehtiyatlarından dünya ölkələrinin birgə səmərəli istifadəsinə imkan verir.

Beynəlxalq boru nəqliyyatının nizanlanması-beynəlxalq hüquq normaları, dövlətlərarası sazişlər, Beynəlxalq Konvensiyalar və Sazişlər əsasında təşkil olunur.

Boru kəməri nəqliyyatı sisteminin tikintisi kommersiya kontraktları, yaxud iki və daha çoxtərəfli dövlətlərarası Sazişlər əsasında aparılır.

10.2. Boru kəmərlərinin tikintisi üzrə podratçıların Assosiasiyası

Boru kəmərlərinin tikintisi üzrə podratçıların Assosiasiyası (PLCA)-1948 –ci ildə yaradılmışdır.

Assosiasiyanın əsas vəzifələri-əmək kontraktlarının, boru kəmərləri sənayesində və tikinti obyektlərində təhlükəsizliyin qorunması problemlərinin və aktual məsələlərinin müzakirəsidir.

Assosiasiya üzvləri milli boru kəmərləri sazişlərinin müzakirəsini aparır və nəzarət edir. Bu Assosiasiyaya daxil olan dörd beynəlxalq ittifaq boru kəmərlərinin tikintisi proseslərində iştirak edirlər. Bunlara Şimali Amerika fəhlələrinin Beynəlxalq İttifaqı, Yük nəqliyyatı sürücülərinin Həmkarlar İttifaqı, Boru kəmərlərinin təmiri üzrə fəhlələrin və boru kəməri işçilərinin Birləşmiş Assosiasiyası və Mühəndislərin Beynəlxalq İttifaqı daxildirlər.

PLCA-ildə bir dəfə, fevral ayında qurultay keçirir. Təşkilat tərəfindən həftəlik fəhlə informasiya bülleteni buraxılır. Texas ştatının Universiteti ilə (Ostin şəhəri) Boru kəmərlərinin tikintisi

lügəti nəşr olunur. Hazırda PLCA-ya 218 üzv daxildir, bunlardan 85-i fəxri, 59-u isə əsas fəaliyyətdə olan üzvlərdir.

10.3. Boru kəmərlərinin və şelf qurğularının inşaatçılarının Beynəlxalq Assosiasiyası

İPLOCA - Boru kəmərlərinin və şelf qurğularının inşaatçılarının Beynəlxalq Assosiasiyası-1966-cı ildə Parisdə təşkil olunub.

Bu qurumun əsas missiyası beynəlxalq səviyyədə boru kəmərlərinin tikintisi standartlarının təkmilləşdirilməsidir.

Assosasiya tədqiqatlar aparır, avadanlıqların modernizasiyası üçün tədbirlər həyata keçirir, mühəndis və inşaatçıların peşəkarlıq səviyyəsinin artırılmasını təmin edir.

İPLOCA - ümumi Texniki təhlükəsizlik qaydaları işləyib hazırlayır. Bu qurumun 233 üzvü vardır. Onlardan 107-si əsas peşə fəaliyyəti üzrə, 119-u isə assosiativ üzvlərdir. Assosiasiyanın 3 elmi-tədqiqat təşkilatı akademik üzv statusuna malikdirlər.

10.4. Boru kəmərləri Assosiasiyalarının Gildiyası

PİG - Boru kəmərləri Assosiasiyalarının Gildiyası-1957-ci ildə yaradılmışdır. Əsas missiyası – müxtəlif istiqamətlər üzrə dünya boru kəmərləri sənayesinin inkişafına kömək etməkdir.

Gildiyanın hazırda 228 üzvü vardır. Bu kompaniyalar və təşkilatlar əsasən karbohidrogenlərin, kimyəvi maddələrin və sairələrin beynəlxalq daşımalarını təşkil edirlər.

Gildiya çərçivəsində boru nəqliyyatı kəmərlərinin təkmilləşdirilməsi üzrə yeni texnologiyaların işlənib hazırlanması və tətbiqi həyata keçirilir.

Gildiyanın ildə bir dəfə- Londonda iri tədbirləri təşkil olunur.

10.5. Beynəlxalq Boru kəmərləri Komitəsi

International Pipeline Committee - Beynəlxalq Boru kəmərləri Komitəsinin əsas missiyalarına konsultativ xidmətlərin göstərilməsi, qanunvericilik aktlarının təkmilləşdirilməsidir.

Komitə-ümumi və spesifik boru kəmərləri nəqliyyat problemlərini araşdırır, adekvat və razılaşdırılmış təkliflər hazırlayır.

Komitə - Milli Boru Kəmərləri Komitələrinin ümumi əməkdaşlığını nizamlayır və əlaqələndirir.

10.6. Boru kəmərləri mühəndis və inşaatçıların peşəkar institutu

PIPE- Boru kəmərləri mühəndis və inşaatçıların peşəkar institutu – 2007-ci ildən formalaşmışdır. İnstitutun əsas tədqiqat sahələrinə boru kəmərlərinin çəkilişi və bununla bağlı spesifik xüsusiyyətlər, boru kəmərlərinin təhlükəsizliyi, ətraf mühitin qorunması və sahə standartlarının yaradılmasıdır.

PIPE – bütün dünya üzrə bu sahədə mühəndislərin peşəkarlıq səviyyəsinin artımını təşkil edir, sertifikatlar verir və s.

PIPE – də əsas üzv dövlətlər sırasında ABŞ, Böyük Britaniya, Yaponiya, Almaniya, Kanada, Rusiya və digərləri yer almışlar.

10.7. Boru kəməri Nəqliyyatının Ümumdünya Federasiyası

World Federation of PIPE Line Industries Associations - Boru kəməri Nəqliyyatının Ümumdünya Federasiyası – dünya üzrə bu sahədə müxtəlif profilli Assosiasiyaların, qurum və Təşkilatların fəaliyyətini əlaqələndirir və nizamlayır.

Federasiyanın ən mühüm missiyası ətraf mühitin qorunmasının təmin edilməsi və ekoloji problemlərin həlli yollarını axtarmasıdır. Bu məqsədlə Federasiyaya daxil olan üzvlər arasında texniki təhlükəsizliyin qorunması və ətraf mühitin müdafiəsi üçün təcrübə və informasiya mübadilələri təşkil olunur. İldə bir dəfə Federasiyanın üzvləri həmin istiqamətlər üzrə statistikanı təqdim edirlər və sahədə nəticələrə görə mükafatlandırmalar aparılır.

Federasiyanın müxtəlif üzvləri tərəfindən olmaqla, ildə 2-3 dəfə qurultay, konqress və sərgilər təşkil olunur.

10.8. ABŞ-ın Boru kəmərləri nəqliyyat sistemi

ABŞ-da nəqliyyat sisteminin bir qrup xüsusiyyətləri diqqəti cəlb edir. Nəqliyyat xidmətinin strukturunda – 32 % - dəmir yolu, 24,5 % - avtomobil, 18 % - dəniz, 14 % - boru kəmərləri, 11 % - daxili su nəqliyyatı və 0,5 % - hava nəqliyyatı yer almışdır.

Boru kəmərləri nəqliyyatı vasitəsilə əsasən neft, neft məhsulları, təbii qaz nəql olunur.

ABŞ- da Boru kəmərləri nəqliyyatının əsas vəzifələrindən biri Cənub-Qərbi Mərkəzdə hasil olunan neftin əsas istehlakçılarının yerləşdiyi Şimal-Şərq ştatlarına çatdırılmasıdır.

ABŞ boru kəmərlərinin uzunluğuna görə dünya birincisidir (290 min km).

Dünyada ilk neft boru kəməri- 1865 - ci ildə ABŞ - da çəkilmişdir.

10.9. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri

Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra özünün karbohidrogen ehtiyatlarından səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində milli maraqları nəzərdə tutan konseptual yanaşmanı təmin etmək üçün 1990-cı illərin əvvəllərindən başlayaraq tarixi işləri həyata keçirmişdir. Bu baxımdan 1994-cü ildə sentyabrın 20-də imzalanmış “Əsrin kontraktı” mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu kontrakta əsasən ölkəmizdə iri neft yataqlarının işlənməsi və hasilatı nəzərdə tutulmuşdur. Lakin nefti istehsal etməklə yanaşı, onun dünya bazarlarına səmərəli nəqli də mühüm əhəmiyyət daşıyırdı. Məhz bu amil Azərbaycanın öz neftinin təhlükəsiz nəqli üçün beynəlxalq əhəmiyyətli kəmərlərin tikintisi üzrə təşəbbüslərlə çıxış etməsini zəruri edirdi. Belə bir şəraitdə Azərbaycan ilk növbədə strateji müttəfiqləri və qonşu ölkələri olan Türkiyə və Gürcüstanı da bu proseslərə cəlb etmişdir.

Artıq 1990-cı illərin əvvəllərində Dövlət Neft Şirkəti ilə dünyanın digər iri şirkət və kompaniyaları arasında bu istiqamətdə danışıqlar başladı. Bununla belə bu proseslər əsasən 1999-cu ilin sonlarında intensivləşməyə başladı. 1998-ci ilin oktyabr ayında ABŞ, Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Qazaxıstan və Özbəkistan arasında Ankara bəyannaməsi imzalandı. Bununla da Bakı-Ceyhan boru xəttinə ilk beynəlxalq səviyyəli güclü dəstək verildi. Ancaq həmin dövrdə BP şirkəti bu layihənin sərfəli olmadığını bildirərək, layihəyə marağı azaltmağa söy göstərirdi. Bu uzun

çəkmədi. 1994-cü ilin noyabr ayında İstanbulda ATƏT-in konfransında Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkmənistan dövlətlərinin başçıları ABŞ prezidenti Bill Klintonla birlikdə rəsmi sənəd imzalayaraq, bu layihəyə daha ciddi dəstək verdilər və layihənin adı rəsmi şəkildə Bakı-Tiflis-Ceyhan (BTC) olaraq dəyişdirildi. Nəhayət, 2003-cü il sentyabr ayının 10-da boru xəttinin inşasına başlanıldı. Layihəyə əsasən Azərbaycanda iki, Gürcüstanda iki və Türkiyədə səkkiz nasos stansiyaları, iki aralıq ərsinburaxma stansiyası, bir təzyiqaşaltma stansiyası və 101 kiçik siyirtmələr inşa edilmişdir.

BTC-nin ümumi uzunluğu 1767 kilometrdir. Bunun 443 kilometri Azərbaycanın, 248 kilometri Gürcüstanın və 1076 kilometri isə Türkiyənin ərazisindən keçir. Kəmərin ötürücülük qabiliyyəti ildə 10 milyon barrel təşkil edir və istismar müddəti 40 ildir.

BTC-nin tikinti xərcləri ilkin variantda 3 milyard ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilsə də, son nəticədə bu rəqəmin 4 milyarddan çox olduğu qeydə alınıb. Bu bahalaşma tikintinin inşası zamanı göstərilən xidmətlərin artması və neft, həmçinin enerjidaşıyıcıların dünya bazarında qiymətlərinin dəyişilməsi ilə əlaqədar olmuşdur. Ekoloji təhlükəsizliklə bağlı çəkilən əlavə xərclər də, bu layihənin ümumi tikinti dəyərinin artımına təsir göstərmişdir.

BTC-nin idarə və istismar edilməsi Azərbaycan Respublikasının Dövlət Neft Şirkətinin törəmə şirkət kimi yaratdığı Bakı-Tiflis-Ceyhan boru kəməri Kompani (BTC Ko) tərəfindən aparılır. Bu şirkət 11 səhmdar tərəfindən təşkil olunan korporasiya kimi qeydə alınmış və ən böyük səhmdar olan BP tərəfindən idarə olunur. Azərbaycan BTC Ko-da 30%-lik paya malikdir.

BTC-nin Azərbaycan tərəfdən maliyyələşdirilməsi ölkə Prezidentinin 30 iyul 2002-ci il tarixli Fərmanı ilə tənzimlənir. BTC Ko-da Azərbaycan dövləti adından təmsilçi kimi İqtisadi İnkişaf Nazirliyi çıxış edir və maliyyələşdirməni isə Dövlət Neft Fondu həyata keçirir.

BTC üzrə neftin daşınmasına 2006-cı ildən başlanılıb və həmin ilin iyun ayının 2-də Ceyhandan Azərbaycan nefti ilə yüklənmiş ilk tanker yola düşmüşdür.

10.10. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəməri

Azərbaycanda “Əsrin kontraktı” icra edildikcə və Neft strategiyası reallaşdırıldıqca, xam neftlə yanaşı, təbii qaz ehtiyatlarının da işlənməsi və çıxarılmasına imkan yarandı. Bununla belə, hasilat olunan qazın dünya bazarına nəqli üçün infrastrukturun yaradılması və qaz boru kəmərlərinin çəkilməsinə də ehtiyac var idi. Bu amillər nəzərə alınmaqla, Azərbaycan özünün milli iqtisadi maraqlarının qorunmasını təmin etmək məqsədilə beynəlxalq əhəmiyyətli qaz kəmərinin çəkilməsinə təşəbbüs göstərmişdir.

Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ) qaz boru kəmərinin əsas istifadə təyinatı Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda yerləşən “Şahdəniz” yatağından çıxarılan təbii qazın Gürcüstan və Türkiyəyə nəqli üçündür.

BTƏ-nin inşası üzrə razılaşma 1999-cu ilin noyabr ayında İstanbulda keçirilən ATƏT-in konfransında ABŞ, Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkiyə, Türkmənistan və Gürcüstanın dövlət başçılarının birgə imzaladıqları sənədə əsasən baş tutmuşdur.

BTƏ-nin əsas göstəriciləri- onun uzunluğu 980 kilometrdir və bu kəmərlə il ərzində 20 milyard kubmetrədək təbii qazın nəql

edilməsi imkanı vardır. Gələcəkdə ehtiyac yaranarsa, BTƏ-nin il ərzində ümumi ötürmə gücünün 45 milyard kubmetrədək artırılması potensialı mövcuddur.

10.11. Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri

Son illərdə Azərbaycanın təbii qaz ehtiyatlarının işlənməsi və bununla bağlı təbii qazın region və dünya ölkələrinə ixracının asanlaşdırılması məqsədilə tarixi işlər görülmüşdür. Bu istiqamətdə mühüm layihələrdən biri də Trans – Anadolu Qaz Boru Kəməridir (TANAP) .

TANAP layihəsinin imzalanması -2012-ci il iyun ayının 26 da İstanbul şəhərində Azərbaycan və Türkiyə hökumətləri arasında baş tutmuşdur. Azərbaycanın Milli Məclisi 2012-ci ilin noyabr ayının 20-də TANAP-la bağlı 2 Sazişi təsdiqləyib və Azərbaycan Prezidenti tərəfindən “ Azərbaycan və Türkiyə hökumətləri arasında təbii qazın Türkiyəyə satışı və Azərbaycandan gələn təbii qazın Türkiyə ərazisi vasitəsilə tranziti haqqında və təbii qazın Türkiyə ərazisindən nəql edilməsi üçün müstəqil boru kəmərinin inşasına dair” Sazişin təsdiq edilməsi haqqında Qanunu 26 noyabr 2011-ci il tarixdə imzalanıb.

TANAP-ın əsas missiyası – Azərbaycandan gələn təbii qazın Türkiyə ərazisi vasitəsilə tranzit nəql edilməsi üçün beynəlxalq əhəmiyyətli Qaz Boru Kəməridir. Bu Kəmərlə Türkiyənin Şərqi sərhədindən təbii qaz Qərbi sərhədinə doğru daşınacaq və bununla da Türkiyənin bütün ərazisində təbii qazın sabit tranziti təmin olunacaqdır. Eyni zamanda hazırda fəaliyyətdə olan və Azərbaycanın təbii qazının nəqlini təmin edən Cənubi Qafqaz Boru Kəməri TANAP-ın köməyi ilə Avropa Birliyində bir neçə kəmərlə əlaqələndiriləcək.

TANAP layihəsinin təsisçiləri – sırasında ARDNŞ –in payı 80 faiz, Türkiyənin BOTAŞ və TPAO şirkətlərinin birgə payı isə 20 faizdir.

TANAP layihəsinin ümumi dəyəri- 7 mlrd ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilir. Bu layihənin 5 il ərzində reallaşdırılması nəzərdə tutulmuşdur. Ümumilikdə layihə dörd mərhələdən ibarətdir və birinci mərhələnin 2018-ci ildə başa çatdırılması gözlənilir.

TANAP-ın təbii qaz üzrə buraxılış qabiliyyətinin- 2020-ci ildə 16 mlrd, 2023-cü ildə 23 mlrd və 2026-cı ildə isə 26 mlrd kubmetr həcmində olacağı proqnozlaşdırılır.

TANAP-la nəql olunacaq Azərbaycan qazının ümumi orta həcmi- təxminən ildə 16 mlrd kubmetr səviyyəsində gözlənilir. Bunun 10 mlrd kubmetri Avropa Birliyi ölkələrinə və 6 mlrd kubmetri isə Türkiyəyə satılacaq. Avropaya satılacaq təbii qazın təslim edilməsi məntəqəsi kimi Türkiyə Bolqarıstan və ya Türkiyə-Yunanıstan sərhədləri nəzərdə tutulmuşdur.

10.12. Transadriatik Qaz Kəməri

Transadriatik Qaz Kəməri (Trans Adriatic Pipeline) – TAP – 2013-cü ilin fevral ayının 13-də Afinada (Yunanıstan) imzalanmışdır. Bu sənəd Yunanıstan, İtalya və Albaniya TAP Qaz Kəmərinin tikintisinə dair hökumətlərarası Saziş adlanır. TAP vasitəilə Qərbi Avropaya Azərbaycan qazının nəql edilməsi nəzərdə tutulmuşdur. İlk mərhələdə TAP vasitəsilə nəql olunacaq qazın 10 mlrd kubmetr, sonradan isə 20 mlrd kubmetrədək olacağı gözlənilir.

TAP layihəsinin səhmdarları – İsveçrənin “Axro” (42.5 %), Norveçin “Statoil” (42.5%) və Almaniyanın “E.ON Ruhrgas” (15%) şirkətləridir.

TAP ın hərəkət marşrutuna- əsasən qaz kəməri Yunanıstanın Komotini şəhərindən Albaniyaya, bundan sonra isə Adriatik dənizinin dibi ilə İtalyanın Brindzi limanına qədər uzanacaqdır.

TAP –ın ümumi uzunluğu- 800 kilometrdir. Bunun 478 km-lik boru xətti Yunanıstan ərazisindən, 105 km-lik xətti isə Adriatik dənizinin dibindən keçəcəkdir.

TAP layihəsi çərçivəsində - Yunanıstana 1.5 mlrd Avro məbləğində investisiya resurslarının yatırılması, iki min nəfərin isə daimi işlə təmin olunacağı gözlənilir.

Özünüyoxlama sualları:

1. Boru kəmərləri anlayışını izah edin.
2. Boru kəməri nəqliyyatının üstün cəhətlərini sadalayın.
3. Dünya üzrə boru kəmərlərinin uzunluğu göstricilərnı bildirin.
4. Beynəlxalq boru nəqliyyatının nizanlanması mexanizmini izah edin.
5. Boru kəmərlərinin tikintisi üzrə podratçıların Assosiasiyası.
6. Boru kəmərlərinin və şelf qurğularının inşaatçılarının Beynəlxalq Assosiasiyası.
7. Boru kəmərləri Assosiasiyalarının Gildiyası.
8. Beynəlxalq Boru kəmərləri Komitəsi.
9. Boru kəmərləri mühəndis və inşaatçılarının peşəkar institutu.
10. Boru kəməri Nəqliyyatının Ümumdünya Federasiyası.
11. ABŞ-ın Boru kəmərləri nəqliyyat sistemi.
12. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri.

13. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəməri.
14. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti.
15. Trans- Anadolu Qaz Boru Kəməri.
16. Transadriatik Qaz Kəməri (Trans Adriatic Pipeline) – TAP .

Tövsiyyə olunan ədəbiyyat siyahısı:

1. TANAP Nedir | TANAP – Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi <http://www.tanap.com/tanap-nedir>.
2. ARDNŞ - State Oil Company of Azerbaijan Republic - <http://new.socar.az/socar/az/home>.
3. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti - <http://www.amerikaninsesi.org/content/a-56-a-2005-05-25-4-1-88600677/701139.html>.
4. Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryol xəttinin istismara veriləcəyi vaxt açıqlandı - <http://www.milli.az/news/economy/74107.html>.
5. Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu - http://www.oilfund.az/az_AZ/layiheler/baki-tbilisi-qars-demir-yolu.asp.
6. Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri - http://www.oilfund.az/az_AZ/layiheler/baki-tbilisi-ceyhan-esas-ixrac-boru-kemeri.asp.
7. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
8. TAP Doğalgaz Boru Hattı projesi Atınada imzalandı - <http://zaman.com.tr>.

9. TANAP – Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi | 2 Devlet - <http://www.tanap.com>.
10. Ермалаев В.Г., Сиваков О.Б. «Морское право» Москва, 2005, 255 с.
11. Поляков В.В., Щенин Р.К. Мировая экономика и международный бизнес. Москва, 2008.
12. Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. Москва, Наука.-2005 г.
13. Каграманов А.К. Международно-правовое регулирование строительства и эксплуатации трубопроводного транспорта. Автореферат дисс. канд экон наук . Москва, 2007 г.
14. Шумилов В. М. Международное право. Учебник, Москва.-2007 г.
15. Веляминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. Москва, 2004.
16. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Москва, 1995.-215 с.
17. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог-2008.
18. Трубопроводный транспорт [Интернет ресурсы: <https://www.mining-enc.ru/t/truboprovodnyj-transport>].
19. Международные трубопрово-строительные ассоциации [<https://truboprovod.ru>].
20. PLCA [<https://plca.org>].
21. IPLOCA [<https://iploca.ru>].
22. International Pipeline Committee [<https://irwaonline.ru>].
23. PIPE [<https://pipeinst.org>].
24. World Federation of PIPE Line Industries Associationos [<https://world-pipeline-federation.com>].

25. Трубопроводный транспорт [Интернет ресурсы: <https://transporton.ru>].
26. Транспортная система США [Интернет ресурсы: <https://sci-book.com>].

Mövzu 11. Beynəlxalq yükdaşımaları və nəqliyyat vasitələri üzrə sığorta əməliyyatları

11.1. Beynəlxalq yükdaşımalar üzrə sığortanın mahiyyəti və əsas əməliyyatları.

11.2. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası.

11.3. Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı əsas risklər.

11.4. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri.

11.5. Beynəlxalq yükdaşımalarda hava və avtomobil nəqliyyatları üzrə sığorta işinin təsnifatı.

11.6. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta.

11.7. Dəniz daşımaları üzrə sığortanın riskləri.

11.8. Dəniz daşımaları üzrə sığortada zərərin ödənilməsi formaları..

11.9. London Sığortaçılar İnstitutu.

11.10. Dəniz sığortaçılarının Beynəlxalq İttifaqı.

11.1. Beynəlxalq yükdaşımalar üzrə sığortanın mahiyyəti və əsas əməliyyatları

Dünyada beynəlxalq yükdaşımalarının təşkilində və səmərəli olmasında sığortanın əhəmiyyəti böyükdür. Bu halda beynəlxalq yükdaşıma iştirakçıları öz yüklərinin itirilməsi və s. bu kimi problemlərlə bağlı qayğılardan nisbətən azad olur, başqa sözlə yükün talehi ilə bağlı narahatçılıq azalır. Düzdür heç bir beynəlxalq yükdaşıma iştirakçısı istəməz ki, onun yükü itsin, xarab olsun, zədələnsin və s. Bununla belə, bu kimi hallardan tam sığortalanmaq da qeyri mümkünüdür və bu baxımdan beynəlxalq yükdaşımalar üzrə sığortanın təşkili obyektiv zərurət kimi diqqəti cəlb edir.

Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığortanın mahiyyəti – ilk növbədə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə əməliyyatlar zamanı ortaya çıxan zərərin ödənilməsi ilə bağlı sığorta fondunun formalaşdırılması və sığorta işlərinin təşkilidir.

Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığortanın əsas əməliyyatlarına – sığorta obyektinə kimi qeydə alınan əmlakın qiymətləndirilməsi, sığorta ödənişinin müəyyənləşdirilməsi və müqavilənin bağlanması, ödənişlərin təşkili, sığorta aktlarının hazırlanması, iri risklərin yenidənsığortasının təşkili, ehtiyat fondunun yaradılması və s. daxildir.

Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığortanın məbləğinə – yükün faktiki dəyəri, fraxt məbləği, gözlənilən mənfəət, komissiya haqları, yükün daşınması ilə bağlı, o cümlədən gömrük digər xərclər və s. aid olunur.

11.2. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası

Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı nəqliyyatın və yüklərin sığorta edilməsi mühüm məsələlərdən biri kimi praktikada geniş yayılmışdır.

Nəqliyyat sığortasına – nəqliyyatın özü, yüklər, əmlak maraqları və digər bu kimi, həmçinin gözlənilən mənfəətin, komissiya, fraxt və s. daxildir.

Nəqliyyat sığortası üçün əsas sənədlər kimi – konosomentlər, dəmir yolu qaimələri, yükdaşıma sənədləri, fakturalar və hesablar baxılır. Nəqliyyat sığortaları məcburi və könüllü ola bilər.

Sığorta polisi – sığorta olunanın sığorta edən tərəfdən qarant kimi aldığı sənəddir və burada beynəlxalq yükdaşımalar üzrə şərtlər, qaydalar, xüsusi hallar, hər iki tərəfin vəzifələri,

öhdəlikləri, sığorta məbləği, digər maliyyə məsələləri, dəymiş zərərin müəyyən edilməsi və ödənilməsi prosedurları və s. öz əksini tapır.

“Polis” termininin mənası – fransızcadan police, italyancadan polizzadan götürülüb və qəbz yaxud təsdiqləyici imza mənasındadır.

11.3. Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı əsas risklər

Məlumdur ki, beynəlxalq yükdaşımalar zamanı daşınan mallar, yüklər itə bilər, zədələnər, sıradan çıxar, xarab olar, qismən keyfiyyətsiz hala düşə bilər və s. Bu kimi hallar ilk növbədə, ixracatçıların alıcılar üçün yola saldığı yüklərin risklərlə üzləşməsi ilə bilavasitə bağlıdır.

Beynəlxalq yükdaşımalarda sığortalanma tələb edən əsas risklər :

- malların təhlükəsizliyi riski;
- istehsal defektlərinin olması riskləri;
- xarab olmadan yaranan itkilər;
- mübahisəli məsələlərə, o cümlədən, məhkəmə qaydasında çəkilən əlavə xərclər;
- tibbi xərclər;
- malın aşağı keyfiyyətli olmasından yaranan risklər;
- ödənişin gecikməsi və ya baş tutmaması riskləri və s.

11.4. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri

Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı dünya praktikasından daha geniş yayılan və rast gəlinən əsas sığorta istiqamətlərinə aşağıdakılar daxildir:

- əsas yüklərin, qablaşdırılmış və yüksək standartlara cavab verən, dünyada tanınan və qəbul olunan taralarda daşınan, xüsusi daşıma şərtləri tələb etməyən yüklərin sığortalanması;
- maye, toz və açıq şəkildə daşınan yüklərin sığortalanması;
- kənd təsərrüfatı məhsullarının, əsasən tez xarab olan yüklərin daşınması üzrə sığortalar;
- kənd təsərrüfatı və digər heyvanların daşınmasına dair sığortalar;
- xüsusi daşıma şərtləri tələb edən yüklər (mallar), məsələn qiymətli metallar, bank banknotları, monetlər və s. daşınması üzrə sığortalar;
- dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə yüngül daşımalara dair sığortalar;
- çaylar, dəniz və okeanlar vasitəsi ilə - su marşrutları üzrə yükdaşımalarına dair sığortalar;
- hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq yükdaşımaların sığortalanması;
- ixrac təyinatlı yüklərin sığorta edilməsi;
- idxal yönümlü malların sığortası və s.

11.5. Beynəlxalq yükdaşımalarda hava və avtomobil nəqliyyatları üzrə sığorta işinin təsnifatı

Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı nəqliyyat növündən asılı olaraq, bir sıra istiqamətlər üzrə sığorta əməliyyatları aparılır.

Hava nəqliyyatı üzrə yüklərin sığortalanması üsulları :

- dəniz sığortası bazarında brokerlər vasitəsi ilə;
- aviasiya bazarında qaimələr üzrə sığortalama.

Hava nəqliyyatı üzrə əsas sığorta sahələri:

- aviasiya texnikasının istehsalı prosesindəki itkilər;
- aviasiya texnikasının istismarı zamanı qəzalardan yaranmış zərərlər;
- sərnişinlərin həyati və sağlamlığının məsuliyyəti üzrə sığortalar;
- aeroport sahiblərinin məsuliyyəti üzrə sığortalar;
- qəza nəticəsində sıradan çıxmış aviasiya vasitəsindən gözlənilən gəlirin itirilməsinin sığortası;
- yüklərin itirilməsi ilə bağlı zərərlər və s.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları üzrə sığortanın xüsusiyyətləri :

- sığorta tam olmalıdır;
- ancaq vətəndaşlıq məsuliyyətinin sığortalanması;
- “avto - kasko” üsulu ilə sığortalama;
- müqavilə əsasında avtodaşıyıcının məsuliyyətinin sığortalanması və s.

11.6. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta

Dəniz daşımaları nisbətən ucuz və qədim tarixə malik beynəlxalq yükdaşımaları vasitəsi kimi dünya praktikasında geniş yayılmışdır. Bununla bağlı, daşımalar zamanı yüklərin risklərdən sığortalanması problemləri və onların həlli yollarının razılaşdırılması məsələləri beynəlxalq təcrübədə əsasən XIV əsrdən başlayaraq, İtaliyada formalaşmışdır. 1600-cü ildə İngiltərədə ilk dəfə olaraq Dəniz sığortası haqqında Qanun qəbul olunmuşdur. Bu Qanuna əsasən, “Lloyd” sığorta cəmiyyəti dəniz polisi kimi formalaşmış və müasir dövrdə də bundan istifadə olunur.

Dəniz gəmilərinin sığortalanmasını başqa cür “Kasko” adlandırırlar və gəminin korpus-maşınlarının sığortalanması mənasındadır.

“Kasko” termininin mənası – tam olaraq, ispan sözü olan “casco”, yəni “şlem”, yaxud niderlandcadan “korpus” sözlərindən formalaşmışdır. Kaskonun tam mahiyyəti avtomobillərin və ya digər nəqliyyat vasitələrinin (gəmilər, təyyarələr, vaqonlar və s.) oğurlanması, onların zədələnməsi ilə bağlı dəymiş zərərlərin sığortalanmasından ibarətdir.

“Karqo” terminin mənası – ispanca “cargó”, yəni “yük” sözündən yaranmışdır. Karqonun mahiyyəti isə, onun daşımalar və sığortada tətbiqi ilə bağlıdır. Bu halda, karqo daşımalar üzrə əməliyyatın əsas sənədi kimi, çıxış edir.

Dəniz daşımaları üzrə sığortanın obyektləri kimi – gəmi, tikilməkdə olan gəmi, yük, fraxt, sərnəşinin daşınması üçün ödəniş, gəmidən istifadə üçün ödəniş, gəminin daşdığı yükdən əldə edəcəyi mənfəət, gəmi kapitanı və heyətin əmək haqqı, s. ödənişlər ola bilər. Sığorta zamanı sığorta obyektini kimi, həmçinin

fövqəladə hallar üçün yarana biləcək xərclər, məsələn, gəminin xilas edilməsi, yükün xilas edilməsi və digərləri göstərmək olar.

Dəniz daşımaları üzrə sığortanın subyektləri kimi – gəmi sahibləri, gəmi sahibləri ilə müqavilə əsasında onları istismara götürən kompaniyalar, gəmi operatorları, bank-kreditorlar çıxış edirlər.

11.7. Dəniz daşımaları üzrə sığortanın riskləri:

- sığorta edən və gəmi kapitanı tərəfindən asılı olmayaraq, yarana bilən zərərlər;
- dəniz təhlükəsi, mürəkkəb hava şəraiti, batma, çökmə, toqquşma, toxunuş və digər hallar;
- yanğın və partlayış;
- quldurluq;
- məlum olmayan və ya təsadüfi yader qurğuları ilə zədələnmək, sınma;
- zəlzələ, vulkan püskürməsi və ya ildırım vurması;
- gəmi kapitanı və heyətin günahından yarana bilən zərərlər;
- gəminin maşın və korpuslarının sınması, qazanxananın partlaması və s. üzrə səbəblərin aradan qaldırılmamasından əmələ gələn zərərlər;
- keyfiyyətsiz təmirdən yaranan zərərlər;
- gəmi kapitanı və heyətin bilərəkdən gəmiyə və yükə vurduğu zərərlər;
- hava nəqliyyatı, vertolyotlar və onların qalıqları ilə toqquşmalar və s.

11.8. Dəniz daşımaları üzrə sığortada zərərin ödənilməsi formaları

Beynəlxalq dəniz daşımaları zamanı baş verən hadisələr, onların xarakteri, təbii amillər və s. nəzərə alınmaqla, dəniz daşımaları üzrə sığortada zərərin ödənilməsinin bir çox formaları vardır:

- gəminin tam və ya qismən batması ilə bağlı zərərlər;
- gəminin itkin düşməsi ilə bağlı zərərlər;
- gəminin xilas zamanı, yaxud gəmidə yanğının söndürülməsi üçün görülən tədbirlər nəticəsində gəminin zədələnməsindən yaranan zərərlər;
- ümumi qəzalarla bağlı yaranan əlavə xərclər və ödəmələr;
- vətəndaş müharibəsi, inqilablar, üsyan və s. nəticəsində ortaya çıxan zərərlər;
- gəminin həbs edilməsi və ələ keçirilməsindən yaranan zərərlər;
- gəminin mina, torpedo və bomba nəticəsində sıradan çıxması və ya zədələnməsindən əmələ gələn zərərlər;
- gəminin maşın və avadanlıqlarının korroziyaya uğraması və bununla bağlı zərərlər;
- ətraf mühitə və insanların sağlamlığına dəyən zərərlə bağlı xərclər və s.

11.9. London Sığortaçılar İnstitutu

Bu beynəlxalq statuslu sığorta qurumu 1982-ci ildən fəaliyyət göstərir (ingiliscə İnstitute Cargo Clauses, ICC). Dünya ölkələrinin əksəriyyətində bu qurumun sığorta şərtləri əsas

götürülür. Danışılmış sığorta şərtləri “A”, “B”, “C” hərfləri ilə işarə edilir;

“A”- bütün riskləri nəzərdə tutur və onların ödənilməsini təmin edir;

“B”- beş qrup riskləri təmin edir (yanğın, şimşək, tufan, təbii fəlakət; gəminin və ya təyyarənin itkin düşməsi; bədbəxt hadisə; ümumi qəza və yükün xilas edilməsi, zərərin ödənilməsi üzrə bütün xərclər);

“C”- risklər üzrə minimal ödənişi təmin edir.

Bu şərti işarələrin mənalari aşağıdakı kimidir:

“A”- AR (all risks) yaxud AAR (against all risks);

“B”- WPA (with particular average);

“C”- FPA (free from particular average).

11.10. Dəniz sığortaçılarının Beynəlxalq İttifaqı

Bu təşkilat ingiliscə International Union of Marine Insurance (İUMİ) adlanır və 1874-cü ildə İsveçrənin Bern şəhərində milli sığorta təşkilatlarının birliyi kimi yaranmışdır.

Təşkilatın ümumi rəhbərliyi Şura tərəfindən həyata keçirilir. Onun icraçı komitəsi və müxtəlif komitetləri fəaliyyət göstərir. Təşkilata Baş katib rəhbərlik edir. Bu təşkilat məsləhətverici statusa malikdir və beynəlxalq sığorta, dəniz daşımaları və gəmiçiliklə bağlı fəaliyyət göstərən təşkilatlarla əməkdaşlıq edir.

Təşkilatın əsas fəaliyyət istiqamətləri :

- risklərin sığortalanması;
- ətraf mühitin çirklənməsiindən dəyən zərərin sığortası ;
- ümumi qəzalar üzrə sığortalar;
- yüklərin itkisindən yaranan ziyanın ödənilməsi;

- yüklərin sığortalanması;
- daşıyıcının məsuliyyətinin sığortası;
- kasko-gəmilərin sığortalanması və s.

Özünüoxlama sualları:

1. Beynəlxalq yükdaşımalar üzrə sığortanın mahiyyəti.
2. Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığortanın əsas əməliyyatları.
3. Sığorta polisi və “Polis” termininin mənası.
4. Beynəlxalq nəqliyyat sığortasının mahiyyəti və əsas sənədləri.
5. Beynəlxalq avtomobil daşımaları üzrə sığortanın xüsusiyyətləri.
6. Hava nəqliyyatı üzrə əsas sığorta sahələri və yüklərin sığortalanması üsulları.
7. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası.
8. Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı əsas risklər.
9. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri.
10. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta.
11. Dəniz daşımaları üzrə sığortanın obyektləri və subyektləri.
12. “Kasko” və “Karqo” termininin mənası.
13. Dəniz daşımaları üzrə sığortanın əsas riskləri və sığortada zərərin ödənilməsi formaları.
14. London Sığortaçılar İnstitutu.
15. Dəniz sığortaçılarının Beynəlxalq İttifaqı.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Кузнецова Е.Ю. Регулирование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона. Дисс. док. экон. наук. Москва, 2000 г.
2. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.4
3. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000.
4. Зимовец А.В. Международные транспортные операции. Таганрог (Россия), 2008.
5. Дзикович Н.Г. Международные транспортные операции и логистика. Минск, Беларусь, 2007.-195 с.
6. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005.
7. Страхование международных грузов [<https://free-road.ru>].
8. Страхование международных грузов [<https://cargobroker.ru>].
9. Страхование международных грузов [<https://carallo.su>].
10. Международных страхование и его институты [<https://bibliotekar.ru>].
11. Международные перевозки и страхование товаров [<https://allbest.ru>].
12. Страхование грузов или CMR [<https://vdnk.ru>].
13. Страхование грузов при международных перевозках [<https://aps-solver.ru>].
14. Договор страхования [<https://gruztech.net>].
15. Страхование ответственности перевозчика [<https://grandars.ru>].

Mövzu 12. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi, bu sahədə dövlət siyasəti və hüquqi-normativ aktlar

- 12.1. Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti.**
- 12.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahələri üzrə Qanunlar.**
- 12.3. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi.**
- 12.4. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatı.**
- 12.5. Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı.**
- 12.6. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı.**
- 12.7. Azərbaycanın hava nəqliyyatı.**
- 12.8. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyəti və əsas göstəriciləri.**
- 12.9. Azərbaycan Respublikasının BMT Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu saziş və konvensiyalar.**
- 12.10. BMT-nin tranzit nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiya və Sazişlər.**
- 12.11. MDB çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.**
- 12.12. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.**
- 12.13. Ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.**
- 12.14. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq etdiyi Beynəlxalq təşkilatlar.**
- 12.15. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya ölkələri ilə Sazişləri.**

12.1. Azərbaycanca nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti

Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti müstəqillik illərində formalaşdırılmış və ölkəmizin bu sahədə üstün elementlərinin reallaşdırılmasına yönəldilmişdir. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Strategiyasında dövlətin nəqliyyat siyasətinin əsas prioritetləri müəyyənləşdirilmişdir:

- ölkə ərazisindən keçən tranzit beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil yollarının yenidən qurulması;
- rayonlararası və iri yaşayış qəsəbələrini, kəndlərini birləşdirən yolların müasirləşdirilməsi;
- nəqliyyat vasitələrinin texniki və ekoloji tələblər baxımından beynəlxalq standartlara uyğun yenilənməsi;
- nəqliyyatın dayanıqlı inkişafının maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi;
- nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, sərnişin və yük daşımalarında nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə ölkədə yüksək sosial-iqtisadi inkişafın təmin olunması;
- ölkənin tranzit potensialının artırılması və beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyasının gücləndirilməsi və s.

12.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahələri üzrə Qanunlar

Ölkədə nəqliyyat sahələrinin işinin müsir tələblər səviyyəsində təşkilə tənzimlənməsi üçün bir sıra Qanunlar qəbul edilmişdir:

- Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunu. Bakı şəhəri, 11 iyun 1999-cu il, № 683-IQ;

- Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı şəhəri, 22 dekabr 1999-cu il, № 778-IQ;
- Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı şəhəri, 24 iyun 2005-ci il, № 944-IIQ;
- Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı şəhəri, 1 aprel 2008-ci il, № 556-IIIQ;
- Yol Hərəkəti Haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı şəhəri, 3 iyul 1998-ci il, № 517-IQ.

12.3. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi

Azərbaycan son illərdə sürətli və sabit sosial-iqtisadi inkişafa nail olmuşdur. Ölkəmiz regional və beynəlxalq səviyyəli çoxsaylı layihələrin təşəbbüskarı və iştirakçısıdır. Xüsusilə, ölkəmizin beynəlxalq nəqliyyat üzrə tranzitivlik potensialından daha səmərəli istifadə edilməsi üçün böyük həcmli tədbirlər həyata keçirilmişdir. Artıq Azərbaycandan Gürcüstan vasitəsilə Türkiyəyə və oradan Avropaya xam neft və təbii qazın nəqli üçün beynəlxalq əhəmiyyətli neft qaz boru kəmərləri şəbəkəsi formalaşdırılmaqdadır. TRASEKA Proqramı çərçivəsində beynəlxalq avtomobil yollarının yenidən qurulması təmin olunmaqdadır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu magistralının istismara verilməsi ilə Asiya və Avropanı birləşdirəcək beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizi mühüm əhəmiyyət kəsb edəcəkdir və s.

12.4. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatı

Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatı-qədim tarixə malikdir və əsas nəqliyyat vasitələrindən biri sayılır. Ölkə üzrə yük daşımalarının 40%-ə qədəri, sərnişin daşımalarının isə 25%-ə qədəri dəmir yolunun payına düşür. Dəmir yollarının ümumi uzunluğu 2820 km-dir. Ondan 2068 km-i ümumi istifadədədir və bunun 1240 km-i elektrikləşdirilmişdir. Ölkənin metropoliteni Bakı şəhərində fəaliyyət göstərir və ümumi uzunluğu 34,6 km-dir. 2013-cü ilin yekunu üzrə dəmir yolu vasitəsi ilə yükdaşımaların həcmi 23,1 mln.ton olmuşdur. Həmin il üzrə dəmir yolunda yük dövriyyəsinin ümumi həcmi 8 mln. ton-km-ə yaxın təşkil etmişdir. Daşınan sərnişinlərin sayı isə 2,5 mln. nəfər olmuşdur. 2013-cü ilin yekununda ölkənin dəmir yolu üzrə əldə etdiyi gəlirlərin məbləği 223,3 mln. manat təşkil etmişdir. İl ərzində dəmir yoluna çəkilən xərclərin ümumi məbləği 146,4 mln. manat təşkil etmişdir. Ölkənin dəmir yolu sistemində 11,9 min nəfər, metropolitəndə isə 4,9 min nəfər işləyir. Dəmir yolu üzrə orta aylıq əmək haqqı 239 manata yaxın, metropolitəndə isə 576 manata yaxın olmuşdur. 2013-cü ildə dəmir yolu nəqliyyatına 5,9 mln. manat investisiya yönəldilmişdir. Dəmir yolunda yük vaqonlarının sayı 17,9 min ədəd, sərnişin vaqonlarının sayı 669 ədəd və konteynerlərin sayı isə 3 min ədəddən çoxdur.

Son illər ərzində Azərbaycan Respublikasının Nazirlər kabineti, Nəqliyyat Nazirliyi və "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ("ADY" QSC) beynəlxalq məsləhətçilərin iştirakı ilə dəmir yolunun müasirləşdirilməsi tədbirləri gücləndirilmişdir. Azərbaycan dəmir yollarında etibarlılıq, qiymət və keyfiyyət baxımından daşımalarda müasir tələbata cavab verən yüksək səviyyəli xidmətlərin göstərilməsi

üçün kompleks tədbirlər müəyyənləşdirilmişdir. Qeyd olunan problemlərin həll edilməsi məqsədilə "Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010 - 2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı" çərçivəsində dəmir yolu infrastrukturunun və hərəkət heyəti parkının yeniləşdirilməsi üzrə tədbirlər və başlanılmış islahatların davam etdirilməsinin, dəmir yolunda normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsinin və dəmir yolu kadrlarının hazırlığının əsas istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir.

Dövlət Proqramının əsas məqsədi və vəzifələri:

- əhalinin və iqtisadiyyatın dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinə artan tələbatının və dövlətin müdafiə ehtiyaclarının təmin olunması;
- Azərbaycanın tranzit potensialının artırılması;
- dəmir yolu nəqliyyatında xidmətlərin səviyyəsinin yüksəldilməsi;
- sərnişin və yük daşımalarında nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə nəqliyyat kompleksinin səmərəli fəaliyyətini və onun ölkənin sosial-iqtisadi tərəqqisində daha fəal iştirakını təmin edilməsi və s.

12.5. Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı

Ölkənin avtomobil nəqliyyatı geniş potensiala malikdir. Avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 19 min km-dir. Bundan 1,7 min km beynəlxalq əhəmiyyət kəsb edən magistral yollardır. Ölkə yollarının 4,6 min km-i respublika əhəmiyyətli, 14,2 min km-i isə yerli əhəmiyyətlidir. Ölkədəki yolların cəmişi 8,6 min km-i asfaltbetondur, qalanları isə çınqıl və torpaq yollarıdır. Körpülərin

sayı 1463 ədəddir, bunlardan 619-u respublika əhəmiyyətli və 844-ü isə yerli əhəmiyyətlidir. 2013-cü ilin yekunu üzrə avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımaların ümumi həcmi 125,2 mln. ton olmuşdur. Ümumi yük dövriyyəsi isə 14,1 mln. ton-km təşkil etmişdir. Ölkədə 1,23 mln. avtomobil vardır, ondan 30,3 min ədədi avtobuslar, 133,6 min ədədi yük avtomobilləri, 1 mln.dan çoxu şəxsi minik avtomobilləri və sairidir. Respublika üzrə ümumi avtomobillərin 702,4 min ədədi və yaxud 57%-dən çoxu Bakı şəhərinin payına düşür. 2013-cü ildə avtomobil nəqliyyatı sisteminin inkişafına digər quru yol nəqliyyat vasitələri ilə birlikdə (dəmir yolu istisna olmaqla) 453,1 mln. manat investisiya yönəldilmişdir.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşınması xidmətlərinin göstərilməsi, eləcə də dövlət orqanları, daşıyıcılar, infrastruktur obyektlərinin sahibləri və nəqliyyat xidmətlərinin istehlakçıları arasında yaranan hüquqi və iqtisadi münasibətlərin tənzimlənməsi və dövlət nəzarət sisteminin təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə 2008-ci il 1 aprel tarixində “Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu” qəbul edilmiş, bu Qanunun tətbiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 4 iyul tarixli 792 nömrəli Fərmanının tələblərinin təmin edilməsi məqsədi ilə, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin “Avtonəqliyyatservis” Departamenti” MMC-nin əsasında Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin “Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidməti” yaradılmış, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2011-ci il 20 iyul tarixli 472 nömrəli Fərmanı ilə “Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin Dövlət Avtomobil Nəqliyyatı Xidməti haqqında Əsasnamə” təsdiq edilmişdir.

12.6. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı

Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı qədim tarixə malikdir və Xəzər dənizində bu tarixin 1600 ildən əvvələ gedib çıxdığı məlumdur. Ölkənin ən iri dəniz nəqliyyatı üzrə kompaniyası Xəzər Dəniz Gəmiçiliyidir. Bu kompaniyanın 86 gəmi və tankerləri vardır. Onlardan 41 tankerlər, 35 quru yüklərin, 10 isə köməkçi materialların daşınması üçün olan gəmilərdir. Gəmiçilik bir çox beynəlxalq yük daşıma marşrutlarında, o cümlədən, Qara, Aralıq, Baltik dənizləri və Atlantik okeanda fəaliyyət göstərir. Ölkənin ikinci böyük dəniz nəqliyyatı kompaniyası kimi Xəzər Dəniz Neft Donanmasıdır. Kompaniya ARDNŞ-nin struktur vahidi kimi fəaliyyət göstərir və onun sərəncamında müxtəlif təyinatlı 259 gəmi vardır. Kompaniya beynəlxalq sertifikatla malikdir və dünyanın müxtəlif regionlarında bir çox beynəlxalq layihələrin iştirakçısıdır.

2013-cü ilin yekunu üzrə ölkədə dəniz nəqliyyatı üzrə yükdaşımalarının həcmi 11,5 mln. ton olmuşdur, bunun 11,49 mln. tonu xarici əlaqə ilə bağlı olmuşdur. O cümlədən tranzit yükdaşımaların həcmi 8,24 mln. ton, ixrac-1,11 mln. ton, idxal-1,59 mln. ton və s. təşkil etmişdir. Dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə ümumi yük dövriyyəsi 4,6 mln. ton-km təşkil etmişdir və bunun demək olar ki, hamısı xarici əlaqə ilə bağlıdır. Dəniz nəqliyyatı ilə cəmisi 13,7 min nəfər sərnəşin daşınmışdır və bu daşımalar xarici əlaqələr üzrədir. Dəniz nəqliyyatı sistemində 9,7 min nəfərə yaxın insan işləyir və orta aylıq əmək haqqı 751 manatdan çoxdur. İl ərzində bu nəqliyyat sisteminin inkişafına yönəldilən investisiyaların ümumi həcmi 9 mln. manatdan çox olmuşdur.

Azərbaycanın əsas dəniz limanı kimi Bakı limanını- qeyd etmək olar. Bu limanda 17 bərə fəaliyyət göstərir. Onlardan 5-i

xam neft və neft məhsullarının daşınması, 10-u müxtəlif yüklərin, 2-si isə sərnişinlərin daşınması üçündür.

12.7. Azərbaycanın hava nəqliyyatı

Azərbaycanın hava nəqliyyatı sistemi son 10-15 ildə sürətli inkişafa nail ola bilmişdir. Ölkənin müxtəlif regionlarında beynəlxalq statuslu hava limanları istismara verilmişdir. Hazırda Bakı, Gəncə, Naxçıvan, Lənkəran, Zaqatala və Qəbələ şəhərlərində beynəlxalq aeroportlar fəaliyyət göstərir. Ölkənin ən iri hava nəqliyyatı kompaniyası Azərbaycan Hava Yollarıdır (AZAL). Bu kompaniya, sərnişin və yük daşımalarını həyata keçirir. Azərbaycanda Milli Aviasiya Akademiyası Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assoasiyasının regional tədris mərkəzi statusunu alıb. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin Fərmanı ilə 16 aprel 2008-ci il tarixində "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserninin adı dəyişdirilərək "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti kimi adlandırıldı. Bu gün Azərbaycanın mülki aviasiyası Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (İCAO) standartlarına uyğundur, "Azərbaycan Hava Yolları" aviaşirkəti isə İCAO, İATA, ECAC, Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi kimi tanınmış mülki aviasiya birliklərinin üzvüdür. "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin təyyarələri dünyanın onlarla şəhərlərinə müntəzəm uçuşlar yerinə yetirir, "SW Airlines"-in yük aviaşirkətinin hava yolları isə bütün qitələrin üzərindən keçməklə yüzə qədər ölkəyə uzanmışdır.

2013-cü ilin yekunu üzrə ölkənin hava nəqliyyatı vasitəsi ilə 1664 min sərnişin daşınmışdır, bunlardan 1157 mini beynəlxalq, 507 mini isə yerli uçuşlar hesabına olmuşdur. Yükdaşımların

ümumi həcmi 126 min ton, ümumi sərnişin dövriyyəsi 2579 mln. sərnişin-km təşkil etmişdir. Bu nəqliyyat sistemində işçilərin sayı 11 min nəfərdən çox, orta aylıq əmək haqqı isə 833 manatdan artıqdır. 2013-cü ildə əsas kapitala yönəldilən investisiyaların həcmi 282 mln. manata yaxın olmuşdur.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu Azərbaycanda xidmət göstərən beş beynəlxalq hava limanlarının ən irisidir (Gəncə, Lənkəran, Zaqatala və Qəbələ). Əvvəllər o Bakının şəhərtrafi qəsəbəsinin adına uyğun olaraq "Beynəlxalq Binə Hava Limanı" adını daşıyırdı. 10 mart 2004-cü il tarixində adı dəyişdirilərək Azərbaycanın ümummilli lideri Heydər Əliyevin şərəfinə adlandırılmışdır. 2013-cü ildə burada yeni beynəlxalq uçuş terminalı kompleksi istifadəyə verilmişdir. Bakı şəhərindən 20 kilometr şimal-şərqdə yerləşir, şəhərlə 2008-ci və 2009-cu illərdə istismara verilmiş iki ən müasir avtostrada ilə əlaqəlidir.

12.8. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyəti və əsas göstəriciləri

2013-cü ilin yekunlarına görə Azərbaycanda nəqliyyat və qeyri – nəqliyyat sektorunda ümumi yük daşımalarının həcmi 241,6 mln ton təşkil etmişdir. Bunlardan 23,1 mln. tonu dəmir yolunun, 11,5 mln tonu dəniz nəqliyyatının, 57,9 mln tonu neft və qaz kəmərlərinin (14,4 mln. qaz kəmərlərinin və 43,55 mln. ton neft kəmərlərinin), 125,2 mln. avtomobil nəqliyyatının, 126 min ton isə hava nəqliyyatının payına düşmüşdür. 2000-2013-cü illər ərzində nəqliyyat sektorunda yükdaşımaların həcmi 2,3 dəfə artmışdır. Həmin dövr ərzində yük daşımaların həcmi üzrə artım dəmiryolunda – 45,3%, dəniz nəqliyyatında – 30,1%, neft və qaz kəmərləri üzrə - 3,8 dəfə, o cümlədən, neft nəqli üzrə - 3,7 dəfə,

qaz nəqli üzrə - 4,4 dəfə, avtomobil nəqliyyatı üzrə - 3,1 dəfə və hava nəqliyyatı üzrə 3,4 dəfə təşkil etmişdir.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə- 2013-cü ildə cəmi 59,0 mln tondan çox yük daşınmışdır. Bunun 21,4 mln tonu dəmir yolunun, 10,24 mln tonu dəniz nəqliyyatının və 27,44 mln isə avtomobil nəqliyyatının payına düşür.

Öz geosiyasi məkanına görə xüsusi önəm daşıyan Azərbaycan öz iqtisadi diplomatiyasında beynəlxalq nəqliyyat, tranzit əməliyyatlarına prioritet yer ayırır. Yalnız bir neçə ildə ölkəmizin nəqliyyat dəhlizi kimi yükdaşımalardan gəlirləri nəzərə çarpacaq dərəcədə artır və bu sahəyə maraq xüsusi dövlət proqramları ilə həyata keçirilir. Ölkəmizin ərazisindən keçən tranzit yükdaşımalarının beynəlxalq yükdaşımalara cavab verən yol və körpülərin tikintisi günün vacib tələbinə çevrilmişdir. Azərbaycan Respublikası bu məqsədlə bir neçə iri miqyaslı layihəni üzə çıxarmaq məqsədi ilə tender elan etmiş və qalibləri müəyyənləşdirmişdir. İndi çox böyük sürətlə işlərin davam etdiyi Ələt-Astara magistralı yaxın gələcəkdə iqtisadi səmərə gətirəcəkdir. Yolun inşası İslam İnkişaf Bankının maliyyə yatırımları hesabına aparılır.

Eyni zamanda Hacıqabul-Kürdəmir yolunun inşasına start verilmiş və bu yol Azərbaycan Gürcüstan sərhədlərinə qədər beynəlxalq əhəmiyyətli yol kimi Rusiyadan, Orta Asiya və İrandan daxil olan yüklərin tranzitini xeyli sürətli və maneəsiz yerinə yetirilməsinə imkan verəcəkdir. 2007-ci ilin payızında artıq Bakının 60 kilometrliyindən başlayaraq Koreya şirkətləri Bakı Rostov yolunun Azərbaycan ərazisində yol inşaat işlərinə başlamış və davamlı şəkildə bu istiqamətdə müasir yol ötürücülərinin və körpülərin inşasına başlanmışdır. Bununla Azərbaycan Respublikası Şimal Cənub, Asiya Avropa nəqliyyat

tranzit dəhlizi kimi regionun iqtisadiyyatında və beynəlxalq əlaqələrində mərkəzi rol oynayacaqdır.

İran İslam Respublikası, Türkiyə, Gürcüstan istiqamətlərində hər il yükdaşımaların həcmi artaraq bu şəraitdə yeni yaradılmış nəqliyyat yol infrastrukturunu öz iqtisadi səmərəsini verəcəkdir. Azərbaycan iqtisadi diplomatiyası bu sahədə kompleks tədbirləri həyata keçirməklə gələcəkdə Cənub istiqamətdə və əks marşrutla konteyner daşımalarının artacağını proqnozlaşdırır. Bu məqsədlə ölkəmizin sərhəd buraxılış məntəqələri və gömrük nəzarət terminalları tamamilə yenidən qurulur və nəzarət texnikası yeniləşdirilir. Bu isə yüklərin və nəqliyyat vasitələrinin vasitələrinin qısa müddətdə mənzil başına çatması üçün təminat yaradır. Bütövlükdə isə ölkəmizin ərazisindən keçən yüklərin vaxt itkisinin minimuma endirilməsi məqsəd kimi qarşıya qoyulmuşdur.

12.9. Azərbaycan Respublikasının BMT Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

1. Beynəlxalq avtomomagistrallar haqqında Avropa Sazişi (15.11.1975).
2. Yol hərəkəti haqqında Konvensiya (08.11.1968).
3. Yol nişanları və siqnalları haqqında Konvensiya (08.11.1968).
4. Yol nişanları və siqnalları haqqında Konvensiyasını tamamlayan Avropa Sazişi (01.05.1971).
5. “Yol nişanları və siqnalları haqqında” 1968-ci il Konvensiyasını tamamlayan Avropa Sazişinin “Yolların nişanlanması barədə” Protokolu (01.01.1973).

6. Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələr üçün vahid texniki qaydaların, və bu qaydalar əsasında verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanınma şərtlərinin qəbul edilməsi haqqında Saziş (20.03.1958).
7. Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələrə dair vahid texniki qaydaların müəyyənləşdirilməsi haqqında Saziş (25.06.1998).
8. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə dair Avropa Sazişi (01.07.1970).
9. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (19.05.1956).
10. Beynəlxalq Yük Daşınması Kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşınmaları haqqında Gömrük Konvensiyası (14.11.1975).
11. Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommersiya məqsədi ilə müvəqqəti idxalı haqqında Gömrük Konvensiyası (18.05.1956).
12. Konteynerlər haqqında Gömrük Konvensiyası (02.12.1972).
13. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya (21.10.1982).
14. Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişi (30.09.1957).
15. Tezkorlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşınmalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında Avropa Sazişi (01.09.1970).

12.10. BMT-nin tranzit nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiya və Sazişlər:

1. Əsas beynəlxalq magistral dəmir yolu xətləri haqqında Avropa Sazişi (31.05.1985).
2. Beynəlxalq kombinə edilmiş mühüm xətləri və müvafiq obyektlər haqqında Avropa Sazişi (01.02.1991).
3. Təkərli nəqliyyat vasitələrinin vaxtaşırı texniki baxışlarının vahid şərtlərinin qəbul edilməsi və bu baxışların qarşılıqlı tanınması haqqında Saziş (13.11.1997).
4. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya Protokol (05.07.1978).
5. Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi haqqında Konvensiyaya (YADK) elektron qaimə ilə əlaqədar Əlavə Protokol (20.02.2008).
6. Turistlər üçün gömrük imtiyazları haqqında Nyu-Yorkda imzalanmış Konvensiya (04.06.1954).
7. Şəxsi yol nəqliyyatı vasitələrinin müvəqqəti idxalı haqqında Nyu-Yorkda imzalanmış Gömrük Konvensiyası (04.06.1954).
8. Dəmir yolu ilə daşınan sərnişin və baqajın dövlət sərhədlərindən keçirilməsi şərtlərinin yüngülləşdirilməsi haqqında Beynəlxalq Konvensiya (10.01.1952) (2858/1 02.06.2014).
9. Dəmir yolu ilə daşınan yüklərin dövlət sərhədlərindən keçirilməsi şərtlərinin yüngülləşdirilməsi haqqında Beynəlxalq Konvensiya (10.01.1952) (2858/1 02.06.2014).

10. Beynəlxalq yük daşımalarında istifadə edilən və Pula (Pool) verilmiş konteynerlərə tətbiq edilən gömrük rejimi haqqında Konvensiya (21.01.1994).

12.11. MDB çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

1. MDB iştirakçı-dövlətlərinin, Azərbaycan Respublikasının, Gürcüstan Respublikasının, Latviya Respublikasının, Litva Respublikasının, Estoniya Respublikasının mülkiyyəti olan yük vaqon və konteynerlərin birgə istifadəsi haqqında Saziş (İmzalanıb: 12.03.1993).
2. Təhlükəli və boşalma yüklərinin dövlətlərarası daşımaları haqqında Saziş (İmzalanıb: 23.12.1993).
3. Mülki aviasiya hava gəmiləri uçuşlarının axtarış-xilasetmə təminatının təşkili və keçirilməsi üzrə əməkdaşlıq haqqında Saziş (İmzalanıb: 09.12.1994).
4. Beynəlxalq mülki aviasiya üzrə Konvensiyanın 83bis maddəsinin müddəalarının praktiki istifadəsi haqqında Saziş (İmzalanıb: 09.12.1994).
5. Sıxılmış təbii qazdan avtonəqliyyat vasitələri üçün mühərrik yanacağı kimi istifadə edilməsi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 24.11.1995).
6. Mülki aviasiyanın qanunsuz müdaxilə aktlarından müdafiəsinin təmin edilməsi üzrə əməkdaşlıq haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 24.11.1995).

7. MDB iştirakçı-dövlətlərinin mülki aviasiyasının müasirləşdirilməsi haqqında Saziş (İmzalanıb: 03.11.1995).
8. Boru kəmərləri magistralları ilə neft və neft məhsullarının tranziti sahəsində razılaşdırılmış siyasətin aparılması haqqında Saziş (12.04.1996) (Ratifikasiya olunub: 27.12.1996).
9. MDB iştirakçı-dövlətlərinin mülki aviasiya texnikasının istismarı və təmirinin təmin edilməsi üzrə transmilli maliyyə-sənaye qrupunun yaradılması haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 10.04.1998).
10. Nəqliyyat tariflərinin təyin olunması sahəsində razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi haqqında Saziş (İmzalanıb: 17.01.1997).
11. Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 24.04.1998).
12. Ümumi nəqliyyat məkanının formalaşdırılmasının və MDB iştirakçısı olan dövlətlərin nəqliyyat siyasəti sahəsində qarşılıqlı fəaliyyətinin prinsipləri haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 17.04.1998).
13. MDB iştirakçısı olan dövlətlərin avtomobil yollarında dövlətlərarası daşımaları həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin kütlə və ölçüləri haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 21.05.2004).
14. MDB iştirakçı-dövlətlərinin ərazisindən tranzit qaydaları haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 24.03.2000).

15. MDB iştirakçısı olan dövlətlərin dəmir yolu nəqliyyatında vergi qoyma mexanizminin yaxınlaşdırılması sahəsində qarşılıqlı fəaliyyəti haqqında Saziş (Ratifikasiya olunub: 02.04.2002).
16. MDB iştirakçı-dövlətlərinin beynəlxalq avtomobil yük daşımaları sahəsində qarşılıqlı əlaqəsi haqqında Saziş (İmzalanıb: 18.09.2003).
17. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sahəsində əməkdaşlığın əsas prinsipləri haqqında Memorandum (İmzalanıb: 18.09.2003).
18. MDB iştirakçı-dövlətlərinin nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin edilməsi məsələləri haqqında Deklarasiya (İmzalanıb: 18.09.2003).

12.12. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

EKMT üzrə (Avropa Nəqliyyat Nazirləri Konfransı):

1. Avropa Nəqliyyat Nazirləri Konfransı haqqında Protokol (17.10.1953) (Ratifikasiya olunub: 27.11.1998).

ECO üzrə (İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı):

2. İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatının tranzit daşımaları üzrə Çərçivə Sazişi (09.05.1998) (Ratifikasiya olunub: 04.12.1998).

OBSEP üzrə (Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı):

3. Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı regionunda malların yol daşınmasının asanlaşdırılması haqqında Anlaşma Memorandum (06.03.2002) (Ratifikasiya olunub: 13.05.2003).

ESCAP üzrə (Asiya və Sakit Okean üçün İqtisadi və Sosial Komisiya):

4. Asiya Şosse Yolları Şəbəkəsi Hökumətlərarası Saziş (28.04.2004)(Ratifikasiya olunub: 05.04.2005).

GUAM üzrə (Gürcüstan-Ukrayna-Azərbaycan-Moldova):

5. GUAM iştirakçısı olan dövlətlər arasında ticarətə və nəql etməyə yardım üzrə Qarşılıqlı Anlaşma Memorandumu (21.05.2004).

TRACECA üzrə (Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi):

6. Brüssel Deklarasiyası (may 1993).

7. Tarixi İpək Yolunun Bərpaı üzrə Beynəlxalq Konfransın Son Kommünikəsi (08.09.1998)(Ratifikasiya olunub: 27.10.1998).

8. Tarixi İpək Yolunun Bərpaı üzrə Beynəlxalq Konfransda imzalanmış Bakı deklarasiyası (08.09.1998)(Ratifikasiya olunub: 30.10.1998).

9. Tarixi İpək Yolunun Bərpaı üzrə Beynəlxalq Konfransda imzalanmış Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş (08.09.1998)(Ratifikasiya olunub: 30.10.1998).

10. Azərbaycan Respublikası Hökuməti və "TRASEKA" Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə Hökumətlərarası Komissiyanın Daimi Katibliyi arasında Qərargah haqqında Saziş(Ratifikasiya olunub: 08.05.2001).

11. Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Sazişə əlavələrin edilməsi haqqında Protokol (25.04.2002) (Ratifikasiya olunub: 13.05.2003).

ILO üzrə (Beynəlxalq Əmək Təşkilatı):

12. Yeniyetmələrin donanmada kömür yükləyən və ya ocaqçı kimi işləməsinə icazə verilməsi üçün minimum yaş həddi haqqında 15 nömrəli Konvensiya. (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).

13. Gəmilərdə çalışan uşaqların və yeniyetmələrin məcburi tibbi müayinəsi haqqında 16 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).

14. Dənizçilərin vətənə qaytarılması haqqında 23 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).

15. Gəmilərdə daşınan ağır yüklərin çəkisinin göstərilməsi haqqında 27 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
16. Gəmidə yükvurma və yükboşaltma ilə məşğul olan zəhmətkeşlərin bədbəxt hadisələrdən müdafiəsi haqqında 32 nömrəli Konvensiya (1932-ci ildə yenidən baxılmışdır) (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
17. Uşaqların dənizdə işləməsinə icazə verilməsi üçün minimum yaş həddi haqqında 58 nömrəli Konvensiya (1936-cı ildə yenidən baxılmışdır) (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
18. Gəmi aşpazlarına ixtisas şəhadətnamələri verilməsi haqqında 69 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
19. Dənizçilərin tibbi müayinəsi haqqında 73 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
20. Gəmilərdə heyət üçün otaqlar haqqında 92 nömrəli Konvensiya (1949-cu ildə yenidən baxılmışdır) (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
21. Dənizçilərin şəxsiyyətini təsdiq edən milli vəsiqələr haqqında 108 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
22. Maşınların qoruyucu qurğularla təchiz edilməsi haqqında 119 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
23. Balıqçılıq gəmilərində heyət üçün otaqlar haqqında 126 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).

24. Gəmilərdə heyət üçün otaqlar haqqında 133 nömrəli Konvensiya (əlavə müddəalar) (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
25. Dənizçilər arasında istehsalatda bədbəxt hadisələrin qarşısının alınması haqqında 134 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 03.07.1993).
26. Yol nəqliyyatında iş vaxtının davamiyyəti və istirahət vaxtları haqqında 153 nömrəli Konvensiya (Vəsadət qaldırılıb).
27. Beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinin asanlaşdırılması haqqında Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 12.05.2006).
28. Dənizçilərin şəxsiyyət sənədləri haqqında 185 nömrəli Konvensiya (Ratifikasiya olunub: 12.05.2006).

12.13. Ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

1. Mülki aviasiya haqqında Beynəlxalq Konvensiya (07.12.1944) (Ratifikasiya olunub: 14.07.1992).
2. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı haqqında Konvensiya (19.02.1948) (Ratifikasiya olunub: 19.04.1995).
3. Nişanların beynəlxalq qeydiyyatı haqqında Saziş (14.04.1891) (Ratifikasiya olunub: 12.03.1996).
4. Gəmilərin ölçülməsinə dair Beynəlxalq Konvensiya (23.06.1969) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).

5. Gəmilərdən çirkləndirilmənin qarşısının alınmasına dair Beynəlxalq Konvensiya (29.12.1972) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).
6. Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydalar haqqında Konvensiya (20.10.1972) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).
7. Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiya (01.11.1974) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).
8. Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkməyə dair Beynəlxalq Konvensiya (01.12.1978) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).
9. Yükləmə nişanlaması haqqında Beynəlxalq Konvensiya (05.04.1966) (Ratifikasiya olunub: 22.04.1997).
10. Xarici hava gəmilərinin yer səthindəki üçüncü şəxslərə vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsi haqqında Konvensiya (7.10.1952) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
11. Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında Konvensiya (23.09.1971) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
12. Hava gəmiləri üzərində hüquqların beynəlxalq miqyasda tanınması haqqında Konvensiya (19.06.1948) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).

13. Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt edilməsinə qarşı mübarizə haqqında Konvensiya (16.12.1970) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
14. Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında Saziş (07.12.1944) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
15. Plastik partlayıcı maddələri aşkar etmək məqsədi ilə onlara nişan vurulması haqqında Konvensiya (01.03.1991) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
16. Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya (12.10.1929) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
17. 1929-cu il 12 oktyabr tarixli "Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyası"na Əlavə Konvensiya (18.09.1961) (Ratifikasiya olunub: 09.11.1999).
18. Avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququndan məhrum olunmanın beynəlxalq nəticələri haqqında Avropa Konvensiya (03.06.1976) (Ratifikasiya olunub: 16.06.2000).
19. Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin institusional əsaslarının yaradılması haqqında Çərçivə Sazişi (22.07.1999) (Ratifikasiya olunub: 24.10.2000).

20. Təhlükəli tullantıların sərhədlərarası daşınmasına və kənarlaşdırılmasına nəzarət haqqında" Bazel Konvensiyası (22.03.1989) (Ratifikasiya olunub: 16.02.2001).
21. Neftlə çirkləndirmə hallarına hazırlığın təmin edilməsi, bunlara qarşı mübarizə və əməkdaşlıq haqqında 1990-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiya (1990) (Ratifikasiya olunub: 18.06.2004).
22. Neftlə çirkləndirmədən vurulan zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında 1969-cu il tarixli Beynəlxalq Konvensiya (29.11.1969) (Ratifikasiya olunub: 18.06.2004).
23. Dəniz tələbləri ilə bağlı məsuliyyətin məhdudlaşdırılması haqqında 1976-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiya (19.11.1976) (Ratifikasiya olunub: 18.06.2004).
24. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiya (1973) (Ratifikasiya olunub: 18.06.2004).
25. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya 1978-ci il tarixli Protokol (17.02.1978) (Ratifikasiya olunub: 18.06.2004).

12.14. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq etdiyi Beynəlxalq təşkilatlar:

1. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyası.

2. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Asiya və Sakit Okean üçün İqtisadi və Sosial Komissiyası.
3. Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı.
4. Avropa Mülki Aviasiya Konfransı.
5. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.
6. Mərkəzi Asiya İqtisadiyyatları üçün Xüsusi Proqram.
7. Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu.
8. Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı.
9. Beynəlxalq Avtomobil-Dəmir Yolu Qarışıq Daşımalar İttifaqı.
10. Beynəlxalq Dəmir Yolu İttifaqı.
11. Dəmir Yolu Əməkdaşlıq Təşkilatı.
12. Dəmir yolu ilə Beynəlxalq Daşımalar üzrə Hökumətlərarası Təşkilat.
13. Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyası.
14. Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı.
15. Beynəlxalq Yol Federasiyası.
16. Beynəlxalq Naviqasiya Assosiasiyası.
17. Beynəlxalq Limanlar və Körpülər Assosiasiyası.
18. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası.
19. Aeronaviqasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə Avropa Təşkilatı.
20. Nəqliyyatda Əlaqələndirmə Müşavirəsi.
21. Hökumətlərarası Yol Şurası.
22. Dəmir Yolu Nəqliyyatına dair Şura.
23. Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsi.
24. Avrasiya Nəqliyyat İttifaqı.
25. Trans-Avropa Dəmir Yolları (TER) və Trans-Avropa Avtomobil Yolları (TEM) layihələri.
26. Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (QDİƏT).
27. İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (İƏT).

28. Demokratiya və İqtisadi İnkişaf naminə Təşkilat – GUAM.

12.15. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya ölkələri ilə Sazişləri.

Müstəqillik əldə etdikdən sonra, Azərbaycan Respublikası özünün əlverişli beynəlxalq nəqliyyat potensialından, tranzitivlik amilindən səmərəli istifadə üçün region ölkələri və digər dünya dövlətləri ilə beynəlxalq yükdaşımaları üzrə ikitərəfli və çoxtərəfli Sazişlər imzalamışdır. Bunlara misal olaraq, aşağıdakıları qeyd etmək olar:

- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Türkiyə Respublikası hökuməti arasında hava daşımaları haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası ilə Türkiyə Respublikası arasında avtomobil daşımaları haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Türkiyə Respublikası hökuməti arasında dəniz gəmiçiliyi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Fransa Respublikası hökuməti arasında hava əlaqəsinin yaradılması haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Rusiya Federasiyası hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Rusiya Federasiyası hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;

- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Niderland krallığının hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə İran İslam Respublikası hökuməti arasında hava nəqliyyatı haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə İran İslam Respublikası arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Ukrayna Nazirlər Kabineti arasında ticarət gəmiçiliyi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Avstriya Respublikası hökuməti arasında hava daşımaları haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Misir Ərəb Respublikası hökuməti arasında hava daşımaları haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Özbəkistan Respublikası hökuməti arasında hava daşımaları və hava nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri hökuməti arasında hava əlaqəsinin yaradılması haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Gürcüstan Respublikası hökuməti arasında ticarət gəmiçiliyi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş;
- Beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Azərbaycan Respublikası ilə Qazaxıstan Respublikası arasında Saziş;
- Beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Azərbaycan Respublikası ilə Rumıniya hökuməti arasında Saziş;

- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Moldova Respublikası hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Latviya Respublikası arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Saziş;
- Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə Türkmənistan Respublikası hökuməti arasında ticarət gəmiçiliyi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş;
- “Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında konvensiya” (Bişkek, 09.10.1997-ci il) və Azərbaycan Respublikası 1998-ci ildən bu konvensiyanın iştirakçısıdır;
- Özbəkistan Respublikası, Çin Xalq Respublikası və Qırğızıstan Respublikası hökumətləri arasında beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Saziş (Daşkənd, 19.08.1998-ci il) və Azərbaycan Respublikası bu Sazişə 2000-ci ildən qoşulmuşdur və s.

Özünüyoxlama sualları:

1. Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti.
2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahələri üzrə Qanunlar.
3. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi.
4. Azərbaycanda nəqliyyat sahələrinin qısa xarakteristikası.
5. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyəti və inkişaf tendensiyaları.
6. Azərbaycanda dəmiryolu nəqliyyatı.

7. Azərbaycanca avtomobil nəqliyyatı.
8. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı.
9. Azərbaycanın əsas dəniz limanı kimi Bakı limanı.
10. Azərbaycanın hava nəqliyyatı.
11. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi.
12. Azərbaycanda nəqliyyat və qeyri – nəqliyyat sektorunda ümumi yük daşımalarının həcmi.
13. Azərbaycan Respublikasının BMT Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu saziş və konvensiyalar.
14. BMT-nin tranzit nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiya və Sazişlər.
15. MDB çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.
16. Ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.
17. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar.
18. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq etdiyi Beynəlxalq təşkilatlar.
19. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya ölkələri ilə Sazişləri.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
2. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005.

3. İsakov H. Azərbaycan Respublikasının Böyük ipək yolunun bərpasında iştirakı. Bakı, 2011.-284 s.
4. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. Bakı, 2005-820 s.
5. Azərbaycan-Nəqliyyat [<https://www.azerbaijan.az>].
6. Azərbaycan Dəmir Yolları [<https://www.railway.gov.az>].
7. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi [<https://www.mot.gov.az>].
8. Nəqliyyat sektoru [<https://www.ksm.az>].
9. Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin son inkişafı [<https://www.azerbaijans.com>].
10. Azərbaycanın nəqliyyat-kommunikasiya xətləri [<https://www.az-customs.net>].
11. Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu [<https://www.mot.gov.az>].
12. Avtomobil nəqliyyatı [<https://www.azerbaijan.az>].
13. Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi [<https://www.caspar.baku.az>].
14. Azərbaycan Hava Yolları(AZAL) [<https://www.azal.az/>].
15. Avtomobil Yolları [<https://www.azeryol.az/>].
16. Vəliyev Ş.Ə. [Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları](http://www.library.adau.edu.az) .
<http://www.library.adau.edu.az>.
17. Məmmədov M. milli inkişaf modeli və strategiyası Bakı – 2008. [Http://www.anl.az](http://www.anl.az)
18. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010 - 2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı"nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. Bakı şəhəri, 6 iyul 2010-cu il № 1002.

19. Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2010-cu il 6 iyul tarixli, 1002 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.
20. Qasimov E. Nəqliyyat sektorunun davamlı inkişafı. <http://www.respublica-news.az>.
21. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq mülki (xüsusi) hüquq kursu. Dərslik. Bakı, 2007.
22. Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002.
23. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005.
24. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı, 2008.
25. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006.
26. Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri. Bakı, 2005.
27. Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti təhlil, təcrübə, tövsiyələr . Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi © 2013-cü il
28. Hacızadə E.M. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyat sistemi: infrastruktur təminatlar və tranzit potensial. <http://elshanhajizadeh.com/az/article-view/14/879/>.
29. Dünya dəmir yolları jurnalının saytı.- www.zdmira.com.
30. Azərbaycan Dəmir Yolları» QSC-nin saytı.- <http://addy.gov.az>.
31. Azərbaycan nəqliyyatı. Bakı, 2014. – 138 s.
32. Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri. Bakı, 2014. – 812 s.

**ƏLAVƏ. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənni
üzrə proqram (magistr təhsil pilləsi üçün)**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZIRLIYI
SUMQAYIT DÖVLƏT UNIVERSITETI**

Magistr hazırlığı üçün

“BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT ƏMƏLİYYATLARI”
fənnindən

PROQRAM

İxtisas: İİM 010001 “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər”

İİM 050401 “Dünya iqtisadiyyatı

*Azərbaycan Respublikası
Təhsil Nazirliyinin Elmi-
Metodiki Şurasının
«İqtisadiyyat»
bölməsinin “11” 11.2010-cu
il tarixli iclasının qərarı ilə
təsdiq edilmiş (protokol №
3) və 19.03 2011-ci il. 475
saylı əmrinə əsasən qrif
verilmişdir.*

Sumqayıt - 2011

Proqram Sumqayıt Dövlət Universitetinin “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər və marketing” hazırda “Dünya iqtisadiyyatı” kafedrası tərəfindən hazırlanmışdır.

Tərtib edənlər: i.e.n, dos. M.Ö.Pənahəliyeva i.e.n, dos. Ş.T.Əliyev

Elmi redaktor: i.e.n, dos. Q.Hüseynov

Rəyçilər: SDU-nun «Menecment» kafedrasının müdiri, i.e.n, dos. B.Ə.Orucəliyeva Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin «Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər» fakültəsinin dekan müavini, i.e.n., dos.M.İ.Bərxudarov

1. İZAHAT VƏRƏQƏSİ

Proqramda nəzərdə tutulan kursun məcmuəsi, o cümlədən tematik plan, mövzular və onların məzmunu, əsas ədəbiyyat və rəsmi sənədlərin siyahısı, elektron resursların ünvanları verilmişdir. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənni üzrə Proqram beynəlxalq iqtisadi münasibətləri öyrənən magistrlər üçün tövsiyə edilir.

“Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” kursunun aktuallığı bu xidmət sahəsinin rolunun sürətlə artması ilə izah edilir. Belə ki, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin və xarici-iqtisadi fəaliyyətin genişlənməsi, xarici-ticarət əməliyyatlarının həcmının sürətlə artması, bu sahənin əhəmiyyətini şərtləndirən əsas amillərdəndir. Kursun başlıca məqsədi beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları anlayışının mahiyyətini, növlərini, məzmununu və bu sahənin işinin təşkili, nizamlanması, hüquqi əsaslarının formalaşdırılması məsələlərini öyrənməkdir.

Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat sistemləri və onların başlıca xüsusiyyətləri dünya iqtisadi proseslərinin xüsusiyyətləri ilə üst-üstə düşür. Başqa sözlə, dünya iqtisadiyyatı qloballaşdıqca və iqtisadi transformasiyalara məruz qaldıqca, beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının genişləndirməsi, bu xidmətlərin təkmilləşdirilməsi və effektivliyinin artırılması zərurəti yaranır. Bu baxımdan səmərəli nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili, bu sahənin intensiv inkişafı, beynəlxalq nəqliyyat qovşaqlarının və marşrutlarının təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat əməliyyatları üzrə beynəlxalq hüquq normalarının və nizamlayıcı konvensiyaların, nəqliyyat rejimlərinin effektivliyinin artırılması yükdaşıma prosedurlarının sadələşdirilməsi, nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və digər mühüm tədbirlərin həyata keçirilməsi məsələləri aktuallığı ilə seçilir.

2. MÖVZULAR VƏ ONLARIN MƏZMUNU

1. Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı

Nəqliyyat anlayışı. Dünya nəqliyyat sisteminin maliyyəti. Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatı. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin dünya təsərrüfat proseslərində rolu. Dünya nəqliyyat sisteminin müasir vəziyyəti, problemlər və perspektivlər.

2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolu

Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində istifadə edilən nəqliyyat vasitələri və komponentləri. Nəqliyyatın maddi-texniki baza məsələləri. Xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat təminatında texniki, texnoloji və təşkilatı aspektlərinin artırılmasında nəqliyyat əməliyyatlarının səmərəli təşkil edilməsinin əhəmiyyəti.

3. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili və nizamlanması mexanizmi

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında çoxtərəfli razılaşmalar sistemi. Beynəlxalq müqavilələr və konvensiyalar. Xarici ticarət daşımaları üzrə beynəlxalq normativ sənədlər. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili mexanizminin təkmilləşdirilməsi məsələləri.

4. Xarici ticarət fəaliyyəti üzrə yükdaşımalarda şərtlər və növləri.

Xarici ticarət kontraktlarının nəqliyyat şərtlərinin əsas xüsusiyyətləri. “İnkoterms” beynəlxalq nəqliyyat terminləri ilə nəqliyyat-yük daşımalarının qarşılıqlı bağlılığı. Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üzrə bazis şərtləri, onların seçilməsi və spesifik xüsusiyyətləri. Beynəlxalq nəqliyyat tarifləri. Xarici ticarət kontraktlarının rentabelliyyində nəqliyyat daşımaları üzrə xərclərin azaldılması problemləri. Beynəlxalq yük daşımaları üzrə risklər və kontrakt iştirakçılarının məsuliyyəti.

5. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanması.

Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının və yükdaşımalarının hüquqi əsasları. Nəqliyyat və logistika problemlərinin həll edilməsində hüquqi-normativ bazanın əhəmiyyəti. Beynəlxalq mübahisələrin baxılması üzrə Arbitraj məhkəmələrinin spesifik xüsusiyyətləri. Beynəlxalq yük daşımaları üzrə kontraktlarda hüquqi məsələlərin nizamlanması. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tərkib hissələri və mənbələri.

6. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları.

Beynəlxalq dəmir yolu ilə daşıma anlayışı, onun təşkili və xüsusiyyətləri. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növləri. Beynəlxalq dəmir yolu ilə daşımalar üzrə sazişlər, konvensiyalar və beynəlxalq (regional) təşkilatlar. Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş (1950-ci il).

Azərbaycan Respublikasının dəmiryolu sistemi beynəlxalq kontekstdə.

7. Beynəlxalq dəniz yolu daşımaları.

Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin və xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində, o cümlədən dünya ticarətində dəniz nəqliyyatından istifadənin üstünlükləri. Dünya dəniz nəqliyyatının təsnifatı. Beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi, beynəlxalq konvensiyalar və razılaşmalar. Dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımaların sənədləşdirilməsi (konosament). Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (İMO).

8. Beynəlxalq hava daşımaları

Beynəlxalq hava daşımaları anlayışı və onun növləri. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Beynəlxalq hava daşımaları haqqında qaydalar. Hava nəqliyyatı sahəsində Beynəlxalq təşkilatlar. Hava nəqliyyatının üstün və mənfi xüsusiyyətləri. Hava nəqliyyatında sığortanın mühüm əhəmiyyəti Beynəlxalq hava daşımaları təşkilində “Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında” 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasının rolu. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (1945-ci il). Beynəlxalq Hava Daşımaları Assosiasiyası (1971-ci il). Azərbaycan beynəlxalq hava daşımaları sistemində.

9. Beynəlxalq avtomobil daşımaları

Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı və mahiyyəti. Avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin təsnifatı. Avtomobil

nəqliyyatının texniki-iqtisadi əsasları. Avtomobil nəqliyyatının Beynəlxalq yük daşımaları əməliyyatlarında müsbət və mənfi cəhətləri. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi prosesləri. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında müqavilələr, sənədləşmələr və normativ aktlar (sazişlər, konvensiyalar). Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (1948-ci il). Beynəlxalq avtomobil daşımaları sistemində Azərbaycanın iştirakı və müasir vəziyyəti.

10. Beynəlxalq boru kəməri daşımaları.

Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının mahiyyəti. Boru kəməri nəqliyyatının spesifik xüsusiyyətləri. Boru kəmərləri ilə nəql etmə proseslərinin təşkili, mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma prosesləri. Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının təşkili qaydaları. Avropa Enerji Xartiyası (1991-ci il). Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas coxtərəfl Saziş (1998-ci il). Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin yaradılması üçün təşkilati prinsiplərə dair Çərçivə Sazişi (1999-cu il). Azərbaycanın beynəlxalq boru daşımaları sistemində fəaliyyəti.

11. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında sığorta, təhlükəsizlik və ekoloji məsələlər.

Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığortanın mahiyyəti, obyektləri və vəzifələri. Beynəlxalq yük daşımaları üzrə sığorta sənədləşdirilməsinin təşkili. Beynəlxalq yük daşıma subyektlərinin məsuliyyəti və sığortaetmə əməliyyatlarının həyata

keçirilməsi mexanizmi. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin əsas müddəaları və prinsipləri. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsində beynəlxalq qaydalar və sazislər. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində dövlətlərarası əməkdaşlığın gücləndirilməsinin vacibliyi. Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin və nəqliyyat vasitələrinin ətraf mühitə və atmosfərə ekoloji təsiri. Ekoloji təhlükəsizlik üzrə Beynəlxalq əməkdaşlıq sistemi. Təhlükəli yüklərin daşınması zamanı ətraf mühitin mühafizəsi üzrə beynəlxalq əməkdaşlıq qurumları.

12. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi və bu sahədə dövlət siyasəti, hüquqi-normativ aktlar

Azərbaycanın nəqliyyat sistemi və onun müasir vəziyyəti. Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin hüquqi - normativ bazası və əsasları. Azərbaycanın xarici -ticarət fəaliyyətinin, xüsusilə ixracın təşkilində nəqliyyat məsələləri. Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sistemi və onun ölkə iqtisadiyyatında prioritet vəzifələri. Azərbaycanın “İpək yolu” (TRASEKA) layihəsində iştirakı. Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşaqlarının genişləndirilməsində iştirakı. Azərbaycanda boru kəmərləri nəqliyyat sisteminin uğurlu milli konsepsiyasının həyata keçirilməsi prosesləri (Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri, Bakı-Tbilisi- Ərzurum qaz kəməri və s.). Bakı-Tbilisi-Qars beynəlxalq dəmir yolu magistralının mühüm əhəmiyyəti.

3. «Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları» fənninin tədrisinə ayrılan saatların mövzular üzrə paylanması

№	MÖVZULARIN ADI	Saatlar		
		Cəmi	Müha-zirə	Semi-nar
1	Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı	2	2	-
2	Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolu	4	2	2
3	Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili və nizamlanması mexanizmi	6	4	2
4	Xarici ticarət fəaliyyət üzrə yükdaşımaları şərtləri və növləri	6	4	2
5	Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanması	2	2	-
6	Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları	4	2	2
7	Beynəlxalq dəniz daşımaları	4	2	2
8	Beynəlxalq hava daşımaları	4	2	2
9	Beynəlxalq avtomobil daşımaları	2	2	-
10	Beynəlxalq boru kəməri daşımaları	2	2	-
11	Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında sığorta, təhlükəsizlik və ekoloji məsələlər	4	2	2
12	Azərbaycanın nəqliyyat sistemi və bu sahədə dövlət siyasəti, hüquqi-normativ aktlar	5	4	1
YEKUN:		45	30	15

4. SEMİNAR MƏŞĞƏLƏLƏRİNİN TƏXMİNİ MÖVZULARI

1. Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı.
2. Xarici-iqtisadi fəaliyyətin təşkilində nəqliyyatın rolu.
3. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının təşkili və nizamlanması mexanizmi.
4. Xarici ticarət fəaliyyət üzrə yükdaşımaları şərtləri və növləri.
5. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanması.
6. Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları.
7. Beynəlxalq dəniz daşımaları.
8. Beynəlxalq hava daşımaları.
9. Beynəlxalq avtomobil daşımaları.
10. Beynəlxalq boru kəməri daşımaları.
11. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarında sığorta, təhlükəsizlik və ekoloji məsələlər.
12. Azərbaycanın nəqliyyat sistemi və bu sahədə dövlət siyasəti, hüquqi-normativ aktlar.

ƏDƏBİYYAT:

1. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. Bakı, 2005-820 s.
2. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006-360 s.
3. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, 2000.
4. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, 2005.
5. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı, 2008-524 s.
6. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник под ред. Холопова К.В. – Москва, 2000.
7. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. – Москва – 2000.
8. Внешнеторговые транспортные организации и логистика. Учебное пособие / под ред. проф. Д.С. Николаева. – Москва, 1998.
9. Фонатова О.В. Применение Инкотермс в международном и внутреннем торговом обороте. Москва, 2008.
10. Вилкова Н.Г. Правила толкования международных торговых терминов Инкотермс – 2000, правовое регулирование и практика применения. Москва, 2008.
11. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. Москва, 2005.
12. Чиненов М.В. Страхование внешнеэкономической деятельности. Москва, 2008.

13. Транспортная логистика / под ред. Миротина Л.Б. Москва, 2002. - 511 с.
14. Ермалаев В.Г., Сиваков О.Б. «Морское право» Москва, 2005, 255 с.
15. “Incoterms 2000” – ticarət terminlərinin beynəlxalq qaydaları. Beynəlxalq ticarət palatası. Bakı-2001.
16. [Электронные ресурсы]: [URL:http://www.mid.ru](http://www.mid.ru)
17. [Электронные ресурсы]: [URL:http://www.rustrans.ru](http://www.rustrans.ru)
18. [Электронные ресурсы]: [URL:http://www.dic.academic.ru](http://www.dic.academic.ru)
19. [Электронные ресурсы]: [URL:http://www.un.org](http://www.un.org)
20. [Электронные ресурсы]: [URL:http://www.transneft.ru](http://www.transneft.ru)