

UOT 338.47

Əmirxan Zahid oğlu PAŞAYEV
dissertant, Azərbaycan Dövlət İqtisad Univeristetini,
İqtisadi Araşdırmalar Elmi-Tədqiqat İnstitutu,
Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası, müəllim.
E-mail: emirhanpasayev@gmail.com

NƏQLİYYAT SEKTORUNDA SƏMƏRƏLİLİYİN YÜKSƏLDİLMƏSİNİN DÜNYA TƏCRÜBƏSİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – ölkəmizin ərazisindən keçən qlobal əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin istismara verilməsi şəraitində Azərbaycanın nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsi baxımından dünya təcrübəsindən istifadə etməkdir.

Tədqiqatın metodologiyası – araşdırılan sahəyə sistemli yanaşma, həmçinin nəqliyyat sektorunun qabaqcıl təcrübə baxımından müqayisəli təhlili, ümumiləşdirilməsi və qiymətləndirilməsi ilə bağlı metodlardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – alınmış nəticələrdən nəqliyyat sektoru ilə bağlı nəzəri və praktiki problemlərin həll olunmasında istifadə edilə bilər.

Tədqiqatın nəticələri – beynəlxalq, regional tələblər çərçivəsində, ölkənin müasir inkişaf səviyyəsi nəzərə alınmaqla nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması üzrə təklif və tövsiyələrin hazırlanmasından ibarətdir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi – məqalədə baxılan problemlərin həlli üzrə dünya təcrübəsi tədqiq olunmaqla müasir şəraitin tələblərinə uyğun yanaşmalar formalaşdırılmışdır. İnkişaf etmiş ölkələr səviyyəsində nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması istiqamətləri təhlil edilmişdir. Multimodal nəqliyyatın mürəkkəbliyi, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri avtomobil, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalarda tərəflər arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsinin optimallaşdırılması ilə bağlı təklif və tövsiyələr irəli sürülmüşdür.

Açar sözlər: *tranzit yükdaşımalar, sərnişindaşımalar, investisiya, multimodal nəqliyyat, səmərəlilik.*

Giriş

Son illər Azərbaycan iqtisadiyyatının həcmində qeyri-neft sektorunun payı sürətlə artmaqdadır. İqtisadiyyatın davamlı və dayanıqlı inkişafını təmin edən sahələrdən biri nəqliyyat sektorudur. Yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə nəqliyyat sektorunda dövlət səviyyəsində ciddi islahatlar həyata keçirilir. Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı ilə bağlı Strateji Yol Xəritəsində dövlət və özəl qurumlar qarşısında qoyulan əsas vəzifələrdən biri nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşlarının səmərəliliyinin yüksəldilməsidir [1]. Qlobal yük və sərnişin axınlarının sürətləndiyi şəraitdə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları milli iqtisadiyyatın inkişafının mühüm istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Təkcə bir faktı qeyd etmək yerinə düşər ki, 2019 - cu ildə nəqliyyat sektoruna investisiya qoyuluşları 2 milyard 189 milyon manat olmuşdur. Bu həmin ildə ölkə iqtisadiyyatına bütün sərmayə qoyuluşlarının 11,8 faizini təşkil edir. 2015 – 2019-cu illər ərzində Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda əsas kapitalla investisiyaların həcmi 9 milyard 472 milyon manat, nəqliyyat sektorunda xalis mənfəət cari qiymətlərlə 13 milyard 259 milyon manat, xalis mənfəət ilə investisiya qoyuluşları arasındakı fərqi müsbət saldosu 3 milyard 787 milyon manat olmuşdur [2]. Tranzit yükdaşımalar potensialından səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21 oktyabr 2015-ci il tarixli 655 sayılı Fərmanı ilə Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası quruldu. Şuranın əsas vəzifələri tariflərin optimallaşdırılması, daşımaların vahid prinsip və şərtlərinin müəyyən olunması, daşıyıcılar ilə dövlət orqanlarının fəaliyyətinin

əlaqələndirilməsi, tranzit prosedurlarının asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, onların sayının və müddətinin azaldılması, tranzit yükdaşıma sahəsində tam əlverişli sistemin tətbiqi, şəffaflığın təmin olunması, yüklərin daşındığı ölkələr və aidiyyəti qurumlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin işinin təşkilindən ibarət olmuşdur [3].

Ötən əsrin axırını onilliyindən etibarən təhsil, sosial təminat və səhiyyə xərclərinə ayrılan dövlət vəsaitlərinin inkişaf etmiş ölkələrdə əhəmiyyətli dərəcədə artımı müşahidə edilmişdir. Belə vəziyyət sadəcə olaraq yüksək inkişaf etmiş dövlətlər üçün deyil, inkişaf etməkdə olan dövlətlər üçün də uyğun gəlir. İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş, həm də inkişaf etməkdə olan ölkələrdə təşviq edən iqtisadi siyasətin ikinci mərhələsi vergi və sair güzəştlərin qanunvericiliklə tənzimlənməsi, müxtəlif sektorların və bölgələrin, bilavasitə ya da dolayı yol ilə dövlət büdcəsindən subsidiyalaşdırılmasından istifadə etməklə əmtəə istehsalı və xidmətlərin optimal strukturunu, rəqabət qabiliyyətini dəstəkləməkdən ibarətdir. Ölkəmizin nəqliyyat sektorunda çalışan işçilərin sayı yüz iyirmi beş min civarında olsa da, hesab edirik ki, bu rəqəmi iki dəfə artırmaq potensialı var. Belə ki, nəqliyyat xidmətlərinin effektiv artımının, məşğulluğun təmin edilməsi baxımından nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyaların səmərəliliyinin artırılması əsasında həyata keçirilməsi daha məqsədyönlüdür [1]. Tələb və təklifin təşviq edilməsi tədbirinin eyni vaxtda paralel olaraq həyata keçirilməsi iqtisadi artımın maksimum məşğulluq, alıcılıq qabiliyyəti və istehsal tezləri əsasında təmin edilməsini zəruriləşdirir. Səmərəli məşğulluğa, iqtisadi tarazlığa və iqtisadi artıma bu yolla nail olmaq mümkündür.

Nəqliyyat sektoru və müəssisələri ilə əlaqəli olan amillər istehsal kateqoriyalarının iqtisadi-coğrafi bölgüsünə müsbət təsir göstərir. Hal-hazırda beynəlxalq səviyyədə qəbul edilib ki, nəqliyyat sektoru bütün dünya ÜDM-nin təxminən 12% -ni təşkil edir. Məlumdur ki, yük və sərnişindaşıma bazarının həcmi proqnozlaşdırmaq üçün istifadə olunan ÜDM-in faiz nisbətindəki fərq, dünyanın bir çox regionlarında tədarük zəncirlərində mövcud olan səmərəsizliklərlə əlaqələndirilərək əvvəlki illərlə müqayisədə yüksək məbləğlərdə investisiya qoyuluşlarına tələb artıb [7].

Tədqiqat və konsaltinq yönümlü “Armstrong & Associates Inc” şirkətinin bildirdiyinə görə 2018-ci ildə beynəlxalq nəqliyyat bazarının həcmi 9,6 trilyon ABŞ dolları olub. Dəniz, dəmir yolu, hava nəqliyyatında inventarın saxlanılması ilə əlaqəli xərclər ümumi xərclərin üçdə birini təşkil edib. Həmin şirkət 2023-cü ilədək ümumi beynəlxalq nəqliyyat xərclərinin 5% -dən çox illik artım sürətinin davam edəcəyini proqnozlaşdırıb. Təhlil nəticəsində məlum olmuşdur ki, 2023-cü ildə ümumi yük və sərnişindaşıma bazarının həcmi 12 trilyon ABŞ dollarından çox olacaq. Araşdırma apararı digər şirkətlər yollar, limanlar, dəmir yolu və hava limanları kimi nəqliyyat infrastrukturunu ilə əlaqəli investisiyaların artacağını, beynəlxalq logistik sənayesinin həcmi 2023-cü ilə qədər 15 trilyon dolları keçəcəyini proqnozlaşdırsalar da 2019-cu ildən etibarən yayılan kovid-19 pandemiyasının mənfi təsirləri nəzərə alınmalıdır [7].

Multimodal nəqliyyat sistemləri. Müasir iqtisadiyyatda multimodal nəqliyyat sistemləri beynəlxalq ticarətin sütununa çevrilmişdir. Multimodal nəqliyyat şirkətlərin xərclərinə qənaət və bir çox digər üstünlükləri ilə fərqlənən, ölkələrin ekologiya və liman təsərrüfatının inkişafının həyati əhəmiyyətini özündə ehtiva edən strateji nəqliyyat növüdür. Burada əsas məqsəd tədarük zənciri daxilində ümumi nəqliyyat və idarəetmə xərclərinin azaldılması və eyni zamanda qapıdan qapıya yükdaşıma xidmətlərinə olan tələbə cavab verməyə çalışmaqdır. Müasir nəqliyyat sektoru multimodal nəqliyyat, davamlı iqtisadi inkişaf, ətraf mühitə uyğun və enerjiyə qənaət istiqamətində formalaşmaqdadır. Bu məqsədlər, nəqliyyat şirkətlərinin güclü tərəflərini maksimuma çatdırmaq və zəif cəhətlərini azaltmaqla müxtəlif nəqliyyat növlərini optimal şəkildə uzlaşdırarı yük və sərnişinlərin multimodal nəqliyyatı ilə həyata keçirilə bilər. Milli və beynəlxalq qurumlar müxtəlif nəqliyyat növlərinin daha yaxşı uzlaşdırılmasını təmin etmək və global nəqliyyat sistemi səviyyəsində daha yaxşı qarşılıqlı əlaqə qurmaq üçün mütərəqqi qaydalar tərtib etməyə çalışırlar. Müasir nəqliyyat sektorunda global bazarın rəqabətqabiliyyətli olması inkişafı şərtləndirən əsas amil kimi çıxış edir. Yük daşınması iqtisadiyyatın əsas istiqamətlərindən biridir, nəqliyyat işində intensivliyi təmin etmək üçün lazım olan tədarük zəncirinin komponentlərindən biri yüklərin daşınmasıdır.

Yüklərin daşınması bir-birindən ayrı olan istehsalçılar və istehlakçılar arasında baş verir. Qloballaşma, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən şirkətlərin infrastrukturunu, yüklərin sürətli tədarükü və istehsalın intensivliyinin intermodal və multimodal daşımalara uyğunlaşdırmağı tələb edir [12, s.41-61].

Yük daşınmasında yanacaq qiymətlərinin artması səbəbindən iqtisadi səmərəliliyin azalması, yollarda sıxlıq və artmaqda olan ekoloji problemlərin aradan qaldırılmasına ehtiyac var. Bunun həll yollarından biri inteqrasiya olunmuş multimodal nəqliyyat şəbəkəsidir. Qlobal əhəmiyyətli olan Şərq-Qərb, Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizlərinin ölkəmizdən keçən hissəsindən daşınan yüklərin həcmi artır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsi Şərq-Qərb dəhlizi baxımından əhəmiyyətli olsa da, Zəngəzur dəhlizinin regional səviyyədə önəmli nəqliyyat qovşağına çevrilmək potensialı var. Müzəffər Azərbaycan ordusunun 44 gündə qazandığı qələbənin nəticəsində düşmən tərəfini imzalamaya məcbur etdiyi şərtlərdən biri də Zəngəzur dəhlizinin qlobal nəqliyyat sistemində inteqrasiya olunmasıdır. Bu baxımdan multimodal nəqliyyat şəbəkəsi əhəmiyyətli vasitədir. Belə ki, nəqliyyat şirkətləri lokal səviyyədə tədarük zənciri təcrübələrini effektiv şəkildə tətbiq etməklə beynəlxalq bazarlarda daha çox rəqabətqabiliyyətli olurlar. Ancaq tətbiq edilən multimodallığın modeli çox mürəkkəb olduqda inkişafı ləngidə bilər. Bu maneələri aradan qaldırmaq üçün şirkətlər ətraf mühitə uyğun, yanacağa qənaətli mütəhərrik nəqliyyat siyasəti həyata keçirtməlidirlər. Yükdaşımalarda səmərəliliyin artırılması məqsədi ilə multimodal rejimin güclü tərəfləri maksimum dərəcədə artırılmalı və aşkar edilən zəif tərəfləri azaldılmalı, şəraitə uyğun müxtəlif üsullar tətbiq edilməlidir. Son illərdə multimodal nəqliyyatın daha yaxşı başa düşülməsi məqsədilə bir çox elmi və praktiki araşdırmalar aparılmışdır. Yükdaşıma şirkətləri ənənəvi nəqliyyatın əksinə, səmərəliliyi artırmaq üçün müxtəlif nəqliyyat xidmətləri və rejimlərini birləşdirən fərqli nəqliyyat növlərinin fəaliyyət göstərdiyi müstəqil multimodal nəqliyyatın tətbiqinə meyillidirlər.

1. Multimodal nəqliyyat yüklərin ardıcılıqla ən azı iki fərqli nəqliyyat növü ilə daşınmasıdır.
2. İntermodal nəqliyyat yüklərin vahid multimodal rejimdə bir məntəqədən digərinə daşınmasıdır.
3. Sinxron modal nəqliyyat yükdaşıyıcı şirkət və ya yük sahiblərinin yükün növünə, daşınacağı son məntəqəyə əsasən müstəqil olaraq hər an ən yaxşı rejim seçməklə daşınmasıdır.
4. Birgə nəqliyyat fərqli nəqliyyat rejimləri arasından səmərəli olanından istifadə etməkdir. Bu zaman yükdaşıyan şirkət və yük sahibləri birlikdə multimodal daşımalar çərçivəsində düşünülmüş qərar verirlər.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz fərqli terminlərin bütün təriflərinin ümumi bir xüsusiyyəti var - birdən çox nəqliyyat növü. Fərqlər deyildikdə nəqliyyat prosesinin xüsusiyyətlərinin müxtəlifliyi nəzərdə tutulur. Sinxron modal rejimində yüklərin təhlükəsiz daşınması imkanları var. Vahid yükdaşıma prosesində intermodal nəqliyyat həm də multimodal kimi tətbiq edilir, bu zaman resurslardan istifadə optimallaşır. Bütün hallarda nəzərdə tutulmalıdır ki, yükdaşımalarda multimodal nəqliyyat səmərəliliyi artırır. Qeyd etmək lazımdır ki, “birləşmiş”, “multimodal” və “intermodal” terminlərindən nəqliyyat sektorunda müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə yükdaşınmasını ifadə etmək üçün istifadə edilir. Nəqliyyat şirkətlərinin yük axınlarını səmərəli təşkil etməkdə məqsədi yükdaşımaya sərf olunan vaxtı, maliyyə resurslarını və ətraf mühitə vurulan zərəri azaltmaqdır.

Multimodal nəqliyyat konsepsiyası yükdaşımaların müasir dövrün tələblərinə inteqrasiya olunması nəticəsində meydana çıxmışdır. İqtisadiyyat, nəqliyyat əməliyyatlarının mürəkkəbliyi şəraitində, texnoloji yeniliklərin tətbiqi, kadrların peşəkarlığı, işgüzar və rəqabət mühiti kimi müxtəlif amillərlə tənzimlənir [6, s.41-61]. Beləliklə, multimodal nəqliyyat, alternativ nəqliyyat sistemləri ilə paralel olaraq beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə əhəmiyyətini hər gün daha çox artırmaqdadır. Multimodal nəqliyyatın tətbiq edilməsi yol tıxacını azalda bilər. Bu zaman yükdaşımalarda müxtəlif nəqliyyat növlərindən ən azı ikisi iştirak edir; yüklərin daşınması yalnız bir nəqliyyat müqaviləsinə əsaslanır; yüklərin daşınmasına dair sənəd yük sahibinin təşəbbüsü ilə yükdaşıyan operatorla birlikdə hazırlanır; bütün nəqliyyat prosesi nəqliyyat operatoru tərəfindən təşkil edilir;

Multimodal nəqliyyatda beynəlxalq nəqliyyat ekspeditoru və multimodal nəqliyyat operatoru, hər cür hərəkət və səhvlərə görə yük təhvil alındığı vaxtadək yük sahibi qarşısında cavabdehdir.

Multimodal nəqliyyat sistemi



Şəkil 1.

Müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Nəticə. Beynəlxalq müstəvidə Zəngəzur kimi təsbit edilən dəhlizdə multimodal daşımaların tətbiqi tək Naxçıvanla yox, Türkiyə və Avropa ilə Azərbaycan arasında yükdaşımaların səmərəliliyini yüksəldə bilər. Şəkil 2-də multimodal nəqliyyatın bir çox üstünlüklərindən bəziləri göstərilmişdir.

Multimodal nəqliyyatın üstünlükləri

1	Qüsursuz rabitə əlaqəsinin qurulması vahid multimodal nəqliyyat operatoru tərəfindən aparılır
2	Daşıma müddətinin azaldılması, itən və ya zədələnmiş yükün riski planlı və koordinasiya nəqliyyat əməliyyatı
3	Çoxsaylı sənədlərin azaldılması
4	Sürətli bir şəkildə bazara çıxış imkanlarını artıran göndərmə və tranzit vaxtı
5	Xərc yükünün azaldılması sayəsində maliyyədən qənaət

Şəkil 2.

Müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Multimodal nəqliyyat yükdaşıyan şirkətlərin fəaliyyətini optimallaşdıran, etibarlığını artıran, maliyyə resurslarına qənaət və nəzarət imkanlarını yaxşılaşdıran, rəqabət mühitində yükdaşıma xidmətinin keyfiyyətini yüksəldən səmərəli vasitədir. Həmçinin multimodal nəqliyyatın tətbiqi yükdaşımaların məhsuldarlığını və rəqabət qabiliyyətini artırmaq, ekoloji tarazlığın qorunması baxımından əhəmiyyətlidir. Yükdaşımalarda multimodal nəqliyyat bütün mərhələlərdə ən səmərəli metodun istifadəsini təmin edir və eyni zamanda tıxacları, enerjini, xərcləri və ətraf mühitin çirklənməsini azaldır [6, s. 41-61].

Avropada yük və sərnişin daşımalarının miqdarı artmaqdadır. Ona görə də nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən transmilli korporasiyaların təchizat zənciri və distribyutorları tərəfindən fərqli tələblərə cavab verən keyfiyyətli xidmətlər təklif edilir. Beləliklə, 21-ci əsrdə multimodal nəqliyyat infrastrukturunu və multimodal nəqliyyat xidmətləri şirkətlərin logistik əməliyyatlarında mühüm

rol oynayacaqdır. Multimodal nəqliyyat sistemində nəqliyyatın müxtəlif növlərinin birlikdə istifadə edilməsinin səbəblərindən biri iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsinə əsaslanır. Müxtəlif şirkətlər arasında xərclərin artması, gəlirlərin azlması ilə nəticələnən yük və sərnişindaşımalarının qiymətinə görə rəqabət artır.

Dünyada hal-hazırda nəqliyyat sektorunda transmilli şirkətlərin strategiyalarını dəyişdirəcək dörd trend nəzərə alınır:

1. Ticarət və investisiyaların hərəkətverici qüvvəsi olan iqtisadi qloballaşma,
2. Dünya bazarlarına məhsulların sürətlə çatdırılmasına tələbin artması,
3. İntensiv istehsalın və qabaqcıl təcrübələrin mənimsənilməsi,
4. Tədarük zəncirlərini daha səmərəli idarə etmək ehtiyacı.

Multimodal nəqliyyat Avropa Birliyi ilə yanaşı ABŞ-da da hökumət siyasətinin tərkib hissəsi olmaqla, iqtisadi baxımdan, daşımalarda rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün əsas təşviq edilən istiqamətdir. Dünya iqtisadiyyatında multimodal nəqliyyat getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafının bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsiri nəzərə alınmalı və dövlətin müvafiq qurumları multimodal nəqliyyatdan istifadə edərək ölkənin iqtisadi tərəqqisi üçün çalışmalıdır.

Multimodal nəqliyyat Aİ-nin gələcək yükdaşımalarla bağlı siyasətində mühüm rol oynayır. Avropada son 30 ildə əsasən yükdaşımalarda şəbəkə nəqliyyatından istifadə edilirdi. Nəqliyyatın növlərinə görə (avtomobil, dəmir yolu, dəniz, hava, boru kəməri) strukturu Avropada son on ildə ciddi şəkildə dəyişməyib. Əksər ölkələrdə avtomobil nəqliyyatı əhəmiyyətli paya malikdir. Latviya, Estoniya, Litva kimi ölkələrdə dəmir yolu, Hollandiya, Rumıniya, Bolqarıstan kimi ölkələr isə faiz nisbətində görə daxili su yollarının daha əhəmiyyətli paya sahib olduğu ölkələrdir. Avtomobil nəqliyyatı çevik və sürətli olsa da, AB yalnız bu nəqliyyat növündən asılı ola bilməz. Gələcəkdə avtomobil nəqliyyatının üzləşəcəyi problemlər tıxaclar, yol vergiləri, yanacaq qiymətlərinin artması, dayanacaqların kifayət etməməsi, ətraf mühitin çirklənməsi və s. səbəbindən istifadə azalacaq. Multimodal nəqliyyatın tətbiq edilməsi xərclərin azalmasına və yükdaşıma vaxtına qənaət etməyə imkan verir.

Digər tərəfdən, multimodal nəqliyyatın uzun gözləmə vaxtları kimi maneələrlə qarşılaşmasına nəqliyyat vasitələrinin sayı artdıqca dayanacaqların kifayət etməməsini, yükdaşıma əməliyyatlarına məhdud nəzarətə variantlarını və sifarişlərlə bağlı problemləri qeyd etmək olar. Multimodal nəqliyyatda iştirak edən tərəflərin çoxluğu işin mürəkkəbliyini artırır. Ona görə də müştərilərə mümkün olan ən yaxşı xidməti göstərmək üçün yükdaşımalara cavabdeh xidmət təminatçıları olan şirkətlərin işbirliyi etməsi əhəmiyyətlidir. Multimodal nəqliyyatda müvəffəqiyyəti artırmaq, problemləri azaltmaq üçün iş prosesi standartlaşmalı, maddi-texniki baza yükdaşıma üçün uyğun nizamlanmalıdır.

Xorvatiya əsilli professor Ratko Zelenikaya görə: multimodal nəqliyyat haqqında qanun, müvafiq institutlar tərəfindən hazırlanan, multimodal fəaliyyət göstərən hüquqi şəxslər arasında milli və beynəlxalq səviyyədə münasibətləri, qaydaları və bundan irəli gələn vəzifələri tənzimləyən hüquqi öhdəliklər məcmusudur [4, s.41-61]. Multimodal nəqliyyatın mürəkkəbliyi ayrı-ayrı nəqliyyat növləri - avtomobil, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalarda tərəflər arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsini zəruriləşdirir. Geniş mənada multimodal nəqliyyat qanunu institusional qurumlar tərəfindən hazırlanan multimodal daşımaların tərəfləri arasında mülkiyyət hüquqlarını, qaydalarını və sosial münasibətlərini tənzimləyən inzibati sistemdir. Tərəflər arasında münasibətlərin tənzimlənməsindən başqa milli və beynəlxalq təşkilatlar qarşısında multimodal nəqliyyatın fəal iştirakçılarının hüquqi öhdəlikləri nəqliyyatda infrastrukturun, təhlükəsizliyin və ətraf mühitin qorunmasını əhatə edir [5].

Bununla birlikdə, multimodal nəqliyyatın səmərəli fəaliyyət göstərməsi üçün fərdi nəqliyyat rejimlərinin qaydaları öyrənilməli, nəzarət və tətbiq edilməlidir. Multimodal nəqliyyatda qaydaların tənzimlənməsi, bütün maraqlı tərəflərin kadrlarının keyfiyyətli təhsil alması, iştirakçıların bütün rejimlərdə hüquqlarını bilməyi ilə mümkündür.

Müqavilədə tərəflər arasındakı öhdəliklər aydın ifadə olunur	Müqaviləyə əsasən yüklərin təyin edilən məntəqəyə vaxtında çatdırılmasına yük göndərən cavabdehdir	Yüklərin çeşidinə və nəqliyyatın növünə görə seqmentlərə bölünməsi operativ tənzimlənir	Nəqliyyatın növünə görə sənədlər daşıyıcının özünə aiddir	Tərəflərin öhdəliyinə nəzarətlə yük göndərən məşğul olma-dıqda çətinliklər ortaya çıxır, yük olduğu halda daşımalar icra olunmur
--	--	---	---	--

Şəkil 3. Multimodal nəqliyyatın hüquqi üstünlükləri.

Müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Ağıllı nəqliyyat sistemləri

Tarixdə ilk dəfə 1928-ci ildə istifadə olunmağa başlanan elektrik işıqforları ilk Ağıllı Nəqliyyat Sistemi (ANS) kimi qəbul edilir, 1960-cı illərdə istifadə olunmağa başlanan kompüter nəzarətində olan işıqforlar da ANS-in tarixi baxımından əhəmiyyətlidir [9, s.11]. Bu sistemləri ilk dəfə 1970-ci illərdə ortaya çıxan və fransızca “télématique” sözündən gələn “Telematik” konsepsiyası çərçivəsində qiymətləndirmək daha dəqiq olar.

1978-ci ildə iki fransız telekommunikasiya mütəxəssisi tərəfindən qurulan və informatika sözlərinin birləşməsi ilə tərtib edilən bu konsepsiya 1980-ci illərdə həm ingilis, həm də digər dillərdə təqdim edilmişdir. Bu bilik anlayışı telekommunikasiya şəbəkəsi üzərindən ötürülmə və bu məlumatların kompüter vasitəsilə işlənmə proseslərinin birləşdirilməsi kimi başa düşülə bilər [10, s. 403]. Bu istiqamətdə tədqiqat işlərini araşdırdıqda nəqliyyat telematikasının ANS anlayışına çevrilməsi tarixi baxımdan üç mərhələdən ibarət olmuşdur:

Birinci mərhələ - ANS araşdırmalarının başladığı 1970-ci ildən 1980-ci illərin əvvəllərindəki dövrü əhatə edən mərhələdə bir çox Avropa şirkəti tərəfindən göndərilən məlumat mesajının əvvəlində bir kod dərc edilir. Beləliklə, yalnız bu məlumatın müəyyən nəqliyyat vasitələrinə çatdırıldığı sistemlər hazırlanır. 1974-cü ildə Almaniyada yay tətili zamanı avtomobil yollarında nəqliyyat sıxlığını, tıxacı azaltmaq üçün Tezlik Moduliyası (Frequency Modulation) köməyi ilə inkişaf etdirilən Avtomobil Sürücüsü Yayım Məlumat Sistemi (Autofahrer Rundfunk Informations system) bu sahədə hazırlanmış ilk nümunələrdən biridir. 1970-ci ildən Avstraliya Magistral yolları İdarəsi tərəfindən 30 siqnalı kəsişmənin mərkəzindən Nəqliyyatın Hərəkətinə nəzarət İmkanları sistemi hazırlanıb. ABŞ-da hökumət tərəfindən dəstəklənən Elektron Marşrut Rəhbərliyi Sistemi ANS baxımından fundamental tədqiqat və araşdırma işinin ilk mərhələsi hesab edilir. 1973-cü ildə Yaponiya Beynəlxalq Ticarət və Sənaye Nazirliyi tərəfindən dəstəklənən Avtomobil İdarəetmə Sistemi Yaponiyada Ağıllı Nəqliyyat Sistemlərinin hazırlanan ilk nümunəsidir [10, s. 405]. Yuxarıda sadalanan bütün bu sistemlər marşrut planlaşdırma məqsədləri üçün olub nəhəng kompüter sistemləri tərəfindən tərtib edilib. Mərkəzi sistemlər tərəfindən idarə olunan bu texnikada o vaxtkı məhdudiyyətlər səbəbindən ağıllı nəqliyyat sistemlərinin praktik tətbiqində lazım olan nəticələri əldə etmək mümkün olmadı.

İkinci mərhələni təşkil edən 1981-1994-cü illər arasındakı dövrdə texnoloji araşdırmaların kütləvi xarakter alması ANS-in tətbiqi imkanlarını genişləndirdi. Bu mərhələdə həyata keçirilən əsas layihələr arasında Avropada iki layihə var. Onlardan biri də Yüksək Səmərəli və Özünəməxsus Təhlükəsiz Avropa Nəqliyyat Sistemi Proqramı (PROMETHEUS) olub və bu layihədə elektron sürücünün dəstəklənməsi, nəqliyyat vasitələri arasında əlaqə və avtomobillə nəqliyyat infrastrukturunda rəbinin olduğu mürəkkəb xəbərləşmənin, robot və nəqliyyat texnologiyalarının inkişafı hədəflənmişdir. Bu layihə Avropanın rəqabət qabiliyyətini artırmaq məqsədi ilə həyata keçirilən və Pan-Avropa təşəbbüsü olan EUREKA proqramının bir hissəsi olaraq 1986-cı ildə ortaya çıxdı. Bu layihədə 18 Avropa avtomobil istehsalçısı şirkətlə birlikdə 40-dan çox tədqiqat

təşkilatı iştirak etdi. Avropada eyni dövrdə başlayan başqa bir layihə Avropada Avtomobil Təhlükəsizliyi üçün Xüsusi Yol İnfrastrukturu (DRIVE) layihəsi idi. Bu layihə DRIVE-I və DRIVE-II olmaqla iki hissədən ibarət idi. DRIVE-I layihəsi 1989 -cu ildə həyata keçirildi. DRIVE-I çərçivəsində, nəqliyyat xidmətlərinin minimum xərc və gecikmə ilə təmin edilməsi, effektivliyi artırmaq məqsədi ilə AB-də operatorların ümumi yanaşması və modelləşdirilməsi, insan davranışı və təhlükəsizliyi, yol hərəkətinə nəzarət və telekommunikasiya və verilənlər bazası infrastrukturunu adlanan istiqamətlərdə fəaliyyət davam etdirilmişdir. Bu proqram çərçivəsində dəstəklənən 72 layihədən British Telecom, Philips, Daimler Benz və Volvo kimi Avropanın fərqli şirkətləri Maraqlı tərəflərin daxil olduğu Nəqliyyatın səmərəliliyi və təhlükəsizliyi üçün mobil radio sistem (SOCRATES System of Cellular Radio for Traffic Efficiency and Safety) layihəsidir. Bu layihə (GSM Global System for Mobile Communications) texnologiyasının ilk dəfə istifadə edildiyi ANS-in tətbiqi kimi tarixə keçmişdir. DRIVE-I proqramının davamı olan DRIVE-II proqramında, 1992-1994-cü illərdə sənişinlərin hərəkətinə dair məlumatlar, idarəetmə əməliyyatları və nəqliyyatın hərəkətinə nəzarət, ictimai nəqliyyatda avtomatlaşdırılmış ödəmə və tələbin idarə edilməsi, donanma və yük idarəçiliyi, sürücülərə kömək kimi istiqamətlərdə bir çox layihənin icra edilməsi təşviq edilmişdir. Avropada ANS sahəsində Avropa ölkələri ilə Beynəlxalq təşkilatların əməkdaşlıq etdiyi Avropa Avtomobil Nəqliyyatı Telematikası İcra Əlaqələndirmə Qurumu (ERTICO) dövlət və özəl sektorun birgə fəaliyyətinin nəticəsində Avropa Komissiyasının təşkilatçılığı ilə 1991-ci ildə öz işinə başlamışdır [10, s.407]. ERTICO üzvləri üçün ANS tətbiqlərinin həyata keçirilməsində kömək edən platforma olub, üzvləri adından dövlət tərəfindən maliyyələşdirilən ANS-nin inkişafı və icrası layihələrini idarə edir. Həmçinin ANS-in həyata keçirilməsi üçün Avropada lazımi proqramların və planlaşdırmanın hazırlanması, idarəçilər arasında ANS-in faydaları haqqında məlumatlılığın artırılması ERTICO-nun fəaliyyətinə daxildir.

ABŞ-da isə ABŞ Nəqliyyat Nazirliyi üçün Federal Məsləhət Şurası olaraq vəzifələndirilən 1990-cı ildə qurulan Ağıllı Avtomobil Yolları Sistemlərinin (İVHS-nin Intelligent Vehicle Highway Systems) meydana gəlməsində təşkilatçılıq edən Mobility 2000 proqramı 1989-cu ildə başlamışdır. İVHS-haqqında qanunun qəbul edilməsi yük və sənişinlərin səmərəli şəkildə daşınması və qlobal iqtisadiyyatda rəqabət qabiliyyətinin artırılması, iqtisadi cəhətdən sağlam milli intermodal nəqliyyat sisteminin qurulması kontekstinin tərkib hissəsi kimi təsbit edildi. 1991-ci ilin dekabr ayında (ISTEA Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) qəbul edilən qanunla milli səviyyədə ANS ilə əlaqədar Ar-Ge fəaliyyətinin icra edilməsi, bu sistemlərin sınaqdan keçirilməsi və təbliği nəzərdə tutulur. Bu qanunla, ilk növbədə ANS layihələrinə ayrılan vəsait 660 milyon ABŞ dolları, 1992-1997-ci illərdə ayrılan vəsait 1,2 milyard ABŞ dolları həcmində olmuşdur. 1991-ci ildə ANS-Amerika təşkilatı təsis edildikdən sonarə özəl sektor şirkətləri, dövlət qurumları, müvafiq institutlar və tədqiqat mərkəzləri bu təşkilata üzv oldular [11, s.7]. Bu dövrdə Yaponiyada avtomobil naviqasiya sisteminə əsaslanan layihə olaraq 1984-cü ildə (RACS Road-Automobile Communication System) proqramına start verildi. Bu layihədən sonra Yapon Polis Xidmətinin nəzarəti altında istifadəyə verilən və sürücüləri yol hərəkəti haqqında məlumatlandırmaq məqsədi daşıyan (AMTICS Advanced Mobile Traffic Information and Communication System) layihəsi ilə RACS eyni məqsəd daşdığına görə 1990-cı ildə iki layihə, (VICS-Vehicle Information and Communication System) və Rabitə Sistemi-Nəqliyyat vasitələrinin Rabitə və Məlumat Sistemi birləşdirildi [9, s. 15]. 1985-ci ildə Avstraliyada ikinci nəsil nəqliyyat idarəetmə sistemi (TRACS Traffic Responsive Adaptive Control System) proqramı başladı [10, s.406].

Üçüncü mərhələ hesab edilən və 1994-cü ildən 2021-ci ilə qədər davam edən dövrdə əvvəlki dövrlərdə başladılan proqramların praktiki tətbiqləri geniş miqyas almağa başlayaraq, yalnız avtomobil nəqliyyatını idarə etmək üçün nəzərdə tutulmuş sistemlərdən intermodal daşımalar üçün sistemlərin hazırlandığı dövrə keçilib. Bundan əlavə, ANS həm milli, həm də beynəlxalq platformalarda elmi-texnoloji yeniliklərdə özünə daha möhkəm yer tapdı. 1994-cü ildə İVHS proqramı ANS-“Ağıllı Nəqliyyat Sistemləri” olaraq dəyişdirildi və Parisdə keçirilən ilk ANS dünya konqresində qəbul edildi. ANS tətbiqlərinin inkişafı planı, 1994-1998-ci illəri əhatə edən Avropa Birliyinin

4-cü Proqramında öz əksini tapdı, telematikada tədqiqat və inkişaf fəaliyyətlərinin əsas mövzularından birini təşkil etdiyi həmin proqram 1994-cü ildə tərtib edilib Avropa Şurası və Avropa Parlamenti tərəfindən aprel ayında qəbul edildi.

Yenə 1994-cü ildə Yaponiyada beş nazirliyin əməkdaşlığı ilə, ANS üzrə standartlaşdırma və beynəlxalq səviyyədə araşdırmalar aparmaq üçün ANS Japan təşkilatı quruldu. Qlobal səviyyədə Yüksək Elm və Telekommunikasiya Birliyinin hissəsi olan ANS Yaponiya, Asiya-Sakit okean bölgəsindəki bu sahədə ilk təmas nöqtəsi hesab olunur. Bu təşkilatın nazirlər səviyyəsində qurulmuş idarə heyəti, Avtomobil, Yol və Hərəkətin İdarə olunması Cəmiyyəti (VERTIS Vehicle, Road and Traffic Intelligence Society) kimi milli və beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlıq edərək bir çox fəaliyyətə dəstək verdi. Qabaqcıl Nəqliyyat İnformasiya Sistemi (VICS ilə ATIS Advanced Traffic Information System) kimi layihələrdən hazırda Yaponiyada istifadə olunur. VICS proqramı ilk dəfə Tokio və Osaka şəhərlərində fəaliyyətə başladıqdan sonra hər bir yol idarəsindən vaxtında gələn nəqliyyat məlumatı bu sistemin mərkəzində toplanır. Sonra bu sistemdən FM radio yayımı və yol kənarındakı yol nişanları vasitəsi ilə yol hərəkəti məlumatları sürücülərə və digər istifadəçilərə ötürülür [10, s.406].

Əsas AB ölkələri, ABŞ, Yaponiya və Avstraliya kimi ölkələrdə ANS-in inkişafının üç əsas mərhələsi haqqında məlumatlar 1960-cı ildən 2021-ci ilə qədər olan yenilikləri əhatə edir. Ancaq xüsusilə üçüncü mərhələdə Kanada, Cənubi Koreya, Sinqapur, Çin kimi ölkələrin bu sahədə gördüyü mühüm işlər də var.

ABŞ ANS-lər proqramının əhatə etdiyi tətbiqlər: təhlükəsizlik kəmərlərinin geniş yayılması, nəqliyyat vasitələrinin sayının azaldılması, motorlu nəqliyyat vasitələrinin və yolların yaxşılaşdırılması kimi tədbirlər nəticəsində 1980-ci illərlə müqayisədə 2010-cu illərdə yol nəqliyyat hadisələrində sərnişinlər arasında ölüm nisbətinin 35% -dən çox azaldığı müşahidə edildi [12, s.6].

ANS-in geniş yayılmasının iqtisadi baxımdan faydası bu konsepsiyaya əsaslanaraq fəaliyyət göstərən şirkətlərin sayının artması ilə birlikdə bu sahədə məşğulluğun artması və yeni texnologiyaların inkişafı, qlobal səviyyədə yeni bazarlara çıxışın asanlaşmasıdır. ABŞ-da 2009-cu ildə ANS-ləri tətbiq edən şirkətlərin ümumi gəlirləri 48 milyard ABŞ dollarına yüksəldi. Bundan əlavə, bu şirkətlərdə çalışan işçilərin sayı 180.000, məşğulluğun 445.000 olduğu təxmin edilir [13, s.10].

Nəticə

Ağıllı nəqliyyat sistemlərinin tətbiqi sahəsində Azərbaycanda dövlət sektorunun daha fəal olduğunu müşahidə etmək mümkündür. Özəl sektor insan, maliyyə, fiziki və informasiya resursları baxımından zəif olduğuna görə, hər cür imkanlara sahib olan dövlət sektoru ilə rəqabət apara bilmir. Ona görə də Azərbaycanın milli özəl şirkətlərinin ANS-lərinin tətbiqində iştirakı dövlət tərəfindən təşviq edilməlidir. Ölkəmizdə ANS-lərin tətbiq edilməsi ilə əlaqədar olaraq gündəmə gələ biləcəyi ehtimal olunan digər məsələlərə aiddir:

- bu sistemlərdə istifadə olunan xüsusi məlumatların qorunması;
- beynəlxalq standartla uyğunluğun artırılması;
- regional səviyyədə ANS-ləri tətbiq etməklə yanaşı ticarət məqsədilə daşınan yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsində beynəlxalq daşımaların tələb etdiyi qanunlara uyğunluq;
- yük və sərnişinlərin kommersiya məqsədilə daşınması əməliyyatlarında elektron audit tətbiqlərini artıraraq xərclərin azaldılması.

ƏDƏBİYYAT

1. Milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi // (Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı) ilə təsdiq edilmişdir.
2. https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/
3. [<http://transit.az/az/abouthttp://>]
4. Aleksandar Erceg, Biljana Činčurak Erceg and Zafer Kilic (Croatia; Turkey) Multimodal transportation – economic and legal viewpoint from Croatia and turkey. 20th international

- scientific conference Business Logistics in Modern Management October 7-9, 2020 // Osijek, Croatia; 375 p.
5. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin «İnvestisiyaların təşviqi ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında» Fərmanı // (18 yanvar 2016-cı il).
 6. Sussman, J. (2004) //, Perspectives on Intelligent Transportation Systems. Massachusetts: Cambridge: Springer.
 7. <https://www.freightwaves.com/news/how-big-is-the-logistics-industry>
 8. ERF. (2013). ERF 2012 // European Road Statistics. Brüksel: ERF.
 9. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı “Akıllı Ulaşım Sistemleri Uygulamaları ve Türkiye İçin Bir AUS Mimarisi Önerisi” // Hasan TUFAN Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi 2014.s.110.Ankara.
 10. Nowacki, G. (2012) // Development and Standardization of Intelligent Transport Systems. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 6(4), 403-412.
 11. Sussman, J. (2004) //, Perspectives on Intelligent Transportation Systems. Massachusetts: Cambridge: Springer.
 12. Unsustainable Transport; City Transport in the New Century David Banister Ebrary, // 2005p.
 13. ITS America. (2011) // Sizing the U.S. and North American Intelligent Transportations Systems Market: Market Data Analysis of ITS Revenues and Employment. Washington: ITS America.
 14. Ə.Z.Paşayev. “Nəqliyyat sektoruna yönələn investisiyalar”Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası Elmi Əsərləri № 1 Bakı – 2016; s.169.
 15. A.M.Əsədov. Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri. “Avropa” nəşriyyatı-2014, s.145;

*Амирхан Захид оглы Пашаев,
диссертант, Азербайджанский Государственный
Экономический Университет,
Институт экономических исследований
Азербайджанская Государственная
Морская Академия, преподаватель.
Почта: emirhanpasayev@gmail.com*

Мировой опыт повышения эффективности транспортного сектора

Резюме

Целью исследования является использовать мировой опыт в части повышения эффективности инвестиций в транспортный сектор Азербайджана в контексте ввода в эксплуатацию транспортных коридоров мирового значения, проходящих по территории нашей страны.

Методология исследования - использован системный подход к исследуемой области, а также методы сравнительного анализа, обобщения и оценки транспортного сектора с точки зрения лучших практик.

Значимость исследования - полученные результаты могут быть использованы для решения теоретических и практических задач, связанных с транспортной сферой.

Результатом исследования является в рамках международных и региональных требований, с учетом современного уровня развития страны, разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности инвестиций в транспортную отрасль.

Оригинальность и научная новизна исследования - подходы к требованиям современных условий сформированы на основе изучения мирового опыта решения обсуждаемых

в статье проблем. На уровне развитых стран проанализированы направления повышения эффективности инвестиций в транспортный сектор. Сложность мультимодальных перевозок. Сделаны предложения и рекомендации по оптимизации регулирования отношений сторон при перевозке грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским транспортом.

Ключевые слова: *перевозки транзитных грузов, пассажирские перевозки, инвестиция, мультимодальные перевозки, эффективность.*

Amirkhan Zahid Pashayev
dissertant Azerbaijan State University of Economics,
Economic Research Institute
Azerbaijan State Maritime Academy, teacher.
E-mail: emirhanpasayev@gmail.com

World experience in improving the efficiency of the transport sector

Summary

The aim of the study is to use world experience in terms of increasing the efficiency of investments in the transport sector of Azerbaijan in the context of putting into operation transport corridors of world importance passing through the territory of our country.

The research methodology it used a systematic approach to the study area, as well as methods of comparative analysis, generalization and assessment of the transport sector in terms of best practices.

The significance of the study - the results obtained can be used to solve theoretical and practical problems related to the transport sector.

The result of the study is within the framework of international and regional requirements, taking into account the current level of development of the country, the development of proposals and recommendations to improve the efficiency of investments in the transport industry

Originality and scientific novelty of research - approaches to the requirements of modern conditions are formed on the basis of studying the world experience in solving the problems discussed in the article. At the level of developed countries, the author analyzes the directions of increasing the efficiency of investments in the transport sector. The complexity of multi-modal transportation. Suggestions and recommendations have been made to optimize the regulation of relations between the parties in the carriage of goods by road, rail, air and sea transport.

Key words: *transit cargo transportation, passenger transportation, investment, multimodal transportation, efficiency.*