

**Musa Rzaqulu oğlu HACIYEV**

Milli Aviasiya Akademiyasının dissertantı  
E-mail: info00994@gmail.com

## **XARİCİ İQTİSADI FƏALİYYƏTDƏ HAVA NƏQLİYYATININ İNKİŞAF MEYLLƏRİ**

**Xülasə:** Müasir dövrdə ölkələr arasında xarici iqtisadi əlaqələrin liberallaşması və onların iqtisadiyyatının açıqlıq dərəcəsinin artması müşahidə olunur. Bu zəmində yük daşımalarda nəqliyyat xidmətlərinin payının artması müşahidə olunur. Qeyd edilir ki, beynəlxalq daşımalar xarici ticarət əməliyyatlarının mühüm tərkib hissəsi olaraq hazırki inkişaf mərhələsində beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin müstəqil forması kimi çıxış etməyə başlayır. İşdə xarici iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat sektorunun inkişafının əsas göstəriciləri araşdırılır. Müəyyən bir daşıma üçün nəqliyyat növlərinin üstünlük meyarlarının müxtəlifliyi və hər bir müştəri üçün bu meyarların əhəmiyyətli səviyyəsi müəyyən edilir.

**Açar sözlər:** xarici iqtisadi fəaliyyət, hava nəqliyyatı, yük daşımalar, göstəricilər, meyarlar

**UOT:** 339

**JEL:** L93

**DOI:** doi.org/10.54414/nsxg7982

### **Giriş**

Yeni minilliyin əvvəlində dünya iqtisadiyyatı iqtisadi həyatın beynəlmilləşməsinin yeni mərhələsinə qədəm qoyaraq qloballaşmaya səbəb oldu. Müasir dünya ölkələri arasında ticarət və digər maneələri azaltmaq və ya aradan qaldırmaqla ölkələrin xarici iqtisadi əlaqələrinin liberallaşması və onların iqtisadiyyatlarının açıqlıq dərəcəsinin əhəmiyyətli dərəcədə artması müşahidə olunur. Eyni zamanda, təbii ki, bir çox mövqelərdə həmişə üst-üstə düşməyən dövlətlərin və buna uyğun olaraq milli-dövlət maraqlarının yoxa çıxması ilə rastlaşırıq. Dövlətlərin sərhədləri iqtisadi maraqların toqquşmasının əsas səbəbidir. Belə ki, ölkələr beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində öz ərazilərindən və sərhədyanı rayonlarından səmərəli istifadəyə getdikcə daha çox diqqət yetirməyə başladılar. Bu maraqların həyata keçirilməsində ziddiyyət məhz bu gün ümumi istehsalın həcmi 40 dəfə üstələyən dünya əmtəə və xidmət mübadiləsinin artım templərinin yüksəlməsi dövründə aktuallaşdı.

### **Yük daşımalarda nəqliyyat xidmətlərinin payı**

Eyni zamanda, yük daşımalarda da adekvat artım var. Bundan əlavə, demək olar ki, bütün ölkələr bazar iqtisadiyyatının və onun infrastrukturunun inkişafı, nəqliyyat xidmətlərinin payının artması ilə xarakterizə olunur [1, c.87]. Xarici iqtisadi siyasətin

formalaşmasında ölkələr getdikcə öz ölkələrinin tranzit potensialından gəlir mənbələrinin yaradılması imkanlarına diqqət yetirirlər. Bu vəziyyətdə dünyanın əsas istehsalçıları və istehlakçıları arasında olan müxtəlif region ölkələrinin siyasi və iqtisadi maraqlarında fikir ayrılığı artır. Sürətlə artan beynəlxalq yük və sərnişin axınları şəraitində bütün nəqliyyat növlərinin əhəmiyyətinin artdığı bir şəraitdə tranzit ölkələr milli nəqliyyat tərkibinin yaxşılaşdırılmasında rəqabət üstünlüklərini gücləndirirlər.

Ölkələr arasında inkişaf edən rəqabət mübarizəsi beynəlxalq daşıma prosesinin əsas agentləri və iştirakçıları arasında - yük sahibləri və daşıyıcılar, o cümlədən müəssisələr - yük terminallarının operatorları arasında müəyyən münasibətlər sistemində çevrilir.

Nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın ən mürəkkəb sahəsidir, çünki burada digər sahələrdən bir sıra fərqli xüsusiyyətlər mövcuddur. Əsas xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, bu sahədə heç bir yeni məhsul və ya məhsul yaranmır, lakin məhz nəqliyyat sayəsində məhsul istehlakçıya münasibətdə yerini dəyişir, istehlakçı isə onu qəbul etdikdən sonra ondan faktiki olaraq öz məqsədləri üçün istifadə edə bilər.

Nəqliyyatın yaratdığı istifadə dəyəri məhsulların, malların istehsal yerindən istehlak yerinə qədər məkanda hərəkətidir. Nəqliyyatın digər mühüm fərqləndirici xüsusiyyəti ondan

ibarətdir ki, insanların və yüklərin daşınması zamanı baş verən təsir müstəqil şəkildə yarana bilməz, saxlanıla və nəqliyyatdan təcrid olunmuş şəkildə həyata keçirilə bilməz. Nəqliyyat istehsalı – nəqliyyat istehsalı prosesi zamanı nəqliyyat xidməti yaradılır və istehlak olunur. Nəqliyyat məhsulları bazar iqtisadiyyatının inkişafı üçün xarakterik olan bütün amillərin təsirinə məruz qalır. Bu, ilk növbədə, yüklərin daşınması üçün tələb və təklif nisbətinin dəyişməsinə, yanacaqın qiymətinin dəyişməsinə, müxtəlif dövlətlərin iqtisadi və siyasi əlaqələrinin vəziyyətinə və digər amillərə aiddir [2,3].

Bir tərəfdən beynəlxalq əmək bölgüsünün praktiki həyata keçirilməsi üçün zəruri və qaçılmaz şərt olan nəqliyyat, bir tərəfdən beynəlxalq bazarlarda öz məhsullarının - nəqliyyat xidmətlərinin ixracatçısı kimi çıxış edən nəqliyyat sənayesi, digər tərəfdən, nəqliyyat sektorunun beynəlxalq əmtəə mübadiləsində xüsusi yerini müəyyən edir. Xarici iqtisadi fəaliyyətin bütün növ və formalarının fəaliyyəti xammal, material, əmtəə və insanların hərəkəti prosesindən asılı olduğundan, xarici iqtisadi fəaliyyət və nəqliyyat bir-birindən sıx asılıdır, böyük qarşılıqlı təsir və formada olur, əslində beynəlxalq daşımalar sistemini formalaşdırır.

Xarici iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi, istehsalçılardan istehlakçılara qədər xeyli məsafədə nəhəng kütlə və diapazonlu yüklərin beynəlxalq daşınmasını təmin edən mürəkkəb və

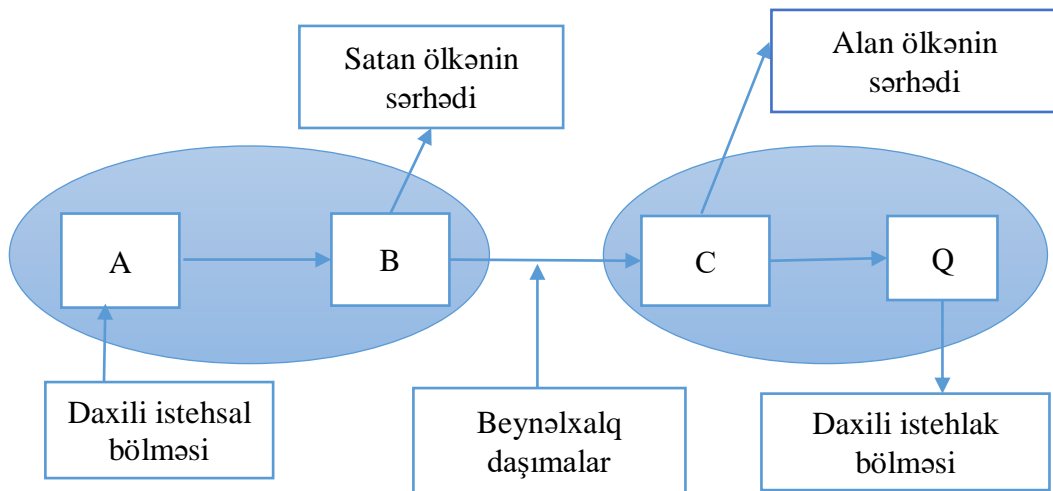
spesifik nəqliyyat əməliyyatlarının həyata keçirilməsini diktə edir. İstehsalçılar, alıcılar, vasitəçilər, nəqliyyat işçiləri bu əməliyyatları həyata keçirərək milli, beynəlxalq və fəvqəlmillə hüquq normalarına əsaslanan müqavilələr, sazişlər, konvensiyalar vasitəsilə öz hərəkətlərini normallaşdırmağa və tənzimləməyə imkan verən münasibətlər qururlar [4,5,6].

Fikrimizcə, beynəlxalq daşımalar xarici ticarət əməliyyatlarının mühüm tərkib hissəsi olmaqla dünya iqtisadiyyatının indiki inkişafı mərhələsində artıq beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin müstəqil forması kimi çıxış etməyə başlayır.

Beynəlxalq daşımalarda fərqləndirici xüsusiyyəti ən azı iki ölkənin sərhədlərinin məcburi şəkildə keçməsi olan bir neçə ölkə arasında sərnəşin və yük daşımaları, habelə mövcud olduqda bir ölkənin məntəqələri arasında sərnəşin və yüklərin daşınması zamanı digər ölkələrin ərazisindən tranzit kimi istifadə edilməsi də nəzərdə tutulmalıdır.

Belə ki, Azərbaycana münasibətdə İran ərazisindən istifadə etməklə Bakıdan Naxçıvana daşınma da beynəlxalq daşıma sayılacaq.

Beynəlxalq daşımalarda sərnəşinlərin və yüklərin daşınmasına müxtəlif ölkələrin milli daşıyıcıları xidmət göstərir ki, onlar bunun üçün öz nəqliyyat vasitələrindən, nəqliyyat qovşaqlarından və nəqliyyat şəbəkələrindən istifadə edirlər. Beynəlxalq ticarətdə yüklərin çatdırılması sxemlə təmsil oluna bilər (şək.1):



Mənbə: müəllif tərəfindən tərtib olunub

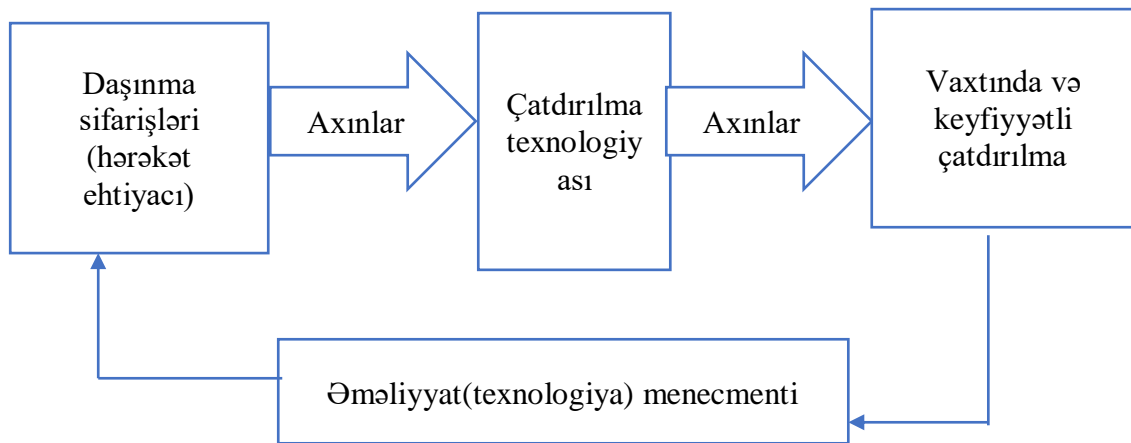
**Şəkil 1. Beynəlxalq daşımaların sxemi**

Əməliyyatlar yük göndərənər və nəqliyyat şirkətləri və onları nəqliyyat vasitələri və onların sərəncamında olan daimi qurğularla təmin edən operatorlar arasında bağlanmış müqavilə əsasında həyata keçirilir. Mövcud nəzəriyyəyə görə, nəqliyyat əməliyyatları xarici ticarət mallarını satıcı və alıcının ölkələrinə nisbətən B-C bölmələrində daşıyarsa, beynəlxalq hesab ediləcəkdir [7, c 245].

Bu yanaşma A-B seqmentində xarici ticarət mallarının daşınması xidmətlərinə ƏDV-nin tətbiqinə gətirib çıxarır ki, bu da ixrac olunan malların və daşıyıcıların xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinə mənfi təsir göstərir. Buna görə də A-Q seqmentində əməliyyatı beynəlxalq hesab etmək lazımdır [8].

Nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə mallar istehsal yeri ilə istehlak nöqtəsi arasında daşınır. Eyni zamanda, daşınma zamanı istehsal olunan nəqliyyat məhsullarının məsrəflərinin onun ilkin dəyərinə əlavə edilməsi hesabına dövriyyə sferası daxilində nəqliyyat vasitəsi ilə mal istehsalı prosesi davam edir.

Beynəlxalq daşımaların əməliyyat sistemi diaqram kimi təqdim oluna bilər (şəkil 2). Onun girişində bizdə müəyyən sayda və növdə hərəkət edən heyətin mövcudluğu, eləcə də yüklərin daşınmasına tələbat var və çıxışda - malların təyinat yerlərinə vaxtında daşınması təşkil edilir [9,c 71-73].



Mənbə: müəllif tərəfindən tərtib olunub

## Şəkil 2. Çatdırılmanın genişləndirilmiş əməliyyat sxemi

Qitələr, regionlar və ölkələr arasında nəhəng əmtəə kütlələri axını yaradan dünya ticarəti yük daşımalarının həcmi fiziki və dəyər baxımından artırır.

Bu fakt böyük həcmdə əmtəə kütlələrinin və uzun məsafələrə daşınması üzrə əməliyyatların həyata keçirilməsi üçün ən təkmil sistemin yaradılmasını əvvəlcədən müəyyən edən beynəlxalq daşımaların bütün prosesini çətinləşdirir.

Bundan əlavə, nəqliyyat təkcə beynəlxalq ticarət üçün deyil, həm də xarici tərəfdaşlar vasitəsilə xaricdə obyektlərin tikintisi, istehsal və marketing əməkdaşlığında, turizm xidmətlərinin göstərilməsi, ölkə daxilində beynəlxalq yarmarka və sərğilərin təşkili üçün zəruridir.

Nəqliyyat əməliyyatları beynəlxalq daşımalar sistemində qoşulan üç qrupa birləşdirilə bilər, burada onlar vaxtında ciddi ardıcılıqla həyata keçirilir.

Diaqramdan (şəkil 3) göründüyü kimi, daşıma prosesində onun bütün iştirakçıları: məhsul istehsalçıları, müştərilər, alıcılar, daşıyıcılar, vasitəçilər müxtəlif normativ hüquqi aktlarla, milli qanunlarla və beynəlxalq aktlarla tənzimlənən mürəkkəb iqtisadi və kommərsiya hüquqi münasibətlər qururlar.

Odur ki, rusiyalı mütəxəssis Nazarenko V.M. ilə razılaşa bilərik ki, xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat təminatı texniki, texnoloji elementlərin, iqtisadi, kommərsiya, hüquqi, təşkilati təsirlərin, nəqliyyat əməliyyatlarının idarə edilməsinin müxtəlif üsullarının, məhsulların istehsalı, dövriyyəsi və istehlakı

prosesində tərəflər arasında daşınan malların idarə edilməsi sisteminin məcmusudur.



Mənbə: müəllif tərəfindən tərtib olunub

### Şəkil 3. Beynəlxalq daşıma sistemində əməliyyat qrupları

Elmi-nəzəri yanaşma nöqtəyi-nəzərindən nəqliyyatın ayrıca iqtisadi kateqoriya kimi əsaslandırılması müəyyən çətinliklərə malikdir, çünki ayrı-ayrı ölkələrin və bütöv regionların, eləcə də bütün dünya iqtisadiyyatının iqtisadi inkişaf proseslərinə qeyd-şərtsiz təsir göstərir. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, elmi tədqiqat planında xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat komponenti iqtisad elminin ən mürəkkəb və az öyrənilmiş sahəsidir.

Baxmayaraq ki, hələ merkantilizmin yarandığı dövrdə Britaniya burjuaziyasının görkəmli nümayəndəsi, “yetkin” merkantilizmin nümayəndəsi Tomas Mun XVII əsrin 20-ci illərində Ost-Hind şirkətinin idarə heyətinin üzvü, Ost-Hind ticarətinin faydalarına dair çıxışlarının birində təkcə nəqliyyatın rolunu deyil, həm də əmtəə təhlili əsasında Osmanlı İmperiyasının nəzarətində olan ərazidən keçmədən iqtisadi və siyasi faydaları qeyd

edərək, yenı tıcarət yollarının açılmasını vurğuladı.

Tomas Mun Şərqi Hindıstan tıcarətının nəqliyyat aspektinə əsas diqqət yetirdi və böyük nəqliyyat xərclərinə görə çatdırılan malların qiymətlərindəki yüksək fərqə diqqət çəkdi [10].

Bundan əlavə, bu xərclər Osmanlı İmperiyasının təbəələrinin xalis mənfəəti idi ki, bu da ona əlavə gəlir əldə etməyə imkan verirdi, çünki imperiya Suriyada Hələb və Misirdə İsgəndəriyyəyə qədər olan ərazilərə nəzarət edirdi, buradan dəniz yolu ilə Avropa ölkələrinə müxtəlif mallar daşıyırdı.

Sonradan Tomas Mun və ya müasir tədqiqatçıların dediyi kimi, “adi merkantilist” Ümid burnu və Aqulhas vasitəsilə Şərqi Hindistana alternativ dəniz yolunun açılmasını adlandırır, bunun nəticəsində Hindıstan və Türkiyə arasında Qırmızı dəniz və Fars körfəzi vasitəsilə tıcarət zəiflədi, bu da xristian dünyası və xüsusən də ingilis krallığı üçün əlverişli şərait yaratdı. [11].

Neoklassik iqtisad elmi məktəbinin nümayəndələrinin tədqiqatlarında beynəlxalq tıcarətin inkişafında nəqliyyat amili əsas cəhət olmuşdur.

Belə ki, Nobel mükafatı laureatı Pol R.Kruqman David Rikardonun klassik müqayisəli üstünlük modelinə əsaslanaraq, nəqliyyat xərcləri amilini nəzərdən keçirərək qeyd etmişdir ki, bu məsrəflər müqayisəli üstünlüyün müəyyən edilməsinin əsas prinsiplərini dəyişdirmir. Əksinə, nəqliyyat xərcləri mal və xidmətlərin hərəkətinə maneələr yaradır. Xarici yardım, beynəlxalq investisiya və ya tədiyə balans problemləri kimi amillərin dünya iqtisadiyyatına təsirini başa düşmək vacibdir.

Beynəlxalq tıcarətin çoxamillı modelini nəzərə alan Pol Kruqman, ayrı-ayrı əmtələrin istehsalında yüksək əmək məhsuldarlığına əsaslanaraq, konkret ölkədə bu malların istehsalında ixtisaslaşmaya əsaslanaraq deyir ki, nisbi ucuzluğa baxmayaraq, nəqliyyat xərcləri onun idxalından əldə edilən bütün faydaları əhatə edir və bu malların beynəlxalq tıcarətdən çıxarılmasına səbəb ola bilər.

Bu vəziyyətdə ölkə öz gəlirinin əhəmiyyətli hissəsini beynəlxalq tıcarətdə istifadə olunmayan malların yerli istehsalına sərf etmək məcburiyyətində qalır ki, bu da sonradan

gəlirlərin beynəlxalq hərəkətinə və ümumilikdə beynəlxalq valyuta iqtisadiyyatına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərəcək [12,c.52-54].

Dünya əmtəə və xidmət mübadiləsində nəqliyyat xərcləri xidmət sektoruna ən az təsir göstərir ki, bu da, prinsipcə, xüsusilə inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatının sahə strukturunda onun xüsusi çəkisinin artırılmasında əsas amil rolunu oynayırdı.

İnkişaf etmiş ölkələrdə xidmət sektoru ÜDM-in 70%-ə qədərini tutur, əmək qabiliyyətli əhalinin 50%-ə qədərini məşğulluqla təmin edir. Eyni zamanda logistika xidmətləri bu ölkələrin ÜDM-nin 15-25%-ni təmin edir [13, c.29,44,32]

Beləliklə, beynəlxalq yük daşımaları dünya bazarının təsərrüfat subyektləri arasında kommersiya münasibətlərinin ən mühüm sahəsidir, çünki hər hansı xarici tıcarət əməliyyatı nəticəsində satılan mallar beynəlxalq dövriyyə sferasında.

## **2.Nəqliyyat sektorunun inkişaf göstəriciləri**

Xarici iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat sektorunun inkişafının əsas göstəriciləri bunlardır:

- nəqliyyat xidmətləri kompleksinin ixrac həcmi;
- ölkənin tranzit yük dövriyyəsinin həcmi;
- transfer edilən sərnişinlərin sayı;
- xarici tıcarət daşımalarının daxili bazarında milli avtomobil daşıyıcılarının payı;
- milli reyestrədə qeydə alınmış tıcarət donanmasının nəzarət etdiyi tonaj payı.

Bu gün beynəlxalq daşımalar daha az dərəcədə sırf iqtisadi əhəmiyyət kəsb edən sistem kimi qəbul edilir, çünki məhz bu sahədə az və ya çox dərəcədə həm milli, həm də beynəlxalq səviyyədə iqtisadiyyat və siyasətin qarşılıqlı əlaqəsi, proseslərinin mürəkkəbləşməsi müşahidə olunur.

Levant tıcarəti dövründən bəri nəqliyyat komponenti büdrəməyə başladı və müxtəlif ölkələrin iqtisadi maraqlarına zidd olaraq gücləndi.

Tomas Mannın tarixi nitqindən sonra iqtisadi həyatın beynəlmilləşməsi və qloballaşmasının təsiri altında olan dünya iqtisadiyyatı daha sərt və buna baxmayaraq, daha idarəolunan, lakin eyni zamanda, müxtəlif ölkələrin tıcarət

yollarında maraqları getdikcə daha çox siyasi xarakter daşımağa bağladı.

Və bu, şübhəsiz ki, dünya və milli iqtisadiyyatın fəaliyyəti ilə bağlı iqtisadi fikrin müxtəlif sahələrində öz əksini tapmışdır.

Çox vaxt nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı rayonlaşmanın məkan dərinləşməsinə əsaslanan region iqtisadiyyatı ilə əlaqələndirilir.

Əslində regionallaşma və yaranan məkan iqtisadi əlaqələri dünya nəqliyyat sisteminin müasir şərtlərinə daha çox uyğundur.

Belə ki, iri istehsal TMK-ları öz fəaliyyətləri zamanı nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətini intensivləşdirir, bununla da onları dünya iqtisadiyyatının bir regionundan digərinə daşıma məsafələrini genişləndirməyə məcbur edir.

Hazırda coğrafi baxımdan məkan iqtisadi əlaqələri əsasında müxtəlif ölkələr və qitələr arasında daşıma getdikcə daha çox vahid üzvi birləşmiş texnoloji prosesə çevrilir. Beləliklə, xarici iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat amili həm beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin dolayı tənzimlənməsinin bazar modelində, həm də xarici məqsədlərin səmərəli planlaşdırılması vəzifəsi ilə birbaşa dövlət müdaxiləsi olan modeldə nəzərdən keçirilə bilər.

İqtisadi münasibətlər sistemini bütövlükdə nəzərdən keçirsək, onda nəzəriyyələrin təsnifatı iqtisadi nəzəriyyənin üç tanınmış cərəyanına - neoklassik, neokeynsçi və institusional cərəyanlara uyğun gəlir.

Eyni zamanda, nəqliyyat aspektində yuxarıda göstərilən istiqamətlərin optimal sintezinin tapılması ilə yanaşı, əksəriyyət milli təhlükəsizlik probleminə təsir edən yeni ideyalar tez-tez irəli sürülür.

Məkan iqtisadiyyatı nöqteyi-nəzərindən güman etmək olar ki, nəqliyyat aspektləri regionlar arasında iqtisadi, sosial və siyasi fərqlərin hamarlanmasında əsas amillərdən biri kimi çıxış etməyə başlayır.

Ona görə də, xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat komponentinin öyrənilməsi birbaşa və dolayısı ilə ümumilikdə birbaşa beynəlxalq ticarətin inkişafının əsas konsepsiyalarına və ayrı-ayrı ölkənin xarici iqtisadi siyasətinə təsir göstərir.

Eyni zamanda, nəqliyyat amilinin öyrənilməsinin metodoloji əsaslarını müəyyən etmək üçün beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin formalarından biri kimi beynəlxalq daşımalardan

istiqamətlərini və rolunu xarakterizə etmək lazımdır.

Mallar öz-özünə satıcı ilə alıcı arasında hərəkət edə bilməz, buna görə də onların daşınması üçün müəyyən əməliyyatlar, o cümlədən vasitəçi əməliyyatlar yaranmışdır ki, bunlar nəqliyyat əməliyyatları adlanır və ayrıca xidmət sahəsinə ayrılır - nəqliyyat müəssisələri tərəfindən həyata keçirilir.

Beynəlxalq daşımaları həyata keçirən nəqliyyat şirkətləri beynəlxalq ticarətdə spesifik məhsul olan yük sahiblərinə daşıma xidmətləri göstərir.

ÜTT-nin statistikasına əsasən, qlobal xidmət istehsalında nəqliyyat xidmətlərinin payı 8,2% təşkil edir

Dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin (birbaşa daşınma, gəmilərin icarəsi və texniki xidməti, pilotluq xidmətləri, yedəkləmə, stevedoring, anbar və digər liman xidmətləri) payı 1,7%, su nəqliyyatı xidmətləri - 0,5%, hava nəqliyyatı xidmətləri - 1%, boru kəməri və dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinin payına müvafiq olaraq 1% və 0,3% düşür [14].

Beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarı malların bir ölkədən digərinə daşınması ilə bağlı xidmətlərin alqı-satqısıdır.

Nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi şərtləri və onların qiymətləri bəzi hallarda daşıyıcıların özləri tərəfindən müəyyən edilir, bəzi hallarda isə maraqlı tərəflər arasında danışıqlar prosesi nəticəsində formalaşır. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının tərkib hissəsi dövlətlərarası rabitədə sərnişinlərin daşınmasıdır.

Beynəlxalq sərnişin daşıma xidmətləri müvafiq nəqliyyat bazarlarında alınıb satılır.

Bunda mühüm rol turizm agentlikləri və nəqliyyat müəssisələri ilə - hava, avtomobil, dəniz, dəmir yolu və çay ilə sıx əlaqəsi olan digər əlaqəli təşkilatlar oynayır.

Belə ki, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə iştirak edən, daşınma xidmətlərini satan və alan ölkələr özlərinin yük mülkiyyəti, nəqliyyat, turizm və digər təşkilatları vasitəsilə ixrac və idxallarını həyata keçirirlər.

Beynəlxalq daşımalarda istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin, nəqliyyat şəbəkələrinin və terminal komplekslərinin xarakterik xüsusiyyəti onların obyektlərinin yüksək kapital tutumu və bir çox hallarda aşağı kapital məhsuldarlığıdır. Buna görə də, nəqliyyat

biznesi özəl kapitalın riskinin artması ilə xarakterizə olunur [9].

Beynəlxalq daşımalarda öz nəqliyyat təşkilatlarının fəaliyyətini genişləndirmək məqsədi güdən ölkələr daşıma şəraitinin sadələşdirilməsi, hava gəmilərinin, onun müsayətçilərinin yerləşdirilməsi rejimi ilə bağlı hüquqi bazanın uyğunlaşdırılması sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığı dərinləşdirməyə ölkələrin yurisdiksiyası daxilində səy göstərilməsinə məcburdurlar.

Bunun nəticəsi nəqliyyat konvensiyaları adlanan dövlətlərarası səviyyədə fərdi nəqliyyat növləri üzrə çoxlu sayda beynəlxalq müqavilələrin bağlanması oldu.

Beynəlxalq daşımalarda yük daşımalarının konvensional tənzimləmə məsələləri müxtəlif ölkələrin nəqliyyat nümayəndələri tərəfindən və ya dövlətlərarası səviyyədə bağlanan ikitərəfli əsasda bir çox sazişlərin mövzudur. Bu məsələlər çox vaxt ölkələrin milli nəqliyyat qanunvericiliyi ilə də tənzimlənir.

Belə daşımaların beynəlxalq tənzimlənməsinin olmaması yük sahiblərinin və daşıyıcıların beynəlxalq daşımalar baxımından hüquqi münasibətlər qurmasına mane olmur.

Bu hallarda nizamnamələr və məcəllələr səviyyəsində tənzimləmə baş verir [8;4,c.3-5].

Bir qayda olaraq, bütün beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında müvafiq dövlətlərarası kommunikasiyalarda sərnişinlərin və yüklərin daşınması müqavilələrinə aid müddəalar var.

Daşıma müqaviləsinə əsasən, bir tərəf - daşıyıcı və ya nəqliyyat şirkəti sərnişini və ya yükü razılaşdırılmış təyinat yerinə çatdırmaq öhdəliyini, digər tərəf – yük göndərən (sərnişin) isə daşıyıcıya göstərdiyi xidmətlərə görə ödəniş etməyi öhdəsinə götürür.

Bu cür müqavilələrin bütün digər şərtləri yuxarıda tərəflərin üzərinə götürdüyü öhdəlikləri müəyyənləşdirir, tamamlayır.

Bu günə qədər beynəlxalq rabitə daşımalarında altı növ nəqliyyat iştirak edir - hava, dəniz, çay, avtomobil, dəmir yolu və boru kəməri.

Vahid nəqliyyat növü ilə xidmət göstərən beynəlxalq daşıma birbaşa daşıma adlanır.

Beynəlxalq daşımalarda ardıcıl olaraq birdən çox nəqliyyat növündən istifadə edildiyi hallarda, daşıma qarışıq və ya birləşdirilmiş adlanır.

Multimodal daşıma, onun iştirakçısı olan bütün nəqliyyat növləri üçün qüvvədə olan tək (keçirilən) nəqliyyat sənədi ilə verilsə, “birbaşa qarışıq” adlanır.

Hər bir nəqliyyat növünün özünəməxsus xüsusiyyətləri var - çatdırılma sürəti, minimum və maksimum daşıma qabiliyyəti, müəyyən bir coğrafi nöqtəyə çatdırılma qabiliyyəti, daşıma tarifləri və müvafiq olaraq göstərilən xidmətlərdən gəlir və xərclər.

Müəyyən bir daşıma üçün müəyyən bir nəqliyyat növünün üstünlüyü meyarların müxtəlifliyi və hər bir müştəri üçün bu meyarların əhəmiyyətinin səviyyəsi ilə müəyyən edilir.

Nəqliyyat növündən asılı olaraq bir neçə göstəricini təhlil etsək, məsələn: daşımanın malların həcmində payı, daşıma müddəti, malların çatdırılma müddəti, çatdırılmanın orta məsafəsi, hərəkətin texniki sürəti, zaman əsas götürülür. Qarışıq və birbaşa rabitədə müxtəlif nəqliyyat növlərinin müqayisəsi zamanı məlum olur ki, daşımaların həcmində avtomobil nəqliyyatı ən böyük paya malikdir, çatdırılma sürətinə görə liderlər hava və avtomobil nəqliyyatıdır; hava nəqliyyatı üçün bir daşıma üçün orta çatdırılma məsafəsi ən böyük, avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı üçün ən kiçikdir; orta texniki çatdırılma sürəti avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyat növlərində praktiki olaraq müqayisə edilə bilər.

Nəqliyyat növlərini qiymətləndirərkən yük sahibləri beş amili nəzərə alırlar.

Təqdim olunan 4-cü şəkildə bu amillər prizmasından qiymətləndirmə meyarları verilir.

Tədqiqatlar göstərir ki, avtomobil nəqliyyatı ən rəqabətli nəqliyyat növüdür və onunla əlaqədar olaraq digər nəqliyyat növlərinin payı azalır.

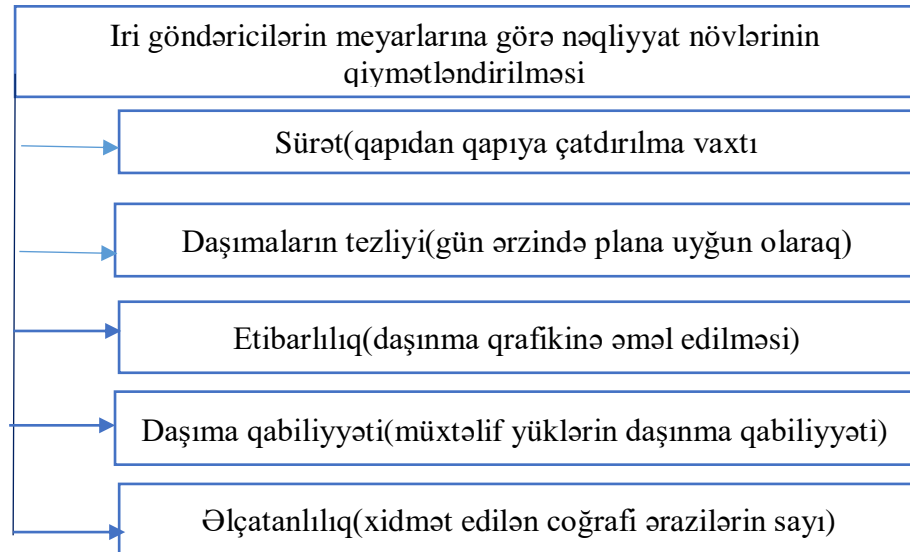
Daşımalarda avtomobil nəqliyyatının payının davamlı artmasının əsas amili qrafiklər və marşrutlar baxımından həddindən artıq çeviklikdir.

Yüksək əməliyyat və kommersiya manevr qabiliyyəti, təşkilatlar tərəfindən texnoloji uyğunlaşma avtomobil nəqliyyatına böyük imkanlar və üstünlüklər verir [5].

Avtomobil nəqliyyatı malları “qapıdan-qapıya” çatdırır ki, bu da göndərənləri əlavə əməliyyatlara ehtiyacdən xilas edir.

Çox vaxt avtomobil nəqliyyatı tarifləri dəmir yolu tarifləri ilə rəqabətə davamlıdır, lakin eyni

zamanda, avtomobil nəqliyyatı göstərilən xidmətlərdə daha yüksək səmərəliliyi təmin edir.



**Şəkil 4. Nəqliyyat növləri üzrə göndərilənləri qiymətləndirmək üçün meyarlar**

Bu bazarın hər il 4-5% böyüməsi gözlənilir.

Bu günə qədər Avropanın ən böyük beynəlxalq avtomobil daşıyıcıları (Harry VOS, WILLY Betz) 1000-dən 6500-ə qədər vaqona, böyük konteyner və bərə parkına sahibdirlər.

Bəzi müəlliflər əsas yol daşıyıcıları kimi - Mercedes, Volvo, DAF, MAN- hesab edirlər. [6,c.126;9,c.140].Əlbəttə bu səhv yanaşmadır.

#### **Nəticə**

Beynəlxalq rabitə sahəsində öz nəqliyyat təşkilatlarının fəaliyyətinin genişləndirilməsində maraqlı olan ölkələr öz milli nəqliyyat komplekslərinin təkmilləşdirilməsi və infrastrukturunun müasirləşdirilməsi ilə bağlı bir sıra vəzifələri də həll etməlidirlər.

Ölkənin nəqliyyat infrastrukturunu texnoloji və əməliyyat baxımından bir-biri ilə əlaqəli və bir-birini tamamlayan elementlər sistemi olmaqla dövlət idarəçiliyinin və tənzimlənməsinin ayrılmaz obyektini hesab edilməlidir.

Müasir reallıqlarda nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və daha da inkişafı üçün əsas milli nəqliyyat kompleksinin sektorlarının paralel və ya muxtar fəaliyyətindən razılaşıdırılmış planlaşdırmaya və uzunmüddətli inkişafın vahid konseptual-strateji modelinə keçidin həyata keçirilməsidir.

#### **ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:**

1. Благодарный Г. Снять барьеры на пути автоперевозчиков//Транспорт России.25.10.2007. №43
2. Гудин Ю. Г. Международные транспортные операции. Цифровые учебно-методические материалы Центра образования ВГУЭС//abc.vvsu.ru
3. Непомнящий Е. Г. Организация и регулирование внешнеэкономической деятельности. Таганрог. изд-тво ТИУиЭ.2007. - 176 с.
4. Прокушев Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность.2-е изд. М.: 2006.Изд.Дашков и К.-448 с.
5. Международные экономические отношения. Под ред. Е.Ф.Жукова. Изд-во ЮРИТИ-Дана.1999. -240 с.
6. Егизаров В.А.Транспортное право.М.1999.-272 с.
7. Иванова Т. А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов. Саратов.2003. -186 с.
8. Основы внешнеэкономических знаний. Под ред. И. П. Фаминского. Изд 11-е. М.Международное отношение.1994. -560 с.
9. Пол Кругман, Морис Обетфельд. Международная экономика: теория и политика.5-е межд. Издание. Издание Питер.2004.-831 с.



10. Сарафанова Е. В. Международные перевозки: основные положения: учебное пособие.-М. Ростов -на- Дону: Март. 2005.-240 с.

11. Савин К.Н., Нижегородов Е. В. Экономические процессы в мировом хозяйстве: введение в экономический анализ: учебное пособие-Тамбов

12. Транспортная логистика. /Под ред. Миротина Л.Б.М.: Экзамен.2002.-512с.

13. Thomas Mun. Englands Treasure by foreing trade is the rule of theasure. (1895)2005.-137р.

14. [http://www.wto.org/English/res\\_e/status\\_e/its11\\_trade\\_category\\_e.htm](http://www.wto.org/English/res_e/status_e/its11_trade_category_e.htm)

**Musa Rzagulu HAJIYEV**

*Dissertation student of the National Aviation Academy*

*Mardakan ave. 30, Baku, Azerbaijan*

Email: info00994@gmail.com

## **DEVELOPMENT TRENDS OF AIR TRANSPORT IN FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY**

**Summary:** In modern times, there is a liberalization of foreign economic relations between countries and an increase in the degree of openness of their economies. On this basis, there is an increase in the share of transport services in freight transportation. It is noted that international transportation, as an important component of foreign trade operations, begins to act as an independant form of international economic relations at the current stage of development. This paper considers the main indicators of the transport sector development in foreign economic activity. The diversity of criteria for preferring the type for specific transportation and the level of significance of these criteria for each customer are determined.

**Key words:** foreign economic activity, air transport, cargo transportation, indicators, criteria

**Муса Рзагулу оглы ГАДЖИЕВ**

*Диссертация Национальной авиационной академии*

*пр. Мардакян 30, Баку, Азербайджан*

E-mail: info00994@gmail.com

## **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Резюме:** В современное время наблюдается либерализация внешнеэкономических связей между странами и повышение степени открытости их экономики. На этой основе происходит увеличение доли транспортных услуг в грузоперевозках. Отмечается, что международные перевозки, как важный компонент внешнеторговых операций, начинают выступать как самостоятельная форма международных экономических отношений на современном этапе развития. В данной работе рассмотрены основные показатели развития транспортного сектора во внешнеэкономической деятельности. Определены разнообразие критериев предпочтения вида транспорта для конкретной перевозки и уровень значимости этих критериев для каждого клиента.

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность, воздушный транспорт, грузоперевозки, показатели, критерии.

**Daxil olub:** 27.02.2022