

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
DÖVLƏT GÖMRÜK KOMİTƏSİNİN AKADEMİYASI
GÖMRÜK İŞİ VƏ İDARƏETMƏ KAFEDRASI

**« Beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar Azərbaycan
Respublikasının tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların
təhlili və perspektivliyi»
mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

Magistrant: Qədimov Hüseyn Musa oğlu

Elmi rəhbər: i.ü.f.d dosent Yadigarov Təbriz Abdulla oğlu

BAKİ – 2024

DGKA-nın Elmi işlər üzrə

Rəis müavini

Cəmilə Namazova

Təsdiq edirəm

“____” “____” 2024-cü il

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
DÖVLƏT GÖMRÜK KOMİTƏSİNİN AKADEMİYASI
GÖMRÜK İŞİ VƏ İDARƏETMƏ KAFEDRASI

**“Beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının
tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların təhlili və perspektivliyi”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060401 – Dünya iqtisadiyyatı

İxtisaslaşma: Gömrük işi

Qrup: M22

Magistrant

Qədimov Hüseyn Musa

_____imza

Kafedra müdiri

i.ü.f.d. Əlirzayev Elvin Vahid

Yadulla

_____imza

Proqram rəhbəri

i.ü.f.d. Əlirzayev Elvin Vahid

_____imza

Elmi rəhbər

i.ü.f.d. dosent T.A.Yadigarov

_____imza

BAKİ – 2024

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	3
FƏSİL I. BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDARSAZIŞ VƏ KONVENSIYALAR HAQQINDA ÜMUMİ MÜDDƏALAR.....	6
1.1. Beynəlxalq ticarət və tranzit haqqında saziş və konvensiyaların təhlilinin metodoloji əsasları.....	6
1.2. Beynəlxalq ticarət və tranzit əlaqələrinin tənzimlənməsində saziş və konvensiyaların rolu.....	14
FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDAR TƏRƏFDAR ÇIXDIĞI SAZIŞ VƏ KONVENSIYALARIN KOMPLEKS TƏHLİLİ.....	38
2.1. Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar saziş və konvensiyalara tərəfdar çıxmasını şərtləndirən amillər.....	38
2.2. Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı əsas beynəlxalq saziş və konvensiyalarda iştirakının hazırkı vəziyyətinin təhlili.....	42
FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDAR TƏRƏFDAR ÇIXDIĞI SAZIŞ VƏ KONVENSIYALARIN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ.....	54
3.1. Azərbaycanın beynəlxalq tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı beynəlxalq saziş və konvensiyaların inkişafının perspektivləri.....	54
3.2. Beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən fəaliyyətlər.....	59
Nəticə və təkliflər.....	65
İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı.....	67
Xülasə.....	70
Резюме.....	70
Summary.....	71

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyaların təhlili və perspektivləri mövzusu çox aktualdır, çünki Azərbaycan Respublikası digər dövlətlərlə ticarət əlaqələrini yaxşılaşdırmaqla öz iqtisadiyyatını fəal şəkildə inkişaf etdirməyə çalışır. Azərbaycan coğrafi mövqeyinə görə Avropa ilə Asiya arasında mühüm nəqliyyat və ticarət əlaqələrindən biridir. Ölkə tranzit ticarəti sahəsində mühüm potensiala malikdir, ona görə də beynəlxalq ticarətin inkişafına və onun ərazisindən malların keçirilməsinə töhfə verə biləcək saziş və konvensiyaların imzalanmasında maraqlıdır. Bu mövzunun aktuallığı həm də müxtəlif ölkələrin daim dəyişən bazar şəraiti və ticarət siyasəti ilə bağlıdır. Ölkə müxtəlif beynəlxalq təşkilatlarda, məsələn, ÜTT, OECD və s.-də fəal iştirak edir və bu sahədə sazişlərin hazırlanması və ratifikasiyasına dəstək verir. Azərbaycan Respublikası üçün beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyaların perspektivləri ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi və möhkəmləndirilməsi, xarici investisiyaların cəlb edilməsi, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və onun mallarının beynəlxalq bazarda rəqabət qabiliyyətinin artırılmasıdır.

Mövzunun işlənmə dərəcəsi. Araşdırma aparılarkən elm adamlarının bu sahədə olan elmi əsərləri istifadə edilmişdir

Dissertasiya işinin məqsədi. Araşdırmanın məqsədini mövzuyla əlaqədar Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların təhlili aparılması təşkil edir.

Qeyd olunan məqsədlə bağlı araşdırma qarşısında bilavasitə aşağıdakı vəzifələr qoyulur:

- beynəlxalq ticarət və tranzit haqqında saziş və konvensiyaların təhlilinin metodoloji əsasları müəyyən edilməsi;
- beynəlxalq ticarət və tranzit əlaqələrinin tənzimlənməsində saziş və konvensiyaların rolunun araşdırılması;
- Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar saziş və konvensiyalara tərəfdar çıxmasını şərtləndirən amillərin müəyyən edilməsi;

- Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı əsas beynəlxalq saziş və konvensiyalarda iştirakının hazırkı vəziyyətinin təhlilinin aparılması;
- Azərbaycanın beynəlxalq tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı beynəlxalq saziş və konvensiyaların inkişafının perspektivlərinin müəyyən edilməsi;
- beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən fəaliyyətinin təhlili.

Araşdırmanın predmeti. Aparılmış araşdırmanın predmetini bu sahədə olan Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların təhlili təşkil edir.

Dissertasiya işinin obyektı. Araşdırmanın obyektini bu sahədə ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların öyrənilməsi zamanı yaranan münasibətlər təşkil edir.

Tədqiqatın nəzəri əsasını elm adamlarını bu mövzuya həsr etdiyi əsərləri təşkil edir.

Tədqiqat işinin metodoloji əsasını elmi abstraksiya, təhlil və sintez, qruplaşdırma, müqayisə üsulları və s. təşkil edir.

Tədqiqat işinin informasiya bazasını beynəlxalq konvensiyalar elmi tədqiqat materialları və dövri nəşrlər təşkil edirdi.

Tədqiqatın yeniliyi:

Mövzunun elmi yeniliyi ondan ibarətdir ki, burada beynəlxalq ticarət və tranzitə aid olan müqavilə və konvensiyalar Azərbaycan Respublikasının maraqları və mövqeyi baxımından araşdırılır. Bu, bizə bu ölkənin beynəlxalq iqtisadiyyat və ticarət sahəsində siyasətini daha dərinləndirərək dərk etməyə, habelə onun digər ölkələr və beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlığının gələcək inkişaf perspektivlərini müəyyən etməyə imkan verir.

Müəyyən edilmişdir ki, beynəlxalq ticarət və tranzitə aid olan müqavilə və konvensiyaların şaxələndirilməsi Azərbaycan Respublikasının maraqları və mövqeyini artıraraq, respublikamızın tərəfdaş ölkələrlə assosiativ fəaliyyətini

gücləndirərək. xarici ticarət əlaqələrinin səmərəliliyini artırır və Azərbaycan Respublikasında idxalın 1 % artması, BXTƏ-nin 2,189% artmasına, ixracın 1 % artması, BXTƏ-nin 0,5897 % artmasına, xarici ticarət üzrə vergi daxilolmalarının 1 % artması, BXTƏ-nin 0,687 % azalmasına səbəb olur.

Bu mövzunun öyrənilməsi bizə beynəlxalq ticarət və tranzit məsələlərində Azərbaycan Respublikasına rəhbərlik edən əsas prinsipləri və təcrübələri müəyyən etməyə, habelə onların dünya iqtisadiyyatının və ticarətinin müasir tələblərinə uyğunluğunu qiymətləndirməyə imkan verəcəkdir. Belə bir mövzuda tədqiqatın təhlilinin aparılması Azərbaycan Respublikasının ticarət fəaliyyətində üzləşdiyi potensial problem və çətinlikləri müəyyən edəcək, həmçinin dünya bazarlarında mövqeyinin yaxşılaşdırılması və digər ölkələr və ölkələrlə əməkdaşlığın gücləndirilməsi üçün tövsiyələr işləyib hazırlayacaqdır.

Tədqiqat işinin elmi-təcrübi əhəmiyyəti: Azərbaycan Respublikası Şərqlə Qərbin qovşağında strateji əhəmiyyətli mövqeyə malikdir və beynəlxalq ticarət üçün əsas tranzit qovşağıdır. Ticarət və tranzit sahəsində müxtəlif saziş və konvensiyalarda iştirak Azərbaycana beynəlxalq iqtisadiyyatda fəal iştirak etməyə, ixrac imkanlarını genişləndirməyə və xarici investisiyaları cəlb etməyə imkan verir.

Bu cür saziş və konvensiyaların təhlili və inkişaf perspektivləri Azərbaycana tranzit potensialının inkişafı, infrastrukturun təkmilləşdirilməsi və yeni investorların cəlb edilməsi üçün səmərəli strategiya formalaşdırmağa imkan verir. Bundan əlavə, beynəlxalq müqavilələrdə iştirak Azərbaycanın dünya miqyasında mövqeyini gücləndirməyə və digər ölkələr üçün tərəfdaş kimi cəlbediciliyini artırmağa kömək edir.

Dissertasiyanın strukturu və həcmi. Magistrlik dissertasiyası genişdir - 72 səhifədən ibarətdir və aşağıdakı kimi təşkil edilmişdir: giriş, üç bölmə, nəticə və istinad edilmiş ədəbiyyat siyahısı.

Dissertasiya işinin giriş hissəsində mövzunun aktuallığı, araşdırmanın məqsədi, vəzifələri, yeniliyi və praktiki əhəmiyyəti vurğulanmışdır.

Birinci fəsildə - beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar saziş və konvensiyalar haqqında ümumi müddəaları təhlil edilmişdir – beynəlxalq ticarət və tranzit haqqında saziş və konvensiyaların təhlilinin metodoloji əsaslarının öyrənilməsi; Beynəlxalq ticarət və tranzit əlaqələrinin tənzimlənməsində saziş və konvensiyaların rolunun müəyyən edilməsi.

İkinci fəsildə - Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların kompleks təhlilinin aparılmışdır – Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar saziş və konvensiyalara tərəfdar çıxmasını şərtləndirən amillərin müəyyən edilməsi; Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı əsas beynəlxalq saziş və konvensiyalarda iştirakının hazırkı vəziyyətinin təhlilinin aparılması.

Üçüncü fəsildə - Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların inkişaf istiqamətlərinin təhlil edilmişdir – beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən fəaliyyətlərin araşdırılması.

İşin sonunda tədqiqatın nəticəsi verilmiş və ədəbiyyat siyahısı göstərilmişdir.

I FƏSİL. BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDAR SAZIŞ VƏ KONVENSIYALAR HAQQINDA ÜMUMİ MÜDDƏALAR

1.1. Beynəlxalq ticarət və tranzit haqqında saziş və konvensiyaların təhlilinin metodoloji əsasları.

Dövlət xarici ticarət siyasəti xarici ticarət fəaliyyətinin tənzimlənməsinin iqtisadi (gömrük və tarif) və inzibati (qeyri-tarif) üsullarının vəhdəti əsasında həyata keçirilir. Bu üsullar “Xarici ticarət fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə nəzərdə tutulmuşdur. Gömrük-tarif tənzimlənməsi mallara ixrac və idxal rüsumlarının dərəcələrinin müəyyən edilməsi yolu ilə həyata keçirilir və bununla əlaqədar olaraq dövlət onları artırmaq və ya azaltmaqla xarici ticarət dövriyyəsini tənzimləyir. Xarici iqtisadi fəaliyyətin qeyri-tarif tənzimlənməsi üsullarına xarici iqtisadi əməliyyatların ayrı-ayrı növlərinin lisenziyalaşdırılması, ayrı-ayrı malların və xidmətlərin idxalı və ixracına kvotalar (kəmiyyət məhdudiyyətləri), sertifikatlaşdırma və bir sıra digər inzibati tədbirlər daxildir ki, bunlar da müzakirə olunacaq. aşağıda təfərrüatlı və tətbiqi və ya ləğvi ilə xarici ticarət də müəyyən qlobal məqsədlərə nail olmaq üçün dövlət tərəfindən dövriyyəni tənzimləyir. Xarici ticarət dövriyyəsinə digər təsir üsullarının tətbiqinə qanunla yol verilmir. Xarici iqtisadi fəaliyyətin digər növlərinin (beynəlxalq investisiya kooperasiyası, sənaye kooperasiyası, valyuta və maliyyə-kredit əməliyyatları) tənzimlənməsi müvafiq qanunlarla həyata keçirilir və artıq qeyd olunduğu kimi, bu kursun mövzusunə daxil edilmir.

[4]

Bu gün Azərbaycanda xarici ticarət fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsinin aşağıdakı əsas prinsiplərini, o cümlədən ölkənin xarici və daxili siyasətinin əlaqələndirilməsini müəyyən etmək olar: - xarici iqtisadi fəaliyyətin dövlət tənzimlənməsi və onun həyata keçirilməsinə nəzarət sisteminin vəhdəti; - dövlətin gömrük ərazisi ilə gömrük siyasətinin vəhdəti; - xarici ticarət fəaliyyətinin tənzimlənməsinin iqtisadi (gömrük və tarif) üsullarının inzibati üsullardan üstünlüyü; - təsərrüfat subyektlərinin xarici iqtisadi fəaliyyətinə dövlətin və onun

orqanlarının əsassız müdaxiləsinin istisna edilməsi; - mülkiyyət formasından asılı olmayaraq xarici iqtisadi fəaliyyətin bütün iştirakçılarının bərabərliyinin təmin edilməsi və onların hüquq və qanuni mənafeələrinin müdafiəsi.

Dövlətin həm dünyaya, həm də onun daxili iqtisadiyyatına təsirinin əsas yollarına əsasən, xarici iqtisadi siyasəti aşağıdakı komponentlərə bölmək olar: xarici ticarət siyasəti, xarici investisiya siyasəti, valyuta siyasəti və gömrük siyasəti.

Xarici ticarət siyasəti dövlətlə xarici ölkələr arasında malların, işlərin, xidmətlərin, məlumatların və əqli fəaliyyətin nəticələrinin xarici ticarəti sahəsində əlaqələrin qurulmasına və tənzimlənməsinə yönəldilmişdir.

Xarici olaraq, investisiya siyasəti dövlət ərazisinə xarici investisiyaların cəlb edilməsinə və istifadəsinə və investisiyaların xaricə ixracının tənzimlənməsinə yönəldilmişdir.

Pul siyasəti dövlət və beynəlxalq valyuta-maliyyə təşkilatları tərəfindən valyuta münasibətləri sahəsində həyata keçirilən iqtisadi, hüquqi və təşkilati forma və üsulların məcmusudur.

Gömrük siyasəti isə dövlətin iqtisadi və digər gömrük-hüquqi tənzimləmə tədbirlərinin ayrılmaz sistemini təmsil edir. Xarici ticarət, milli iqtisadiyyatın xarici təsirlərdən qorunması və fiskal problemlərin həlli. Xarici iqtisadi fəaliyyətdə beynəlxalq əməliyyatlar mühüm rol oynayır. Beynəlxalq əməliyyat dedikdə müxtəlif ölkələrdə yerləşən firmalar, şirkətlər və digər işgüzar fəaliyyət formaları arasında malların tədarüku və ya xidmətlərin göstərilməsi haqqında müqavilə başa düşülməlidir.

Müstəqillik əldə etdikdən sonra Azərbaycanın dövlət quruculuğu sahəsində qarşıya qoyulan əsas vəzifələrdən biri ölkənin iqtisadi maraqlarının müdafiəsi, xarici iqtisadi fəaliyyətə dövlət nəzarəti sisteminin yaradılması və iqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsi olmuşdur. Qeyd edək ki, Azərbaycanın dövlət suverenliyinin mühüm tərkib hissəsinə çevrilən Dövlət Gömrük Komitəsi qısa zamanda yaradılıb və tikilib. Naxçıvan Respublikası Ali Məclisinin Sədri Heydər Əliyevin qərarı ilə ölkədə iqtisadiyyatı gücləndirmək və siyasi münasibətlərə təsir

göstərmək məqsədilə Naxçıvan Respublikasının Dövlət Gömrük Komitəsi yaradılmışdır.[17]

Məlum olduğu kimi, Azərbaycanda 1991-1992-ci illərdə və 1993-cü ilin birinci yarısında müvafiq hüquqi bazaya malik səmərəli gömrük sistemini yaratmaq mümkün olmamışdır. Həmin dövrdə gömrük orqanlarının qarşısında duran vəzifələr yerinə yetirilmədi ki, bu da mənfi nəticələrə gətirib çıxardı və dövlətin siyasi nüfuzunu sarsıtdı. Bazar iqtisadiyyatına keçid şərtlərinə və əmirliklərin iqtisadiyyatının idarə edilməsinə əsaslanan normativ-hüquqi baza müasir tələblərə cavab vermir. Azərbaycan Respublikası Milli Məclisinin qərarına əsasən, respublika ərazisində keçmiş SSRİ-nin Gömrük Məcəlləsi və Gömrük tarifi haqqında qanunlar qüvvədə qalır.

1993-cü ilin ikinci yarısının əvvəlindən Azərbaycanın ictimai-siyasi həyatında müsbət dəyişikliklər baş verdi. Siyasi və iqtisadi sahədə islahatlar aparıldı, bütün ölkələrin iştirakı ilə ümumi iqtisadi strategiya hazırlandı. Ən mühüm nailiyyətlərdən biri 1994-cü ilin sentyabrında Heydər Əliyevin təşkilatçılığı ilə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması oldu. Neft yataqlarının birgə işlənməsinə dair bu saziş yeni texnologiyaların inkişafına və beynəlxalq əməkdaşlığa töhfə verdi. Fəal xarici siyasət Azərbaycanın dünyada nüfuzunu gücləndirmiş, Avropa ölkələri və ABŞ ilə əlaqələri gücləndirmiş, investisiyalar cəlb etmiş, xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına töhfə vermişdir.[19]

1995-ci il yanvarın 9-da Azərbaycan Prezidentinin rəhbərliyi ilə gömrük xidmətinin yenidən qurulmasının əsas prinsipləri və istiqamətləri təsdiq edildi. Heydər Əliyev hər zaman ölkənin iqtisadi inkişafında gömrük xidmətinin roluna böyük önəm verdiyindən kadrların yenilənməsi, gömrük nəzarətinin və nizam-intizamının səmərəliliyinin yüksəldilməsi, struktur dəyişikliklərinin aparılması, o cümlədən yeni gömrük postlarının yaradılması, gömrük orqanlarının yeni gömrük postlarının yaradılması qərara alınıb. və fəaliyyətlərin avtomatlaşdırılmış nəzarəti və tənzimlənməsinə dəyişikliklər etmək. Rəhbərliyin və digər idarələrin iştirakı ilə gömrük xidmətinin yenidən qurulması işləri aparılmağa başlandı.

Azərbaycan Respublikasının dövlət büdcəsi milli adət-ənənələrin işi ilə formalaşır. Azərbaycan Respublikasının müstəqillik dövründə gömrük işinin tarixini öyrənən tədqiqatçılar üç mərhələni ayırırlar: 1992-1994, 1995-2000. və 2001-ci ildən bəri ən yüksək inkişaf dövrü.

Birinci mərhələdə məlumdur ki, gömrük orqanları yaradılsa da, milli maraqlara xidmət etməkdə öz funksiyalarını yerinə yetirməkdə çətinlik çəkib. İkinci mərhələdə gömrük xidmətinin strukturunun yenidən qurulması, texniki-hüquqi bazasının möhkəmləndirilməsi, büdcə daxilolmalarının artırılması, kadr potensialının təkmilləşdirilməsi, müştərilərə xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi və beynəlxalq təşkilatlarla əlaqələrin qurulması istiqamətində işlər aparılıb. Bu mərhələnin mərkəzi aspekti yeni Gömrük Məcəlləsi və Gömrük Tarifi əsasında gömrük xidmətlərinin fəaliyyəti idi. Azərbaycan gömrüyünün inkişafının üçüncü mərhələsi 2001-ci ildə gömrük orqanlarının işində yeni dövr açan yeni tarif sisteminin qəbulu ilə başladı. Bu dövr dünya təcrübəsinin tətbiqi, inkişaf etmiş ölkələrin gömrük xidmətləri ilə sıx əlaqələrin qurulması və Azərbaycanda gömrük işçilərinin işinin xeyli təkmilləşdirilməsi ilə keyfiyyətə yeni mərhələni ifadə edir. [7]

Gömrük işi sahəsində həyata keçirilən davamlı dəyişikliklər gömrük qaydalarının pozulması hallarının qarşısının alınması, gömrük nəzarətinin həyata keçirilməsində qabaqcıl texnologiyaların tətbiqi, gömrük ödənişlərinin qəbulu və valyuta nəzarətinin gücləndirilməsi, habelə gömrük sənədlərinin beynəlxalq standartlara uyğunluğunun təmin edilməsi məqsədi daşıyır. Gömrük sisteminin təkmilləşdirilməsi prosesində gömrük xidməti və onun bölmələrinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin müntəzəm təhlili mühüm rol oynayır. Gömrük işinin inkişafı üçün qanunvericilik və normativ-hüquqi baza əsas əhəmiyyət kəsb edir, o cümlədən vahid gömrük siyasətinin məqsədlərini müəyyən edən və dövlətin həm daxili, həm də xarici sahədə ümumi siyasətinin tərkib hissəsi olan Gömrük Məcəlləsi.

Dövlət başçısının imzaladığı fərmanlar, Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamları, digər hüquqi sənədlər gömrük nəzarətinin təkmilləşdirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. “Gömrük tarifi haqqında” Qanunun qəbulu gömrük işinin hüquqi əsaslarını daha da gücləndirdi. Malların gömrük qiymətləndirilməsi sisteminin tətbiqi qaydaları Nazirlər Şurasının qərarı ilə təsdiq edilib. Gömrük tarifləri və valyuta

tənzimlənməsi haqqında qanunlar gömrük orqanlarına valyuta nəzarətini həyata keçirmək hüququ vermiş və gömrük rüsumlarının dəqiq hesablanmasını və dövlət büdcəsinə vaxtında köçürülməsini tələb etmişdir.[23]

Azərbaycan Prezidentinin 27 oktyabr 1998-ci il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş Dövlət Gömrük Komitəsi haqqında Əsasnamə gömrük qanunvericiliyinin inkişafında, Dövlət Gömrük Komitəsinin funksiyalarının formalaşdırılması və həlli mərhələsində mühüm rol oynayır. Ölkənin gömrük siyasətinin strateji vəzifələri. Ölkə gömrük orqanlarının fəaliyyətini dünya standartlarına yaxınlaşdıran digər əlamətdar sənəd Azərbaycan Respublikasının 7 dekabr 1999-cu il tarixli Qanunu ilə təsdiq edilmiş “Gömrük orqanlarında qulluq keçmə haqqında Əsasnamə”dir. Bu sənədlə gömrük orqanlarına verilən səlahiyyətlər onlara gömrük fəaliyyəti sahəsində qaçaqmalçılıq və digər cinayətlərə qarşı məqsədyönlü tədbirlər görmək imkanı verir.

Bu dövrdə Dövlət Gömrük Komitəsinin beynəlxalq əlaqələri inkişaf etdi ki, bu da Azərbaycanın beynəlxalq iqtisadi integrasiyada rolunun artmasına xidmət etdi. Azərbaycanın 1992-ci il iyunun 17-də Ümumdünya Gömrük Təşkilatına (ÜGT) üzv olmasına baxmayaraq, gömrük sisteminin tədricən inkişafı və işin beynəlxalq standartlara uyğun təkmilləşdirilməsi ölkəmizin beynəlxalq təşkilatlarda daha səmərəli təmsil olunmasına imkan yaratmışdır.

1999-cu ilin sentyabrında postsovet məkanında OCT-nin baş katibi vəzifəsində çalışmış Mişel Danetin ilk səfəri və onun Prezident Heydər Əliyevlə apardığı danışıqlar postsovet məkanında ikitərəfli münasibətlərin qurulmasında mühüm rol oynadı. 1999-cu ilin iyununda və 2000-ci ilin iyulunda ÜTT-nin Maliyyə Komitəsinə Milli Gömrük Komitəsinin seçilməsi və ÜTT-nin əsas qurumlarından biri olan Siyasi Komissiyada nümayəndəliyin seçilməsi Azərbaycan rəsmiləri üçün yeni imkanlar açdı.

Ümumdünya Gömrük Təşkilatına üzv ölkələrin gömrük xidmətləri ilə qurulan ticarət əlaqələri sayəsində 2003-cü il sentyabrın 30-da Bakıda UGT Regional Tədris Mərkəzinin açılışı mümkün olmuşdur. Milli Gömrük Komitəsi digər beynəlxalq təşkilatlarla, məsələn, BMT-nin İnkişaf Proqramı, MDB Gömrük Xidmətləri Rəhbərləri Şurası, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı, Gömrük Əməkdaşlıq Komitəsi və başqaları ilə əlaqələrini genişləndirmişdir. [22]

Neft strategiyasının həyata keçirilməsində gömrük xidmətinin rolu və funksiyaları dəqiq müəyyən edilib. Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkətinə (AİŞ), “Sahil” (1997), “Dübəndi” və “Liman” (1998), habelə “Əni sahil” (2002) gəmilərinə daxil olan malların gömrük rəsmiləşdirilməsi prosesinin sürətləndirilməsi;)) yaradılmışdır g.). Gömrük postları 2002-ci ildə açılıb. TACIS və TRACECA proqramları çərçivəsində beynəlxalq təşkilatlarla birgə tədbirlər sayəsində sərhəd-keçid məntəqələrində gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və uyğunlaşdırılması istiqamətində mühüm addımlar atılıb.

Məlum olduğu kimi, gömrük xidmətinin mühüm fəaliyyət istiqamətlərindən biri də narkotik vasitələrin və psixotrop maddələrin qanunsuz dövriyyəsinə qarşı mübarizədir. Narkotik vasitələrin ölkə ərazisindən tranzit daşınmasının qarşısının alınması üçün xüsusi tədbirlər görülür, o cümlədən ixtisaslaşmış kadrların hazırlanmasına diqqət artırılır, müasir avadanlıqlar quraşdırılır, xüsusi it xidmətinin imkanlarından istifadə edilir və s. 1997-ci ildən başlayaraq bu təşkilatların Azərbaycan hökuməti ilə 29 iyun 2001-ci il tarixdə imzaladığı sazişə uyğun olaraq, Azərbaycan ərazisindən narkotik vasitələrin qaçaqmalçılığının qarşısının alınmasına yönəlmiş BMT və Avropa İttifaqının yardım proqramlarının həyata keçirilməsində digər mühüm əhəmiyyət kəsb olunur. “Cənubi Qafqazda Narkotiklərlə Mübarizə üzrə Regional Yardım Proqramı”nda hüquq-mühafizə orqanları ilə yanaşı, Dövləstatkomun strukturları da fəal iştirak edir.[31]

Hazırda Azərbaycan Gömrük Xidməti uğurla fəaliyyət göstərən qanunvericilik bazası və infrastrukturu ilə müxtəlif növ nəqliyyat marşrutlarında ölkənin iqtisadi maraqlarını və təhlükəsizliyini səmərəli şəkildə qoruyur, qaçaqmalçılıqla fəal mübarizə aparır. Bu, xalqımızın görkəmli lideri Heydər Əliyev tərəfindən yaradılmış dünyada ən qabaqcıl gömrük nəzarəti sistemlərindən biri ilə fəxr etməyə imkan verir. İlham Əliyev öz müəllimindən nümunə götürərək Azərbaycan adət-ənənələrinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində daim çalışır. Bu sahənin ölkə rəhbərliyi üçün əhəmiyyəti Prezident İlham Əliyevin 2004-cü ilin mayında Brüsselə səfəri zamanı Ümumdünya Gömrük Təşkilatı ilə Azərbaycan Respublikasının Milli Gömrük Komitəsi arasında Niyyət Memorandumunun imzalanması ilə nümayiş etdirildi. Təkmilləşmə istəyi 2006-cı ilin fevralında “Gömrük işinin inkişafı” beynəlxalq

simpoziumunun keçirilməsində, eyni zamanda həmin ildə Avropa regionunun gömrük xidmətləri rəhbərlərinin beynəlxalq konfransında iştirakda da özünü göstərir.

Azərbaycan Respublikasında gömrük qanunvericiliyinin inkişafı və beynəlxalq standartlara, o cümlədən Azərbaycan-Avropa İttifaqı fəaliyyət planına uyğunlaşdırılması. Aİ gömrük xidmətinin işinin təkmilləşdirilməsi və Yeni Qonşuluq Siyasəti, o cümlədən Kioto Konvensiyasının bir hissəsi kimi. Azərbaycan Respublikasının yeni Gömrük Məcəlləsinin layihəsi beynəlxalq ekspertlərlə birgə hazırlanıb və Azərbaycan Prezidentinin Administrasiyası tərəfindən hüquqi ekspertiza mərhələsindədir.[24]

“Azərbaycan Respublikasında gömrük sisteminin 2007-2011-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı” çərçivəsində gömrük orqanlarının işinin təkmilləşdirilməsi, o cümlədən yoxlamalar zamanı “bir pəncərə” prinsipinin tətbiqi istiqamətində addımlar atılmışdır. nəqliyyat vasitələri və sistemin inkişafını sürətləndirir. Bundan əlavə, “Azərbaycan Respublikası regionlarının 2009-2013-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı”na uyğun olaraq gömrük işinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində maddi-texniki bazanın gücləndirilməsi tədbirləri həyata keçirilmişdir.

“Azərbaycan Respublikasının Dövlət Gömrük Komitəsi ilə Ümumdünya Gömrük Təşkilatı arasında Bakı şəhərində regional idarənin yaradılmasına dair Anlaşma Memorandumunun” həyata keçirilməsi haqqında” Azərbaycan Prezidentinin 15 mart 2010-cu il tarixli bu fərmanı nəzərə alınmaqla, ofisin Avropa regionunda Ümumdünya Gömrük Təşkilatının potensialının gücləndirilməsi mərkəzi kimi rol. Bu ofis tədbirləri əlaqələndirəcək və həyata keçirəcək, gömrük xidmətlərinə yardım göstərəcək, donor təşkilatlarla əlaqələr quracaq və Aİ və ÜTT üzv ölkələri ilə səmərəli qarşılıqlı əlaqəni təmin edəcək.

Qısa müddət ərzində mühüm təcrübə qazanmış və qlobal gömrük sistemində özünəməxsus yer tutan Azərbaycanın gömrük xidmətləri ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsi istiqamətində fəal iş aparır və qarşıya qoyulan vəzifələri uğurla yerinə yetirirlər. Azərbaycanda gömrük işinin inkişafı bir neçə əsas istiqamət üzrə qurulur və bu günə qədər də inkişaf edir. [26]

1.2. Beynəlxalq ticarət və tranzit əlaqələrinin tənzimlənməsində saziş və konvensiyaların rolu.

1947-1994-cü illərdə mövcud olmuş Tariflər və Ticarət üzrə Baş Saziş (GATT) beynəlxalq ticarətin tənzimlənməsində mühüm rol oynamış və sonralar Ümumdünya Ticarət Təşkilatı (ÜTT) ilə əvəz edilmişdir. GATT-ın əhatə dairəsi dünya ticarətinin 4/5-dən çoxunu əhatə edirdi.

GATT, qarşılıqlı ticarət münasibətlərində iştirak edən ölkələri istiqamətləndirən prinsipləri, hüquqi normaları və qaydaları özündə əks etdirən çoxtərəfli sazişdir. 30 oktyabr 1947-ci ildə Cenevrədə imzalanmış və 23 imzalayan ölkə üçün 1 yanvar 1948-ci ildə qüvvəyə minmişdir. Bu Saziş əsasında yaradılmış beynəlxalq qurum (həmçinin GATT adlanır) 40 ildən artıq ticarət məsələləri üzrə beynəlxalq təşkilat kimi fəaliyyət göstərmiş və üzv ölkələrin həmin Sazişin icrasına nəzarət etdiyi, çoxtərəfli ticarət danışıqları apardığı mərkəzi beynəlxalq orqan olmuşdur. Bu orqan mübahisəli məsələləri nəzərdən keçirdi, dünya ticarətinin ən mühüm problemlərini müzakirə etdi və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin hüquqi əsaslarına dair qərarlar qəbul etdi.[14]

GATT-nin əsas məqsədi beynəlxalq ticarət əlaqələrinin inkişafına və liberallaşdırılması: gömrük məhdudiyyətlərinin aradan qaldırılması; həyat standartlarını yaxşılaşdırmaq və tam məşğulluğu təmin etmək üçün beynəlxalq ticarətdə ayrı-seçkiliyin bütün formalarının aradan qaldırılması; real gəlirlərin və tələbatın artması, xammaldan daha səmərəli istifadə, istehsalın və ticarət mübadiləsinin artmasına kömək etməkdir.

GATT-ın fəaliyyəti aşağıdakı prinsiplərə əsaslanır:

- ən əlverişli milli rejim və milli rejim əsasında ayrı-seçkilik olmadan ticarətin aparılması;
- qeyri-tarif tənzimləmə vasitələrindən tədricən imtina etməklə gömrük rüsumlarının müəyyən edilməsi yolu ilə yerli istehsalçıların müdafiəsi;
- çoxtərəfli danışıqlar nəticəsində gömrük tariflərinin aşağı salınması;
- iştirakçı ölkələrə məsləhətlərin verilməsi;

- ədalətli rəqabətə əsaslanan beynəlxalq ticarətin inkişafı;
- inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün güzəştli rejimin təmin edilməsi;
- regional ticarət müqavilələrinin bağlanması;
- tekstil və geyim üçün xüsusi ticarət qaydalarının müəyyən edilməsi.

Bütün ölkələr - GATT və ÜTT-nin üzvləri üçün ümumi qayda onlar ən çox üstünlük verilən millət (MFN) bəndinə əməl etməlidirlər və belədir. MFN o deməkdir ki, əgər bir ölkə (məsələn, ABŞ) hansısa başqa ölkənin (məsələn, Avstraliya) üçün sviterlər üçün gömrük tarifini 20%-dən 10%-ə endirirsə, birincisi dünyanın bütün digər ölkələrinə də eyni güzəştə edir. Ancaq ən əlverişli rejim üçün istisnalar var.[11]

GATT/ÜTT-nin əsas fəaliyyəti şərtlərin hazırlanması və beynəlxalq ticarət danışıqlarının aparılmasıdır; gömrük tariflərinin azaldılması və onların iştirakçıları üçün qeyri-tarif maneələrinin yumşaldılması üzrə çoxtərəfli sazişlərin bağlanması üçün raundların və ya turların, danışıqların (keçirdiyi yerə görə adlandırılan) təşkili. Beynəlxalq ticarətin liberallaşdırılmasında böyük irəliləyişlər GATT-ın himayəsi altında bir sıra çoxtərəfli ticarət danışıqları və ya ticarət raundları vasitəsilə əldə edilmişdir. Onlardan ən əhəmiyyətli: Dillon raund, 1960 - 1961; Kennedy raund, 1964 - 1967; Tokio Raund, 1973 - 1979; Uruqvay Raundu, 1986-1993.

GATT-nin mövcud olduğu ilk 3 onillikdə onun fəaliyyəti gömrük və tariflərin mühafizəsi səviyyəsinin qarşılıqlı azaldılması yolu ilə beynəlxalq ticarətin liberallaşdırılmasına yönəldilmişdir (ən aydın şəkildə Dillon raundunda). Altıncı görüşdən (Kennedi Raund) başlayaraq danışıqlar heç vaxt yalnız bir məhsulla məhdudlaşmırdı, əksinə daha geniş xarakter aldı: gömrük rüsumlarının məcmusu indi eyni faizlə azaldıldı. Bu azalma zaman keçdikcə genişləndi və tədricən “hamarlaşdırma” və qarşılıqlı güzəştlər yolu ilə baş verdi. Kennedi Raundu yeni GATT antidempinq sazişi üzrə razılaşma ilə başa çatdı. [10]

1979-cu ilin noyabrında Tokio raundu danışıqlarının yekununda böyük tarif güzəştləri paketi, eləcə də qeyri-tarif tədbirləri və GATT qanunvericilik bazasının

təkmilləşdirilməsi üzrə bir sıra yeni sazişlər qəbul edildi. Nəticədə, dünyanın doqquz ən böyük sənaye bazarında hazır məhsulun orta çəkili tarifi 7%-dən 4,7%-ə, yəni. gömrük rüsumları 34% azalıb. Müqayisə üçün: 40-cı illərin sonunda GATT-nin yaradılması zamanı gömrük rüsumlarının orta səviyyəsi təxminən 40% təşkil edirdi.

Uruqvay Raundu 80-90-cı illərdə ən böyük ticarət danışıqlarıdır. Bu raundun üç əsas orqanı bunlar idi: ticarət danışıqları komitəsi; Əmtəə Danışıqları Qrupu; xidmətlər üzrə danışıqlar qrupu. Uruqvay raundunun əhəmiyyəti görüşlər zamanı müzakirə olunan əsas məsələlər, məsələn, tariflərin azaldılması, qeyri-tarif tədbirləri, tropik mallar, tekstil, kənd təsərrüfatı, qoruyucu tədbirlər, investisiya tədbirləri və digər məsələlərlə qiymətləndirilir. Bu raundun mühüm qərarlarından biri 1995-ci il yanvarın 1-dən fəaliyyətə başlayan GATT əsasında Ümumdünya Ticarət Təşkilatının (ÜTT) yaradılması oldu. ÜTT Uruqvay Raundu nəticəsində qəbul edilmiş hüquqi sənədlərin icrasını təmin edən və bütün dünya ticarətinin 90%-dən çoxunu təşkil edən beynəlxalq mal və xidmətlərin ticarətini tənzimləyən daimi fəaliyyət göstərən beynəlxalq təşkilatdır.[9]

Ümumdünya Ticarət Təşkilatının yerləşdiyi yer Cenevrə şəhəridir (İsveçrə).

ÜTT-nin əsas funksiyalarına aşağıdakılar daxildir:

- ÜTT-nin hüquqi əsası olan çoxtərəfli ticarət sazişlərinin qəbulu və icrasına nəzarət;
- çoxtərəfli ticarət danışıqları üçün platformanın təmin edilməsi;
- iştirakçı ölkələr arasında ticarət mübahisələrinin həlli;
- üzv ölkələrin ticarət siyasətinə nəzarət;
- beynəlxalq ticarət mexanizmlərinin və ticarət siyasətinin inkişafı və istifadəsi haqqında məlumatların toplanması, təhlili və təqdim edilməsi.

ÜTT-nin ən mühüm prinsipləri

- Ən əlverişli rejim və ya ayrı-seçkiliyə yol verməmək prinsipi.
- Milli rəftar prinsipi. Milli sənayenin qorunması prinsipi.
- Ticarət üçün davamlı zəmin yaradılması prinsipi.
- Ədalətli rəqabətin təşviqi prinsipi.

- İnkişaf etməkdə olan ölkələr üçün xüsusi şərtlər (imtiyazlı rejim)
- Tekstil və geyim üçün istisnalar və s.

Beynəlxalq tranzit sistemində ən effektiv və faktiki olaraq yeganə universal konvensiya TIR Konvensiyası olaraq qalır ki, onun əsas müddəaları malların təkcə Avropa ölkələrinin ərazisində deyil, həm də beynəlxalq tranzit daşınması zamanı gömrük rəsmiləşdirilməsinin şərtlərini və prosedurunu tənzimləyir. Yaxın Şərq ölkələrində, həm də dünyanın digər bölgələrində. TIR Konvensiyasının ilkin olaraq avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımalarda gömrük rəsmiləşdirilməsi prosedurlarının unifikasiyası məqsədi ilə işlənib hazırlanmasına baxmayaraq, onun əhatə dairəsi sonradan tranzit marşrutlarının müəyyən hissələrində dəmir yolu və dəniz nəqliyyatından istifadə etməklə avtomobil daşımalarını da əhatə edəcək şəkildə genişləndirilmişdir. Buna əsaslanaraq, bu Konvensiyanın əsas müddəaları beynəlxalq multimodal daşımalar sistemində gömrük əməliyyatlarına şamil edilir. TIR Konvensiyası ilk növbədə milli gömrük orqanları tərəfindən malların gömrük ərazisindən daşınması prosesinə minimum müdaxilə dərəcəsinə nail olmaq və əlavə olaraq onu imzalamış bütün ölkələrin maraqlarına hörmət etmək məqsədi daşıyır.

Bununla belə, belə imkanlardan istifadə etmək üçün Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat daşıyıcılarından onun müəyyən etdiyi bir sıra tələblərə, ilk növbədə, daşımaların təhlükəsizliyinə riayət etməsini tələb edir. Bu o deməkdir ki, xarici ticarət yükləri “gömrük təhlükəsizliyi” adlanan vasitələrdən istifadə etməklə beynəlxalq daşımalara icazə verilmiş xüsusi təchiz olunmuş nəqliyyat vasitələrində (və ya konteynerlərdə) daşınmalıdır.[3]

Beynəlxalq gömrük tranziti sahəsində digər müqavilələrə aşağıdakılar daxildir:

- 1952-ci il, Dəmir yolu ilə malların keçidi zamanı sərhədlərin keçməsinə asanlaşdıran Beynəlxalq Konvensiya (IRDC Konvensiyası);
- Yeni variantı 1975-ci ildə imzalanmış və 1978-ci ildə qüvvəyə minmiş TIR karnetləri əsasında malların beynəlxalq daşınması haqqında 1959-cu il Gömrük Konvensiyası (TIR Konvensiyası);

- Malların müvəqqəti idxalı üçün A.T.A.Karnet haqqında Gömrük Konvensiyası, 1961 (ATA Karnet Konvensiyası, ATA Konvensiyası);
- Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasının gömrük rəsmiləşdirilməsi haqqında Konvensiya (1965);
- Tranzitdə malların beynəlxalq daşınması haqqında Gömrük Konvensiyası, 1971 (TMT Konvensiyası).

Əmtəə bazarlarının sabitləşdirilməsi sistemi AB ilə inkişaf etməkdə olan ölkələr arasındakı münasibətlərdə Lome Konvensiyaları adlanan konvensiyalar çərçivəsində mövcuddur. İlk Lome Konvensiyası 1975-ci ildə bir tərəfdən AB üzv dövlətləri ilə digər tərəfdən 46 Afrika, Karib və Sakit Okean (ACP) ölkələri arasında 10 il müddətinə imzalanmışdır. Hər 10 illik müddətdən sonra Lome Konvensiyasının yeni variantı imzalanır. Konvensiyanın sabitləşdirmə mexanizmləri Stabex və Sysmin adlanan proqramlara əsaslanır. Stabex, Aİ-nin ACP dövlətlərinə ilkin əmtəə ixracının müəyyən səviyyəsinə zəmanət verdiyi bir sistemdir; İqtisadiyyatları kiçik çeşiddə xammal ixracından asılı olan dövlətlər üçün dünya bazarının konyukturasına görə itkilərin kompensasiya edilməsi mexanizmini də özündə ehtiva edir. Stabex sistemi əsasən kənd təsərrüfatı məhsullarının 12 qrupuna tətbiq olunur: fıstıq, kakao, qəhvə, pambıq, kokos, palma məhsulları, dəri, taxta, çay, dəmir filizi və s. Sismin sistemi maliyyə dəstəyi və rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsinə yönəlib. minerallar -AKP ölkələrinin xammal potensialı. O, aşağıdakı mineral xammal növlərini əhatə edir: mis, kobalt, boksit, alüminium, fosfatlar, manqan, qalay, dəmirli piritlər, uran. Sismin proqramı üzrə maliyyələşmə faiz ödənişlərinin 10 il müddətinə möhlətlə, 40 il müddətinə illik 1%-lə xüsusi, güzəştli kreditlər şəklində həyata keçirilir.

1973-cü il mayın 18-də Kiotoda Gömrük Prosedurlarının Sadələşdirilməsi və Uyğunlaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya imzalandı. Bu konvensiyanın məqsədi dövlətin və cəmiyyətin maraqlarına xələl gətirmədən gömrük prosedurlarını sadələşdirmək və sürətləndirmək yolu ilə beynəlxalq ticarəti stimullaşdırmaqdır.

Konvensiyanın müddəaları birbaşa fəaliyyət normaları şəklində deyil, onların əsasında müəyyən prosedurların tənzimlənməsi üçün xüsusi qaydalar hazırlamaq üçün hazırlanmış prinsiplər şəklində tərtib edilmişdir ki, bu da gömrük rəsmiləşdirmələrinin sürətlənməsi və sadələşdirilməsi arasında xarici ticarət fəaliyyətinə kömək etmək və gömrük nəzarətinin etibarlılığını təmin etmək üçün bir tarazlıq tapmağa imkan verəcəkdir, yəni biznes icmasının və dövlətin maraqları arasında kompromisə nail olmaq [15]. Kyoto Konvensiyası Beynəlxalq Gömrük hüququnun aşağıdakı yeddi xüsusi prinsipini qeyd etdi:

1. səmərəliliyini artırmaq üçün gömrük prosedurlarının davamlı təkmilləşdirilməsinə yönəlmiş proqramların həyata keçirilməsi;
2. gömrük prosedurlarının proqnozlaşdırıla bilən, ardıcıl və aydın şəkildə həyata keçirilməsi və gömrük fəaliyyətinin həyata keçirilməsi;
3. maraqlı tərəflərə gömrük qanunvericiliyi, İnzibati sərəncamlar və prosedurlar haqqında bütün lazımi məlumatların verilməsi;
4. müasir gömrük nəzarəti metodlarının tətbiqi, habelə informasiya texnologiyalarından maksimum istifadə;
5. bütün məqbul hallarda digər dövlət orqanları, xarici dövlətlərin digər gömrük xidmətləri və biznes ilə əməkdaşlıq;
6. müvafiq beynəlxalq standartlara praktikada uyğunluq;
7. maraqlı tərəflərin inzibati və məhkəmə şikayət prosedurlarına maneəsiz daxil olmasını təmin etmək prinsipi

Kyoto Konvensiyasının bütün müddəalarından keçən əsas prinsip xarici ticarət dövriyyəsini sürətləndirmək, ticarəti təşviq etmək və əsassız İnzibati maneələri aradan qaldırmaq üçün gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi zərurəti ilə əlaqələndirilir. Eyni zamanda, Konvensiyada gömrük xidmətinin şəxsində dövlətin biznes ictimaiyyəti ilə münasibətlərini hansı formalarda qurması lazım olduğunu göstərən bir sıra olduqca konkret qaydalar da var. Kyoto Konvensiyasının fəlsəfəsinə uyğun olaraq gömrük nəzarəti gömrük qanunvericiliyinin düzgün tətbiq edilməsini və digər qanunverici və normativ aktların göstərişlərinə əməl olunmasını təmin etmək yolu kimi beynəlxalq ticarət üçün şərtlər maksimum

dərəcədə yüngülləşdirildikdə həyata keçirilməlidir. [1] Buna görə gömrük nəzarəti əsas məqsədlərə çatmaq üçün tələb olunan minimum ilə məhdudlaşdırılmalı və seçmə əsasında və risklərin idarə edilməsi metodlarının mümkün qədər tətbiqi ilə həyata keçirilməlidir. Gömrük nəzarətini yaxşılaşdırmaq üçün gömrük xidmətləri mümkün olduqda informasiya texnologiyalarından istifadə etməlidir. İnformasiya texnologiyalarının tətbiq sahələri məlumatların toplanması və işlənməsi, sənədli nəzarət, risklərin idarə edilməsi sistemi və s. ola bilər. Kioto Konvensiyası, gömrük xidmətlərinin əməkdaşlığı inkişaf etdirmək və milli qanunvericiliyə və beynəlxalq müqavilələrə uyğun ən təsirli iş metodlarının tətbiqində iştirakını təşviq etmək üçün xarici ticarət iştirakçıları ilə rəsmi məsləhət münasibətləri qurması və saxlamasını təmin edir.[11]

Alqı-satqı sahəsində ən vacib nəticə 1980-ci ildə Vyana da keçirilən Diplomatik Konfransda qəbul edilmiş və 1980-ci il Vyana Konvensiyası kimi geniş tanınan BMT-nin malların beynəlxalq alqı-satqısı müqavilələri haqqında Konvensiyasıdır. Bu Konvensiya universal və kompromis xarakter daşıyır, çünki müxtəlif hüquq sistemlərinin prinsipləri və institutları nəzərə alınır və beynəlxalq ticarətdə yeni tendensiyalar nəzərə alınır. Beynəlxalq ticarətin və xalqlar arasında dostluq əlaqələrinin inkişafı üçün əsas olan bərabərlik və qarşılıqlı fayda prinsiplərini də təsdiqləyir. Vyana Konvensiyası beynəlxalq Alqı-Satqı müqavilələrinə kommersiya müəssisələri müxtəlif dövlətlərdə olan podratçılar arasında bağlanmış alqı-satqı müqavilələri daxildir. Bir tərəfin birdən çox kommersiya müəssisəsi varsa, müqavilənin ən əhəmiyyətli əlaqəsi olan biri nəzərə alınır. Vyana Konvensiyasının tətbiq olunmasına qərar verərkən nə tərəflərin milliyyəti, nə də mülki və ya ticarət statusu nəzərə alınmır. Tərəflərin müxtəlif dövlətlərdə yerləşməsi faktı alqı-satqı müqaviləsində təsbit edilməli və ya işgüzar münasibətlər bağlanmazdan əvvəl və ya tərəflər arasında məlumat mübadiləsi zamanı baş verənlərdən irəli gəlməlidir.

Beynəlxalq Dəniz müqavilələrindəki əsas müqavilələr 1978-ci il Hamburq qaydaları (BMT-nin Dəniz yüklərinin daşınması haqqında Konvensiyası), Haaqa-Visbi qaydalarıdır. Dəmir yolu ilə daşınmanın beynəlxalq qaydaları, Bern

Konvensiyasından müddəalara əsaslanan 1980-ci il nəşrində (KOTİF) dəmir yolu nəqliyyatı haqqında vahid Konvensiya olan malların daşınması haqqında Bern Konvensiyasında müəyyən edilir. Malların dəmir yolu ilə KOTİF-ə üzv olan Qərbi Avropa ölkələrinə və əks istiqamətdə daşınması KOTİF və SMGs-ə qoşulmuş ölkələrin sərhəd dəmir yolu stansiyalarında daşınma müqaviləsinin məcburi şəkildə yenidən qurulması ilə müşayiət olunur. Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı ilə nəqliyyat 1955-ci il Haaqa protokolu, 1971-ci il Qvatemala protokolu və 1975-ci il Monreal protokolu ilə müəyyən edilmiş dəyişiklik və əlavələrlə Hava Nəqliyyatı ilə daşınma müqaviləsi haqqında Varşava Konvensiyasına uyğun olaraq həyata keçirilir.

[12]

Digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə dəmir yolu nəqliyyatının ciddi üstünlükləri var. Birincisi, müxtəlif yükləri daşıya və malların və sərnişinlərin kütləvi daşınmasını həyata keçirə bilir. İkincisi, dəmir yolu nəqliyyatı uzun məsafəyə və nisbətən yüksək nəqliyyat sürətinə malikdir. Üçüncüsü, dəmir yolu ilə daşınma nisbətən aşağı nəqliyyat xərclərinə və malların çatdırılmasının yüksək təhlükəsizliyinə malikdir. Dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsi üçün əsas müqavilələrdən biri beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı Təşkilatını təsis edən 1980-ci il beynəlxalq nəqliyyat sazişidir (KOTİF). KOTİF malların çatdırılması üçün son tarixləri təmin edir. Məsələn, malların ümumi çatdırılma müddəti yüksək sürətlə 400 km, aşağı sürətlə yük üçün isə gündə 300 km — dir. 1980-ci il müqaviləsi BVF — nin hesablaşma vahidlərində daşınan malların qorunmaması halında dəmir yollarının məsuliyyətinin marjinal ölçüsünü müəyyənləşdirir - "xüsusi borclanma hüquqları" (17 SMZ və ya 51 kq ümumi çəkiyə görə 1 köhnə Qızıl Frank). Beynəlxalq dəmir yolu müqavilələri (SMGs) 1951 (1992-ci ildə yenidən işlənmişdir). Albaniya, Bolqarıstan, Çin, KXDR, Monqolustan, Polşa, Rumıniya, Rusiya və bir sıra digər ölkələrin Dəmir Yolları arasında malların daşınması üçün birbaşa beynəlxalq əlaqə yaradır. Sazişin 7-ci maddəsinə uyğun olaraq malların daşınması üç vərəqdən ibarət hesab-faktura ilə tərtib edilir: orijinal hesab-faktura; yükün verilməsi vərəqi; yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqi. Göndərən bir sıra

malların daşınması üçün təqdim edildikdə, məsələn, qızıl, gümüş və platin, habelə onlardan hazırlanan məhsullar; qiymətli daşlar; qiymətli xəzlər; çəkilməmiş filmlər; rəsmlər; heykəllər. Dəmir yolu göndərəninin fakturaya əlavə etdiyi sənədlərin düzgünlüyünü və yetərliliyini yoxlamaq məcburiyyətində deyil. Faktura məlumatlarında və ərizələrdə səhv, natamam və qeyri-dəqiq göstəriş verildiyi təqdirdə, göndərəndən beş qat miqdarında cərimə tutulur. Vaqon maksimum yük tutumundan artıq yükləndikdə, göndərən yük haqqının beş qat miqdarında cərimə ödəyir. Müqavilə malların yüksək sürətlə və aşağı sürətlə çatdırılma müddətini müəyyənləşdirir. Bu müddətlər gömrük və digər qaydaların icrası üçün gecikmə müddəti ilə uzadılır; dəmir yolunun günahı olmadan baş verən və nəqliyyatın başlanmasına və ya davam etməsinə müvəqqəti mane olan rabitə fasiləsi; Nəqliyyat müqaviləsinin dəyişdirilməsi nəticəsində baş verən gecikmələr.[10] Yüklərin təyinat məntəqəsinə çatdıqdan sonra dəmir yolu yükü, orijinal fakturanı və yükün alıcıya çatması barədə bildiriş vərəqəsini verməlidir. Dəmir yolu yükün daşınması və ya verilməsi zamanı yükün vəziyyətini, kütləsini və ya Oturacaqların sayını yoxlayırsa və yükün tam və ya qismən itirilməsi, kütlə çatışmazlığı, hesab-fakturanın olmaması və s. Nəqliyyat müqaviləsinin dəyişdirmək hüququ göndərənə və alıcıya məxsusdur. Göndərən Nəqliyyat müqaviləsində aşağıdakı dəyişiklikləri edə bilər; a) göndərəninin stansiyasından yük götürmək; B) təyinat məntəqəsinin dəyişdirmək; C) yük alıcısını dəyişdirmək; D) yükü gediş stansiyasına qaytarmaq. Alıcı təyinat ölkəsi daxilində yük təyinat məntəqəsinin dəyişdirmək hüququna malikdir; yük alıcısını dəyişdirin. Bununla birlikdə, yükün hissələrə bölünməsinə səbəb olacaq Nəqliyyat müqaviləsinin dəyişdirilməsinə icazə verilmir. SMGs fakturası ilə daşınması üçün yükü qəbul edən dəmir yolu, yükün təyinat məntəqəsinə verilməzdən əvvəl bütün marşrut boyunca daşınma müqaviləsinin yerinə yetirilməsindən məsuldur. Hər bir sonrakı dəmir yolu, yükü faktura ilə birlikdə daşımağa qəbul edərək, bununla da bu nəqliyyat müqaviləsinə daxil olur və üzərinə düşən öhdəlikləri öz üzərinə götürür. Dəmir yolu yükün çatdırılmasında gecikməyə və yükün daşınmaya qəbul edildiyi andan təyinat məntəqəsinə çatdırılana qədər digər səbəblərdən yükün tam və ya qismən itirilməsi, kütlə

çatışmazlığı, zədələnməsi, zədələnməsi və ya keyfiyyətinin azalması nəticəsində yaranan ziyana görə məsuliyyət daşıyır. Dəmir yolu şirkəti gözlənilməz hallar və ya yükün təbii xüsusiyyətləri kimi ondan asılı olmayan hallar nəticəsində yükün itməsi, zədələnməsi və ya korlanmasına görə məsuliyyət daşımır. Belə hallara görə kompensasiya tərəflər arasında bağlanmış müqavilə ilə tənzimlənir. İddialar müəyyən edilmiş müddətdə təqdim edilməlidir. Təhlükəli yüklərin daşınmasından dəymiş ziyana görə mülki məsuliyyət haqqında Konvensiya 1989-cu ildə imzalanıb. Bu Konvensiyanın məqsədi təhlükəli yüklərin müvafiq nəqliyyat növləri ilə daşınması zamanı dəymiş ziyanın müvafiq və tezliklə ödənilməsini təmin edən vahid qaydalar müəyyən etməkdir [6]. 5-ci maddəyə görə, məsuliyyətin subyekti, hadisədən bəri, dəmir yolu nəqliyyatı kimi nəqliyyat zamanı hər hansı bir təhlükəli yükün vurduğu ziyana görə məsuliyyət daşıyan bir daşıyıcıdır. Daşıyıcı zərərin tamamilə və ya qismən zərər çəkmiş şəxsin zərər vurmaq niyyəti ilə və ya həmin şəxsin səhlənkarlığı ilə hərəkət və ya buraxılma hərəkəti nəticəsində törədildiyini sübut edərsə, daşıyıcı belə bir şəxs qarşısında məsuliyyətdən tamamilə və ya qismən azad edilə bilər.

Konosamentlərin verilməsi qaydası və onların məzmununa olan tələblər 1924 - cü il konosamentlərinə (Haaqa-Visbi qaydaları), BMT-nin 1978-ci il dəniz nəqliyyatı Konvensiyasına və milli qanunvericilik aktlarına aid bəzi qaydaların birləşdirilməsi üçün beynəlxalq Konvensiyada müəyyən edilmişdir. Tərəflərin razılığı ilə konosamentə digər məlumatlar və şərtlər daxil edilə bilər. Daşıyıcı və ya onun adından konosament verən başqa bir şəxs konosamentdə yükün xarici vəziyyətini göstərmirsə, konosamentdə yükün xarici vəziyyətinin yaxşı olduğunu göstərdiyinə inanılır. Yük gəmiyə yükləndikdən sonra, daşıyıcı, göndərən tələbi ilə ona "bort" konosamenti verir, bu da yükün müəyyən bir gəminin və ya gəminin göyərtəsində olduğunu və yükün yükləmə tarixini və ya tarixlərini göstərməlidir. Konosamentdə yükün adı, onun əsas markaları, yerlərin və ya əşyaların sayı, yükün kütləsi və ya miqdarı ilə əlaqəli və daşıyıcı və ya onun adından konosament verən başqa bir şəxsin bu cür məlumatların faktiki olaraq qəbul edilmiş yükə uyğun olmadığını bildiyi və ya güman etdiyi məlumatlar varsa, daşıyıcı və ya

başqa bir şəxs konosamentə bir şərt qoymalıdır. Bu bənddə qeyri-dəqiqliklər, habelə fərziyyələr üçün əsaslar və ya göstərilən məlumatları yoxlamaq üçün əqləbatan bir imkan olmadığı göstərilir. Konosament müəyyən bir alıcının (nominal konosament) adına, göndərəninin və ya alıcının (sifariş konosamenti) və ya daşıyıcının əmri ilə verilə bilər. Konosament aşağıdakı qaydalara uyğun olaraq ötürülür: a) nominal konosament tələbin verilməsi üçün müəyyən edilmiş qaydalara uyğun olaraq nominal köçürmə yazıları və ya digər formada ötürülə bilər; b) sifariş konosamenti — nominal və ya blank köçürmə yazıları ilə; c) daşıyıcı konosament sadə çatdırılma yolu ilə ötürülə bilər. Malların dəniz yolu ilə beynəlxalq daşınması müqavilə əsasında həyata keçirilir. Beynəlxalq Dəniz yükünün daşınması müqaviləsinə əsasən, daşıyıcı göndərəninin ona təhvil verdiyi və ya ötürəcəyi yükü təyinat limanına çatdırmağı və yükün alınması üçün səlahiyyətli şəxsə verməyi öhdəsinə götürür, göndərən və ya fraxtedən isə yükün daşınması üçün müəyyən edilmiş haqqı (yükü) ödəməyi öhdəsinə götürür. [8] Dəniz yükünün daşınması müqaviləsi bağlana bilər: A) dəniz yükünün daşınması üçün bütün gəminin, onun bir hissəsinin və ya müəyyən gəmi binalarının (nizamnamə) verilməsi şərti ilə; b) belə bir şərt olmadan. Daşıyıcı, göndərən və ya fraxtedənlə dənizlə yük daşınması müqaviləsi bağlamış və ya belə bir müqavilə bağlandığı şəxsdir. Əslində, daşıyıcı yükün və ya daşınmanın bir hissəsinin daşınması həvalə edilmiş şəxsdir və bu cür daşınmanın həyata keçirilməsi həvalə edilmiş hər hansı digər şəxsi əhatə edir. Fraxtedən dənizlə yük daşınması müqaviləsi bağlamış şəxsdir. Göndərən dənizlə yük daşınması müqaviləsi bağlamış şəxs, habelə yükü öz adından daşıyıcıya təhvil vermiş şəxsdir. 1978-ci ilin martında Hamburqda malların dənizlə daşınması haqqında BMT Konvensiyası qəbul edildi. Konvensiyanın bütün müddəaları imperativ xarakter daşıyır. İki fərqli dövlət arasındakı bütün dəniz nəqliyyatı müqavilələrinə tətbiq olunur, əgər: A) dəniz nəqliyyatı müqaviləsində nəzərdə tutulmuş yükləmə və ya boşaltma limanı Konvensiyanın iştirakçısı olan dövlətlərdən birindədirsə və ya B) dəniz nəqliyyatı müqaviləsində nəzərdə tutulmuş boşaltma seçim limanlarından biri faktiki boşaltma limanıdır və belə bir Liman dövlətlərdən birindədir. - Konvensiyanın

iştirakçıları və ya C) Razılığa gələn dövlətlərdən birində dəniz nəqliyyatı müqaviləsini təsdiqləyən konosament və ya digər sənəd və ya D) dəniz nəqliyyatı müqaviləsini təsdiqləyən konosament və ya digər sənəd, müqavilənin Konvensiyanın müddəaları və ya Konvensiyanın iştirakçısı olan hər hansı bir dövlətin qanunvericiliyi ilə tənzimlənməsini təmin edir. 1978-ci il Konvensiyasının müddəaları gəminin, daşıyıcının, faktiki daşıyıcının, yükləyicinin, yükalanın və ya hər hansı digər maraqlı şəxsin milli mənsubiyyətindən asılı olmayaraq tətbiq edilir. Konvensiya daşıyıcının və yükləyicinin məsuliyyət məsələlərini ətraflı tənzimləyir. Üstəlik, daşıyıcının məsuliyyəti alçaldılmış günah prinsipinə əsaslanır. Bu o deməkdir ki, ümumiyyətlə sübut yükü daşıyıcının üzərinə düşür. Lakin müəyyən hallarda Konvensiyanın müddəaları bu qaydanı dəyişdirir. Konvensiyanın 4-cü maddəsində daşıyıcının yükə görə məsuliyyəti yükün yükləmə limanında, daşınma zamanı və boşaltma limanında daşıyıcı tərəfindən idarə olunduğu dövrü əhatə edir. [18] Daşıyıcı həmçinin yükün itirilməsi və ya zədələnməsi və ya yanğının səbəb olduğu təslim gecikməsi üçün məsuliyyət daşıyır, əgər sonuncu daşıyıcının, onun işçilərinin və ya agentlərinin günahı ilə baş verərsə. Canlı heyvanlar üçün daşıyıcı bu nəqliyyat növünə xas olan hər hansı xüsusi risklərin nəticəsi olan itkiyə, zədələnməyə və ya çatdırılmanın gecikməsinə görə məsuliyyət daşımır. Daşıyıcı, ümumi qəza istisna olmaqla, itki, ziyan və ya təslim gecikməsinin xilas etmə tədbirləri və ya dənizdəki əmlakı xilas etmək üçün ağlabatan tədbirlər nəticəsində meydana gəlmiş hallarda məsuliyyət daşımır. Qarışıq təqsir olduqda, daşıyıcı yalnız yükün itirilməsi, zədələnməsi və ya gecikməsinin daşıyıcının, işçilərinin və ya agentlərinin günahından qaynaqlandığı dərəcədə məsuliyyət daşıyır. Bu vəziyyətdə, daşıyıcı, itkinin, zərərin və ya gecikmənin miqdarını sübut etməlidir ki, bu da onun günahından qaynaqlanmışdır. Daşıyıcının məsuliyyəti, hansı məbləğin daha yüksək olmasından asılı olaraq itirilmiş və ya zədələnmiş yükün ümumi çəkisinin bir kiloqramı üçün bir yer və ya digər göndərmə vahidi üçün 385 hesablama vahidinə və ya 2,5 hesablama vahidinə bərabər olan məbləğlə məhdudlaşır. Yük daşınmasında gecikməyə görə daşıyıcının məsuliyyəti, təxirə salınmış yük üçün ödəniləcək yükün qatından 2,5 dəfə, lakin

dəniz nəqliyyatı müqaviləsi əsasında ödəniləcək yükün həcmindən çox olmayan məbləğlə məhdudlaşır. Yükün təhvil verilməsində itkinin, zərərin və ya gecikmənin daşıyıcının ya belə itkiyə, zədələnməyə və ya gecikməyə səbəb olmaq niyyəti ilə, ya da məsuliyyətsizlik nəticəsində və belə itki, zərər və ya gecikmə ehtimalını başa düşməklə törədilmiş hərəkəti və ya buraxılmasının nəticəsi olduğu sübut olunarsa, daşıyıcının məsuliyyətin məhdudlaşdırılması hüququ yoxdur. Daşınmanın və ya onun bir hissəsinin həqiqi daşıyıcıya həvalə edildiyi hallarda, sonuncu yenə də yükün bütün daşınmasına cavabdeh olaraq qalır. Nəqliyyat vasitəsi ilə daşıyıcının və faktiki daşıyıcının məsuliyyət hədləri Nəqliyyat müqaviləsində müəyyən edilir. Hava nəqliyyatı hava nəqliyyatı sərnişinlərin, təcili, tez xarab olan qiymətli yüklərin, baqajın və poçtun daşınması üçün geniş istifadə olunur. Sərnişinlərə xüsusi diqqət yetirilir. Aviasiya nəqliyyatının üstünlükləri: təşkilati ünsiyyətin sürəti; hava nəqliyyatının müxtəlif nəqliyyat obyektlərinə, mövsümi dalğalanmalarına yüksək manevr və uyğunlaşma qabiliyyəti. Beynəlxalq hava nəqliyyatı əsasən 1944-cü il Beynəlxalq Mülki Aviasiya Konvensiyası ilə 1929-cu il Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı ilə bağlı bəzi qaydaların (Varşava Konvensiyası), ikitərəfli müqavilələrin və dövlətlərin milli qanunvericiliyinin birləşdirilməsi üçün Konvensiya ilə tənzimlənir. Konvensiyanın 6-cı maddəsinin 1944-cü maddəsinə əsasən xüsusi icazə və ya bu dövlətin digər sanksiyası və belə bir icazə və ya sanksiyanın şərtlərinə uyğun olaraq istisna olmaqla, üzv dövlətlərin ərazisi və ya ərazisi üzərində müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələri həyata keçirilə bilməz. 1944-cü il Konvensiyası aşağıdakı hava rabitə növlərini müəyyənləşdirir: müntəzəm, nizamsız, Sahil. Müntəzəm mesajlar üçün icazə qaydası müəyyən edilmişdir. Ticarət məqsədləri olan nizamsız uçuşlar da icazəlidir. Sahil daşımaları dövlət daxilində həyata keçirilir. 1944-cü il Konvensiyası iki və ya daha çox dövlətin birgə istismar hava nəqliyyatı təşkilatlarını və ya beynəlxalq əməliyyat agentliklərini qurmasına və hava əlaqələrini istənilən marşrutlarda və istənilən ərazidə bir hovuzda birləşdirməsinə mane olmur (maddə 77). Malların və sərnişinlərin beynəlxalq daşınmasının hüquqi şərtləri 1929-cu il Varşava Konvensiyası ilə müəyyən edilir (1955-ci il Haaqa protokolu ilə əlavə olunur). 1-

cu il Varşava Konvensiyasının 1929-cı maddəsi iki məcburi şərtədən ibarət hava daşımalarının aşağıdakı tərfi verilir: 1) daşınma və ya həddindən artıq yüklənmədə fasilə olub-olmamasından asılı olmayaraq gediş yeri və təyinat yeri Konvensiyada iştirak edən iki dövlətin ərazisində yerləşir; 2) gediş yeri və təyinat yeri Konvensiyada iştirak edən eyni dövlətin ərazisində yerləşir, lakin konvensiyada iştirak etməsə də, digər dövlətin ərazisində dayanma nəzərdə tutulur. Ardıcıl bir neçə nəqliyyat vasitəsi ilə həyata keçirilən hava nəqliyyatı vahid hesab olunur. Konvensiyanın 3, 4 və 8 - ci maddələrində Nəqliyyat müqaviləsi sərnişinlər üçün səyahət bileti, baqaj — baqaj qəbzi, yük-hava yükü fakturası tərtib etməklə rəsmiləşdirilir. Hər bir faktura üç orijinal nüsxədə icra olunmalı və Yüklə birlikdə verilməlidir [19]. Birinci nüsxə daşıyıcı üçün nəzərdə tutulub və yükləyən tərəfindən imzalanır, ikincisi yükləyən üçün nəzərdə tutulub, yükləyən tərəfindən imzalanır və yükü müşayiət edir, üçüncüsü isə daşıyıcı tərəfindən imzalanır və yük daşınması üçün qəbul edildikdən sonra yükləyənin verilir. Hava yük fakturasına aşağıdakı məlumatlar daxil edilməlidir: hava sənədinin tərtib olduğu yer və tarix; çatdırılma yeri; razılaşdırılmış dayanacaq yerləri; yükləyənin soyadı və ünvanı; ilk daşıyıcının soyadı və ünvanı; yükənin soyadı və ünvanı; yükün xarakteri; yerlərin sayı, Qablaşdırma metodu, yerdəki işarələmə və ya nömrələrin xüsusiyyətləri; malların Çəkisi, miqdarı, həcmi və ölçüsü; daşınmanın 1929-cu il Konvensiyası ilə müəyyən edilmiş məsuliyyətə aid qaydalara uyğun həyata keçirildiyi barədə bəyanat. Yükləyən və yükləyən hava yükləyən sənədində başqa hal nəzərdə tutulmayıbsa, aşağıdakı hüquqlara malikdirlər: yükləyən, surətini hava yükləyənin təqdim edərsə və bütün müvafiq xərcləri ödəyərsə, yükləyənin çatdırılmadan əvvəl sərəncam verə bilər; Nəqliyyat müqaviləsi üzrə bütün öhdəliklərin yerinə yetirilməsi şərti ilə başqa bir şəxsin mənafeyi naminə hərəkət etsə də, öz adından hüquqları təmin edə bilər; yükləyən, daşıyıcıdan malları və hava yükləmə fakturasını təyinat yerinə çatdıqdan və müvafiq rüsumların ödənilməsindən, habelə qaimə-fakturada göstərilən digər şərtlərin yerinə yetirilməsindən sonra təhvil verməsini tələb etmək hüququna malikdir; malgöndərinin Nəqliyyat müqaviləsi üzrə bütün öhdəliklərini

yerinə yetirməsi şərti ilə öz adından, hətta başqa bir şəxsin mənafeyi naminə hərəkət edərək hüquqları zorla həyata keçirmək. 20-cu il Konvensiyasının 1929-cu maddəsi daşıyıcı, o və agentlərinin zərər görməmək üçün bütün lazımi tədbirləri gördükləri və ya bu cür tədbirlərin görülməsinin mümkün olmadığı sübut edildikdə məsuliyyətdən azad edilir [23]. Beləliklə, 1929-cu il Konvensiyasındakı məsuliyyət günahkarlığa əsaslanır, günahın olmamasını sübut etmək yükü daşıyıcının üzərinə düşür. Bundan əlavə, milli məhkəmə iddiaçıya çəkdiyi məhkəmə xərclərinin hamısını və ya bir hissəsini ödəyə bilər. Baqajın və yükün dəyəri elan edildikdə, daşıyıcı, saxlanılmadığı təqdirdə, sərnişinin (yük sahibinin) həqiqi marağını üstün tutduğunu sübut etmədiyi təqdirdə, elan edilmiş məbləğ daxilində məbləği ödəməyə borcludur. Əksər beynəlxalq daşımalar üçün (beynəlxalq nəqliyyat seqmentləri daxil olmaqla) baqajın itirilməsi, zədələnməsi və ya gecikməsinə görə məsuliyyət təxminən 9,07 ABŞ dolları ilə məhdudlaşır. ABŞ funt başına (20 dollar) ABŞ 1 kq üçün) yoxlanılmış baqaj və 400 dollar. ABŞ hər bir sərnişinin qeydiyyatı alınmamış baqajı üçün. Art görə. Konvensiyanın 28-ci maddəsi, iddiaçının seçimi ilə aşağıdakı dövlətlərdən birinin məhkəmələrində iddia edilə bilər: daşıyıcının yerləşdiyi yerə, müqavilənin bağlandığı Baş İdarəsinə və ya ofisinə və ya daşınmanın yerinə yetirildiyi yerə görə. 1999-cu ilin mayında bəzi beynəlxalq hava nəqliyyatı qaydalarını birləşdirmək üçün Montreal Konvensiyası qəbul edildi. Konvensiya 30 Dövlət onu ratifikasiya etdikdə qüvvəyə minəcək. Bu aydınlaşdırılır: hava nəqliyyatı anlayışı, tərəflərin vəzifələri, SPZ-də məsuliyyət hədləri, mübahisələrin həlli yurisdiksiyası və s. Montreal Konvensiyası hava gəmisi vasitəsilə mükafat müqabilində həyata keçirilən insanların, baqajın və ya yükün hər hansı beynəlxalq daşınmasında tətbiq edilir [30]. O, həmçinin hava gəmisi vasitəsilə hava nəqliyyatı müəssisələrinə həyata keçirilən pulsuz daşımalara da şamil edilir. Konvensiyanın biri beynəlxalq nəqliyyat, nəqliyyat fasiləsi və ya həddindən artıq yüklənmə olub-olmamasından asılı olmayaraq gediş yeri və təyinat yerinin ya iki İştirakçı Dövlətin ərazisində, ya da eyni İştirakçı Dövlətin ərazisində yerləşdiyi hər hansı bir nəqliyyat adlanır. Malların daşınması zamanı hava yükü fakturası verilir. Hava yükünün əvəzinə, qarşıdan gələn nəqliyyatın qeydini

saxlayan hər hansı digər vasitələrdən istifadə edilə bilər (məsələn, yük üçün qəbz). Hava nəqliyyatı zamanı sənişinlərin gecikməsi nəticəsində şəxslərin daşınması zamanı dəymiş zərər olduqda, daşıyıcının hər bir sənişinə qarşı məsuliyyəti 4150 ədəd xüsusi borc hüququ (SGP) ilə məhdudlaşır. Baqaj daşınarkən, məhv, itki, zədələnmə və ya gecikmə halında daşıyıcının məsuliyyəti hər bir sənişinə münasibətdə 1000 ədəd SPZ ilə məhdudlaşır. Yük daşınarkən, məhv, itki, ziyan və ya gecikmə halında daşıyıcının məsuliyyəti kiloqram başına 17 ədəd SPZ miqdarı ilə məhdudlaşır [28]. 1961-ci ildə müqavilə ilə daşıyıcı olmayan şəxslər tərəfindən həyata keçirilən Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı ilə bağlı bəzi qaydaların birləşdirilməsinə dair Konvensiya qəbul edildi (Guadalajara Konvensiyası). 1929-cu il Varşava Konvensiyasının əsas prinsiplərini icarəyə götürülmüş hava gəmilərində daşınmaya tətbiq edir. Beynəlxalq hava nəqliyyatı, gediş və təyinat yerinin yerləşdiyi hava nəqliyyatı hesab olunur: a) müvafiq olaraq iki dövlətin ərazilərində; b) başqa bir dövlətin ərazisində geniş nöqtəsi (nöqtələri) təmin edildiyi təqdirdə bir dövlətin ərazisində. Yükün hava nəqliyyatı müqaviləsinə əsasən, daşıyıcı yükləndərən tərəfindən ona həvalə edilmiş yükü təyinat yerinə çatdırmağı və yükü almaq üçün səlahiyyətli şəxsə (yükləndərənə) verməyi, yükləndərən isə hava daşınmasını ödəməyi öhdəsinə götürür. Sənişinin hava nəqliyyatı müqaviləsi, yükün hava nəqliyyatı müqaviləsi və ya poçtun hava nəqliyyatı müqaviləsi müvafiq olaraq biletdən, baqaj qəbzi, yük və ya poçt fakturası ilə təsdiqlənir. Beynəlxalq Avtomobil nəqliyyatını tənzimləyən əsas müqavilələr 1956-cı il Beynəlxalq Yol nəqliyyatı müqaviləsi (KDPG) haqqında Konvensiya, 1971-ci il Yol hərəkəti haqqında Konvensiya, 181-ci il TIR kitabından istifadə edərək beynəlxalq malların daşınması haqqında gömrük Konvensiyası, 1975-ci il Beynəlxalq təhlükəli yüklərin daşınması haqqında Avropa Sazişi (uzun) 1957-ci il KDPG Konvensiyası, yüklərin nəqliyyat vasitəsi ilə daşınması müqaviləsinin yük daşınması üçün hesab-faktura ilə təsdiqlənməsini təmin edir. Üç nüsxədə verilməli və göndərən və daşıyıcı tərəfindən imzalanmalıdır [26]. Birinci nüsxə göndərənə verilir, ikincisi mallara əlavə olunur, üçüncüsü daşıyıcıda qalır. Malların daşınması üçün hesab-faktura daşınma müqaviləsinin bağlanması, onun şərtlərinin və

daşıyıcı tərəfindən malların alınmasının sübutudur (maddə 9). Lakin, daşıyıcı əgər məsuliyyətdən azad edilir itki, zərər və ya çatdırılma gecikməsi aşağıdakılardan qaynaqlanır: a) iddiaçının qanunsuz hərəkətləri və ya səhlənkarlığı; B) iddiaçının səhv hərəkətləri və ya daşıyıcının səhlənkarlığı ilə əlaqəli olmayan təlimatları; C) spesifik xüsusiyyətlərə görə malların çatışmazlıqları; D) daşıyıcının qarşısını ala bilmədiyi və nəticələrinin qarşısını ala bilmədiyi hallar (maddə 17). Nəqliyyat müəssisələrinin məsuliyyət həddi KDPG Konvensiyası ilə müəyyən edilmiş maksimum 25 qızıl İsveçrə Frankı (10,64 dollar) ilə məhdudlaşır. ABŞ) yükləndirən yükün dəyərini elan etmədiyi təqdirdə ümumi çəki itirməsinin kiloqramı üçün KDPG Konvensiyası daşıyıcıyı məsuliyyətdən azad edən xüsusi risklərin siyahısını ehtiva edir. Məsələn, bunlara açıq (kətan damı olmayan) yük maşınlarının istifadəsi, istifadənin birbaşa razılaşdırıldığı və yük fakturasında razılaşdırıldığı zaman (maddə 17) daxildir. Bu vəziyyətdə sübut yükü daşıyıcının üzərinə düşür. KDPG Konvensiyasına görə məhdudiyyət müddəti bir ildir. Qəsdən işgəncə ilə bərabər olan qəsdən zərər verdikdə, məhdudiyyət müddəti üç ildir. Konvensiyanın 32 — ci maddəsində bu müddət axmağa başlayır: a) çatdırılma tarixindən etibarən qismən itki, ziyan və ya çatdırılma gecikməsi halında; B) tam ölüm halında-razılaşdırılmış müddət bitdikdən sonra 13-cü gündən və ya məhdudlaşdırıcı müddət müəyyən edilmədikdə, malların daşıyıcı tərəfindən qəbul edildiyi tarixdən 60 — cı gündən; C) bütün digər hallarda-müqavilə bağlandıqdan 3 ay sonra. Bir neçə daşıyıcı varsa, iddiaçı iddia etmək istədiyi şəxsə məlumat verməlidir. İddia müddətinin başa çatdığı tələblər əks iddia və ya etiraz şəklində təqdim edilə bilməz. Bu Konvensiyanın təsiri, qeydiyyat ölkəsindən asılı olmayaraq, avtobuslarla beynəlxalq nəqliyyatda sənişin və baqaj daşıyan iştirakçı dövlətlərin daşıyıcılarına şamil edilir və onlar üçün məcburidir [24]. Konvensiya beynəlxalq nəqliyyatın təşkili, malların və sənişinlərin sığortası, sərhəd və gömrük nəzarəti qaydalarını müəyyənləşdirir. Konvensiyada xarici elementlə münasibətləri tənzimləmək üçün hansı dövlətin hüququnun tətbiq edilməli olduğunu göstərən toqquşma normaları, yəni dövlət orqanının yerləşdiyi yer Qanunu, təqib olunan ölkənin qanunu, məhkəmə Qanunu, zərər yeri Qanunu və s.hər iki ölkə arasında və

ya ərazilərindən tranzit yolu ilə qoşqu ilə yük maşınları ilə malların daşınması hər iki dövlətin səlahiyyətli orqanlarının icazəsini tələb edir. Malların hər daşınması üçün bir gediş-gəliş etmək hüququ verən ayrı bir icazə tələb olunur. Malların daşınması ümumi qəbul edilmiş beynəlxalq modelə uyğun formada fakturalar üzrə aparılmalıdır. Daşımalar yalnız öz ölkələrinin daxili qanunvericiliyinə uyğun olaraq beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsinə icazə verilən daşıyıcılar tərəfindən həyata keçirilə bilər. Aşağıdakı yüklərin nəqliyyat vasitələri ilə daşınması üçün icazə tələb olunmur: a) sərgi malları; B) idman yarışları üçün idman malları; C) ölənlərin cəsədləri; D) poçt; e) zədələnmiş nəqliyyat vasitələri; F) köçürülmə zamanı şəxsi ev əşyaları; g) humanitar yardım üçün nəzərdə tutulmuş mallar. Nəqliyyat həyata keçirilərkən, daşıyıcılar müəyyən edilmiş mülki məsuliyyət sığortası qaydasına uyğun olaraq nəqliyyat vasitəsinə əvvəlcədən sığortalamaladırlar.

Beynəlxalq Avtomobil nəqliyyatı-nəqliyyat vasitəsi ilə malların və ya səmnişinlərin dövlətin ərazisindən kənarda və ya onun ərazisinə, habelə müəyyən bir dövlətin ərazisindən tranzit yolu ilə daşınması. TIR kitabından istifadə edərək malların beynəlxalq daşınması haqqında Konvensiya möhürlənmiş Avtomobil Nəqliyyatı və konteynerlər tərəfindən daşınan malların satıcı ölkəsindəki gömrükdən alıcı ölkəsindəki gömrüklərə çatdırılmasına nəzarət etmək üçün TIR kitabından istifadə olunur. TIR kitabı, daşıyıcıya gömrük rüsumları, rüsumları ödəmək ehtiyacından və bir qayda olaraq Aralıq tranzit gömrük yoxlamasına yük təqdim etməkdən azad olmağa imkan verən gömrük sənədidir. Hər bir TIR karneti yalnız bir yük daşınması üçün istifadə olunan birdəfəlik Gömrük sənədidir. TIR kitabından istifadə edərək malların daşınması TIR kitabından istifadə edərək malların beynəlxalq daşınması haqqında Konvensiya ilə tənzimlənir (TIR Konvensiyası və TIR Konvensiyası 14 noyabr 1975). Zəmanət birliklərinin (birliklərinin) məsuliyyət həddi t1k Kernet 50.000 dollardır. ABŞ. Bu o deməkdir ki, zəmanət Birliyi dövlətə dəyən ziyanı (50.000 dollardan çox olmayan) ödəməyi öhdəsinə götürür. ABŞ), carnet tir-in satıldığı daşıyıcıya səbəb oldu. Bu ziyana daşıyıcının Milli Gömrük prosedur və qaydalarının pozulması səbəb ola bilər. TIR

proseduruna qəbul almaq üçün "Rusiya daşıyıcılarının TIR proseduruna qəbul qaydası haqqında əsasnamə" də müəyyən edilmiş bir zəmanət birliyi olan beynəlxalq avtomobil daşıyıcıları Birliyinə (ASMAP) təqdim etmək lazımdır (əlavə 1 sentyabr 1999-cu il tarixli 61/591 nömrəli əmrə). Təqdim olunan sənədlər ASMAP-a baxılır. ASMAP-dan etiraz olmadıqda, ASMAP TIR proseduruna icazə verir. Yuxarıda göstərilən konvensiyalar beynəlxalq nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir [7].

İnformasiya, əmtəə axınlarının əhəmiyyətli kəmiyyət və keyfiyyət artımı müasir dünya iqtisadiyyatındakı iqtisadi proseslərə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Tək ekspeditorla vahid müqaviləyə əsasən bir neçə nəqliyyat növü ilə qarışıq (intermodal, multimodal) nəqliyyat, məntiqi sistemlərin səbəb-nəticə rəyi səbəbindən iqtisadi məkanda dəyişən şərtlərə təbii nəticəsi və reaksiyasıdır. Logistika sisteminin təkamülü vəzifəsi 1-ci fəsildə malların həyat dövrünü və malların çatdırılması üçün logistika xidmətini artırmaq istəyərkən çatdırılma vaxtının və xərclərinin azaldılması istiqamətində sistemin təkamülü kimi formalaşdırılmışdır. İntermodal nəqliyyat bu vəzifənin şərtlərinə uyğundur. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin birləşməsi, Qarışıq Nəqliyyat operatorlarının istifadəsi daha açıq Logistika sistemlərinə və geniş çatdırılma xidmətlərinə gətirib çıxarır ki, bu da göstərilən logistika xidmətlərinin sayının və logistika xidmətləri üçün sifarişlərin həcmının artması yolu ilə sistemlərin inkişafına səbəb olur. İntermodal nəqliyyat sayəsində "qapıdan qapıya" çatdırılma sistemi, habelə bir ekspeditorun xidmətləri ilə çatdırılma təmin etmək mümkün oldu. Malların "qapıdan qapıya" çatdırılması üçün məsuliyyəti qəbul edən vahid nəqliyyat operatoruna ehtiyac, qarışıq nəqliyyatın bütün mərhələlərinin sinxronlaşdırılması tələbi, "dəqiq-vaxtında" Logistika sistemlərindən istifadə, malların yerini real vaxtda izləmək və dəyəri və çatdırılma marşrutlarını optimallaşdırmaq ehtiyacı-bütün bu şərtlər, logistika xidmətləri bazarının tələbləri Qarışıq Nəqliyyat ekspeditor-operatorlarının və müvafiq Logistika intermodal sistemlərinin yaranmasına səbəb oldu [5]. Qarışıq nəqliyyat, nəqliyyat vasitələrinin inkişafı, o cümlədən bir nəqliyyat

növündən digərinə həddindən artıq yükləmə prosesini asanlaşdıran, "qapıdan qapıya" çatdırılma müddətini azaltan konteyner daşımaları və s.malların intermodal daşınması, məsələn, birbaşa dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə, müxtəlif nəqliyyat növlərini (avtomobil, dəmir yolu, çay və ya dəniz) cəlb etmək ehtiyacı səbəbindən ixrac-idxal mallarının çatdırılmasının daha mürəkkəb bir yoludur. Buna görə də bu cür daşımaların düzgün icrası yalnız malların daşınması üçün beynəlxalq və daxili (Milli) Qaydaların tələblərinə uyğun olaraq müvafiq nəqliyyat növləri ilə malların çatdırılması (daşınması və daşınması) Şərtləri və yükləyən və daşıyıcı/ekspeditor arasında nəqliyyat və/ və ya nəqliyyat ekspedisiyası üçün mövcud şərtlər barədə məlumat olduqda mümkündür. Bir qayda olaraq, satıcı ilə alıcı arasında alqı-satqı müqaviləsində göstərilən müvafiq şərtlərdən asılı olaraq ya SATICI ekspeditoru, ya da alıcı ekspeditoru intermodal Nəqliyyatda iştirak edir. Beləliklə, Beynəlxalq qarışıq nəqliyyat, malların Qarışıq Nəqliyyat operatorunun nəzarəti altına alındığı bir ölkədəki bir yerdən başqa bir ölkədəki müəyyən bir çatdırılma yerinə Qarışıq Nəqliyyat müqaviləsi əsasında malların ən azı iki fərqli nəqliyyat növü ilə daşınması deməkdir. Qarışıq yüklərin daşınmasının əsas təşkilatçısı ekspeditor və daşıyıcı funksiyalarını yerinə yetirən operatorudur. Operator öz adından və ya onun adından fəaliyyət göstərən başqa bir şəxs vasitəsi ilə qarışıq Nəqliyyat müqaviləsi bağlayan və agent kimi deyil, müqavilənin tərəfi kimi çıxış edən və ya qarışıq Nəqliyyat əməliyyatlarında iştirak edən yükləyən və ya daşıyıcı adından çıxış edən hər hansı bir şəxsdir.müqavilənin icrası üçün məsuliyyət daşıyır. Beləliklə, Qarışıq Nəqliyyat zamanı yük sahibi ilə daşıyıcılar arasında hüquqi münasibətlər yaranmır. Bu, qarışıq nəqliyyat və birbaşa yük daşınması arasındakı əsas fərkdir. Baxılan Nəqliyyat sxemində operatorun məsuliyyəti vahid şəkildə müəyyən edilir (əsasən yalnız günah üçün).

Malların multimodal daşınmasında tərəflərin hüquq və vəzifələrini müəyyən edən əsas beynəlxalq hüquqi sənədlər 1959-cu il Beynəlxalq Birbaşa Multimodal Dəmir-Su Yük Daşımaları haqqında Saziş, 1980-ci il Beynəlxalq Multimodal yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyası, Vahid Qaydalardır [16]. Malların

multimodal daşınması haqqında ICC daşınması 1973, həmçinin BIMCO, ICC, FIATA və digər beynəlxalq qeyri-hökumət təşkilatlarının müvafiq proforma sənədləri. Sadalanan sənədlərdən ən çox istifadə olunanı BMT-nin 1980-ci il Beynəlxalq multimodal yük daşımaları haqqında Konvensiyasıdır. Sənətinə görə.

3. Əgər multimodal daşıma müqaviləsi bağlanıbsa və o, bu Konvensiyanın tabeliyindədirsə, onda sonuncunun müddəaları belə müqavilə üçün məcburidir. Mallar multimodal daşıma operatoru tərəfindən qəbul edildikdə, o, yükləyicinin seçiminə əsasən, razılaşdırıla bilən və ya qeyri-dövlət edilə bilən multimodal daşıma sənədi verir. Belə bir sənəd operator və ya səlahiyyətli şəxs tərəfindən imzalanır. Sənədin üzərindəki imza, multimodal daşıma sənədinin verildiyi ölkənin qanunvericiliyinə zidd deyilsə, əl ilə yazıla, faksimillə çap oluna, perforasiya edilmiş, möhürlənmiş, simvollaşdırılmış və ya hər hansı digər mexaniki və ya elektron vasitələrlə yazıla bilər. Multimodal nəqliyyat sənədi razılaşdırıla bilən kimi verilirə, o, sifariş sənədi və ya təqdim sənədi şəklində tərtib edilməlidir. Əgər daşıyıcı sənəd formasında tərtib olunarsa, köçürmə vərəqi olmadan köçürülür. Multimodal daşıma sənədi razılaşdırılmayan kimi verildikdə, onda yükləyicinin göstərilməlidir. Konvensiya multimodal daşıma sənədinin məzmununu ətraflı şəkildə müəyyən edir. O, aşağıdakı məlumatları ehtiva etməlidir: yükün ümumi xarakteri, yükü müəyyən etmək üçün zəruri olan əsas işarələr; yükün xarici vəziyyəti; intermodal daşıma operatorunun əsas kommersiya müəssisəsinin adı və yeri; yükləyicinin və alıcının adı; yük operatorlarının öz yurisdiksiyasına qəbul edildiyi yer və tarix; multimodal daşıma sənədinin verilmə yeri və tarixi. Eyni zamanda, multimodal daşıma sənədində yuxarıda qeyd olunan hər hansı məlumatın olmaması sənədin multimodal daşıma sənədi kimi hüquqi təbiətinə təsir göstərmir. Multimodal daşıma operatorunun yükə görə məsuliyyəti yükü öz öhdəsinə götürdüyü andan yükün buraxıldığı vaxta qədər olan dövrü əhatə edir [18]. İstehlakçı malın itirilməsi və ya zədələnməsi, habelə çatdırılmanın gecikdirilməsi nəticəsində dəyən zərəre görə, əgər itkiyə, zədələnməyə və ya çatdırılmanın gecikməsinə səbəb olan hallar malın onun sərəncamında olduğu

müddətdə baş veribsə, məsuliyyət daşıyır. Əgər yük çatdırılma müddəti bitdikdən sonra 90 təqvim günü ərzində çatdırılmazsa, yük itmiş hesab edilə bilər.

FƏSİL II. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDAR TƏRƏFDAR ÇIXDIĞI SAZİŞ VƏ KONVENSIYALARIN KOMPLEKS TƏHLİLİ.

2.1. Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar saziş və konvensiyalara tərəfdar çıxmasını şərtləndirən amillər.

Siyasi müstəqillik əldə edildikdən sonra Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı üçün prioritet vəzifələrdən biri də xarici iqtisadi əlaqələrin lazımi istiqamətlərdə qurulması olub. Hazırda Azərbaycanın 84 ölkə ilə qarşılıqlı xarici iqtisadi əlaqələri var. Azərbaycanın iqtisadi imkanları, təbii sərvətləri, əlverişli coğrafi mövqeyi və xammal bazası beynəlxalq əməkdaşlığın genişlənməsinə töhfə verən amillərdir. Xarici tərəfdaşlarla qarşılıqlı əlaqə ölkəyə iqtisadiyyatın şaxələndirilmiş inkişafı üçün üstünlüklər verir. Ona görə də xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı və beynəlxalq təşkilatlara inteqrasiya Azərbaycan iqtisadiyyatının formalaşmasında mühüm rol oynayır. [17, s 54]

Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyalara sadiqliyi bir sıra amillərlə bağlıdır:

1. Coğrafi mövqe: Azərbaycan Avropa ilə Asiya, eləcə də Rusiya ilə İran arasında strateji tranzit dəhlizidir. Bu geosiyasi mövqe nəqliyyat kommunikasiyalarının təhlükəsizliyini və səmərəliliyini təmin etmək üçün ölkəni beynəlxalq saziş və konvensiyaların inkişafı və onlara riayət etməkdə maraqlı edir.

2. İqtisadi artım və İnkişaf: Azərbaycan iqtisadi inkişafa və iqtisadiyyatının müxtəlifliyinə can atır. Beynəlxalq Ticarət və tranzitdə iştirak xarici investisiyaların cəlb edilməsində, ixrac bazarlarının genişləndirilməsində və iş yerlərinin açılmasında əsas amildir. Müqavilələrə və konvensiyalara uyğunluq xarici ticarət fəaliyyətinin proqnozlaşdırıla bilənliyini və sabitliyini təmin edir və xarici tərəfdaşların etibarını artırır.

3. Beynəlxalq təşkilatlara inteqrasiya: Azərbaycan Ümumdünya Ticarət Təşkilatının (ÜTT), ümumi preferensiya sisteminin (GSP) və digər beynəlxalq təşkilatların üzvüdür. Bu təşkilatlara daxil olmaq Azərbaycanı beynəlxalq

qaydalara və standartlara, o cümlədən ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyalara riayət etməyə məcbur edir.

4. Hökumət siyasəti və Qanunvericilik: Azərbaycan hökuməti beynəlxalq ticarət sistemlərinə integrasiyanı və nəqliyyat magistrallarının inkişafını fəal şəkildə dəstəkləyir. Saziş və konvensiyaların düzgün həyata keçirilməsini təmin etmək üçün müvafiq milli qanunvericilik və daxili qaydalar hazırlayır və qəbul edir.

5. Beynəlxalq qurumların rolu: Azərbaycanın Şərqi Tərəfdaşlığı üzrə Avropa tərəfdaşlığı, Avropada Təhlükəsizlik və əməkdaşlıq Təşkilatı (ATƏT) və s.kimi müxtəlif beynəlxalq layihələrdə iştirakı onun beynəlxalq saziş və konvensiyalara sadıqlıqına kömək edir. Beynəlxalq tərəfdaşlarla qarşılıqlı əlaqə regional və Beynəlxalq Ticarət və tranzit sisteminin inkişafına və güclənməsinə kömək edir.

Ümumiyyətlə, Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyalara sadıqlığı onun iqtisadi maraqlarından, coğrafi mövqeyindən, beynəlxalq təşkilatlara üzvlüyündən və beynəlxalq qurumların rolundan, hökumət siyasətindən və qanunvericiliyindən irəli gəlir. [27, s 38]

Gömrük əməkdaşlarımızın fikrinə əsasən, gömrük siyasətinin formalaşmasına təsir edən üç əsas qrup amili ayırd etmək olar, onları aşağıdakı kimi xarakterizə etmək olar; Birinci qrup ictimai-siyasi aspektlərlə bağlıdır. Müstəqillik əldə etdikdən dərhal sonra ölkədə hakimiyyət uğrunda mübarizə başladı və bu, gömrük xidmətinin formalaşması və işğalın başlanması ilə eyni vaxta düşdü. Müxtəlif qruplar mövcud vəziyyətdən istifadə edərək təsirlərini gücləndirdilər. İkinci qrupa iqtisadi və hüquqi amillər daxildir. İqtisadi əlaqələrin kəsilməsi və bazarların itirilməsi iqtisadi iflicə gətirib çıxardı. Mövcud qanunvericilik yeni tələblərə cavab vermirdi. Üçüncü qrup peşəkar və etnik aspektlərdir. Gömrük Komitəsi yaradılan zaman təcrübəli ixtisaslı mütəxəssislər çatışmırdı, ilkin olaraq bilik və ixtisas səviyyəsi aşağı olan işçilər işə götürülürdü. "Asan qazanc" məqsədi ilə gömrük işçiləri və insanlar sıralarına sıxılmağı bacardılar. Qanunvericilikdəki ağ ləkələr və zəif dövlət idarəçiliyi gömrük daxilolmalarının mütləq rəqəmlərinə təsir etdi. Təbii ki, insan amili gömrük orqanlarının işinin əsas istiqamətlərindən biri olaraq qalır. Dövlətimizin başçısı Heydər Əliyev gömrükçülərin vəzifə səlahiyyətlərindən şəxsi

maraqları naminə sui-istifadə etməsi ilə bağlı problemləri qeyd etdi və belə təzahürlərə qarşı barışmaz mübarizə aparılmalı olduğuna əminliyini bildirdi. Vurğulanıb ki, əgər bütün gömrük işçiləri qanuna, hüquqa və nizamnaməyə əməl etsələr, o zaman gömrük xidmətinin gəlirləri artar, respublika iqtisadiyyatına ziyan dəyməz. Keçid dövrünün Azərbaycan gömrük xidmətinin formalaşmasına mənfi təsiri etiraf edilsə də, hazırlanmaqda olan inkişaf proqramı bu problemlərin aradan qaldırılmasına yönəlib. Dövlət Gömrük Komitəsi inkişaf strategiyasını müəyyən edərkən respublikanın iqtisadi inkişafının xüsusiyyətlərini nəzərə alır və gömrük xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə yönəlmiş bir sıra vəzifələr qoyur.

Keçmiş SSRİ respublikalarının vahid milli iqtisadi kompleksə inteqrasiya olunmuş planlı iqtisadiyyatı, iqtisadi dövlətləri səfərbər etmək və manevr etmək bacarığı sayəsində müəssisələr və ev təsərrüfatları arasında tələb olunan istənilən məhsul çeşidini istehsal etməyə imkan verdi və geniş ərazi və əmək ehtiyatlarının qeyri-bərabər yerləşdirilməsi məhsulların geniş iqtisadi məkanda satışında əhəmiyyətli üstünlüklər verdi. Hal-hazırda bir çox mərkəzi və Şərqi Avropa ölkəsinin AEC-in genişləndirilməsi imkanlarından, habelə Avropa İttifaqı ilə ABŞ arasında transatlantik azad ticarət zonasının yaradılması perspektivlərindən istifadə etməyə çalışdıqları şey həm keçmiş Sovet İttifaqı ərazisində, həm də sosialist dövlətlərin keçmiş Birliyi çərçivəsində mövcud idi. digər anti-bazar (planlı, komanda-İnzibati prinsiplər. Fikrimizcə, siyasi və iqtisadi islahatların vaxtında qətiyyətli (lakin elmi cəhətdən əsaslandırılmış) aparılması, Mərkəzin bir çox (çox vaxt uydurma) səlahiyyətlərinin ləğvi, müttəfiq respublikalara suveren hüquqların tanınması və verilməsi bütün keçmiş respublikaların onilliklər ərzində yaradılan iqtisadi potensialını qoruyub saxlaya bilər və son illərdə baş verən sarsıntıların qarşısını ala bilər

2.2. Azərbaycanın beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı əsas beynəlxalq saziş və konvensiyalarda iştirakının hazırkı vəziyyətinin təhlili.

Azərbaycanın Avropa və Asiyanın kəsişməsində yerləşən coğrafi mövqeyi onun ticarət siyasətinin uğuruna öz töhfəsini verib. Bu siyasətin əsas məqsədlərindən biri də Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi və möhkəmləndirilməsidir. 2020-ci ildə işğaldan azad edilərək Azərbaycanın nəzarətinə qaytarılan Qarabağ bölgəsi də ölkə üçün iqtisadi potensialı təmsil edir.

22 may 2020-ci il tarixli 1032 nömrəli Fərmanla Ələt şəhərində Ələt azad iqtisadi zonası yaradılıb, həmçinin bu zonanın idarəetmə orqanı təsdiq edilib. Bu azad ticarət zonası Avrasiya təchizat zəncirində aparıcı rol oynayacaq və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanına öz potensialını tam şəkildə reallaşdırmağa imkan verəcək. Məqsəd Azərbaycanın həm Avropa, həm də Asiya bazarlarına xidmət edən mərkəzə çevrilməsidir. Ələt həm beynəlxalq avtomobil, həm də dəmir yolu xətləri üçün ən əlverişli yerdə yerləşir. Xüsusilə, azad zonanın aşağıdakı təsirə malik olacağı gözlənilir:

- Ticarət dövriyyəsi artacaq.
- Bölgəyə investisiyalar artacaq.
- Rayonda məşğulluq gücləndiriləcək, yeni iş yerləri açılacaqdır.
- Milli iqtisadiyyatın qlobal iqtisadiyyata integrasiyası sürətləndiriləcək.
- İxtisaslı kadrların təhsil və peşə təcrübəsi imkanları genişləndiriləcək.
- İstehsalata texniki mərkəzlər və elmi tədqiqatlar cəlb olunacaq.

Hökumət Azərbaycanın iqtisadi inkişaf strategiyasını və 2025-ci ilə qədər uzunmüddətli inkişaf strategiyasını açıqlayıb. [25, s 115]

2021-ci il fevralın 2-də “Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafın milli prioritetləri haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncamı imzalanıb. Növbəti onillik üçün beş əsas milli prioritet arasında rəqabətqabiliyyətli iqtisadiyyatın inkişaf etdirilməsi, inklüziv cəmiyyətin yaradılması, insan kapitalının və innovasiyaların gücləndirilməsi, azad edilmiş ərazilərin yenidən qurulması və ekoloji dayanıqlığa nail olmaq daxildir. Bu prioritetlər BMT-nin 2030 Gündəliyinin davamlı inkişaf məqsədlərinə nail olunmasında da mühüm rol oynayır.

Hazırda Azərbaycan Belarusla ticarət əməkdaşlığına dair saziş üzrə danışıqlar aparır.

Prezident İlham Əliyev Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yüklərin daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya "elektron əmtəə-nəqliyyat qaimə-fakturası haqqında" əlavə protokola qoşulması haqqında qanunu imzalayıb. Azərbaycanın bu əlavə protokola qoşulması yerli daşıyıcıların beynəlxalq elektron əmtəə-nəqliyyat fakturasından (CMR) istifadə etməsinə şərait yaradacaq, onların Avropa İttifaqı bazarında rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına kömək edəcək. Azərbaycan bu Konvensiyaya 11 fevral 2000-ci ildə qoşulub. Konvensiyanın əsas mahiyyəti malların beynəlxalq nəqliyyat müqavilələrinə, xüsusən də bu cür daşınma üçün lazım olan sənədlərə vahid qaydaların tətbiq edilməsidir. Hazırda Konvensiyanın tələblərinə uyğun olaraq CMR Avtomobil Nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasında tətbiq edilir ki, bu da Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyində öz əksini tapmışdır. Azərbaycan yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin fəaliyyət istiqamətləri üzrə göstərilən dövlət xidmətlərinin elektronlaşdırılması, eləcə də rəqəmsal transformasiyanın təmin edilməsi istiqamətində görülən işlər çərçivəsində istifadəyə veriləcək elektron CMR-in bir sıra üstünlükləri var. Belə ki, elektron əmtəə-nəqliyyat qaimə-fakturası tranzit daşımalarının potensialının artırılmasına və genişləndirilməsinə, idxal-ixrac əməliyyatlarının sadələşdirilməsinə xidmət edir. E-CMR həmçinin beynəlxalq bazarda daşıyıcıların və ixracatçıların payının artırılmasına, gömrük əməliyyatlarının sürətləndirilməsinə, dəqiq və şəffaf nəzarət və hesabatlara kömək edir. [13, s 72]

Avtomobil Nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya əlavə "elektron əmtəə-nəqliyyat fakturası haqqında" protokol 2011-ci ilin iyun ayında qüvvəyə minmişdir. Əlavə protokolun əsas mahiyyəti elektron formada beynəlxalq nəqliyyat fakturasının tərtib edilməsinə imkan yaratmaqdır. Elektron göndərmə fakturası kağız şəklində tərtib edilmiş CMR-yə alternativdir və kağız şəklində tərtib edilmiş CMR-nin ləğv edilməsini nəzərdə tutmur. E-CMR -nin tətbiqi tərəflər arasında real vaxt rejimində məlumat mübadiləsi, resurslara

qənaət, iş axınının sadələşdirilməsi və daxil edilmiş məlumatların düzgünlüyünün təmin edilməsi kimi üstünlüklərə malikdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, e-CMR 2011-ci ildə qüvvəyə minsə də, onun köməyi ilə ilk beynəlxalq yük daşımaları İspaniya ilə Fransa arasında 2017-ci ilin yanvarında həyata keçirilmişdir. Hazırda bu əlavə protokola 27 ölkə qoşulub. Kağız sənədləri doldurmaq ehtiyacını aradan qaldıraraq, CMR, göndərmə xərclərinin azaldılmasını təmin edir, hesab-fakturada İnzibati gecikmələri və gecikmələri aradan qaldırır və təyinat uyğunsuzluqlarını azaldır. Protokol eyni zamanda Logistika zəncirlərinin bütün mərhələlərində şəffaflığın və təhlükəsizliyin artırılmasına kömək edir, çünki malların izlənməsi üçün daha dəqiq məlumatlar əldə etməyə imkan verir və malların real vaxtda qəbulu və çatdırılması barədə məlumat əldə etməyə imkan verir. CMR rəqəmsal bir vasitə olduğundan, digər nəqliyyat şirkəti xidmətlərinə inteqrasiya etmək asandır.

Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Beynəlxalq yük daşımaları müqaviləsi (KDPG) Konvensiyasına elektron qaimə ilə bağlı əlavə Protokol 2008-ci ildə qüvvəyə minib və 34 ölkə tərəfindən ratifikasiya edilib. İndi bu taleyüklü hadisədən sonra e-CMR Protokolunun iştirakçıları arasında Xəzər hövzəsinin beş dövlətindən dördü təmsil olunur ki, bu da daşımaların təhlükəsizliyi və şəffaflığından imtina etmədən razılaşdırılmış standartların və rəqəmsallaşmanın üstünlüklərindən qətiyyətlə istifadə etmək niyyətində olduqlarını göstərir. E-CMR Protokoluna qoşulmaq region üçün vacib olan tranzit ölkələr olan Azərbaycan və Türkmənistana inkişaf etməkdə olan marşrutlarda artan mal axınlarını və tranzit əməliyyatlarını səmərəli idarə etməyə kömək edəcək. [24, s 78] Türkmənistan, 2022-ci ilin noyabr ayında Tranzit və ikitərəfli nəqliyyat üçün sərhədlərin açılmasından sonra e-CMR Protokoluna qatıldı və Türkmənistanın Şərq və Qərblə şimal və Cənubu birləşdirən əsas tranzit arteriyalardan biri kimi mövqeyini daha da möhkəmləndirdi. "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin və Asiya ilə Avropanı birləşdirən orta dəhlizin mühüm iştirakçısı olan Azərbaycanın e-CMR haqqında Protokola qoşulması heç də az əhəmiyyət kəsb etmir. Ölkənin tranzit dəyərindəki davamlı artım rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi üçün razılaşdırılmış tədbirləri dəstəkləyir.

Azərbaycan ÜTT-nin üzvü deyil. Azərbaycanın qoşulduğu əsas beynəlxalq ticarət sazişləri aşağıdakılardır:

- Yol nəqliyyat vasitələrinin müvəqqəti idxalı haqqında 1956-cı il Gömrük Konvensiyası (2000-ci ildə ratifikasiya olunub).
- Nəqli kəsilməkdə olan vəhşi fauna və flora növlərinin beynəlxalq ticarəti haqqında Konvensiya (CITES) 1973 (1998-ci ildə ratifikasiya edilmişdir).
- Xarici Ticarət Arbitrajı haqqında 1961-ci il Avropa Konvensiyası (1996-cı ildə ratifikasiya olunub).
- Ümumdünya Poçt Konvensiyası və onun Yekun Protokolu (2019-cu ildə ratifikasiya olunub).
- Beynəlxalq Hava Daşımaları üçün Müəyyən Qaydaların Unifikasiyasına dair Konvensiya 1999 və ona düzəlişlər edən Protokol (1999-cu ildə ratifikasiya edilmişdir).
- Beynəlxalq hava daşımalarına dair bəzi qaydaların unifikasiyası haqqında Konvensiya (Varşava Konvensiyası) və onun Əlavə Protokolları (1999-cu ildə ratifikasiya edilmişdir).
- Beynəlxalq yük daşımaları və ona düzəlişlər haqqında Konvensiya (2000-ci ildə 2003-cü ildə ratifikasiya edilmişdir).
- Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalara dair Konvensiya (2015-ci ildə ratifikasiya edilmişdir).
- 2005-ci il Beynəlxalq Müqavilələrdə Elektron Rabitələrin İstifadəsi üzrə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Konvensiyası (2018-ci ildə ratifikasiya olunub).
- Bundan əlavə, Azərbaycan aşağıdakı ikitərəfli ticarət sazişlərinin tərəfidir:
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Estoniya Respublikası Hökuməti arasında Ticarət və İqtisadi Əməkdaşlıq haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Türkiyə Respublikası Hökuməti arasında Güzəştli Ticarət Sazişi.
- Gürcüstan, Ukrayna, Azərbaycan Respublikası və Moldova Respublikası arasında Azad Ticarət Zonasının yaradılması haqqında Saziş (GUAM Sazişi).

- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Rusiya Federasiyasının Moskva vilayəti Hökuməti arasında ticarət-iqtisadi, elmi-texniki və mədəni əməkdaşlıq haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Qazaxıstan Respublikası Hökuməti arasında ticarət və gəmiçilik haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Belarus Respublikası Hökuməti arasında Azad Ticarət haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Tacikistan Respublikası Hökuməti arasında Azad Ticarət Sazişi.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Türkmənistan Hökuməti arasında uzunmüddətli ticarət və iqtisadi əməkdaşlıq haqqında Saziş.
- Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Qırğız Respublikası Hökuməti arasında Azad Ticarət haqqında Saziş.

Dünya ölkələri arasında cərəyan edən integrasiya proseslərinin inkişafında başqa iqtisadi ünsürlərlə birlikdə, nəqliyyat amili də çox mühüm əhəmiyyətə malikdir. [19, s 81] Nəqliyyatın dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafı zamanı «fəqərə» sütunu rolunu oynaması elmə artıq çoxdan məlumdur. Hazırda beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sisteminin vacib elementi hesab olunan nəqliyyat və beynəlxalq nəqliyyat daşımaları bütün ölkələrin iqtisadi infrastrukturunda mühüm yer tutur.

Azərbaycanın tranzit potensialından istifadə olunması nəinki nəqliyyat sisteminin inkişafının başlıca prioritetlərindəndir, eləcə də iqtisadi artım strategiyasının ayrılmaz hissəsi kimi çıxış edir.

Azərbaycanın BMT-nin Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar:

1. Beynəlxalq avtomomagistrallar barədə Avropa Sazişi (15.11.1975-il)
2. Yol hərəkəti barədə Konvensiya (08.11.1968-ci il)
3. Yol nişanları və siqnalları barədə Konvensiyanı tamamlayan Avropa Sazişi (01.05.1971-ci il)
4. Yol nişanları və siqnalları barədə Konvensiya (08.11.1968-ci il)

5. “Yol nişanları və siqnalları barədə” 1968-ci ilin Konvensiyasını tamamlayan Avropa Sazişi üzrə “Yolların nişanlanması haqqında” Protokolu (01.01.1973-cü il).
6. Təkərli nəqliyyat vasitələri, habelə təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılmış və ya istifadə olunmuş avadanlıq və hissələr üzrə vahid texniki qaydaların, bu qaydalara əsasən verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanıtma şərtlərinin qəbul edilməsi barədə Saziş (20.03.1958-ci il)
7. Təkərli nəqliyyat vasitələri, habelə təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılmış və ya istifadə olunmuş avadanlıq və hissələr üzrə vahid texniki qaydaların təyin edilməsi barədə Saziş (25.06.1998-ci il)
8. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını yerinə yetirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işi üzrə Avropa Sazişi (01.07.1970-ci il)
9. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi barədə Konvensiya (19.05.1956-cı il).
10. Beynəlxalq Yük Daşınması üzrə Kitabça tətbiq olunmaqla beynəlxalq yük daşınmaları barədə Gömrük Konvensiyası (14.11.1975-ci il) və s.

Müxtəlif nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycanın qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

1. Beynəlxalq Mülki aviasiya barədə Konvensiya (07.12.1944-ci il) (14.07.1992-ci ildə ratifikasiya olunub).
2. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı barədə Konvensiya (19.02.1948-ci il) (19.04.1995-ci ildə ratifikasiya olunub).
3. Nişanların beynəlxalq qeydiyyatı barədə Saziş (14.04.1891-ci il) (12.03.1996-cı ildə ratifikasiya olunub).
4. Gəmilərin ölçülməsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (23.06.1969-cu il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
5. Gəmilərdən çirkəndirilmənin qarşısının alınması barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.12.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
6. Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınması üzrə beynəlxalq qaydalar barədə Konvensiya (20.10.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
7. Dənizdə insan həyatının mühafizəsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (01.11.1974-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

8. Dənizçilərin hazırlanması, onlara diplom verilməsi və növbə çəkməsi ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya (01.12.1978-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
9. Yükləmə nişanlaması barədə Beynəlxalq Konvensiya (05.04.1966-cı il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
10. Xarici hava gəmilərindən yer üzərindəki üçüncü şəxslərə vurulan zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə Konvensiya (7.10.1952-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
11. Mülki aviasiyaanın təhlükəsizliyinə qarşı yönələn qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə barədə Konvensiya (23.09.1971-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
12. Hava gəmiləri üzərində hüquqları beynəlxalq miqyasda tanımaq haqqında Konvensiya (19.06.1948-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
13. Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt olunmasına qarşı mübarizə barədə Konvensiya (16.12.1970-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
14. Beynəlxalq hava əlaqələri üzrə tranzit barədə Saziş (07.12.1944-cü il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
15. Plastik partlayıcı maddələri aşkarlamaq məqsədilə onlara nişan vurulması barədə Konvensiya (01.03.1991-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
16. Beynəlxalq hava daşımaları üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası ilə bağlı Konvensiya (12.10.1929-cu il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
17. Avtonəqliyyat vasitələrinin idarəetmə hüququndan məhrum edilmənin beynəlxalq nəticələri barədə Avropa Konvensiyası (03.06.1976-ci il) (16.06.2000-ci ildə ratifikasiya olunub).
18. Dövlətlərarası neft və qaz nəqliyyat sistemlərinin institusional əsaslarını yaratmaq barədə Çərçivə Sazişi (22.07.1999-cu il) (24.10.2000-ci ildə Ratifikasiya olunub).
19. Təhlükəli tullantıların sərhədlərarası daşınması və kənarlaşdırılmasına nəzarət barədə" Bazel Konvensiyası (22.03.1989-cu il) (16.02.2001-ci ildə ratifikasiya olunub).

20. Neftlə çirkləndirmə hallarına hazırlığın təminatı, bunlara qarşı mübarizə, habelə onlarla əməkdaşlıq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1990-cı il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

21. Neftlə çirkləndirmədən vurulan ziyana görə mülki məsuliyyət barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.11.1969-cu il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

22. Dəniz tələbləri ilə əlaqədar məsuliyyətin məhdudlaşdırılması barədə Beynəlxalq Konvensiya (19.11.1976-cı il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

23. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1973-cü il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

24. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiyaya Protokol (17.02.1978-ci il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT), dostluq və qardaşlıq mənsubiyyətinin birləşdirici gücü ilə nümayiş etməkdədir. Əsas məqsədi, türkdilli ölkələr arasında siyasi, iqtisadi, elmi, təhsil, nəqliyyat və turizm sahələrində əməkdaşlığın gücləndirilməsidir. Bu təşkilatın üzvləri arasında Azərbaycan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkiyə və Özbəkistan yer alır. Macarıstan, Türkmənistan və Şimali Kipr Türk Respublikası isə müşahidəçi statusundadırlar. TDT, üzvləri arasında güclü əməkdaşlıq və əlaqələrin inkişafı üçün müxtəlif platformalar təklif edir.

Son zirvə görüşlərində alınan qərarlar və imzalanan sənədlər, əməkdaşlığın daha da genişləndirilməsi və inkişafına işarə edir. Gömrük dəhlizi, ticarət əməliyyatlarının sürətləndirilməsi üçün inkişaf etdirilmişdir və bu, ölkələrin iqtisadi qüdrətini artırmağa və tranzit potensialını yüksəltməyə kömək edəcək. Yaradılmış Türk İnvestisiya Fondu isə infrastruktur, nəqliyyat, turizm və enerji sahələrində əməkdaşlığı dəstəkləyəcək və dövlətlər arasında daha yüksək səviyyədə tərəqqi imkanları yaradacaq.

Bu əməkdaşlıq, türk dövlətlərinin bölgədəki potensialını və əhalisinin rifahını artırmaq üçün böyük bir potensial əhatə edir. Bu addımlar, dost və qardaş ölkələrin

bir-birinə dəstəyi ilə daha geniş əməkdaşlıq sahələrində səmərəli işləməyə və bölgədə sabitlik və inkişafın təmin edilməsinə kömək edir.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin liderliyi altında, ölkəmiz bölgədə milli maraqlarımızı qorumaq üçün əsaslı, ardıcılı və qətiyyətli bir siyasət izləyir. Bu siyasətin nəticəsi olaraq, Azərbaycan, türk dövlətləri və xalqları arasında dostluq, qardaşlıq münasibətlərinin və qarşılıqlı əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi yolunda öhdəliklərini layiqincə yerinə yetirir.

Azərbaycanın türk dövlətləri ilə xarici ticarət əlaqələrinin inkişaf meylini nümayiş etdirməsi, türk dövlətləri arasında sadələşdirilmiş gömrük dəhlizinin yaradılması sazişinin imzalanması ilə daha da artmışdır. Bu sazişin təsdiq edilməsi, ticarət əlaqələrinin inkişafında əlavə bir addım atmağa imkan verəcək. Gömrük dəhlizi vasitəsilə, malların və nəqliyyat vasitələrinin elekt-ron şəkildə məlumatları mübadilə ediləcək, buna görə də sürətli yük daşımaları qaydasına əlverişli şərait yaradılacaq. Bundan əlavə, yük daşımalarının həcmnin artması ilə birlikdə, Türk Dövlətləri Təşkilatı üzvləri arasında nəqliyyat logistikasının səmərəliliyi də yaxşılaşacaq.

Əhalinin söyləri ilə Azərbaycanın Logis-tikanın Səmərəlilik İndeksi 125-ci yerdədir. Sadələşdirilmiş gömrük dəhlizi, bu indeksin yaxşılaşmasında əhəmiyyətli bir rol oynayacaqdır. Bu dəhliz Orta Dəhliz boyunca infrastrukturun inkişafına, nəqliyyat, sərhəd və gömrük əməliyyatlarının rəqəmsallaşdırılmasına səbəb ola-caq. Nəqliyyat marşrutlarındakı tranzit potensialının artması və iştirakşı ölkələrin regional və bey-nəlxalq nəqliyyat sistemlərinə əlverişli şəkildə integrasiyası üçün də geniş imkanlar yaradacaqdır. (Mənbə: <https://xalqqazeti.az/az/iqtisadiyyat/124709-sadelesdirilmis-gomruk-dehlizi-turk-birliyinin-yukselisine-xidmet-edecek>)

Həqiqətən də, Tarixi İpək Yolu ilə bağlı olan mədəni və ticarət məhublardan biri olan Azərbaycan, bu ənənəni canlandırmaq üçün ciddi təşəbbüslər göstərir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, bu cür mühüm nəqliyyat yollarının bərpası və inkişafı üçün bir sıra strateji layihələrin bir hissəsidir. Bu yolların təşəbbüskarı və

icraçısı olmaq, Azərbaycanın regionda iqtisadi və ticarət münasibətlərini gücləndirməsinə kömək edir.

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi, onun bir nəqliyyat mərkəzi kimi fəaliyyət göstərməsinə imkan verir. Şərq və Qərb arasında əlaqələri gücləndirən bu layihələr, Azərbaycanı regionda tranzit və ticarət mərkəzi kimi möhkəmləndirir. Buna əlavə olaraq, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi kimi layihələr, Azərbaycanı müstəqil iqtisadiyyata sahib olan qonşu ölkələrlə daha da yaxın əlaqələr qurmasına kömək edir.

Bu cür inkişaf, Azərbaycanın regionda müasir nəqliyyat infrastrukturuna sahib olmasını və təcrübəli bir loqistika mərkəzi olmasını təmin edir. Bu, ölkənin iqtisadiyyatının və beynəlxalq ticarətinin inkişafına ciddi təkan verir.

Prezident İlham Əliyev'in X Qlobal Bakı Forumunda Azərbaycanın tranzit ölkə kimi əhəmiyyətini vurğulaması çox mühüm bir məqamdır. Ötən il tranzit həcmindəki artımın 75 faizdən çox olması, Azərbaycanın bu sahədəki güclü potensialını göstərir.

Ölkədəki müasir daşımalar infrastruktur, dəmir yolu, avtomobil yolu, Xəzər dənizindəki donanma və geniş yük aviaparkları kimi sahələrdə geniş imkanlar təmin edir. Bu infrastruktur, daşımaların sürətləndirilməsini, effektivliyini artırmağa və təhlükəsizliyini təmin etməyə kömək edir.

Azərbaycanın tranzit mövqeyi, ölkəni dünya ticarət mərkəzi kimi möhkəmləndirir. Yenilənən və inkişaf edən nəqliyyat infrastruktur, Azərbaycanı beynəlxalq ticarət əməliyyatlarında daha məhdud olmayan və çox funksiyalı bir loqistika mərkəzi halına gətirir. Bu da, ölkənin iqtisadiyyatının inkişafına və regiondakı ticarət əməliyyatlarının genişlənməsinə kömək edir.

Azərbaycanın nəqliyyat və loqistika sahəsindəki inkişafı gerçəkdən də təqdirəlayiqdir. Yeni hava limanlarının və gəmilərin inşası, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında görülən işlər və dəmir yolu infrastrukturunun şaxələndirilməsi, ölkəni beynəlxalq ticarət və nəqliyyatın mərkəzi halına gətirir.

Bu infrastrukturun inkişafı, Azərbaycanın müasir daşımaların təhlükəsizliyi və effektivliyi üçün də qurulmuşdur. Yenidən qurulan və inkişaf etdirilən

avtomağistral yollar, beynəlxalq ticarəti və tranziti sürətləndirir və möhkəmləndirir.

Bu addımlar, Azərbaycanın nəqliyyat və loqistika mərkəzi kimi möhkəmləndirilməsində əhəmiyyətli bir rol oynayır. Regionun digər ölkələri ilə daha yaxın əlaqələrin qurulması, ticarət və iqtisadiyyatın inkişafına dəstək verir və ölkənin beynəlxalq arenada möhkəmlənməsinə kömək edir.

Azərbaycanın Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının istifadəyə verilməsi, ölkədə dəniz nəqliyyatının inkişafında yeni bir mərhələnin başlanmasına səbəb olur. Bu limanın əhəmiyyəti, Azərbaycanın mühüm geostateji mövqeyində yerləşməsi və zəngin iqtisadi və ticarət əlaqələrinin olması ilə bağlıdır.

Bakı limanının imkanlarının genişləndirilməsi planlaşdırılır ki, bu da Orta Dəhlizin cəlbediciliyini artıracaq. Layihə çərçivəsində təqdim olunacaq yeni intermodal və multimodal terminalda dünyanın ən inkişaf etmiş limanlarının infrastruktur elementləri yer alacaq. Bu, bölgəyə daha çox yük cəlb edəcək və Orta Dəhlizdən gələn yüklər üçün sürətli logistik həllər təmin edəcək.

Bu addımlar, Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı sahəsindəki rolu və önəmini artırmağa kömək edir. Limanın inkişafı, ölkənin ticarət potensialını artırır və regionda beynəlxalq ticarətə daha geniş imkanlar yaradır.

Son illərdə Azərbaycanın hava nəqliyyatı ilə yük daşımalarında artan rolu və əhəmiyyəti çox mühümdür. Azərbaycanın hava nəqliyyatı infrastrukturunun yaxşılaşdırılması və hava məkanından istifadənin liberalizasiyası, bu sahədəki inkişafın əsasını təşkil edir.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu, regionun ən böyük hava limanı olaraq yük daşımalarında önəmli bir rol oynayır. Ayrıca, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşən beynəlxalq aeroportlar, Azərbaycanın hava nəqliyyatı ilə yük daşımalarındakı mövqeyini daha da gücləndirir.

Yeni hava limanlarının inşası, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrinin Azərbaycan iqtisadiyyatına reinteqrasiyasına və işğaldan azad olunan ərazilərdə

istehsal olunan sənaye məhsullarının dünya bazarına çıxarılmasına imkan yaradır. Bu, ölkənin regionda ixrac potensialının genişləndirilməsində və bölgədə ətraflı ticarət imkanlarının artırılmasında əhəmiyyətli bir addım təşkil edir.

Bu cür addımlar, Azərbaycanın hava nəqliyyatı sahəsində daha da güclənməsini və beynəlxalq ticarətə daha geniş bir bağlantı qurmasını təmin edir.

Son illər Azərbaycanda dəmir yolları ilə daşımaların sürətli və təhlükəsiz təşkili üzərində ciddi tədbirlər görülmüşdür. Bu tədbirlərin müsbət nəticələri hər gün daha da hiss olunur. Xüsusən Rusiya-Ukrayna münaqişəsində dəmir yolu daşımalarında yaşanan azalma eğilimini görməkdən sonra, 2022-ci ildə bu sahədə mərkəzi artım qeydə alınıb.

Ölkədəki polad magistralları ilə 38 min 692 vaqonla yük daşınması, əvvəlki illə müqayisədə 27,2 faiz artım göstərir. Bu, Azərbaycanın dəmir yolu infrastrukturunun inkişaf etməsinin bir göstəricisidir və bu sahədə sürətlənən inkişafın bir nümunəsidir.

Bu artım, Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatının daha da effektiv və konkurentli bir hal almasını göstərir. Bu, ölkənin ticarət potensialını artırır və beynəlxalq ticarətə daha geniş bir bağlantı yaradır.

Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin mühüm segmentlərindən olan magistral avtomobil yollarının dünya standartlarına uyğunlaşdırılması, Azərbaycanın tranzit imkanlarını artırmaq və beynəlxalq yüklərin sürətli və təhlükəsiz şəkildə çatdırılmasını təmin etmək üçün əhəmiyyətli bir addımdır.

Görünür ki, hazırkı geosiyasi proseslər Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında strateji rolunu daha da artırır. Bu, Türkiyə, Rusiya və İranla birgə həyata keçirilən daşımaların Azərbaycanın daşıyıcılarına üstünlük qazandırılmasına töhfə verir. Cari ilin əvvəlində ölkəmizin ərazisi ilə daşınan beynəlxalq yüklərin həcmində əhəmiyyətli şəkildə artmasını görmək çox mühüm bir haldır. Yalnız qeyd etmək kifayətdir ki, bu ilin yanvar ayı ərzində Azərbaycan üzərindən 843 min ton beynəlxalq yük daşılıb ki, bu, ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 306 min ton və ya 57 faizdən çox artım deməkdir.

Müasir dünyada nəqliyyat sektorunun, yüksək rəqabətlik tələb edən bir sahə olduğu bir realitetdir. Bu sahənin inkişafı, ölkənin coğrafi mövqeyinə və nəqliyyat infrastrukturunun effektivliyinə asılıdır. Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzəsi, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sisteminin ölkələrin iqtisadi əlaqələrinin inkişafında mühüm bir rola malik olduğu kəsişmə noktasıdır.

Bu hövzədə yerləşən Azərbaycan Respublikasının ərazisi, Transxəzər və Transqafqaz nəqliyyat komplekslərinə birləşdirilmiş Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sistemi ilə əlaqələndirilmişdir. Bu da ölkədə nəqliyyat layihələrinin geniş həyata keçirilməsinə imkanlar yaradır.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sistemi, beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat layihələrini birləşdirir və dünya ölkələrinin integrasiyasında əhəmiyyətli bir rol oynayır. Bu sistem, quru və su yolları daxil olmaqla, yük və sərnişin daşınmasında multimodal daşımaların inkişafını şərtləndirir. Bu da, ticarət və iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinə və dünya bazarlarının daha asan və sürətli əlaqələndirilməsinə imkan yaradır.

Multimodal daşımaçılığın, qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadəyə əsaslanan bir nəqliyyat formu olaraq, xarici və daxili yük və sərnişin daşımalarında rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün effektiv bir yoldur. 2022-ci ildə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində 51 milyon 421 min ton yük daşınıb. Bu, daşımaların çoxalmasının və bu dəhlizdəki nəqliyyat sahələrinin əhəmiyyətinin bir göstəricisidir.

Bu daşımaların 32,7 faizi dəmir yolunun, 12,9 faizi dəniz nəqliyyatının, və 54,4 faizi avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bu, multimodal daşımanın müvafiq nəqliyyat vasitələrinin cəmləşdirilməsindəki effektivliyini və bu dəhlizdəki fəaliyyətin dəmir yolunun, dəniz nəqliyyatının və avtomobil nəqliyyatının birləşdirilməsindəki əhəmiyyətini göstərir.

Bu nəticələr, Azərbaycanın multimodal nəqliyyat infrastrukturunun sürətli və effektiv bir şəkildə inkişaf etdiyini və bu yolla beynəlxalq daşımaların və ticarətin genişləndirilməsində əhəmiyyətli bir rol oynadığını təsdiq edir.

2022-ci ildə Azərbaycan üzərində tranzit daşımalarının həcmi 13 milyon 634,6 min ton olmuşdur. Bu, əvvəlki illə müqayisədə 4 milyon 809 min ton artım deməkdir. Nəqliyyat sektorunda, ümumilikdə, yükdaşımalarından əldə olunan gəlir də artan bir dinamika ilə inkişaf edərək, 2021-ci ildə 7 milyard 390,6 milyon manata çatıb.

Yükdaşımalarından əldə olunan gəlir və xərclərin müqayisədə azalması, vahid nəqliyyat sistemi üzrə yükdaşımaların rentabellik səviyyəsini yüksəltmişdir. 2021-ci il üzrə, bu rentabellik səviyyəsi ənənəvi olaraq 65,3 faiz olmuşdur. Bu, nəqliyyat sektorunun maliyyəvi cəhətdən də sürətli və səmərəli bir şəkildə inkişaf etdiyini və yükdaşımalarının ölkə üçün əhəmiyyətini və rentabləliyini göstərir.

Prezident İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Xəzər dənizində Azərbaycan sektorunda fəaliyyət göstərən liman infrastrukturunun beynəlxalq səviyyədə inkişafı üzrə işlər davam etdirilir. Bu, Bakı limanı, Ələt, Lənkəran, Hövsan limanlarının beynəlxalq əhəmiyyətli limanlar səviyyəsinə çatdırılmasını özündə əhatə edir. Bununla birlikdə, Xəzər dənizində yüklərin tənzimlənməsini normal şəraitdə həyata keçirmək üçün Sumqayıt limanının tikintisi də əhəmiyyətli bir addımdır. Bu liman, əsasən, Bakı və Sumqayıt şəhərləri arasında yük gərginliyinin azalmasına imkan yaradacaq.

Ayrıca, araşdırmalar göstərir ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yük axınlarının intensivləşməsi, gələcəkdə Azərbaycanda nəqliyyatın bütün növləri üzrə dəyərin artmasına səbəb olacaq. Bu, ölkənin nəqliyyat sektorunun daha da genişlənməsi və beynəlxalq ticarətə daha böyük bir rəqabət gücü ilə qatılması deməkdir.

Azərbaycan Respublikasının 2022-ci il yanvar-may aylarında xarici ticarət dövriyyəsində daha çox paya malik olan dövlətlər içində ilk sıralarda İtaliya, Türkiyə və Rusiya yer almışdır. (Cədvəl 1.)

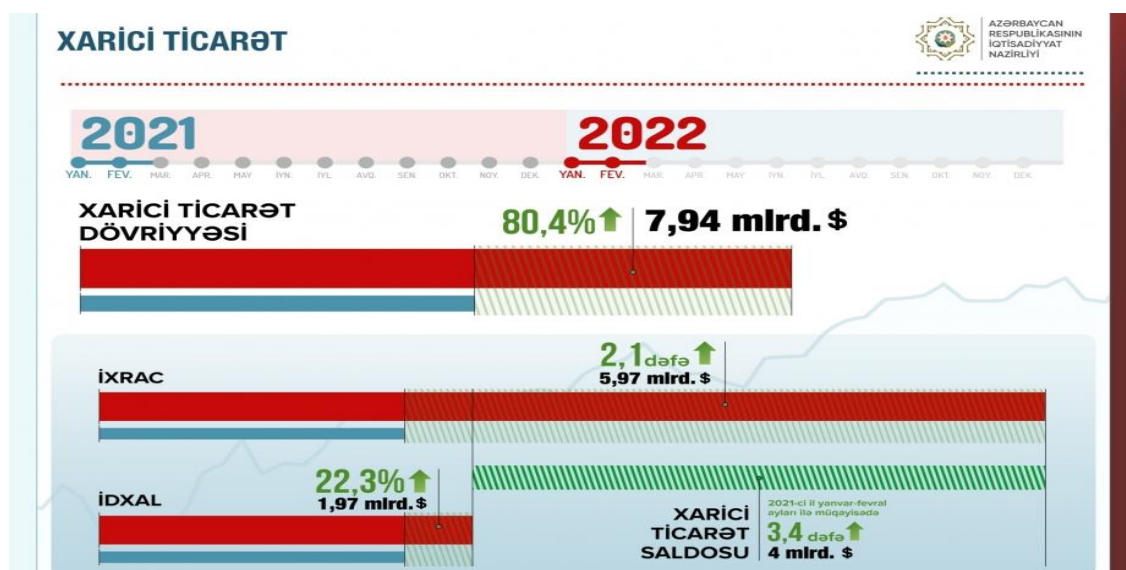
Həmçinin 2022-ci ildə 2021-illə müqayisədə xarici ticarət dövriyyəsi 80,4% artaraq 7,94 mlrd \$ təşkil etmişdir. (Cədvəl 2)

Cədvəl 1. 2022-ci il yanvar-may aylarında xarici ticarət dövriyyəsi



Mənbə:stat.gov.az

Cədvəl 2. 2021-2022-ci illərdə xarici ticarət dövriyyəsi



Mənbə:stat.gov.az

Azərbaycanla Aİ arasında ticarət əlaqələri hazırda Tərəfdaşlıq və Əməkdaşlıq Sazişi ilə tənzimlənir. Aİ Azərbaycanın ticarət partnyorları arasında birinci yeri tutur. 2022-cı ilin yanvar-sentyabr ayları rəqəmlərinə görə AB-nin payı Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsində 37,12% (4,730 mlrd. dollar) təşkil edib.

Ümumiyyətlə son 5 il ərzində Aİ ilə Azərbaycan arasında ticarət əlaqələri aşağıdakı dinamika üzrə həyata keçirilmişdir.

Cədvəl 3. 2017-2022-cı illərdə AB ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin dinamikası (min USD)

Ölkələr	2017	2018	2019	2021	2022
Avstriya	407 346,50	112 651,90	137 552,90	199 917,70	396 582,80
Birləşmiş Krallıq	10 417,90	79 918,60	41 202,70	281 064,20	525 174,60
Almaniya	1 223 961,8	610 834,40	450 462,00	894 183,00	1 440 760,20
İspaniya	316 057,40	495 147,80	258 765,50	445 227,20	479 328,70
İtaliya	2 254 330,50	4 333 747,10	4 406 425,20	5 671 290,40	6 219 861,10
Fransa	864 101,10	626 433,90	337 371,10	614 818,70	624 722,20
Finlandiya	189,20	269,80	748,40	19 169,20	29 949,20
Çexiya Respublikası	549 516,30	214 366,20	556 854,90	664 507,00	1 045 802,00
Xorvatiya	199 208,60	264 015,40	174 262,90	214 361,80	247 772,30
Estoniya	253,40	660,70	700,00	3 226,60	5 054,60
İrlandiya	52 235,80	23 410,9		10 849,10	29 718,70
Latviya	800,50	853,40	2 028,10	15 061,40	22 386,10
Litva	512,90	2 398,60	2 304,50	26 190,40	22 062,30
Lüksemburq	179,80	9 580,10	15 552,90	19 325,50	47 697,20
Malta	141 929,30	130 031,40	36 886,60	36 995,50	69 828,60
Niderland	101 792,10	38 295,40	86 670,10	174 627,60	181 831,80
Polşa	6 509,00	4 821,30	8 706,50	77 816,80	104 007,00
Portuqaliya	368 874,40	331 278,90	446 343,30	512 395,10	544 228,40
Ruminiya	83 934,50	111 673,00	267 229,90	335 354,30	388 968,80
Slovakiya	55,60	130,80	89,90	23 118,70	30 167,30
Sloveniya	9 429,90	4 172,50	5 274,40	22 861,90	23 707,90
Ümumi	6 591 637	7 394 690	7235 437	10 262 361,60	12 479 611,8

Mənbə: stat.gov.az

Azərbaycan Respublikasında vahid nəqliyyat sisteminin 2020-2021-ci illər üzrə müxtəlif göstəricilər üzrə qiymətləndirilməsi Cədvəl 4 – də öz əksini tapmışdır.

Cədvəl 4. Vahid nəqliyyat sisteminin 2020-2021-ci illər üzrə idxal, ixrac və tranzit göstəriciləri.

2020-ci il				2021-ci il		
	İdxal (ton)	İxrac(ton)	Tranzit(ton)	İdxal(ton)	İxrac(ton)	Tranzit(ton)
Avtomobil	266	375.4	412.4	415	512.2	523.4
Hava	324.8	456.9	534.9	543.87	987.98	8766.1
Dəniz	78.85	2 553.65	3 655.9	157.87	3 667.4	4 789.2
Dəmiryolu	236	546	623.7	254	678	786.8
Boru kəməri	657.765	768.7	8123.5	765.98	875.3	947.2

Mənbə: stat.gov.az

Cədvəl 4 üzrə qiymətləndirmədən göründüyü kimi, 2020-ci illə müqayisədə 2021-ci ildə Azərbaycanda müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə idxal, ixrac və tranzitdə artımlar müşahidə olunmuşdur.

Cədvəl 5 və cədvəl 6-da 2023 və 2024-cü illərdə daşınar yüklərin idxal və ixracı haqqında məlumatlar üzrə müqayisə aparılmışdır.

Cədvəl 5. Daşınan idxal yükləri haqqında statistik məlumat (min ton)

Nəqliyyat növləri	Tarix						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dəniz	527,2	694,6	1.210,5	651,3	497,9	1.163	2.523,5
Dəmir yolu(mln)	4,4	4,3	5,2	4,8	3,9	4,5	4,6
Avtomobil(mln)	2	2,3	2,4	2,4	2,9	3,1	3,4
Hava	15,3	14,5	14,3	10,6	9,1	10,3	12,9
Boru kəməri(mln)	0,3	1,5	1,03	0,1	0,4	0,6	1,6

Mənbə: customs.gov.az

1. **Dəniz nəqliyyatı:** 2019-cu ildə dəniz nəqliyyatının həcmi ən yüksək səviyyədə idi, lakin son iki il ərzində dəniz nəqliyyatının həcmində ciddi artım müşahidə olunur. 2023-cü ildə bu nəqliyyat formasının həcmi ən yüksək səviyyəyə çatıb, digər illərdən ciddi şəkildə fərqlənir.
2. **Dəmir yolu nəqliyyatı:** Dəmir yolu nəqliyyatı 2019-cu ildə ən yüksək həcmi qeyd etmişdir, lakin son illər ərzində səviyyəsi azaldığı görünür. 2022-ci ildə azalmış olsa da, 2023-cü ildə həcmində bəlli bir artım müşahidə olunur.
3. **Avtomobil nəqliyyatı:** Avtomobil nəqliyyatı hər il artan bir tendensiyaya malik olmuşdur. 2023-cü ildə də həcmi ən yüksək səviyyəyə çatıb. Bu, ən populyar nəqliyyat formalarından biridir və həm daxili, həm də xarici daşımalar üçün əhəmiyyətli rol oynayır.
4. **Hava nəqliyyatı:** Hava nəqliyyatının həcmi genə də relativ olaraq aşağı səviyyələrdə qalır. 2023-cü ildə artmış olsa da, digər nəqliyyat formaları ilə müqayisədə daha kiçik bir paya malikdir.
5. **Boru kəmərləri nəqliyyatı:** Bu nəqliyyat formasının həcmi geniş bir spektruma yayılır. 2022-ci ildə həcmində ciddi bir artım müşahidə edilir, lakin 2023-cü ildə bu artım daha da sürətlənir. Bu, enerji və digər sıvı maddələrin nəqlində artan tələbatı nümayiş etdirir.

Əvvəlki illərə nəzər saldıqda, 2023-cü ilin nəqliyyat həcmində geniş bir artımın yaşandığını görürük. Bunun arxasında iqtisadi canlanma, ticarət faaliyyətinin genişlənməsi və infrastrukturun inkişafı kimi bir çox faktor yatabilir.

Cədvəl 6. Daşınan ixrac yükləri haqqında statistik məlumat (min ton)

	Tarix						
Nəqliyyat növləri	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dəniz	413,4	235,2	336,3	261	295,3	53,3	78,9
Dəmir yolu	2.065,5	2.313,8	2.317,1	2.319,2	3.202,6	2.903,2	3.255,4
Avtomobil	911,7	1.110,3	1.381,5	1.394,9	1.850,1	1.901,1	2.027
Hava	93,6	205	68,8	57,1	73,1	124,4	86,8
Boru kəmərləri(mln)	33,2	35,4	40,4	38,4	42,2	40,3	45,8

- **Dəniz nəqliyyatı:** 2017 ilindən 2020 ilinə qədər əməliyyat dəyərlərində bir azalma müşahidə edilir. Daha sonra 2021 və 2022 ildə dəniz nəqliyyatının dəyəri yenidən artır, lakin 2023-də yenidən azalır.
- **Dəmir yolu nəqliyyatı:** Ən böyük əməliyyat dəyəri bu nəqliyyat növünə aid olur. 2021 ilində dəmir yolu əməliyyat dəyəri nəqliyyatın genişlənməsini nümayiş etdirir.
- **Avtomobil nəqliyyatı:** Avtomobil nəqliyyatı da müsbət bir artım göstərir, lakin dəmir yolu kimi bu qədər dərində deyil.
- **Hava nəqliyyatı:** Hava nəqliyyatının əməliyyat dəyəri illər arasında çox dəyişir. Əksər hallarda, digər nəqliyyat növlərinin artdığı illərdə, hava nəqliyyatının dəyəri azalır və əksinə.
- **Boru kəmərləri nəqliyyatı:** Əməliyyat dəyəri il ərzində sabit bir şəkildə artır, buna görə də digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə ən daimi artışı nümayiş etdirir.

Mənbə: customs.gov.az

Cədvəl 7. Gömrük idarələri üzrə gömrük rəsmiləşdirilməsinin çatdırılmasına sərf olunan vaxtın günlər üzrə bölgüsü və sərhəd gömrük buraxılış məntəqələrindən keçən nəqliyyat vasitələrinin keçmə vaxtları üzrə bölgüsü.

Aprel- May				
Gömrük idarələri	3 gündən çox olmayan	3 gündən 6 günədək	5 gündən 15 günədək	15 gündən çox
Bakı Baş Gömrük İdarəsi	61.11	12.59	15.31	11.00
Sumqayıt Baş Gömrük İdarəsi	79.83	8.10	10.91	1.17
Hava nəqliyyatında Baş Gömrük İdarəsi	19.21	13.74	42.24	24.81
Şimali Ərazi Baş Gömrük İdarəsi	78.73	8.77	8.97	3.53

Qərbi Ərazi Gömrük İdarəsi	68.45	17.39	11.40	2.77
Cənubi Ərazi Gömrük İdarəsi	63.99	14.85	20.18	0.98
Enerji resursları və Dəniz Nəqliyyatında Baş Gömrük İdarə	69.36 63.11	11.82 20.60	6.86 13.67	11.96 2.62
Aksızlı Mallar Üzrə Baş Gömrük İdarəsi	77.46	10.00	10.17	2.37
Naxçıvan Baş Gömrük İdarəsi	64.58	13.00	15.52	6.30

Mənbə: Gömrük Komitəsinin məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir

Logistics Performance Index (LPI) müxtəlif ölkələrdə logistika əməliyyatlarının səmərəliliyini və effektivliyini qiymətləndirmək və müqayisə etmək üçün Dünya Bankı tərəfindən hazırlanmış geniş tanınan alətdir. Logistics Performance Index-dən əldə edilən Qlobal Ranking 2023, dünya üzrə 139 ölkənin logistika performansının hərtərəfli icmalını təqdim edir. Bu göstəricilər tədarük zəncirinin müxtəlif aspektlərini əhatə edir və ölkənin logistika fəaliyyətinin hərtərəfli qiymətləndirilməsinə imkan verir. LPI-nin əsas komponentləri və metodologiyasına aşağıdakılar daxildir:

1. Gömrük(Custom score)

Custom score ölkədə gömrük prosedurlarının səmərəliliyini və effektivliyini qiymətləndirir. Burada gömrük rəsmiləşdirilməsinin sürəti, gömrük proseslərinin şəffaflığı və gömrüklə bağlı tələblərin proqnozlaşdırıla bilməsi kimi amillər nəzərə alınır. Yüksək custom score sadələşdirilmiş gömrük prosedurlarını göstərir, gecikmələri azaldır və malların sərhədlərdən rahat keçirilməsini asanlaşdırır.

2. İnfrastruktur (Infrastructure Score)

Infrastructure Score ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun, o cümlədən avtomobil yolları, dəmir yolları, limanlar və hava limanlarının keyfiyyətini və inkişafını qiymətləndirir. Yaxşı inkişaf etmiş infrastruktur məhsuldar daşınma və malların sərhədlər daxilində və sərhədlər arasında hamar hərəkətini təmin edir.

3. Beynəlxalq yükdaşımaları (International Shipments Score)

International Shipments Score beynəlxalq daşımaların təşkili və aparılmasının asanlığını ölçür. O, beynəlxalq daşınma xidmətlərinin mövcudluğu, logistik xidmət təminatçılarının keyfiyyəti və beynəlxalq ticarət sənədlərinin əlçatanlığı kimi amilləri nəzərə alır. Bu kateqoriya üzrə daha yüksək xal ölkənin beynəlxalq yükdaşımaları asanlaşdırmaq və inzibati maneələri minimuma endirmək qabiliyyətini göstərir.

4. Logistika səriştəliyi (Logistics Competence Score):

Logistics Competence Score ölkənin keyfiyyətli logistika xidmətləri göstərmək qabiliyyətini, o cümlədən logistika təcrübəsini, logistik operatorların səriştəsini və logistik xidmət təminatçılarının mövcudluğunu qiymətləndirir.

Daha yüksək xal, bütün təchizat zəncirində malların səmərəli idarə edilməsini və idarə olunmasını təmin edən, təcrübəli mütəxəssislər və geniş çeşidli logistika xidmət variantları ilə yaxşı inkişaf etmiş logistika sənayesini ifadə edir.

5. İzləmə (Tracking & Tracing Score)

Tracking & Tracing Score ölkənin yüklərin görünməsini və real vaxt rejimində izlənilməsini təmin etmək imkanlarını əks etdirir. Bu, qabaqcıl izləmə texnologiyalarının istifadəsi, onlayn yüklərin izlənilməsi sistemlərinin mövcudluğu və izləmə məlumatının dəqiqliyi kimi amilləri nəzərə alır.

Daha yüksək xal şəffaflığın və izlənilənliyin gücləndirilməsini göstərir, bizneslərə malların hərəkətinə nəzarət etməyə və hər hansı potensial pozuntuları qabaqcadan görməyə imkan verir.

6. Vaxt qrafikinə uyğunluq (Timeliness Score)

Timeliness Score logistika xidmətlərinin sürətini və etibarlılığını, o cümlədən çatdırılmaların vaxtında olmasını, tranzit vaxtlarını və cədvəllərə riayət olunmasını ölçür. Daha yüksək timeliness Score olan ölkə məhsulun təyinat yerlərinə tez və əvvəlcədən müəyyən edilmiş vaxt qrafiklərinə uyğun çatmasını təmin edərək, səmərəli logistik əməliyyatlar nümayiş etdirir.

LPI ölkənin logistika fəaliyyətinin ümumi qiymətləndirilməsini təmin etmək üçün bu əsas göstəriciləri birləşdirir. O, 1-dən 5-ə qədər dəyişən reyting sistemindən istifadə edir, 1 aşağı performans səviyyəsini, 5 isə yüksək performans səviyyəsini göstərir. Reytinglər müxtəlif ölkələrdə logistika əməliyyatları ilə bağlı təcrübəyə malik olan beynəlxalq ekspeditorlar və rəhbər işçilər də daxil olmaqla, logistika mütəxəssisləri arasında aparılan sorğulara əsaslanır.

Cədvəl 8. Azərbaycanın LPI göstərici illə üzrə

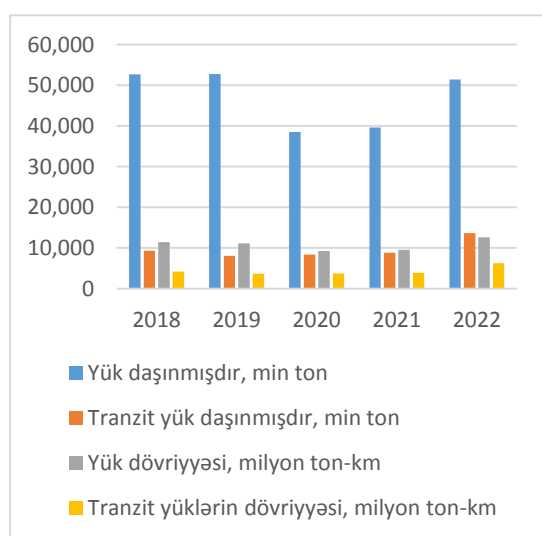
İl	LPI göstərici	Gömrük	İnfrastruktur	Beynəlxalq yükdaşıma	Logistika səriştəliyi	İzləmə	Vaxt qrafikinə uyğunluq
2011	2.72	2.83	2.75	2.65	2.70	2.62	2.44
2014	2.70	2.82	2.8	2.78	2.75	2.7	2.45
2017	2.75	2.86	2.97	2.86	2.75	2.81	2.55
2020	2.77	2.88	3.01	2.92	2.78	2.82	2.57
2023	-	-	-	-	-	-	-

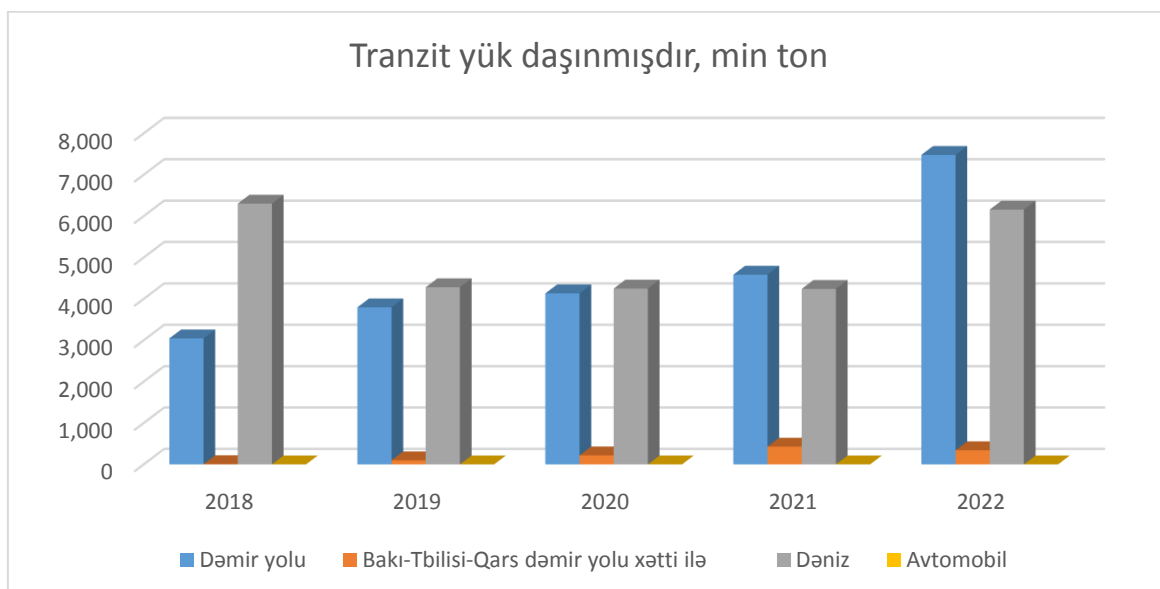
Mənbə: Dünya Bankı

Cədvəl 9. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)

	2018	2019	2020	2021	2022
Yük daşınmışdır, mln ton	52,7	52,8	38, 5	39,6	51,4
Dəmir yolu	12,6	13,3	12,8	13,5	16,8
o cümlədən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti	7.0	111.5	224.4	477.4	412.5

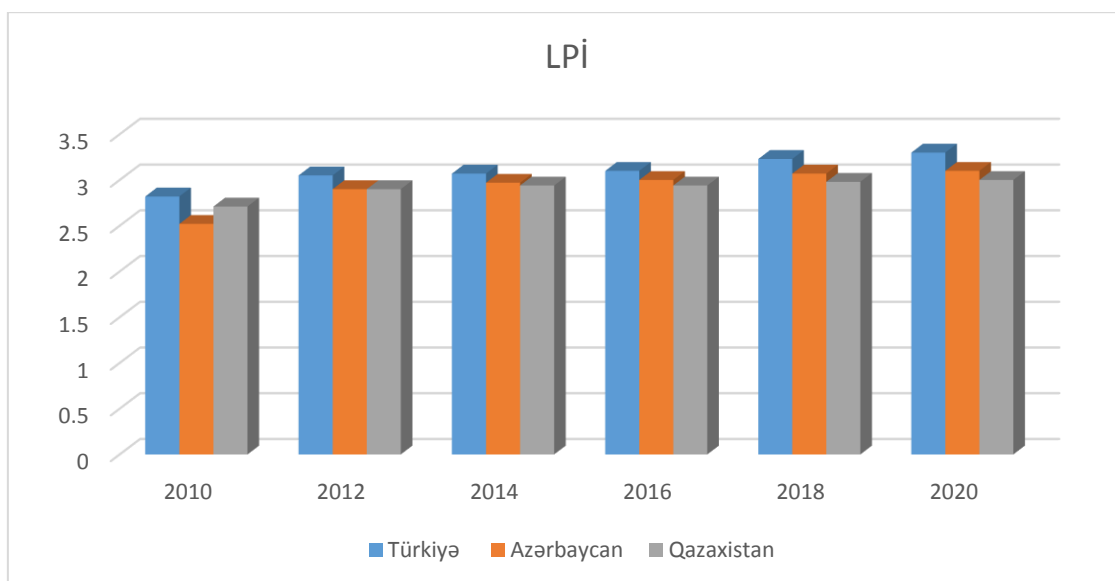
ilə(min ton)					
Dəniz	6,9	4,8	5	4,6	6,6
Avtomobil	33,2	34,6	20,7	21,6	28
Tranzit yük daşınmışdır, mln ton	9,3	8,1	8,4	8,8	13,6
Dəmir yolu	3	3,8	4,1	4,6	7,5
o cümlədən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə(min ton)	5.3	99.9	217.0	428.9	341
Dəniz	6,3	4,3	4,3	4,2	6,2
Avtomobil	...	...	...	...	...
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	11 489	11 158	9 254	9 592	12 649
Dəmir yolu	4 305	4 890	4 607	5 086	6 831
o cümlədən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə	3.2	56.0	110.3	242.5	185.0
Dəniz	2 799	1 801	1 873	1 712	2 357
Avtomobil	4 385	4 467	2 774	2 794	3 461
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	4 185	3 698	3 731	3 864	6 241
Dəmir yolu	1 615	2 104	2 121	2 272	4 040
o cümlədən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə	2.4	50.6	106.6	219.7	160.0
Dəniz	2 570	1 594	1 610	1 592	2 201
Avtomobil	...	...	...	...	...





Cədvəl 9: Logistic performnace index

LPI	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Türkiyə	2.82	3.05	3.07	3.1	3.23	3.3
Azərbaycan	2.52	2.9	2.97	3	3.07	3.1
Qazaxistan	2.71	2.9	2.94	2.94	2.98	3



Mənbə: Worldbank.org

Azərbaycan Respublikasının idxalında əsas tərəfdaş ölkələrlə ticarət əməliyyatları

Ölkələr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cəmi	9216.68	8489.14	8783.3	11465.9	13667.5	10730.7	11705.8	14539.9
Rusiya	1437.94	1641.69	1554.09	1885.19	290.22	1962.16	2074.31	2734.8
Türkiyə	1171.39	1181.58	1273.79	1576.83	1646.88	1563.05	1843.71	2297.4
Çin	511.92	703.81	854.54	1196.65	1432.15	1413.82	1639.49	2086.3
Almaniya	689.99	390.49	443.72	659.94	709.89	583.47	634.4	663.6
Ukranya	309.563	286.81	460.39	469.79	467.06	418.46	470.02	259.8
ABŞ	847.39	471.61	720.59	527.04	767.77	635.92	442.41	479.82
İtaliya	587.76	332.44	318.8	340.09	369.93	396.21	419.66	340.43
İran	90.45	171.53	240.27	414.81	452.68	300.62	397.52	476.44

Mənbə:azedu.az

Gömrük rüsumlarının statistikas						
	Tarix					
Tarif dərəcəsi	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0%	2865	2978	2994	2994	3155	3400
5%	2062	2058	2054	2054	2140	1973
15%	4947	4939	4887	4916	5012	4823
Spresifik	362	362	426	426	482	425
Cəmi	10236	10337	10361	10390	10789	10621

Mənbə:Customs.gov.az

İndiyədək Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi üzrə multimodal nəqliyyat xidmətləri eksklüziv olaraq İran İslam Respublikasında yerləşən Astara şəhərindəki ADY terminalında həyata keçirilirdi. Bu terminalın tikintisi ilə bağlı müqavilə 2017-ci ildə bağlanıb və orada yükləmə əməliyyatlarına 2018-ci ildə başlanılıb. Terminalın tikintisinin bu ilin sonunadək başa çatdırılması planlaşdırılır.

İranda Astara-Rəşt dəmir yolu xəttinin işə düşməsi ilə hər iki Astara terminalından keçən tranzit yüklərin artması gözlənilir. 2018-2023-cü illərdə “Astara Terminal” MMC tərəfindən 2,5 milyon tondan çox yük daşınıb, terminalda daşınmış yüklərin ümumi həcmi 3 dəfədən çox artıb. Məsələn, 2018-ci ildə 211 min 789 ton yük daşındığı halda, ötən il bu rəqəm 692 min 402 tona çatıb. 2024-cü ilin ilk dörd ayında terminal 284 min 688 ton yük daşıyıb ki, bu da əvvəlki ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 14 faiz çoxdur. Yada salaq ki, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin əsası 2000-ci ildə Rusiya, İran və Hindistan arasında imzalanmış hökumətlərarası saziş əsasında yaradılıb. Bu layihənin əsas məqsədi Hindistandan Rusiyaya, eləcə də Şimali və Qərbi Avropaya malların çatdırılma müddətini azaltmaqdır. Bu yaxınlarda 13 ölkə bu sazişi ratifikasiya edib. Hazırda Hindistandan Rusiyaya malların çatdırılması 6 həftədən çox vaxt aparır, lakin dəhlizdən tam istifadə bu müddəti iki dəfə azaldacaq. Bu nəqliyyat marşrutunun formalaşmasında mühüm rol oynayan Azərbaycan sazişə 2005-ci ildə qoşulub. Həmçinin Astara (Azərbaycan)-Astara (İran) dəmir yolu xətti üzrə Astaraçay üzərindəki körpüdən 8,3 kilometr, daha sonra isə İran İslam Respublikasında yük terminalına qədər daha 1,4 kilometr yeni yol çəkilmişdir. Azərbaycan öz tranzit potensialını inkişaf etdirərək dünya güc mərkəzlərinin diqqətini cəlb edir. Ölkəmiz nəqliyyat şəbəkələrinin inkişafına böyük sərmayə yatırmaqla öz strateji üstünlüyünü möhkəmləndirir. Dünya iqtisadiyyatının rəqəmsal transformasiyası şəraitində Astara terminalının istifadəyə verilməsi ilə əlaqədar Dövlət Gömrük Komitəsinin Astara Gömrük İdarəsi tərəfindən gömrük nəzarətinin təşkili xüsusi aktualıq kəsb edir. Bu terminal Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin əsas həlqəsidir və tranzit yükdaşımalarının 10-15 faiz artırılması üçün perspektivlər açır. Terminal vasitəsilə daşınan yüklərə ağac emalı materialları, taxıl, tikinti materialları, kimya məhsulları, meyvə-tərəvəz, konservlər, ərzaq və digər mallar daxildir. Astara terminalının açılışından əvvəl “Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyatı” xətti ilə İranın Astara şəhərində multimodal daşıma xidmətləri göstərilirdi. 2024-cü ilin birinci rübündə Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri ilə 7 milyon 981 min ton yük daşınıb ki, bu da ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 5,3% çoxdur.

Bu ilin yanvar-aprel aylarında tranzit yükdaşımaları əvvəlki illə müqayisədə 14% artaraq 2 milyon 517 min ton təşkil edib. Hesabat dövründə Şimal-Cənub marşrutu üzrə yükdaşımaların həcmi ötən ilin dörd ayının göstəriciləri ilə müqayisədə 29 faiz artaraq 260 min ton təşkil edib.

Azərbaycanda strateji əhəmiyyətli məhsulların idxalı və ixracı sahəsində inhisarçılığın qarşısının alınması, bütün hüquqi və fiziki şəxslərin bərabər hüquqlarının təmin edilməsi, daxili bazarın tanınması, gömrük münasibətlərinin təkmilləşdirilməsi, xarici ticarətin liberallaşdırılması istiqamətində dövlət səviyyəsində məcburi tədbirlər həyata keçirilir. Son beş ildə Azərbaycan bir neçə ölkə ilə turizm sazişləri bağlayıb. Dövlət başçısının imzaladığı “Turizmin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə bu sahənin inkişafı üçün prioritetlər müəyyən edilib və daxili turizmin bütün əsas aspektləri nəzərə alınıb. [17, s 81]

Turizm dövlətin sabit inkişafını təmin edən mühüm strateji istiqamətdir. Son beş ildə Aİ ölkələri ilə turizm əlaqələri haqqında məlumatları aşağıda təqdim olunan statistika komitəsinin məlumatları ilə müqayisə etmək olar.

FƏSİL III. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ BEYNƏLXALQ TİCARƏT VƏ TRANZİTLƏ ƏLAQƏDAR TƏRƏFDAR ÇIXDIĞI SAZİŞ VƏ KONVENSIYALARIN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ.

3.1. Azərbaycanın beynəlxalq tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı beynəlxalq saziş və konvensiyaların inkişafının perspektivləri.

Müxtəlif nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycanın qoşulduğu saziş və konvensiyalar aşağıdakılardır:

1. Beynəlxalq Mülki aviasiya barədə Konvensiya (07.12.1944-ci il) (14.07.1992-ci ildə ratifikasiya olunub).
2. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı barədə Konvensiya (19.02.1948-ci il) (19.04.1995-ci ildə ratifikasiya olunub).
3. Nişanların beynəlxalq qeydiyyatı barədə Saziş (14.04.1891-ci il) (12.03.1996-cı ildə ratifikasiya olunub).
4. Gəmilərin ölçülməsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (23.06.1969-cu il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
5. Gəmilərdən çirkəndirilmənin qarşısının alınması barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.12.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
6. Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınması üzrə beynəlxalq qaydalar barədə Konvensiya (20.10.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
7. Dənizdə insan həyatının mühafizəsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (01.11.1974-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
8. Dənizçilərin hazırlanması, onlara diplom verilməsi və növbə çəkməsi ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya (01.12.1978-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
9. Yük nişanlaması barədə Beynəlxalq Konvensiya (05.04.1966-cı il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).
10. Xarici hava gəmilərindən yer üzərindəki üçüncü şəxslərə vurulan zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə Konvensiya (7.10.1952-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

11. Mülki aviasiyaanın təhlükəsizliyinə qarşı yönələn qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə barədə Konvensiya (23.09.1971-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
12. Hava gəmiləri üzərində hüquqları beynəlxalq miqyasda tanıtmmaq haqqında Konvensiya (19.06.1948-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
13. Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt olunmasına qarşı mübarizə barədə Konvensiya (16.12.1970-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
14. Beynəlxalq hava əlaqələri üzrə tranzit barədə Saziş (07.12.1944-cü il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
15. Plastik partlayıcı maddələri aşkarlamaq məqsədilə onlara nişan vurulması barədə Konvensiya (01.03.1991-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
16. Beynəlxalq hava daşımaları üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası ilə bağlı Konvensiya (12.10.1929-cu il) (09.11.1999- cu ildə ratifikasiya olunub).
17. 1929-cu ilin 12 oktyabrında imzalanmış "Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan insanların yerinə yetirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası məqsədilə Varşava Konvensiyası"na Əlavə Konvensiya (1961-ci ilin 18 sentyabrı) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).
18. Avtonəqliyyat vasitələrinin idarəetmə hüququndan məhrum edilmənin beynəlxalq nəticələri barədə Avropa Konvensiyası (03.06.1976-ci il) (16.06.2000-ci ildə ratifikasiya olunub).
19. Dövlətlərarası neft və qaz nəqlətmə sistemlərinin institusional əsaslarını yaratmaq barədə Çərçivə Sazişi (22.07.1999-cu il) (24.10.2000-ci ildə Ratifikasiya olunub).
20. Təhlükəli tullantıların sərhədlərarası daşınması və kənarlaşdırılmasına nəzarət barədə" Bazel Konvensiyası (22.03.1989-cu il) (16.02.2001-ci ildə ratifikasiya olunub).
21. Neftlə çirkləndirmə hallarına hazırlığın təminatı, bunlara qarşı mübarizə, habelə onlarla əməkdaşlıq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1990-cı il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

22. Neftlə çirkləndirmədən vurulan ziyana görə mülki məsuliyyət barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.11.1969-cu il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

23. Dəniz tələbləri ilə əlaqədar məsuliyyətin məhdudlaşdırılması barədə Beynəlxalq Konvensiya (19.11.1976-cı il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

24. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1973-cü il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

25. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiyaya Protokol (17.02.1978-ci il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

Bu günə qədər dünyanın 191 dövləti Çikaqo Konvensiyasının iştirakçısıdır.

ICAO BMT-nin ən nümayəndəli ixtisaslaşmış qurumlarından biri kimi tanınır ki, bu da Çikaqo Konvensiyasının mükəmməlliyinə və onun dünya dövlətləri üçün əhəmiyyətinə daha çox dəlalət edir.

Çikaqo Konvensiyasının müddəalarını praktikada həyata keçirən ICAO-nun fəaliyyəti siyasi, iqtisadi və sosial inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq dövlətlərin maraqlarının təmin edilməsinə yönəlib. İstehsalçı ölkələr milli texniki tələbləri ICAO standartlarına uyğunlaşdırmaqla sabitliyi və təyyarə satışını genişləndirir. Əməliyyat edən dövlətlər öz milli maraqlarını nəzərə almaqla, ICAO çərçivəsində beynəlxalq hava əlaqəsini tənzimləyən qaydalar, prosedurlar, qaydalar və sazişləri birləşdirməyə çalışırlar. [14, s 63]

İnkişaf etməkdə olan ölkələr milli mülki aviasiyanın inkişafında, milli hava xidmətləri infrastrukturunun formalaşdırılmasında, ixtisaslı aviasiya kadrlarına olan tələbatın ödənilməsində ICAO-nun potensial və imkanlarından istifadə edirlər.

Öz məzmununa görə Çikaqo Konvensiyası beynəlxalq hava hüququnun əsas mənbəyi və Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının nizamnamə sənədidir.

Konvensiyanın məqsədi onun preambulasında öz əksini tapıb və beynəlxalq mülki aviasiyanın “təhlükəsiz və nizamlı şəkildə inkişaf etdirilməsini” və beynəlxalq hava xidmətlərinin “imkanlar bərabərliyi əsasında qurulmasını və müvafiq qaydada idarə edilməsini” təmin etməkdir. rasiona və qənaətcil şəkildə”.

Bu məqsəd Konvensiyanın 22 fəslində əksini tapmış, öz növbəsində 4 hissəsində birləşdirilmiş 96 maddədə açıqlanır. Eyni zamanda, bütün mövcud çoxsaylı maddələr mülki aviasiyanın təhlükəsiz, müntəzəm, iqtisadi cəhətdən mümkün inkişafını, birləşdirən dövlətlərin konstruktiv əməkdaşlığını təmin edən vahid ümumi prinsipə uyğundur.

Qəbul edilmiş prinsip Konvensiyada təsbit olunmuş bir sıra konseptual əsas müddəalara və ilk növbədə, öz hava məkanı üzərində tam və müstəsna suverenliyə malik hər bir dövlətlə uçuşların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi əsasında beynəlxalq mülki aviasiyanın inkişafının həyata keçirilməsinə əsaslanır.

Konvensiyanın müddəaları dövlətlərin üzərinə qlobal hava nəqliyyatı və hava yollarının, beynəlxalq hava limanları şəbəkəsinin, aeronaviqasiya vasitələrinin və hava məkanından istifadənin, hava gəmilərinin dizaynının və aviasiya personalının hazırlanmasının birgə və əlaqələndirilmiş şəkildə inkişafı üzrə öhdəliklər qoyur, dövlət suverenliyi postulatının toxunulmazlığına ciddi riayət etməklə. Eyni zamanda, Konvensiya dövlətin üzərinə mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyini təmin etmək və hava xidmətlərinin həyata keçirilməsi və göstərilməsi üçün qaydaların, standartların, prosedurların maksimum əldə edilə bilən dərəcəsini təmin etmək üçün əməkdaşlıqda öhdəliklər götürmək üçün məsuliyyət qoyur. [22, s 94]

Bu postulat ən yaxşı beynəlxalq təcrübələr əsasında ICAO tərəfindən hazırlanmış və Çikaqo Konvensiyasına 19 Əlavədə yerləşdirilmiş vahid beynəlxalq standartların dövlətlər tərəfindən tətbiqi yolu ilə həyata keçirilir. Eyni zamanda, yeni standartların hazırlanması və mövcud standartların inkişafı qlobal hava xidmətlərinin miqyasının davamlı və sürətli artması ilə əlaqəli davamlı bir prosesdir. Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) yaradılması haqqında Konvensiyanın (Maddə 43) əsas müddəası bu postulatla bağlıdır. Konvensiya ICAO-nun məqsəd və vəzifələrini (Maddə 44) müəyyən edir ki, bunlar “beynəlxalq aeronaviqasiyanın prinsip və üsullarını inkişaf etdirmək və hava nəqliyyatının planlaşdırılmasına və inkişafına kömək etməkdir”.

Beynəlxalq mülki aviasiya sahəsində yeganə tanınmış forum kimi ICAO-nun əsas rolu standartların işlənib hazırlanması və mütəmadi olaraq yenilənməsi, təfərrüatlı təlimatlar və rəhbər materialların hazırlanması vasitəsilə dövlətlərə onlara riayət edilməsində köməklik göstərmək və bu məqsədlər üçün texniki və maliyyə dəstəyi göstərməkdən ibarətdir.

Əsas müddəalar kateqoriyasına həmçinin dövlət tərəfindən “mülki aviasiyadan bu Konvensiyanın məqsədləri ilə bir araya sığmayan hər hansı məqsədlər üçün istifadə etməmək” öhdəliyinin qəbul edilməsi də daxil edilməlidir (Maddə 4). Bu postulat, xüsusilə, 1984-cü ildə Konvensiyaya əlavə 3bis maddəsinin daxil edilməsi ilə gücləndirilmişdir. 2014-cü il iyulun 17-də Ukrayna üzərindən MH17 reysini həyata keçirən Malayziyanın Boeing 777 təyyarəsinin faciəli şəkildə həlak olmasını nəzərə alsaq, son dövrlərin kədərli hadisələri Konvensiyada təsbit edilmiş postulata diqqəti artırdı. Həmin 9-cu maddə dövlətin hərbi zərurət və ya ictimai təhlükəsizlik səbəbi ilə öz ərazisinin müəyyən əraziləri üzərində başqa dövlətlərin hava gəmilərinin uçuşlarını məhdudlaşdırmaq və ya qadağan etmək hüququnu təsdiq edir. Ukrayna hakimiyyətinin hərbi fəaliyyət və ya silahlı münaqişə zonalarında mülki aviasiya və uçuş təhlükəsizliyi üçün real risklərin azaldılması ilə bağlı Konvensiyanın konseptual müddəalarına əməl etməkdən imtina etməsi Malayziya təyyarəsinin göyertəsində 286 nəfərin ölümünə səbəb olub. [21, s 111]

Belə gedişin qaçılmaz nəticəsi qəza yerində araşdırma aparılmasında yersiz çətinliklərin yaranması oldu. Konvensiyanın müddəalarına əsaslanaraq, hərbi fəaliyyət zonaları üzərində öz milli və ya həvalə edilmiş hava məkanında mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyini təmin etmək üçün dövlətin məsuliyyətini artırmaq üçün ICAO tərəfindən müvafiq tədbirlərin qəbul edilməsi vacibdir. Bu məqsədlər üçün, digər məsələlərlə yanaşı, silahlı münaqişənin hava zonalarında aviasiya qəzalarının hərtərəfli, hərtərəfli və müstəqil beynəlxalq araşdırmalarının aparılmasına kömək etmək üçün ICAO-ya xüsusi səlahiyyətlərin verilməsini nəzərdə tutan rəhbər materialların hazırlanmasının zəruri olduğu hesab edilir.

Hazırda Çikaqo Konvensiyası beynəlxalq hava hüququnun fəal şəkildə fəaliyyət göstərən effektiv sənədi olmaqda davam edir. ICAO Assambleyası Çikaqo Konvensiyasının dəyişməzliyini mövcud formada qorumaq üçün ardıcıl siyasət aparır. Çikaqo Konvensiyasının məzmununa yenidən baxılması zərurəti ilə bağlı bəzi təkliflər, guya onun müddəalarının arxaik xarakter əlamətlərinə görə, qlobal aviasiya ictimaiyyətində dəstək tapmır.

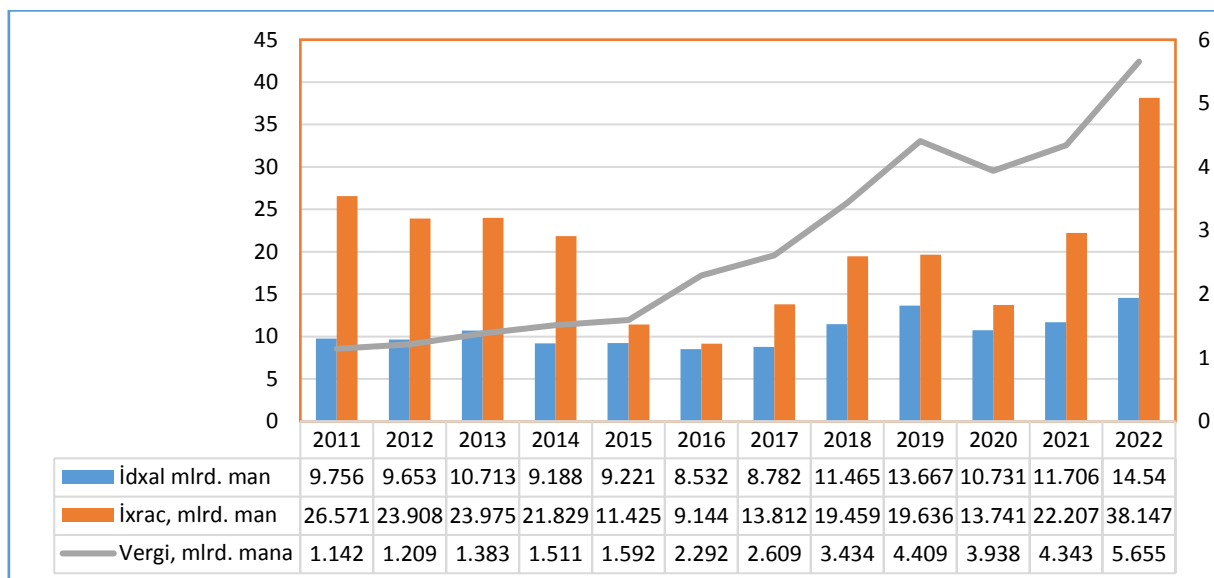
ICAO-nun himayəsi altında Konvensiyaya uyğun olaraq aşağıdakı sahələrə aid olan beynəlxalq hava hüququnun iyirmidən çox əsas sənədi hazırlanmışdır: hava nəqliyyatına qanunsuz müdaxilə aktlarına qarşı mübarizə; hava daşımaları zamanı səmnişinlərə, baqaja və yükə dəymiş ziyana görə daşıyıcının məsuliyyətinin tənzimlənməsi; bahalı aviasiya əmlakının sahiblərinin, kreditorlarının və icarəyə verənlərin hüquqlarının müdafiəsi; hava gəmisinin göyertəsində olan intizamsız hava səmnişinlərinin məsuliyyəti. [11, s 45]

Çikaqo Konvensiyasının müddəaları dünya cəmiyyətinin aviasiya xidmətlərinin göstərilməsinə daim artan ehtiyacı kontekstində beynəlxalq hava nəqliyyatı sisteminin davamlı inkişafının təmin edilməsi üçün əsasdır.

Dünya iqtisadiyyatının ən səmərəli və dinamik inkişaf edən sektorunun - beynəlxalq turizmin tərkib hissəsi olan mülki aviasiya qlobal turist axınının cari orta illik artımını təxminən 3,3% təmin edir. Bu artım tempi 2021-ci ilədək turist axınının orta illik həcmnin 1,6 milyard nəfərə çatmasına uyğundur. Belə şəraitdə mülki aviasiyanın fəaliyyətinin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsi obyektiv zərurətdir. Çikaqo Konvensiyası özünün 70 illik mövcudluğu ərzində hava xidmətlərinin göstərilməsi sisteminin ardıcıl inkişafı, qlobal rabitə məqsədləri üçün aviasiya avadanlığının yaradılması, hava nəqliyyatının yaradılması və təkmilləşdirilməsi üçün güclü stimül rolunu oynamışdır və etməkdə də davam edir.

Qeyd edək ki, Azərbaycanın beynəlxalq tranzitlə əlaqədar tərəfdar çıxdığı beynəlxalq saziş və konvensiyaların inkişafı ölkəmizin dünya ölkələri ilə assosiativ inkişafına təsir edərək xarici ticarət dövriyyəsinin artmasına müsbət təsir etmişdir. Bunun nəticəsində ölkə üzrə xarici ticarət üzrə vergi daxilolmaları artmışdır. Respublikamızda aparılan uğurlu xarici ticarət siyasəti idxalın

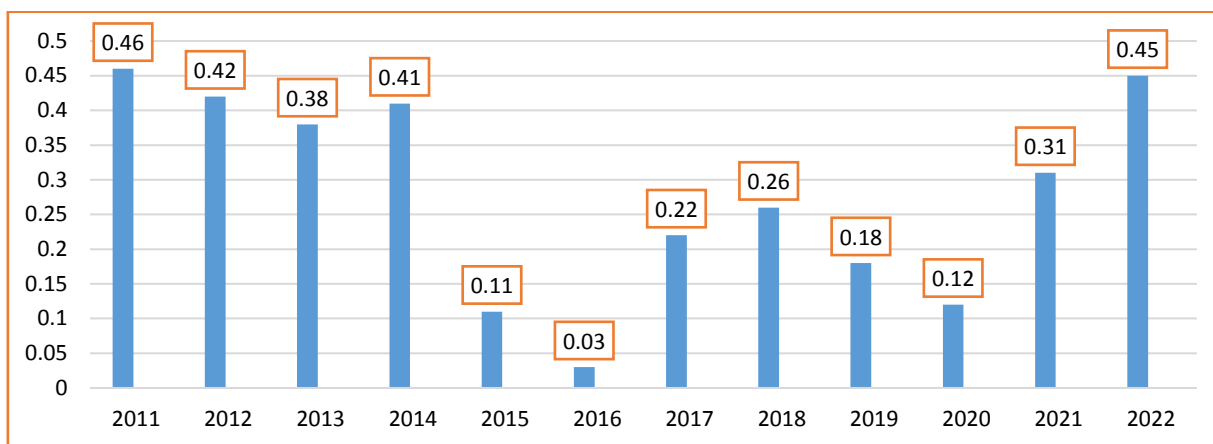
balanslaşdırılmasına yönəldilərək, xarici ticarətin səmərəliliyini də artırmışdır. Aşağıdakı qrafikdən bunları görə bilərsiniz.



Şəkil 3.1. Azərbaycan Respublikasında 2011-2022-ci illər üzrə idxal, ixra və gömrük üzrə vergi daxilolmalar

Mənbə. ARDGK-nin statistik məlumatları

Qrafikdən göründüyü kimi 2020-ci ildə COVID-19 pandemiyası ilə əlaqədar olaraq ixrac, idxal və gömrük üzrə vergi daxilolmaları azalsa da, sonrakı illərdə artmışdır. Xarici ticarətin inkişafına dünyada baş verən global maliyyə böhranı ilə əlaqədar olaraq neft qiymətlərinin kəskin ucuzlaşması da təsir etmişdir. Belə ki, ixracın həcmi 2015-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 47,6% azalaraq 11,4 milyard manat olmuşdur. Ümumilikdə tədqiq olunan dövrdə xarici ticarətəlaqələrinin inkişafı balanslı xarici ticarət fəaliyyəti əmsalına da əsaslı şəkildə təsir etmişdir.



Şəkil 3.2. Azərbaycan Respublikasında 2011-2022-ci illər üzrə BXTƏ

Mənbə. ARDGK-nin statistik məlumatları

Qrafikdən göründüyü kimi 2015-2016-cı illərdə dünyada baş verən global maliyyə böhranları hesabına neftin qiymətinin ucuzlaşması və 2020-ci ildə pandemiyanın təsirləri BXTƏ-hın azalması ilə nəticələnərək xarici ticarətin səmərəliliyini azaltmışdır.

Yuxarıdakı şəkil 3.1 və 3.2-dən istifadə edərək MS EXCEL-də xarici ticarətin səmərəliliyini göstərən Balanslı xarici Ticarət Fəaliyyəti Əmsalına (BXTƏ) ixrac, idxal, gömrük üzrə vergi daxilomalarının təsirini korrelyasiya-reqressiya analizi əsasında araşdırsaq aşağıdakı nəticəni alırıq.

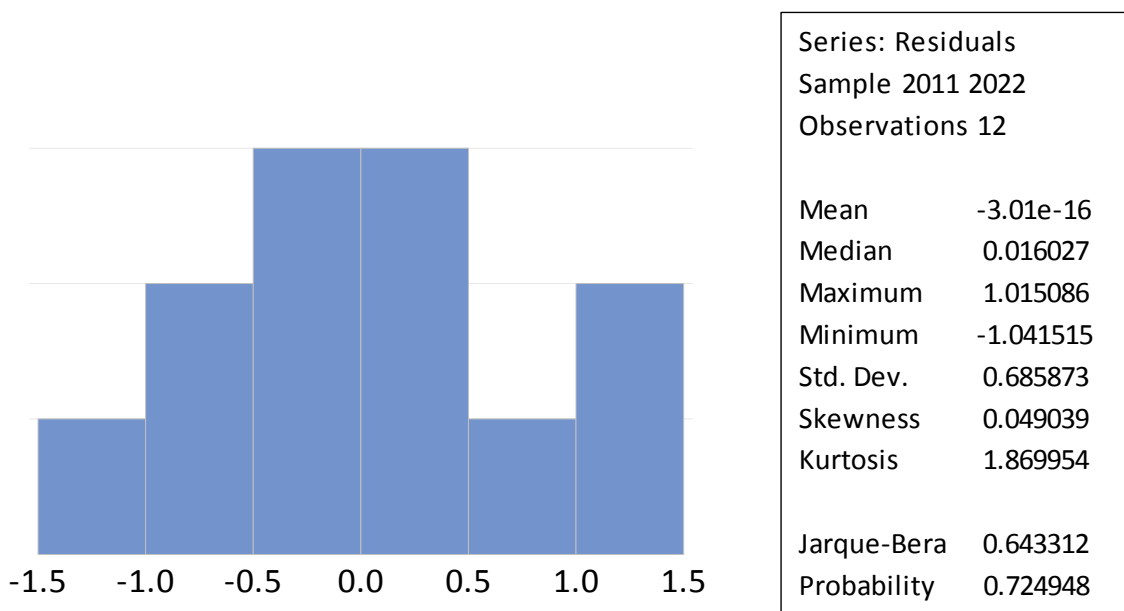
Cədvəl 3.1.BXTƏ ilə ixrac, idxal və gömrük üzrə vergi daxilomaları arasındakı korrelyasiya-reqressiya analizi

SUMMARY OUTPUT							
<i>Regression Statistics</i>							
Multiple R	0,892882						
R Square	0,797237						
Adjusted R Square	0,721201						
Standard Error	0,804257						
Observations	12						
ANOVA							
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>		
Regression	3	20,34601	6,782004	10,485	0,003807		

Residual	8	5,174632	0,646829				
Total	11	25,52064					
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>
Intercept	-3,04823	2,041219	-1,49334	0,1737	-7,75529	1,658829	7,75529
X1	0,57341	0,289471	1,980888	0,082935	-0,09411	1,240931	0,09411
X2	0,081057	0,138193	0,586547	0,573682	-0,23762	0,399731	0,23762
X3	-6,87771	5,83702	-1,17829	0,272538	-20,3379	6,582482	20,3379

Mənbə. MS EXCEL

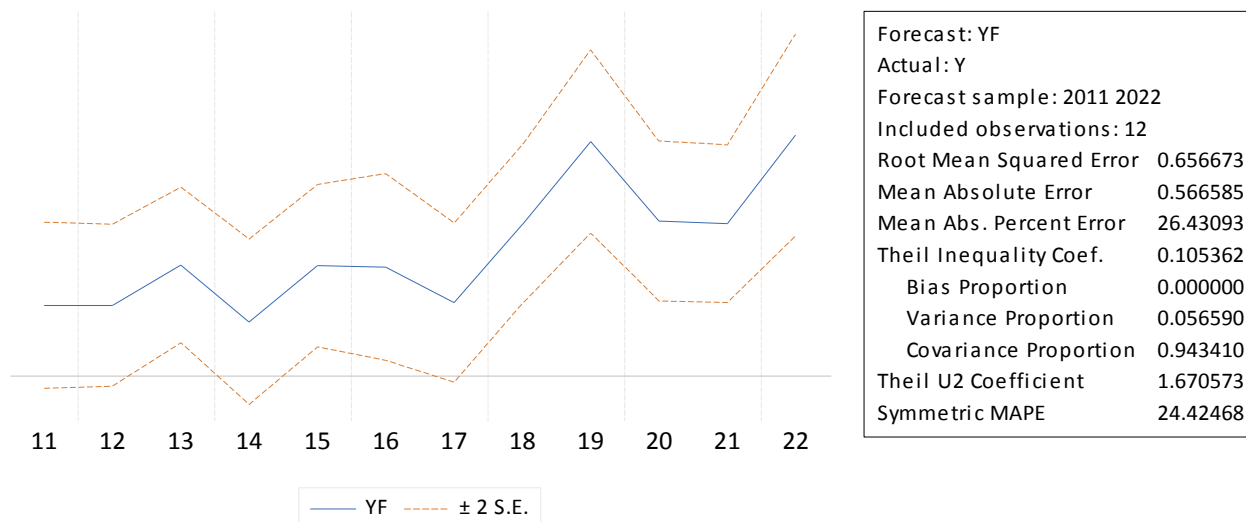
Cədvəldən göründüyü kimi bu göstəricilər arasında $y = 0,573x_1 + 0,0081x_2 - 6,878x_3 - 3,0482$ ormal xətti reqressiya tənliyi şəklində yüksək korrelyasiya əlaqəsi vardır. Fişer əmsalı = 10,485, Fcədvəl (a, m, n-m-1)=Fcədvəl(0,05, 3,7)=4,35qiyməti ilə müqayisəsi göstərir ki. F fişer F cədvəldən böyükdür. Bu isə mədelin ststistik əhəmiyyətliyi göstərir [8]. Əgər qurulmuş modelin normal paylanma qanununa tabeçiliyini yoxlasaq, EvIEWS-12 proqram paketinə əsasən aşağıdakı nəticəni alırıq [8].



Şəkil 3.3. Hustoqram normallıq testi

Mənbə. EvIEWS-12 proqram paketi

Şəkildən görünür ki, Kursosis əmsalı, eləcə də Jarqua –Bera əmsalı 0,05-dən böyükdür. Hustoqram normallıq testinin göstəricilərinə əsasən model normal paylanma qanununa tabedir. Bu baxımdan modelin proqnoz xarakteristikalarını da müəyyən etmək olar [8].



Şəkil 3.4. Modelin proqnoz xarakteristikalarını

Mənbə. Eviews-12 proqram paketi

Görünür ki, modelin proqnoz xarakteristikaları qurulan modelin proqnoza yararlılığını ifadə edir.

Yuxarıdakıları əsas tutaraq səbəb amillərinin nəticə amilinə təsirini elastiklik əmsalına əsasən, səbəb amilinin əmsalına və tədqiq olunan dövrlər üzrə nəticə amilinin hesabi orta qiymətlərinə müvafiq olaraq hesablasaq aşağıdakı nəticəni alarıq [9].

$$E_1 = \frac{\alpha \times \bar{x}_1}{\bar{y}} = \frac{0,573 \times 11,632}{3,047} = 2,189$$

$$E_2 = \frac{\alpha \times \bar{x}_2}{\bar{y}} = \frac{0,0081 \times 22,16855}{3,047} = 0,5897$$

$$E_3 = \frac{\alpha \times \bar{x}_3}{\bar{y}} = \frac{-6,878 \times 0,3045}{3,047} = -0,687$$

Hesablamalar göstərir ki, Azərbaycan Respublikasında idxalın 1 % artması, BXTƏ-nin 2,189% artmasına, ixracın 1 % artması, BXTƏ-nin 0,5897 % artmasına, xarici ticarət üzrə vergi daxilolmalarının 1 % artması, BXTƏ-nin 0,687 % azalmasına səbəb olur.

3.2. Beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirilən fəaliyyətlər.

Azərbaycan Respublikasının tərəfdaş olduğu və fəaliyyət göstərdiyi beynəlxalq təşkilatlar aşağıdakılardır:

1. Dünya Ticarət Təşkilatı (WTO): Azərbaycan 1995-ci ildə WTO-nun üzvü olmuşdur. Bu təşkilatın çərçivəsində Azərbaycan, öz ticarət rejimini başqa ölkələrə açaraq əlaqələri və ticarət sahəsində tərəfdaşlığı inkişaf etdirir. Azərbaycanın təşkilat üzvü olması, xarici investisiyaların cəlb edilməsi, texnologiyaların köçürülməsi və ticarət mənbələrinin genişləndirilməsi kimi sahələrdə fəaliyyət imkanlarını artırır. [8, s 67]

2. Avropa Birliyi (AB): Azərbaycan-AB əlaqələri Avropa İttifaqı ilə sənədlənən strateji əməkdaşlıq sazişləri və bağlaşmanın tərəfdaşlıq və əməkdaşlıq sazişi kimi vacib sənədlərlə təmsil olunur. Bu sazişlər Azərbaycanın iqtisadi, siyasi, maliyyə və digər sahələrdə AB-ə yaxınlaşmasını və integrasiya prosesini təmin edir. Həmin sənədlər çərçivəsində fəaliyyət göstərilən sahələr arasında ticarət və investisiyaların genişləndirilməsi, tərəfdaşlığın səmərəliliyinin artırılması, ticarətə mənsub olan məhsul və xidmətlərin standartlaşdırılması, sərhədlərin işlənməsi kimi mövcud iş birliyi sahələri nümunə olaraq göstərilə bilər.

3. Səudiyyə Ərəbistanı Diqqət Palatası (SADP): Azərbaycan bu təşkilatın üzvüdür və səudiyyə ənənəvi ticarət məktəbləri, məlumat mübadiləsi, ticarət səfərləri və s. kimi fəaliyyətlər çərçivəsində Səudiyyə ilə əməkdaşlıq edir. Bu, Azərbaycana Səudiyyə Ərəbistanı ilə ticarət və iqtisadi əməkdaşlığın maksimum səviyyədə təmin edilməsinə imkan verir.

4. Türk Şurası Örgütü (TÜRKSAT): Azərbaycan-Türkiyə əməkdaşlıq təşkilatı olan TÜRKSAT müxtəlif sahələrdə beynəlxalq ticarətin artırılması, ticarət nümayəndəliklərinin təşkil olunması və iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsi, çatışmazlıqların həll edilməsi kimi məqsədlərlə fəaliyyət göstərir. Azərbaycan bu təşkilatın tərəfdaşdır və əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində fəaliyyət göstərməkdədir.

Beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində, Azərbaycan Respublikası tərəfindən qaydalarının təkmilləşdirilməsi və ticarət sahəsində daha səmərəli bir mühit yaradılması üçün bir çox fəaliyyətlər həyata keçirilməkdədir. Azərbaycan özünü beynəlxalq ticarət sahəsində misilsiz bir ticarət mərkəzi kimi təqdim edir və çoxlu beynəlxalq forumlarda iştirak edir. Bu forumlar arasında dünya səviyyəli ticarət sərgiləri, sərgilər, qurğular və kongresslər yer alır.

Azərbaycan həm öz ölkəsinin hədəflərini təşkil edir, həm də digər ölkələrlə ticarət əlaqələrinin inkişafına çalışır. Bu çərçivədə Azərbaycan Respublikası, sənaye zonaları, iqtisadi bölgələr və xüsusi iqtisadi zonalar kimi təkçənli ticarət bölgələri yaratmağı planlaşdırır. Həmçinin, Türkiyə, Rusiya, Cənubi Koreya və digər xarici dövlətlərlə Azərbaycan arasında ictimai, ekonomik və ticarət münasibətlərinin genişləndirilməsi üçün müxtəlif sazişlər imzalanır və onların təkmilləşdirilməsi üzrə fəaliyyətlər həyata keçirilir. [10, s 74]

Azərbaycan beynəlxalq ticarət sahəsində təəssüfki, müxtəlif məsələlərə münasibətə sahibdir. Bu, ticarət mahiyyətinin qanunlaşdırılması, vergi reformalarının aparılması, sənayenin diverifikasiyası və digər məsələlərə diqqət yetirmək, bu məsələlərin həlli üçün irrəgulyar tədbirlər keçirmək tələb olunur. Bu, anlayışla davranmaq, təşviq etmək, xarici maliyyə və investisiya səmərəliliyətini artırmaq, ticarət sahəsində sosial və mali dəqiqləşməyə nail olmaq və beynəlxalq ticarət keyfiyyətini yüksəltmək üçün ən vacib fəaliyyətləri təşkil edir.

Beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində bir neçə fəaliyyət həyata keçirilməkdədir:

1. Dünya Ticarət Təşkilatı (DTT) ilə əməkdaşlıq: Azərbaycan, DTT-nin üzvüdür və bu təşkilata daxil olan sazişləri təkmilləşdirmək məqsədilə müzakirələr aparır. Buna misal olaraq, Azərbaycanın DTT üzrə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsi və DTT-nin barəsində əlavə sazişlərə qoşulma göstərilə bilər.

2. Avropa İqlim Müqaviləsi ilə işbirliyi: Azərbaycan, Avropa İqlim Müqaviləsi ilə əlaqədar ifadə olunan hədəfləri özlərinin təmsil etdiyi sazişlərə uyğun olaraq təkmilləşdirməyə çalışır. Bu çərçivədə Azərbaycanda atılan icra hadisələri və planlar müvafiq təşkilatlarla müştəriləşdirilir.

3. Beynəlxalq Ticarət Mərkəzlərinin təşkili: Azərbaycan, beynəlxalq ticarətin təkmilləşdirilməsi məqsədilə ticarət mərkəzlərinin təşkili üçün təşkilatlara dəstək verir. Bu, Azərbaycanın qədim Rəsmi Mallarının (şamana işi, xalça və s.) beynəlxalq bazarlarda tanınırlığını və ticarətini artırmağa xidmət edir.

4. Sahələr arasında əməkdaşlıq: Azərbaycan, təkmilləşdirilmə istiqamətində fəaliyyətlər təşkil edir və dünya çapında ticarətə əlavə vəsait səyüdləməklə İnformasiya Texnologiyaları və Telekommunikasiyalar, Beynəlxalq Nəqliyyat və Loqistika, İnkişaf Dənəyişənləri, Turizm və Səyahət, Beynəlxalq Bankçılıq və s. sahələrində beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlıq edir.

5. Sazişlərin və qanunvericilik sənədlərinin modernləşdirilməsi: Azərbaycan, beynəlxalq ticarətə sərmayə miqyasında rahatlıq və əlverişlilik vermək məqsədi ilə sazişlərin və qanunvericilik sənədlərinin modernləşdirilməsinə çalışır. Buna nümunə olaraq, Azərbaycanın ticarət sənədləşdirmə və elektron ticarət sahələrində etdiyi inkişafı göstərilə bilər.

Bu fəaliyyətlər, Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq ticarət sahəsində təklif etdiyi sazişlərin təkmilləşdirilməsinə töhfə verir.

Beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində tranzitlə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində bir sıra fəaliyyətlər həyata keçirilir. Əsas fəaliyyət sahələri aşağıdakılardır:

1. Avropa İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (AİƏT): Azərbaycan, 1992-ci ildə AİƏT tərəfdaşı statusunu qazanmışdır. Bu çərçivədə Azərbaycanın tranzit

yollarının təkmilləşdirilməsi üçün təşkilatlardan maliyyə və texniki dəstək alması mümkündür.

2. Türk Şurası: Türk Şurası, Azərbaycanın tranzit yollarının təkmilləşdirilməsi üçün strateji əlaqələr qurmağa çalışır. Bu çərçivədə tranzit yollarının infrastrukturunun inkişafı, ticarət və iqtisadi əlaqələrin gücləndirilməsi, transit yolların effektivliyinin artırılması üzrə tədbirlər həyata keçirilir.

3. Avropadakı Tranzit Yolları üzrə Beynəlxalq Təşkilatı (TRACECA): TRACECA, Azərbaycanı da daxil edən bir neçə dövlətin iştirakı ilə Avropa və Asiya arasındakı tranzit yollarının təkmilləşdirilməsi üçün işləyir. Bu çərçivədə tranzit yolunun keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, gecikmələrin azaldılması və yüklərin sürətli şəkildə nəqli üçün tədbirlər həyata keçirilir.

4. Asiya İttifaqı: Azərbaycan, Asiya İttifaqının tranzit yollarının təkmilləşdirilməsi və bölgə arasında ticarətin böyüdülməsi istiqamətində işləyir. Bu çərçivədə tarixi İpək Yolu kimi tanınan tranzit yollarının inkişafı üçün tədbirlər həyata keçirilir.

Azərbaycan Respublikası, beynəlxalq tranzitlə əlaqədar olaraq bir çox saziş və protokollara tərəfdaş çıxır və bu sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində çeşitli fəaliyyətlər həyata keçirir.

Birinci olaraq, Azərbaycan, “Ulduz” və “Kəpəz” ərazilərində yerləşən Gömrük Mərkəzlərini ümumiyyətləşdirmək məqsədilə Azərbaycan Respublikası və İSİƏŞ-in tərəfdaşlığı ilə müşavirələr aparmaqdadır. Bu müşavirələrdə tərəflər, beynəlxalq tranzitə qoşulan gəmi sayının artırılması, tranzit dənizlərindən yararlanacaq dəmiryolu və avtomobil yollarının inşası, tranzit məntəqələrinin infrastrukturunun inkişafı və digər məsələləri müzakirə edir.

İkinci olaraq, Azərbaycan Respublikası, bir sıra beynəlxalq idarəetmə təşkilatları ilə əməkdaşlıq edir. Bu təşkilatlar arasında İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı (İƏİT), EuroPol, İqtisadi Əməkdaşlıq və Tərəfdaşlıq Təşkilatı (İƏTT) və digərləri sayılabilir. Azərbaycan bu təşkilatlarla əməkdaşlıq edərək, tranzit mərkəzlərin infrastrukturunun inkişafı, beynəlxalq əməkdaşlığın

gücləndirilməsi və tarixi məkanların (hava limanları, limanlar və s.) təkmilləşdirilməsi istiqamətində fəaliyyətlər göstərir. [12, s 98]

Üçüncü olaraq, Azərbaycanın tərəfdaş olduğu beynəlxalq sazişlərlə təmsil edilən ərazilərdə beynəlxalq tranzitin inkişafı və təkmilləşdirilməsi məqsədilə çoxsaylı layihələr həyata keçirilir. Bu layihələr arasında neft və qaz kəmərləri, dəmiryolu və avtomobil yollarının inşası, hava limanlarının genişləndirilməsi, limanların modernizasiyası, transit logistika baza və depolarının inşası, tranzit terminal və loji komplekslərin yaradılması kimi çeşitli infrastruktur layihələri mövcuddur.

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq tranzitlə əlaqədar sazişlərin təkmilləşdirilməsi istiqamətində həyata keçirdiyi konkret fəaliyyətlər bunlarla məhdud deyil. Bu fəaliyyətlər, ölkənin qonşu ölkələrlə və beynəlxalq əməkdaşlıq təşkilatları ilə əməkdaşlıq edərək, tranzit potensialının artırılması və Azərbaycanın bu sahədə daha çox aktarılması üçün strukturlu və layihələndirilmiş bir təşkilat şəklində icra edilir.

Beynəlxalq təşkilatlar, beynəlxalq tranzitə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı sazişlərin təkmilləşdirilməsi üçün fəaliyyət göstərir. Bu fəaliyyətlər aşağıdakıları əhatə edə bilər:

1. İnvestisiyaların cəlb edilməsi: Beynəlxalq təşkilatlar, Azərbaycana gələn investisiyaların artırılması üçün icraçı rol oynaya bilər. Bu, tranzit ərazisindəki infrastrukturun inkişafı, qiymətli malların tranziti və digər sahələrdə iş birliyi həyata keçirilməsi ilə əlaqəlidir.

2. Yol xətlərinin təkmilləşdirilməsi: Beynəlxalq təşkilatlar, Azərbaycanın ərazisindən keçən beynəlxalq yol xətlərinin təkmilləşdirilməsini təşviq edə bilər. Buna yol infrastrukturunun inkişafı, yolun keyfiyyətinin yüksəldilməsi, sürəti artırmaq və sərnişin tranziti daxil olur.

3. Tərəfdaşlarla əməkdaşlıq: Azərbaycan, beynəlxalq təşkilatlar vasitəsilə digər ölkələrlə əməkdaşlıq, məsləhət və təcrübə mübadiləsi edərək tranzit sahəsində daha effektiv fəaliyyət göstərməyə çalışır.

4. Qanunvericilik reformaları: Beynəlxalq təşkilatlar, Azərbaycanın beynəlxalq tranzitə əsla cəlb olunan standartlara uyğun olmasını təmin etmək üçün hüquqi fəaliyyətlərdə dəstək göstərə bilər. Bu, tranzit sahəsində məhdudiyyətlərin aradan qaldırılması, yol güzəştindən asılı olmayan birbaşa beynəlxalq tranzit və digər qanunvericilik təkmilləşdirmələrini daxil edir.

Bu fəaliyyətlər Azərbaycan Respublikası üçün beynəlxalq tranzit sahəsində daha müasir və konkret fərsətlər yaratmağa kömək edə bilər.

Nəticə və təkliflər

Nəticə etibarilə, beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı saziş və konvensiyalar inkişaf edən iqtisadiyyatlarda və global ticarət mübadiləsinin stimullaşdırılmasında mühüm rol oynayır. Azərbaycan Respublikası belə saziş və konvensiyaların tərəfdarıdır və onların hazırlanmasında və ratifikasiyasında fəal iştirak edir.

Sazişlər və konvensiyalar ticarət münasibətlərinin tənzimlənməsi, ölkənin hüquq və mənafelərinin müdafiəsinin təmin edilməsi üçün qanunvericilik bazasını təşkil edir. Onlar beynəlxalq ticarətdə sabitliyin və proqnozlaşdırıla bilənliyin yaradılmasına kömək edir ki, bu da investisiyaların cəlb edilməsi və biznesin inkişafı üçün vacibdir.

Azərbaycan Respublikası beynəlxalq aləmdə öz mövqelərini möhkəmləndirmək, maraqlarını qorumaq üçün müqavilə və konvensiyalardan istifadə edə bilər. O, ticarət-iqtisadi əlaqələrin inkişafına, eləcə də azad və ədalətli beynəlxalq ticarət mübadiləsinin təmin edilməsinə töhfə verəcək yeni sazişlərin yaradılmasında təşəbbüskar və fəal iştirakçı kimi çıxış edə bilər.

Artıq qeyd edildiyi kimi, beynəlxalq ticarət və tranzitlə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı saziş və konvensiyaların təhlili və perspektivliyinə bir çox amillər təsir göstərir. Qeyd olunan amilləri aşağıdakı irəlli sürülmüş təkliflərlə aradan qaldırmaq və ya mümkün qədər azaltmaq olar:

1. Azərbaycan Respublikası gömrük rüsumlarının və ticarət maneələrinin azaldılması, ədalətli rəqabət mühitinin təşviqi və əqli mülkiyyətin qorunması kimi beynəlxalq ticarət şərtlərinin yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş yeni beynəlxalq müqavilə və konvensiyalar üzrə danışıqlarda fəal iştirak etməlidir.
2. Azərbaycan Respublikası açıq və azad ticarəti dəstəkləmək arzusunu bölüşən digər ölkələrlə fəal əməkdaşlıq etməlidir. Bura Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB), Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (QDİƏT) və Kənd Yerlərinin İnkişafı üzrə Beynəlxalq Fondu (IFAD) kimi regional və beynəlxalq təşkilatlarda iştirak daxildir.

3. Azərbaycan Respublikası öz iqtisadiyyatını bundan sonra da inkişaf etdirməli, beynəlxalq bazarda rəqabət qabiliyyətini artırmalıdır. Bura iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, innovasiyaların stimullaşdırılması və yüksək əlavə dəyərli sektorların inkişafı daxildir. Daha güclü və daha çoxşaxəli iqtisadiyyat Azərbaycana beynəlxalq ticarətdə və tranzitdə daha fəal iştirak etməyə imkan verəcək.
4. Azərbaycan Respublikası Avropa və Asiya arasında strateji tranzit qovşağı kimi mövqeyini möhkəmləndirməkdə davam etməlidir. Bura digər nəqliyyat və logistika tərəfdaşları ilə əməkdaşlıq, nəqliyyat marşrutları şəbəkəsinin genişləndirilməsi və tranzit infrastrukturunun inkişafı üçün investisiyaların cəlb edilməsi daxildir.
5. Müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycan Respublikasında idxalın 1 % artması, BXTƏ-nin 2,189% artmasına, ixracın 1 % artması, BXTƏ-nin 0,5897 % artmasına, xarici ticarət üzrə vergi daxilolmalarının 1 % artması, BXTƏ-nin 0,687 % azalmasına səbəb olur.
6. Azərbaycan Respublikası ticarət olunan malların və xidmətlərin keyfiyyətinə və təhlükəsizliyinə böyük diqqət yetirməlidir. Bu, Azərbaycanın etibarlı tərəfdaş kimi imicini gücləndirməyə və beynəlxalq ticarət və tranzit sahələrində tərəfdaşların etimadını artırmağa kömək edəcək.

Ədəbiyyat siyahısı

Azərbaycan dilində

1. Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasının gömrük rəsmiləşdirilməsi haqqında Konvensiyası, 1965
2. Dəmir yolu ilə malların keçidi zamanı sərhədlərin keçməsinə asanlaşdıran Beynəlxalq Konvensiyası, 1952-ci il (IRDC Konvensiyası)
3. Ələt azad iqtisadi zonasının yaradılması və fəaliyyətinin təşkili haqqında Prezident Fərmanı, 22 may 2020-ci il tarixli.
4. Gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və uyğunlaşdırılması haqqında Beynəlxalq Kyoto Konvensiyası, 18 may 1973-cü il.
5. Malların müvəqqəti idxalı üçün ATA Karnet Konvensiyası, 1961
6. Tranzitdə malların beynəlxalq daşınması haqqında Gömrük Konvensiyası, 1971 (TMT Konvensiyası).
7. TIR karnetləri əsasında malların beynəlxalq daşınması haqqında Gömrük Konvensiyası, 1959-cu il (TIR Konvensiyası).
8. Yadigarov T.A. Əməliyyatlar tədqiqi və ekonometrik məsələlərin MS Excel və Eviews tətbiqi proqram paketlərində həlli: nəzəriyyə və praktika. Bakı-2019. Avropa nəşriyyatı, 352.səh.
9. Yadigarov T.A. Gömrük statistikasına və müasir informasiya texnologiyaları. Bakı-2020. Avropa nəşriyyatı, 520 səh.

Rus dilində

- 10.Аватков, В. А. Тенденции развития современных международных отношений / В. А. Аватков, Т. А. Каширина. – Текст : непосредственный // Обозреватель (Observer). – 2017. – № 11 (334)
- 11.Винокуров, В. И. Дипломатия и разведка как средства осуществления внешней политики государства / В. И. Винокуров. – М. : Русская панорама, 2015. – 288 с. – Текст : непосредственный.

12. Дерен В. И. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. — М.: Юрайт. 2019. 588 с.
13. Дюмулен, И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование: Учебник / И.И. Дюмулен. - М.: ВАВТ, 2015. - 548 с.
14. Дюмулен, И.И. Международная торговля. Экономика, политика, практика: Монография / И.И. Дюмулен. - М.: ВАВТ, 2015. - 462 с.
15. Елисеев Д.О., Наумова Ю.В. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ. *Федерализм*. 2019; (3):35-50.
16. Зубенко В. В., Игнатова О. В., Орлова Н. Л. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебник и практикум. — М.: Юрайт. 2017. 410 с.
17. Кузнецова, Г. В. Международная торговля товарами и услугами в 2 ч. Часть 1.: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Г. В. Кузнецова, Г. В. Подбиралина. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 282 с.
18. Кузнецова, Г. В. Международная торговля товарами и услугами в 2 ч. Часть 2.: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Г. В. Кузнецова, Г. В. Подбиралина. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 273 с.
19. Лукин Ю.Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы // Новые горизонты глобального мира: сборник научных трудов. СПб., 2015. 346 с.
20. Мамедов, З. Региональный фактор во внешнеполитической деятельности современного Азербайджана : дис. ...канд. полит. наук / З. Мамедов. — Воронеж, 2014.
21. Международная торговая политика в 2 ч. Часть 1.: учебник для бакалавриата и магистратуры / Р. И. Хасбулатов [и др.] ; под общ. ред. Р. И. Хасбулатова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 274 с.

22. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебник / под ред. Поспелов В. К. — М.: Инфра-М. 2018. 372 с.
23. Нуралиев, С.У. Международная торговля: Уч. / С.У. Нуралиев. - М.: Инфра-М, 2016. - 283 с.
24. Открывается железная дорога Баку–Тбилиси–Карс. – URL: <https://vz.ru/news/2017/10/30/893034.htm>. – Текст: электронный.
25. Пашковская М. В., Господарик Ю. П. Мировая экономика. Учебник. 5-е изд., стер. — М.: Юрайт. 2019. 768 с.
26. Раджабова З. К. Мировая экономика. Учебник. — М.: Инфра-М. 2015. 352 с.
27. Рагулина, Ю.В. Международная торговля: Учебник / Ю.В. Рагулина, Н.А. Завалько, В.О. Кожина. - М.: Альфа-М, 2018. - 360 с.
28. Руднева, А.О. Международная торговля: Учебное пособие / А.О. Руднева. - М.: Инфра-М, 2014. - 509 с.
29. Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3 (42). С. 149-171.
30. Цыганков П.А. Социологические термины и подходы в анализе международных отношений // Вестник Московского университета. Серия 12: Политические науки. 2016. Изд-во Моск. ун-та (М.), № 4, с. 28-37.
31. Чеботарев Н. Ф. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебник. — М.: Дашков и Ко. 2020. 350 с.
32. Шарова, Е. А. Актуальные аспекты внешнеэкономической политики ЕС // Проблемы национальной стратегии. — 2015. — № 1. — С. 130.
33. Шишкин, А.В. Международная торговля: вчера, сегодня, завтра / А.В. Шишкин. - М.: Русайнс, 2017. - 480 с.

Xülasə

Azərbaycan Respublikası beynəlxalq ticarət və tranzitlə bağlı müxtəlif saziş və konvensiyaların fəal tərəfdarı və tərəfdarıdır. Bu saziş və konvensiyalar beynəlxalq ticarət və nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üçün ən səmərəli və ədalətli şəraitin təmin edilməsində əsas rol oynayır. Azərbaycan Ümumdünya Gömrük Təşkilatının (ÜGT) üzvüdür ki, bu da ölkəyə çoxtərəfli ticarət danışıqlarında fəal iştirak etməyə imkan verir və beynəlxalq ticarətdə maraqlarının qorunmasını təmin edir. Azərbaycan həmçinin bir sıra regional və ikitərəfli sazişlərin, məsələn, Azərbaycanın tərəfdarı olduğu Saziş və konvensiyaların iştirakçısıdır və təkcə beynəlxalq ticarətin inkişafına deyil, həm də tranzit marşrutlarının, o cümlədən, tranzit marşrutlarının inkişafına töhfə verir. nəqliyyat və logistika sektorları. Məsələn, Azərbaycan Trans-Qafqaz Marşrutu, Cənub Qaz Dəhlizi və Qərb-Şərq Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi kimi dövlətlərarası nəqliyyat dəhlizlərini fəal şəkildə inkişaf etdirir. Ölkə beynəlxalq ticarət əlaqələrində iştirakını genişləndirməyə, iqtisadiyyatının və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün ən əlverişli şərait yaratmağa çalışır. Dissertasiya işində aparılmış araşdırmalar əsasında da nəticələr əldə edilmişdir. Əldə olunmuş nəticələr əsasında bir sıra elmi və praktiki təkliflər irəli sürülüb.

Резюме

Азербайджанская Республика активно поддерживает и сторонник различных соглашений и конвенций в отношении международной торговли и транзита. Эти соглашения и конвенции играют ключевую роль в обеспечении наиболее эффективных и справедливых условий для развития международной торговли и транспортных коридоров. Азербайджан является членом Всемирной таможенной организации (ВТО), что позволяет стране активно участвовать в многосторонних торговых переговорах и обеспечивает защиту ее интересов в международной торговле. Азербайджан также

является стороной ряда региональных и двусторонних соглашений, таких как Соглашения и конвенции, сторонником которых является Азербайджан, способствуют не только развитию международной торговли, но и развитию транзитных маршрутов, в том числе касающихся транспортного и логистического секторов. Например, Азербайджан активно развивает межгосударственные транспортные коридоры, такие как Транскавказский маршрут, Южный газовый коридор и Международный транспортный коридор "Запад-Восток". Страна стремится к расширению своего участия в международных торговых отношениях и к созданию наиболее благоприятных условий для развития своей экономики и транспортной инфраструктуры. Также были получены результаты на основе теоретических и практических исследований, проведенных в настоящем исследовании. На основе этих результатов были выдвинуты научно-практические предложения.

Summary

The Republic of Azerbaijan is an active supporter and supporter of various agreements and conventions regarding international trade and transit. These agreements and conventions play a key role in ensuring the most efficient and fair conditions for the development of international trade and transport corridors. Azerbaijan is a member of the World Customs Organization (WCO), which allows the country to actively participate in multilateral trade negotiations and ensures the protection of its interests in international trade. Azerbaijan is also a party to a number of regional and bilateral agreements, such as Agreements and conventions, of which Azerbaijan is a supporter, contribute not only to the development of international trade, but also to the development of transit routes, including those related to the transport and logistics sectors. For example, Azerbaijan is actively developing interstate transport corridors, such as the Trans-Caucasus Route, the Southern Gas Corridor and the West-East International Transport Corridor. The

country strives to expand its participation in international trade relations and to create the most favorable conditions for the development of its economy and transport infrastructure. Results were also obtained on the basis of theoretical and practical studies conducted in this study. Based on these results, scientific and practical proposals were put forward.