

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI ELM VƏ TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ

İslamov Kənan Valik oğlu
Qafarov Nicat Sənan oğlu
Əliyev Qafar Eldəniz oğlu
Əlili Paşa Bəhrəm oğlu

**Nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil daşımaları ilə çətdırılma vaxtına təsir edən
amillərin tədqiqi**

mövzusunda

MAGİSTRİK DİSSERTASİYASI

İxtisas: 060623 - Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili mühəndisliyi
İxtisaslaşma: Beynəlxalq avtomobil daşımaları

Elmi rəhbər: Məmmədov Yaqub

BAKİ-2023

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	3
FƏSİL I. NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNDƏ AVTOMOBİL NƏQLİYYATI İLƏ DAŞIMALARIN TƏŞKİLİNİN MÖVCUD VƏZİYYƏTİ.....	6
1.1. Daşımaların təşkilində beynəlxalq təşkilatların rolu.....	6
1.2. Beynəlxalq nəqliyyat sənədlərinin tərtibi qaydaları.....	12
1.3. Sərhəd keçid məntəqələrində avtomobilin buraxılma qaydaları.....	18
FƏSİL II. BEYNƏLXALQ YÜK DAŞIMALARININ MARŞRUTLAŞDIRILMASI	22
2.1. Beynəlxalq yük daşıma üçün yollar şəbəkəsi.....	22
2.2. Hərəkət marşrutlarının seçilməsi.....	24
2.3. Səmərəli marşrutların tərtib edilməsi.....	30
FƏSİL III. BEYNƏLXALQ YOLLARDA YÜK DAŞIMALARIN YERİNƏ YETİRİLMƏSİ.....	36
3.1. Beynəlxalq yük daşımaları müqavilələri.....	36
3.2. Yük daşımaları müqavilələrinin rəsmiləşdirilməsi.....	38
3.3. Beynəlxalq marşrutlarda nəqliyyat vasitələrinin iş göstəricisinin hesablanması.....	43
FƏSİL IV. YÜK DAŞIMALARININ KONTEYNERLƏŞDİRİLMƏSİ.....	50
4.1. Beynəlxalq rabitələrdə tez xarab olan yüklərin daşınması.....	50
4.2. Konteyner və paket daşımaların təşkili.....	52
4.3. İri qabaritli və ağır çəkili yüklərin daşınma xüsusiyyətləri.....	58
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	67
ƏDƏBİYYAT.....	69

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi (nəqliyyat dəhlizi, BND) – yüksək texnologiyalı nəqliyyat sistemi olub, əsas istiqamətlərdə ümumi təyinatlı yerüstü nəqliyyatı (dəmir yolu, avtomobil, çay) və telekommunikasiyanı özündə cəmləşdirir. Azərbaycan Respublikasının iştirak etdiyi belə dəhlizlərə “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi, TRASEKA proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya” dəhlizi, “Şərq-Qərb” nəqliyyat və s dəhlizlərini misal göstərmək olar. "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Qərb marşrutu (Həştərxan-Mahaçqala (Rusiya) – Samur – Astara (Azərbaycan) – Astara – Rəşt – Qəzvin (İran)) bu dəhlizin strateji hədəfi, məqsədləri baxımından ən optimal olanıdır.

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi siyasəti, dövlətin 1993-cü ildən xarici iqtisadi və geosiyasi əlaqələr sahəsində həyata keçirdiyi iki əsas strateji xətdən biri olmuşdür. Mütəxəssislər bu prosesdə Azərbaycanın fəaliyyətində müşahidə olunan bir neçə mühüm istiqaməti xüsusi qeyd edirlər. Bunlar:

- Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionları arasında iqtisadi, ticari, nəqliyyat və logistika əlaqələrinin inkişafından;
- Çin və Avropa İttifaqı arasında ən qısa quru yolu üzərində qurulan multimodal dəhlizin inkişafından;
- “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin qurulmasından;
- Böyük İpək Yolu çərçivəsində tranzit yüklərin cəlb edilməsindən;
- Logistika və ticarət infrastrukturunun əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsi və tənzimləyici stimullar sayəsində regionda bu sahə üzrə Azərbaycanın daha cəlbedici qovşaq olmasından;
- Azərbaycanın Rəqəmsal Ticarət Qovşağı və TASİM layihələri vasitəsilə Böyük İpək Yolunun rəqəmsallaşdırılmasından;
- müxtəlif nəqliyyat sahələri arasındakı əlaqələrin koordinasiya edilməsindən;
- yük və sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində uyğunlaşdırılmış siyasətdən;
- çoxmodallı (birləşmiş) daşımaların təşkil olunması üzrə uyğunlaşdırılmış fəaliyyət proqramının işlənilməsi və hazırlanmasından və s. ibarətdir.

Nəqliyyatın, malların çatdırılmasının əsas yollarından biri olduğu üçün, müasir dünyada bu mövzu aktual və vacibdir. Yüklərin daşınma müddətinə təsir edə biləcək bir çox amillər var və onların başa düşülməsi yük daşımaları ilə məşğul olan nəqliyyat şirkətləri və logistika operatorları üçün çox vacibdir. Məsələn, yol şəraitinin, normativ-hüquqi tələblərin, yükün növünün və digər amillərin təsirini başa düşmək yüklərin daşınması prosesini optimallaşdırmağa, çatdırılma müddətlərini azaltmağa və xərcləri azaltmağa kömək edə bilər. Bundan əlavə, malların sürətli və etibarlı çatdırılması həm istehlakçıların tələbatının ödənilməsi, həm də regionlar və ölkələr arasında ticarət-iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əsas amildir.

Beləliklə, nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınma müddətinə təsir edən amillərin başa düşülməsi müasir dünyada son dərəcə aktual və vacibdir.

Mövzunun işlənmə dərəcəsi. Tədqiqat işinin yazılması zamanı Azərbaycan, Rusiya və xarici alimlərin nəqliyyat sahəsindəki əsərləri, bu sahədə yazılmış kitab və tezislərdən istifadə edilmişdir

Tədqiqatın məqsədi. Dissertasiya işinin məqsədi nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil daşımaları ilə çatdırılma vaxtına təsir edən amilləri öyrənməkdir.

Bununla əlaqədar olaraq dissertasiya işinin qarşısında bilavasitə aşağıdakı vəzifələr durur:

- daşımaların təşkilində beynəlxalq təşkilatların rolunun araşdırılması;
- beynəlxalq nəqliyyat sənədlərinin tərtibi qaydalarının müəyyən edilməsi;
- beynəlxalq yük daşıma üçün yollar şəbəkəsinin müəyyən edilməsi;
- hərəkət marşrutlarının seçilməsinin araşdırılması;
- beynəlxalq yük daşımaları müqavilələrinin araşdırılması;
- beynəlxalq rabitələrdə tez xarab olan yüklərin daşınmasının təhlili.

Tədqiqatın predmeti. Tədqiqatın predmeti nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil daşımaları ilə çatdırılma vaxtına təsir edən amillərin qiymətləndirilməsidir.

Tədqiqatın obyektı. Tədqiqatın obyektı nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil daşımaları ilə çatdırılma vaxtına təsir edən amilləri müəyyən edilməsi zaman yaranan münasibətlərdir.

Tədqiqatın nəzəri əsasını yerli və xarici alimlərin bu mövzuda olan əsərləri təşkil edir.

Tədqiqat işinin metodoloji əsasını idrak metodu və sistemli öyrənmə metodu təşkil edir. İş prosesində ümumi elmi metod və üsullardan, məsələn, elmi abstraksiya, təhlil və sintez, qruplaşdırma, müqayisə üsulları və s.

Tədqiqat işinin informasiya bazasını AR-nın qanun və hüquqi aktları, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi digər rəsmi orqanların materialları, elmi araşdırmaların materialları və dövri nəşrlər təşkil edirdi.

Tədqiqatın yeniliyi:

- beynəlxalq yük daşımaları müqavilələrinin yeni növlərinin müəyyən edilməsi;
- səmərəli marşrutların tərtib olunmasının müəyyən edilməsi;
- beynəlxalq yük daşıma üçün yollar şəbəkəsinin müəyyən edilməsi;
- beynəlxalq rabitələrdə tez xarab olan yüklərin daşınmasının xüsusiyyətlərinin araşdırılması .

Tədqiqat işinin elmi-təcrübi əhəmiyyəti: nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil daşımaları ilə çatdırılma vaxtına təsir edən amillər ilə bağlı nəticə və təklifləri, müəllif rəylərini müəyyən edir.

Dissertasiyanın strukturu və həcmi. Magistr dissertasiyası 75 səhifədən bərabərdir və aşağıdakı struktura malikdir: giriş, 4 fəsil, nəticə, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı.

Girişdə tədqiqatın aktuallığı, məqsədi, vəzifələri, yeniliyi və praktiki əhəmiyyəti əsaslandırılır.

Birinci fəsildə - nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların təşkilinin mövcud vəziyyət təhlil edilmişdir – daşımaların təşkilində beynəlxalq təşkilatların rolunun öyrənilməsi; beynəlxalq nəqliyyat sənədlərinin tərtibi qaydalarının müəyyən edilməsi; sərhəd keçid məntəqələrində avtomobilin buraxılma qaydalarının müəyyən edilməsi.

İkinci fəsildə - beynəlxalq yük daşımalarının marşrutlaşmasının müəyyən edilməsi – beynəlxalq yük daşıma üçün yollar şəbəkəsinin müəyyən edilməsi; hərəkət marşrutlarının seçilməsi; səmərəli marşrutların tərtib edilməsi.

Üçüncü fəsildə - beynəlxalq yollarda yük daşımaların yerinə yetirilməsinin təhlili – beynəlxalq yük daşımaları müqavilələrinin təhlili; yük daşımaları müqavilələrinin rəsmiləşdirilməsi; beynəlxalq marşrutlarda nəqliyyat vasitələrinin iş göstəricisinin hesablanması.

Dördüncü fəsildə - spesifik beynəlxalq yük daşımalarının qiymətləndirilməsi aparılır – beynəlxalq rabitələrdə tez xarab olan yüklərin daşınmasının təhlili; konteyner və paket daşımaların təşkili; iri qab və ağır çəkili yüklərin daşınma xüsusiyyətlərinin müəyyən edilməsi.

İşin sonunda tədqiqatın nəticəsi verilmiş və ədəbiyyat siyahısı göstərilmişdir.

FƏSİL I. NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNDƏ AVTOMOBİL NƏQLİYYATI İLƏ DAŞIMALARIN TƏŞKİLİNİN MÖVCUD VƏZİYYƏTİ

1.1. Daşımaların təşkilində beynəlxalq təşkilatların rolu

Bu gün dünyada avtomobil nəqliyyatı məsələləri ilə məşğul olan 45-dən çox dövlət və qeyri-hökumət təşkilatı fəaliyyət göstərir. Onların arasında hələ 1948-ci ildə yaradılmış Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyasının (BMT AİK DNK) Daxili Nəqliyyat Komitəsinin işi beynəlxalq avtomobil daşımalarının inkişafı üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Bu komitə bu gün Avropa İqtisadi Komissiyasının ən təsirli orqanlarından biridir. Komitə nəinki məşvərətçilik fəaliyyətini həyata keçirir, həm də tərkibində beynəlxalq tövsiyələrin işlənilib hazırlandığı və beynəlxalq müqavilələrin bağlandığı orqandır.

Bu komitəyə sədr və onun müavini rəhbərlik edir. Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə işçi qrupları birbaşa onlara hesabat verir. Bu qruplar Komitənin iclasları arasında xüsusi problemlərin öyrənilməsi üçün yaradılmış məruzəçi qruplarının və ekspert qruplarının yardımçı qurumlarına rəhbərlik edir və onlara nəzarət edir. Sessiyalar ildə bir dəfə, adətən Cenevrədə (İsveçrə) keçirilir. Bundan əlavə, Komitənin iyerarxiyasında birbaşa Komitənin tabeliyində fəaliyyət göstərən bir sıra ekspert qrupları var. Onların arasında aşağıdakılar fərqlənir:

- avtomobil nəqliyyatı üzrə əsas işçi qrupu;
- nəqliyyat statistikasına üzrə işçi qrupu;
- təhlükəli yüklərin daşınması üzrə işçi qrupu;
- gömrük məsələləri üzrə işçi qrupu;
- tez xarab olan malların daşınması üzrə işçi qrupu;
- nəqliyyat vasitələrinin dizaynı üzrə işçi qrupu;
- yol hərəkəti təhlükəsizliyi üzrə işçi qrupu;
- dəmir yolu nəqliyyatı üzrə işçi qrupu;
- daxili su nəqliyyatı üzrə işçi qrupu;
- kombine edilmiş nəqliyyat üzrə işçi qrupu;

- nəqliyyatla bağlı gömrük məsələləri üzrə işçi qrupu;
- nəqliyyat vasitələri və digərləri sahəsində qaydaların uyğunlaşdırılması üçün dünya forumu.

Bu günə qədər beynəlxalq qeyri-hökumət təşkilatlarının fəal iştirakı və yardımı ilə Komitə beynəlxalq daşımaları asanlaşdırmaq, milli tövsiyələri birləşdirmək və təkmilləşdirmək üçün bir sıra konvensiyalar, sazişlər, tövsiyələr və normalar hazırlayıb.

Məsələn, onun iştirakı ilə avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin dəymiş ziyana görə mülki məsuliyyətinin icbari sığortası sistemi ("yaşıl kart" sistemi) işlənib hazırlanmışdır.

Təcrübədə BMT AİK DNK-nın fəaliyyəti bütün məsələləri əks etdirir, onların həlli olmadan beynəlxalq avtomobil daşımalarını və yük və sərnişinlərin daşınmasını bacarıqlı şəkildə təşkil etmək mümkün olmayacaqdır.

Komitənin işinə bir çox dövlət və qeyri-hökumət beynəlxalq təşkilatların, o cümlədən Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (BANI), Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı (BINİ), Beynəlxalq Avtomobil Yolları Federasiyası (BAYF), Ümumdünya Turizm və Avtomobil İdmanları Təşkilatı (TAT), Beynəlxalq Büro (BB), Beynəlxalq Əmək Təşkilatı (BƏT), Beynəlxalq Dəmir Yolları İttifaqı (BDYİ), Dünya Həmkarlar İttifaqları Federasiyası (DHİF), Beynəlxalq Ticarət Palatası (BTP) və bir çox başqaları.

Onlardan bəzilərinə nəzər salaq:

Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (İRU). Birincisi, İRU qeyri-kommersiya təşkilatıdır və bütövlükdə cəmiyyətin maraqlarına uyğun olaraq bütün ölkələrdə milli və beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının inkişafını təşviq etməyə çağırılır. İkincisi, İRU peşəkar avtomobil daşımaları və öz hesabına nəqliyyat üçün vəkil kimi çıxış edir.

İRU 1948-ci ilin martında Belçika, Danimarka, Fransa, Böyük Britaniya, Norveç, Hollandiya, İsveç və İsveçrənin avtomobil və avtomobil nəqliyyatı assosiasiyalarının təşəbbüsü ilə Cenevrədə (İsveçrə) yaradılmışdır.

IRU üç bölməyə bölünür. Bölmə 1 peşəkar avtomobil sərnişin daşımalarına aiddir; 2-ci bölmə - peşəkar avtomobil yük daşımaları; 3-cü bölmə - öz hesabına avtomobil yolu ilə. Bölmələrin əsas vəzifəsi **IRU -nun** məqsədlərinə nail olmaq üçün zəruri olan səlahiyyətlərinə aid məsələlər üzrə tədbirlər hazırlamaq və həyata keçirməkdir.

IRU -nun əsas fəaliyyət istiqamətlərinə aşağıdakılar daxildir:

- beynəlxalq avtomobil daşımalarının müxtəlif aspektləri üzrə problemlərin tədqiqi və həlli üçün praktiki yolların axtarışı üzərində işləmək;

- avtomobil nəqliyyatı ilə bağlı problemlərin öyrənilməsi və həlli üçün tədbirlər görmək;

- milli və beynəlxalq avtomobil daşımalarının inkişafı üzrə milli fəaliyyətin əlaqələndirilməsi və dəstəklənməsi;

- beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas aspektlərinə dair tədqiqatların müntəzəm nəşri ilə arayış və məlumat materiallarının nəşri;

- **IRU** üzvləri haqqında məlumatları, **IRU** -ya üzv ölkələrdə beynəlxalq avtomobil daşımalarının şərtlərini, beynəlxalq yol şəbəkəsinin sxemlərini və beynəlxalq avtomobil daşıyıcılarını maraqlandıran digər materialları ehtiva edən kataloqların nəşri.

IRU -nun tam üzvləri avtomobil nəqliyyatının hər bir növü üçün ən çox təmsil olunan istənilən milli qeyri-kommersiya təşkilatı ola bilər: peşəkar sərnişin daşımaları, peşəkar yük daşımaları və şəxsi hesab daşımaları. IRU-nun assosiativ üzvləri milli və beynəlxalq təşkilatlar, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə birbaşa və ya dolayısı ilə məşğul olan özəl müəssisələr ola bilər.

Beynəlxalq Ekspeditorlar Assosiasiyaları Federasiyası (FIATA). Bu gün FIATA 85 ölkədən 93 milli assosiasiyanı və 140 ölkədən 2700-ə yaxın fərdi üzvü birləşdirən nəqliyyat sahəsində dünyanın ən böyük, ən nüfuzlu və peşəkar qeyri-hökumət təşkilatıdır. 31 may 1926-cı ildə Vyanada (Avstriya) peşəkar təşkilatların birliyi kimi təsis edilmişdir. FIATA-nın təsisçiləri Avropanın 16 ölkəsindən beynəlxalq ekspeditorlar assosiasiyalarıdır. [5, s 3]

FIATA-ya fərdi şirkət ekspeditor şirkətə bir sıra üstünlüklər verir:

1. Şirkətin adı, poçt ünvanı, telefon, faks, internet saytı və e-poçt ünvanları, habelə rəhbərin adı FIATA Üzvlər Siyahısında dərc olunur. Siyahı hər il təkrar nəşr olunur və hər bir FIATA üzvünə göndərilir. Bu siyahıdakı nəşr ekspeditor şirkətin peşəkar statusunu yüksəldir, onu etibarlı tərəfdaşların sayı ilə tanış edir.

2. Fərdi üzv özü haqqında adı yuxarıda qeyd olunan məlumatlardan əlavə, FIATA Üzvlər Siyahısında öz reklamını yerləşdirmək imkanı əldə edir.

3. Hər iki aydan bir fərdi üzvlər çap olunmuş "FIATA Review" bülleteni (FIATA-nın fəaliyyətləri, FIATA Konqres proqramları, ekspedisiya məsələləri üzrə cari məqalələr və s. ehtiva edir), sərgilər və konfranslar haqqında məlumat və digər məlumatları birbaşa FIATA-dan alırlar.

4. Fərdi üzvlər, məsələn, FIATA Nəqliyyat və Ekspeditor Termləri Lüğəti, FIATA Gömrük rəsmiləşdirilməsi üzrə Bələdçi və digər FIATA məhsulları kimi FIATA nəşrlərini alarkən əhəmiyyətli endirimlər əldə edirlər.

5. FIATA, mümkün olduğu qədər, öz üzvlərinə öz səlahiyyətləri daxilində, onların xahişi ilə fərdi xidmətlər təqdim edir;

6. Ayrı-ayrı üzvlər rəsmi üzvlük sertifikatı alırlar.

7. Fərdi üzvlər dəftərxana ləvazimatlarında, avtomobillərində, blanklarında (lakin nəqliyyat sənədlərində deyil) FIATA emblemindən (loqosu) istifadə etmək hüququ əldə edirlər.

FIATA-nın əsas məqsədləri bunlardır:

- yükdaşıma sənayesinin qlobal miqyasda unifikasiyası;
- sənayenin maraqlarının təmsil olunması, təşviqi və müdafiəsi, nəqliyyatla məşğul olan beynəlxalq qurumların iclaslarında məsləhətçi və ya ekspert qismində iştirak;

- məlumatların yayılması, nəşrlərin yayılması və s. vasitəsilə ekspeditorlar tərəfindən göstərilən xidmətlərlə ticarət və sənayenin, eləcə də ümumilikdə ictimaiyyətin tanış edilməsi;

- vahid göndərmə sənədlərinin, standartlaşdırılmış ticarət şəraitinin və s. işlənilib hazırlanması və təşviqi yolu ilə ekspeditorlar tərəfindən göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi;

- məsuliyyət sığortası problemlərinin həlli, elektron ticarət alətləri, o cümlədən elektron məlumat mübadiləsi və ştrix kodlaşdırma daxil olmaqla, ekspeditorlar üçün peşəkar təlimin təşviqi.

FIATA-nın strukturuna beynəlxalq yük daşımalarının bütün aspektləri ilə məşğul olan qurumlar, məsləhət orqanları və işçi qrupları daxildir. Adətən ildə iki dəfə toplaşan qurumlar Federasiyanın texniki işlərini həyata keçirir.

NƏK. 1991-ci ildə MDB çərçivəsində nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı fəaliyyət məsələlərinin həlli və ümumi siyasətin işlənilib hazırlanması məqsədi ilə MDB-yə üzv dövlətlərin nəqliyyat nazirlərinin Nəqliyyatın Əlaqələndirilməsi Konfransı 1991-ci ildə yaradılmışdır.

MDB-yə üzv dövlətlərin nəqliyyat nazirlərinin Nəqliyyatın Əlaqələndirici Konfransı öz iclaslarında avtomobil, hava, dəniz, daxili su nəqliyyatı və yol təsərrüfatı ilə bağlı məsələlərə baxır.

NƏK-ə nəqliyyat siyasətinin aktual məsələlərini həll etmək səlahiyyəti verilmişdir, bunlardan başlıcaları:

- texniki yardımın göstərilməsi, texniki xidmətin göstərilməsi, hərəkət heyətinin yanacaqda doldurulması üçün əsasnamələrin hazırlanması;
- sərhədkeçmə prosedurlarının sadələşdirilməsi və fasilələrin azaldılması ilə bağlı təkliflərin hazırlanması;
- MDB ölkələrində avtomobil nəqliyyatı orqanlarının informasiya təminatı;
- avtomobil nəqliyyatı sahəsində elmi, texniki və işgüzar əməkdaşlıq;
- avtomobil nəqliyyatında tarif siyasətinin uyğunlaşdırılması.

ABADA. Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası 1974-cü il yanvarın 18-də təsis edilib və mövcud olduğu müddətdə bir sıra Rusiya, xarici və beynəlxalq təşkilatlarda Rusiya avtomobil daşıyıcılarının maraqlarını təmsil edən və mövqelərini müdafiə edən nəqliyyat kompleksində tanınmış liderə çevrilib. İndi **ABADA** 1200 Rusiya müəssisəsini öz sıralarında birləşdirən qeyri-kommersiya təşkilatıdır. Onun xidmətlərindən 2000-dən çox müəssisə istifadə edir.

ABADA belədir:

1. Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının üzvü (MCAT-IRU, Cenevrə);

2. Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyasının üzvü (FIATA, Sürix);

3. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyasının nəqliyyat orqanlarının üzvü.

ABADA həm də ölkə ərazisində yüklərin beynəlxalq daşınması haqqında 1975-ci il Gömrük Konvensiyasının təminatçısıdır. **ABADA** -nın assosiativ üzvü kimi o, MDB-yə üzv dövlətlərin nəqliyyat nazirlərinin Nəqliyyat Koordinasiya Konfransının iclaslarında, eləcə də onun işçi orqanı - Dövlət Nəqliyyat Administrasiyaları və Beynəlxalq Avtomobil Yolları Assosiasiyaları Şurasının fəaliyyətində iştirak edir. Daşıyıcılar.

ABADA öz fəaliyyətinin xarakterinə görə AR Nəqliyyat Nazirliyi, AR Dövlət Gömrük Komitəsi, MR Dövlət Yol Hərəkətinin Təhlükəsizliyi Müfəttişliyi ilə qarşılıqlı fəaliyyət göstərir. **ABADA** (Nazirlər Kabinetinin 04.10.1997 il tarixli Qərarına əsasən) 1975-ci ildə qəbul edilmiş Gömrük TİR konvensiyasının Azərbaycan ərazisində zəmanət orqanıdır. BYD kitabçasını öz üzvlərinə **ABADA** verir.

Hazırda Assosiasiya öz üzvlərinə və müştərilərinə aşağıdakılar daxil olmaqla geniş xidmətlər spektrini təqdim edir:

- məlumat;
- beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkilində köməklik;
- gömrük məsələləri üzrə işin təşkili;
- peşə hazırlığı və ixtisasartırma;
- pasport və viza qeydiyyatı;
- təşkilat üzvlərinin kredit kartları ilə ödəniş etməklə yanacaq doldurma və yol xidmətinin təşkili;
- hərəkətli heyətlə bağlı məsləhətləşmələr;
- sığorta yardımı;
- taxoqramların dekodlanması;
- beynəlxalq avtomobil daşımaları üçün ödənişlər

Təhsil sahəsində **ABADA**-nın özünün Tədris və Konsultasiya Mərkəzi - təhsil fəaliyyəti ilə məşğul olmaq üçün lisenziyaya malik olan və beynəlxalq avtomobil daşıyıcıları üçün peşəkar yenidənhazırlanma və ixtisasartırma, habelə avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin geniş spektrli mütəxəssisləri üçün ixtisasartırma və ixtisasartırma işlərini həyata keçirən hər hansı bir mülkiyyət forması təhsil müəssisəsi vardır. [4, s 78]

TKM-nin əsas vəzifəsi beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili üzrə dünya təcrübəsində müəyyən edilmiş peşəkar səriştəlik meyarlarına uyğun yüksək ixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanmasıdır. Tədris Aİ ölkələrində təcrübə keçmiş, beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və həyata keçirilməsi üçün zəruri olan operativ məlumatlara malik müəllimlər və praktikantlar tərəfindən keçirilir.

1.2 Beynəlxalq nəqliyyat sənədlərinin tərtibi qaydaları

Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi müvafiq sənədlərin məcburi olmasını tələb edir. Onların hər birinin tətbiqi, doldurulması və üstünlükləri öz xüsusiyyətlərinə malikdir. Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi üçün müvafiq sənədlər məcburiliyi araşdırılarkən aşağıdakıları müəyyən etmək lazımdır: konosament nədir və hansı hallarda istifadə olunur, bizə CMR yol vərəqəsi nə üçün lazımdır, Carnet TIR nədir, Carnet ATA-nın üstünlükləri və xüsusiyyətləri.

Beynəlxalq daşıma xüsusi bilik və peşəkar inzibati bacarıq tələb edən mürəkkəb çoxmərhələli prosedurdur. Bu, göndərmə sənədlərinin hazırlanmasına da aiddir. Sonuncu olmadan, beynəlxalq daşımaları nəzərə almasaq, hətta ölkə daxilində səyahət təşkil etmək mümkün deyil. Ölkələr arasında daşınma üçün qəbul edilmiş beynəlxalq sənədlərin siyahısı var.

Beynəlxalq daşımalar üçün əsas mal və nəqliyyat sənədləri Beynəlxalq daşımalar aşağıdakı sənədlərin icrası ilə təşkil edilir:

Konosament. Qısaca olaraq, konosamentin funksiyaları aşağıdakılardır: sənəd yükün dəniz daşımalarına qəbul edilməsinin təsdiqidir. Həmçinin yükü göndərəndən onu təyin olunmuş posta çatdırmaq və qanunla konosamentin aid olduğu şəxsə təhvil

vermək öhdəliyi qoyur. Sənəd dəniz yolu ilə daşınan məhsulların gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarəti zamanı təqdim olunur. O, malların göndərilməsini təsdiq edir, dəniz yolu ilə daşınma müqaviləsini təsdiq edir, həmçinin mallara mülkiyyət hüququ verir. [6, s 98]

CMR qaiməsi. Beynəlxalq yük daşımalarının qeydiyyatı üçün nəzərdə tutulub. CMR MNQ (mal-nəqliyyat qaiməsi) avtomobillə yüklərin daşınması müqaviləsinin icrası haqqında şəhadətnamədir. Bu sənəddə göndərici və alıcı, çatdırılma məntəqəsi, yükün xüsusiyyətləri haqqında məlumatlar var.

Mal – nəqliyyat yük qaiməsi. Avtomobil yolu ilə daşınma üçün tələb olunur. Daşınmanın üçüncü tərəf təşkilatına həvalə edildiyi halda tərtib edilir. Daşınma yükləndirən tərəfindən həyata keçirilsə, yol sənədi də tələb olunacaq. Əgər yükalan daşınmanı müstəqil təşkil edirsə, bu sənəd tələb olunmur. Məhsulların malgöndərənin balansından silinməsi üçün əsas olan qaimə-fakturadır. Daşınma zamanı sənəd daxili işlər orqanlarının nümayəndələrinə təqdim olunur.

TIR karneti (BAD kitabı). Bu, boş kitabdır. Avtomobil nəqliyyatında gömrük yoxlaması aparılarkən vərəq götürülür. Beynəlxalq avtomobil daşımaları kitabından istifadə etməklə yüklərin daşınması sadələşdirilmiş yoxlama ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasını həyata keçirmək hüququ verir.

Karnet ATA. Daşıma zamanı yüklərin rəsmiləşdirilməsini sadə və sürətli edən beynəlxalq gömrük sənədidir. O, gömrük bəyannamələrini əvəz edir, həmçinin rüsumları ödəməkdən azad edir. ATA Karneti yalnız müəyyən kateqoriyalı mallar üçün etibarlıdır. Bunlar yarımkaşalara, sərgilərə, elmi konfranslara və sairə müvəqqəti idxal üçün nəzərdə tutulmuş məhsullardır.

CMR – Yüklərin Beynəlxalq Avtomobil Daşınması haqqında Konvensiyanın fransızca tam adından götürülmüş abbreviatura. CMR yük qaiməsi beynəlxalq avtomobil daşımaları üçün son dərəcə vacib olan beynəlxalq sənəddir. Bu, əsas məlumatları əks etdirən yekun sənəddir. CMR sayəsində aşağıdakı məlumatları başa düşə bilərsiniz: Malın nə qədər olduğunu, onu dəqiq kim daşdığı, hansı marşrutla daşdığı, daşınma hansı sənədlərə əsasən aparıldığını, alıcının kim olduğunu və malın kim tərəfindən göndərildiyini, nə qədər müddətə olduğunu başa düşə

bilərsiniz. çatdırılma apardı. Həmçinin malın gömrükə hansı formada, hansı gün və saatda daxil olması, göndəricinin onu dəqiq olaraq nə vaxt qəbul etməsi, qəbul zamanı malın hansı vəziyyətdə olması göstərilir.

Yük daşıma iştirakçılarının öz CMR dublikatları olmalıdır. Bu zaman söhbət malı “A” nöqtəsindən “B” məntəqəsinə birbaşa çatdıran Daşıyıcıdan, malı qəbul edən Ünvandan və əslində, malları göndərən Göndərəndən gedir.

Bir neçə şərt yerinə yetirildikdə CMR tələb olunur:

1. Təmin edilən nəqliyyata görə mükafat;
2. Yükləmə və boşaltma yerləri müxtəlif ştatlarda yerləşir;
3. CMR Konvensiyası rezidentləri əməliyyatın tərəfləri olan dövlətlərdən ən azı biri tərəfindən imzalanır;
4. Yüklərin daşınması avtomobil nəqliyyatından istifadə etməklə həyata keçirilir.

CMR yol sənədlərinin sayının nəqliyyat vahidlərinin sayına uyğun olması lazım olduğunu başa düşmək vacibdir. Əgər yük təhlükəlidir, onda göndərici mütləq bu təhlükəni yük qaiməsində göstərəcək və onun xarakterini və bu yükün təhlükəsiz daşınması üçün ehtiyat tədbirlərini təsvir edəcəkdir. CMR, mahiyyətcə, Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilə haqqında Konvensiyasının şərtlərinə uyğun olaraq malların daşınmasının birbaşa iştirakçıları olan üç tərəf arasında bağlanan üçtərəfli sazişin həyata keçirilməsinin faktiki təsdiqidir. Bəli və məhkəmə çəkişməsi halında, müqavilə şərtlərinin vaxtında yerinə yetirilməsinə (və ya yerinə yetirilməməsinə) sübut olan CMR-dir.

Nəqliyyat və göndərmə sənədlərindəki bütün əsas məlumatlar MNQ CMR-də birləşdirilir. Əsas odur ki, digər sənədlərdən alınan məlumatlar və CMR-dəki məlumatlar uyğun olmalıdır. Lakin məlumatların CMR və qablaşdırma siyahısında və ya CMR və fakturada, CMR və DIR-də fərqli olduğu hallar sizə bir çox çətinlik və problemlər gətirəcək. Bu cür uyğunsuzluqlar xüsusilə daşıma həyata keçirənlərə çoxlu çətinliklər gətirə bilər. Buna görə də, CMR diqqətlə müqayisə edilməli və yoxlanılmalıdır, əks halda diqqətsizlik çox baha başa gələ bilər. [15, s 76]

CMR iki məlumat kateqoriyasını ehtiva edir: Birinci kateqoriya yük qaiməsinin xüsusi sütunlarında qeyd olunan məlumatdır və daşıma haqqında əsas məlumatları

ehtiva edir. Digər kateqoriya daha az əhəmiyyət kəsb etmir. Buraya möhür və markalar, habelə nəqliyyat və onun gedişi haqqında əlyazma qeydləri daxildir. Bundan əlavə, CMR forması üçün nömrənin olması kimi məcburi bir tələb var. Əgər yük MNQ CMR tərəfindən dəqiqləşdirilməyibsə, o zaman qaçaqmalçılıq sayılır.

CMR blankı - doldurma qaydaları Nömrədən sonra doldurulmalı olan ilk bölmələr "Göndərən" və "Alıcı" adı olan sütunlardır. Onları "satıcı" və "alıcı" sinonim terminlərinə bərabərləşdirmək olar, ona görə də biz fakturadan bütün lazımi məlumatları alırıq. Üçüncü və dördüncü sütunlarda malların qəbul ediləcəyi yerin ünvanını və müvafiq olaraq malların götürüldüyü yeri daxil edilir. Faktiki göndərici və alıcı malların vaxtında göndərilməsinə və qəbuluna cavabdehirlər, iyirmi ikinci sətirdə möhürlərdən istifadə edilməklə, malın kimin göndərildiyi, iyirmi dördüncü sətirdə isə kimin yazıldığı müəyyən edilir. malları tam olaraq qəbul etdi. Çox vaxt iyirmi ikinci sütunda mal satan şirkətin möhürü qoyulur. Bu halda, "Göndərən" sütunu (aka satıcı) və iyirmi ikinci sütun uyğunlaşacaq. Faktiki göndərən satıcı deyil, üçüncü tərəf təşkilatı olduqda, məlumatlara dəyişiklik etməyə dəyməz, onlara yalnız daşınma kimin adından həyata keçirildiyi qeydi əlavə edilməlidir. Bundan əlavə, TIR və faktura tez-tez sözdə yük manifestləri ilə tamamlanır. Bütün məlumatları TIR-ə sığdırmaq mümkün olmayan bir vəziyyətdə, bu yük manifestində hər şey ətraflı şəkildə imzalanır. Yeddincidən on birinciyə qədər olan MNQ sütunları bir blokdur, burada hamısı bir-biri ilə bağlıdır. Bütün beş sütun üçün bir qayda var - hər bir məhsula öz MQ XİF (xarici iqtisadi fəaliyyətin mal qaiməsi) kodu verilir, ümumi çəki və paketlərin sayı daxil edilir. Bəli, hər bir məhsulun özünəməxsusluğu var. Onların altındakı sətirdə paketlərin ümumi çəkisini və sayını daxil etməliyik. Elektron bəyannamə də təqdim edilməlidir. Əgər CMR-də malların təfərrüatlı bölgüsü yoxdursa, o zaman unutmayın ki, siz faktura və bağlamalardan bu məlumatı əldə edə bilməyəcəksiniz, ona görə də bu məlumatı əlavə olaraq təqdim etmək tələb olunur.

Bundan əlavə, CMR-nin icrası faktura və paketlərlə eyni dildə olmalıdır. CMR-nin əsas qutularından biri on üçüncü qutu, təyinat gömrük idarəsi və ya müvəqqəti saxlama anbarıdır (MSA). Bu məlumat buraya daxil edilməlidir. CMR-ə əlavə

olaraq, bu cür məlumatlar başqa heç bir yerdə yoxdur. Və bir səhv çox baha başa gələ bilər. Daşıyıcı və müştəri əvvəlcədən razılaşmalı və bu məlumatı ərizəyə daxil etməlidirlər. Həmçinin 13-cü qrafada qaimə-fakturanın valyutasında daşınmış malların dəyəri yazılır. On beşinci sütunda isə daşıma şərtləri var.

CMR-ə daxil edilməli olan bir neçə məcburi möhür var. Bu, ilk növbədə, yükün daşınmasının sonunda qoyulan alıcının möhürüdür. Bundan əlavə, gömrükdə sərhəddə və gömrük rəsmiləşdirilməsi zamanı onun həyata keçiriləcəyi yerdə möhür vurmaq lazımdır. Bu möhürlər malların gömrükdən keçirildiyini və onların gömrükdən buraxılmasına icazə verildiyini göstərir. Çatdırılma nəzarəti üçün bir yer də var, bir neçə gömrükdən keçərkən, malların poçta çatma vaxtını təyin etməyə xidmət edirlər. İstənilən iş adamı, mümkünsə və biznesin zərərinə deyil, bir ölkədən digərinə malların daşınmasına qənaət etməyə çalışır. Sizə iri ölçülü yük arayışı üçün işarə və iri və ağır yüklərin çatdırılması üçün digər tələblər lazım olduqda bunun üçün müəyyən bir yük daşıma növü üçün yük tarifinin necə hesablandığını bilməlisiniz.

CMR sığortası, onun müsbət və mənfi cəhətləri Bu, Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilə haqqında Konvensiyası çərçivəsində avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq əhəmiyyətli yüklərin daşınmasının təşkili üçün daşıyıcının mülki məsuliyyətinin sığortasının məşhur növüdür. Bu sığorta növü ekspeditoru yükün daşınması zamanı zədələnməsi halında qoruyacaq. Axı beynəlxalq konvensiyalara görə, daşıyıcı dəymiş ziyanı ödəməyə borcludur. Məsuliyyət daşıyıcı tərəfindən yükün zədələnməsi və ya itirilməsi, habelə dayanma vaxtı və ya çatdırılmanın pozulması ilə bağlı maliyyə itkiləri, habelə digər xərclər olduqda yaranır. CMR standart sığorta polisi varsa, sığorta şirkətinə lazımi sənədlər təqdim olunarsa, zərər həm daşıyıcının hesabına, həm də sığorta şirkəti hesabına ödənilə bilər.

Əgər daşıyıcının sığorta CMR polisi varsa, o zaman o, aşağıdakı üstünlükləri alır: Daşıyıcının təqsiri üzündən yükün itirilməsi və ya zədələnməsi halında maliyyə təminatı. Nizamnamə kapitalının və daşınmaz əmlakının dəyəri mümkün itkilərdən bir neçə dəfə az olan belə ekspeditorlarla əməkdaşlıqda kompensasiya aktualdır.

Sığorta polisinin olması şirkətin reallığının, dürüstlüyünün və imkanlarının təminatıdır.

CMR forması invoysla eyni dildə doldurulur. Ancaq bir sıra çatışmazlıqlar da var: Yükün icazəsiz bir şəxs tərəfindən zədələndiyi təqdirdə, məsələn, yol nəqliyyat hadisəsi nəticəsində dəymiş ziyanı ödəməkdən imtina. Kompensasiya almaq üçün lazım olan sənədlərin hazırlanması uzun prosesdir. [12, s 71]

Beynəlxalq əhəmiyyətli qanunvericilik və konvensiyaların həddlərini və xüsusiyyətlərini tətbiq etməklə daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasını gəlin ümumiləşdirək. Yalnız CMR-nin verilməsində deyil, digər nəqliyyat sənədlərində də diqqət tələb olunur. Müşayiət olunan sənədləri doldurarkən yol verilən səhvlər rəvan şəkildə MNQ-yə ötürüldüyündən və yuxarıda bu nəzarətsizliklərin xoşagəlməz nəticələri haqqında yazmışdıq. Buna görə də, lazımsız "baş ağrısı" qarşısını almaq üçün, səlahiyyətli və pedantik olmaq lazımdır.

1.3. Sərhəd keçid məntəqələrində avtomobilin buraxılma qaydaları

Sərhəd-keçid məntəqəsi (SKM) qanuni yükləri və sərnişinləri səmərəli şəkildə emal etməli, pozuntuları aşkar etmək üçün vasitələrə malik olmalı və öz ölkəsi haqqında xoş təəssürat yaratmalıdır. Hər hansı digər infrastruktur kimi, sərhəd keçidlərinin layihələndirilməsi və tikintisi bir çox məsələləri əhatə edir və hər bir ölkənin çox vaxt bununla bağlı öz standartları olur.

Azərbaycan Respublikasına giriş zamanı avtomobil yolları məntəqələ-rində buraxılışa nəzarət aşağıdakı ardıcılıqla aparılır:

- sərhəd
- sanitar-karantin
- baytar
- fitosanitar
- avtomobil
- gömrük.

Azərbaycan Respublikasından çıxış zamanı avtomobil yolları məntəqələ-rindən buraxılış nəzarəti aşağıdakı ardıcılıqla aparılır:

- avtomobil
- baytar
- gömrük.
- sərhəd

Azərbaycana avtomobillə daxil olmaq asandır. Rusiya və digər MDB ölkələrinin vətəndaşlarına vizaya ehtiyac yoxdur. Bunun üçün pasportun olması və müəyyən şərtlərin yerinə yetirilməsi kifayətdir. Rusiya Federasiyası vətəndaşları üçün Azərbaycana girişin sadələşdirilmiş qaydaları var. Ölkədə 90 gün daxil olmaqla qalmaq üçün vizaya ehtiyacınız yoxdur. Vizasız rejim tranzit səfərlərə də şamil edilir. Səyahətçi gecikirsə, o, viza üçün müraciət etməli və ya Azərbaycanın konsulluğunda yaşamaq üçün icazə almalıdır.

Azərbaycan sərhədindən avtomobillə keçərkən aşağıdakı sənədlərin olması vacibdir:

- 1) bütün səyahət edənlərin pasportları;
- 2) sürücünün lisenziyası;
- 3) texniki sertifikat;
- 4) avtomobil başqasındırsa, nəqliyyat vasitəsinə nəzarət etmək üçün etibarnamə;
- 5) "yaşıl kart" (avtomobil sığortası).

Avtomobilin Avro-4-dən aşağı olmayan sinfi olmalıdır. Əks halda, avtomobilin bazar dəyərinin 33%-i məbləğində depozit ödəməli olacaqsınız. Gediş zamanı geri qaytarılacaq. Xaricilər istənilən məbləği bəyan etməlidirlər. Dövlət valyutası (manatı) yalnız respublika vətəndaşları tərəfindən idxal/ixrac edilə bilər.

Adambaşına 1 min ABŞ dollarına qədər ölkədən rüsumsuz çıxarıla bilər. Məbləğ 10 min ABŞ dollarına qədər olduqda sizə bank çıxarış lazımdır. 10.000 ABŞ dollarından çox ixrac edilə bilməz.

Azərbaycana rüsumsuz idxala icazə verilir:

- 1) adambaşına 3 litrdən çox olmayan spirt;

- 2) tütün məmulatları - 600 siqaretə qədər;
- 3) fərdi istifadə üçün ətir;
- 4) 10 000 ABŞ dollarından çox olmayan çeşkləri olan mallar.

İxrac etmək qadağandır:

- 1) maral və cüyür buynuzları;
- 2) nəmə balığının kürüsü;
- 3) qiymətli bitki növləri;
- 4) heyvanlar (it və pişiklərdən başqa);
- 5) qiymətli daşlar və metallar;
- 6) narkotik, narkotik və radioaktiv maddələr;
- 7) silahlar.

Sərhəddə alış üçün qəbz təqdim etməlisiniz.

Ölkəyə daxil olarkən nəqliyyat haqqı tutulur. Onun ölçüsü avtomobilin mühərrikinin növündən və təxmin edilən səyahət müddətindən asılıdır. Minimum vergi dərəcəsi 15 ABŞ dollarıdır.

İçəri girməzdən əvvəl avtomobilin şüşələrindəki rəngi silməlisiniz. Əks halda, cərimə (150 manat) ödəməli və çalarları silməli olacaqsınız.

Əcnəbilərin və vətəndaşlığı olmayan şəxslərin Azərbaycana girişi

AR sərhədini sərbəst keçmək üçün sizə lazımdır:

- 1) Səfər başa çatdıqda etibarlı pasporta sahib olun. Sərhəd keçid məntəqələrində əcnəbilərin pasportlarına möhür vurulur.
- 2) Əgər ölkədə 10 gündən çox qalmağı planlaşdırırsınızsa, miqrasiya xidmətində qalmağınızı qeyd edin. Prosedur pulsuzdur. Əgər əcnəbi başqa yerə gedibsə, yenidən qeydiyyatdan keçməlisiniz.
- 3) Tibbi sığorta məcburi sənədlər siyahısına daxil edilməyib, lakin təcrübəli səyahət edənlərə bunu öz ölkələrində təşkil etmələri və özləri ilə aparmaları tövsiyə olunur. Bu sizə pulsuz tibbi xidmət almaq imkanı verəcək.

10 gündən sonra əcnəbi qanuni qalma müddətini uzada bilər.

Ancaq bunun üçün yaxşı səbəblər olmalıdır:

- 1) müalicəyə ehtiyac;

- 2) biznes öhdəlikləri;
- 3) AR-da yaşayan qohumunun xəstəliyi və ya ölümü.

Qalma müddətinin uzadılması üçün miqrasiya xidmətinə ərizə verilir. Təsdiq edilərsə, vizanın etibarlılıq müddəti 2 aya qədər artırılır. Əks halda ölkəni tərk etməlisən

Uşaqlarla səyahət bir neçə tələblərə uyğun olaraq mümkündür:

- 1) Doğum haqqında şəhadətnamənin əsli və surətinin olması.
- 2) Valideynlərinin köhnə pasportları varsa, uşağın pasportuna daxil edilə bilər.
- 3) Valideynlərin biometrik şəxsiyyət vəsiqəsi varsa, uşağın öz şəxsiyyət vəsiqəsi olmalıdır.
- 4) Təqaüdcülər əlavə olaraq pensiya şəhadətnaməsinin surətini və səfər üçün maddi təminat təqdim edirlər.
- 5) Birlik ölkələrinin vətəndaşları və viza rejiminin qüvvədə olduğu digər əcnəbilərin giriş icazəsi olmalıdır.

FƏSİL II. BEYNƏLXALQ YÜK DAŞIMALARININ MARŞRUTLAŞMASI

2.1. Beynəlxalq yük daşıma üçün yollar şəbəkəsi

Beynəlxalq yük daşımaları üçün magistral yolları, avtomobil yollarını və magistral yolları əhatə edən geniş yol şəbəkəsi mövcuddur. O, bir çox ölkələri və qitələri birləşdirir, yüklərin uzun məsafələrə daşınmasını təmin edir.

Bu yol şəbəkəsinin ən mühüm hissəsi müxtəlif Avropa ölkələrini birləşdirən magistral və avtomobil yolları şəbəkəsi olan Trans-Avropa Magistral Yollarıdır (TEM). Bu magistralların bəzilərinin uzunluğu 4000 kilometrədən çoxdur.

Birləşmiş Ştatlarda 160.000 kilometrədən çox magistral yolları əhatə edən magistral yol şəbəkəsi də mövcuddur. Amerika Birləşmiş Ştatlarının ən mühüm magistrallarından bəzilərinə Nyu-Yorkdan San Fransiskoya qədər ölkə boyu uzanan I-80 və Şərq Sahili boyunca uzanan I-95 daxildir.

Bundan əlavə, Çində arterial magistralları, magistralları və əsas yolları əhatə edən yol şəbəkəsi də mövcuddur. Onlardan ən məşhuru Çini digər Asiya ölkələri ilə birləşdirən İpək Yoludur. [21, s 56]

Bunlar beynəlxalq yük daşımaları üçün geniş yol şəbəkəsinin yalnız bir neçə nümunəsidir. Yolların və marşrutların son seçimi malların daşınması üçün tələb olunan xüsusi marşrutlardan, habelə daşınma müddətinə və dəyərinə olan tələblərdən asılıdır.

Beynəlxalq yük daşımalarının rahatlığı və səmərəliliyi üçün 19 sentyabr 1949-cu il tarixli Yol hərəkəti haqqında Konvensiya və 19 may 1956-cı il tarixli Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş (CMG) kimi beynəlxalq razılaşmalar və sazişlər də mövcuddur. yol hərəkəti qaydalarını və beynəlxalq yük daşımalarında istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə texniki tələbləri tənzimləyən.

Həmçinin, beynəlxalq yük daşımalarının təhlükəsizliyini və səmərəliliyini təmin etmək üçün yüklərin çatdırılmasının sürətini və dəqiqliyini artırma bilən GPS sistemləri və kranlar kimi müxtəlif texnologiyalar və innovativ həllərdən istifadə olunur.

Ümumiyyətlə, beynəlxalq yük daşımaları üçün yol şəbəkəsi bütün dünya üzrə yüklərin daha səmərəli, sürətli və təhlükəsiz daşınmasını təmin etmək üçün daim inkişaf və təkmilləşdirmə tələb edən mürəkkəb infrastrukturdur.

Beynəlxalq yük daşımaları üçün bir neçə növ yol şəbəkəsi mövcuddur ki, bu da daşıma regionundan və marşrutundan asılı olaraq dəyişə bilər. Beynəlxalq yük daşımaları üçün daha çox yayılmış yol şəbəkələrindən bəzilərinə daxildir:

1. Magistral yollar: bunlar iri şəhərləri və rayonları bir-biri ilə birləşdirən geniş və sürətli yollardır. Bu yollarda adətən hər istiqamətdə iki və ya daha çox hərəkət zolağı və müxtəlif təhlükəsizlik və texniki qulluq vasitələri var. Yük daşımaları üçün magistral yolların bəzi nümunələrinə Avropa magistral E40 və ABŞ şossesi I-90 daxildir.
2. Magistral yollar: Bunlar yalnız avtomobillərin və digər yüksək sürətli nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə icazə verilən yollardır. Onlar həmçinin adətən yanacaq doldurma məntəqələri və istirahət yerləri də daxil olmaqla müxtəlif təhlükəsizlik və texniki xidmət vasitələrinə malikdirlər. Yük daşımaları üçün avtomobil yoluna misal Alman Autobahn A7 ola bilər.
3. Magistral yollar: Bunlar müxtəlif rayon və bölgələrdən keçə bilən uzun və uzun yollardır. Onlar həm tək zolaqlı, həm də çox zolaqlı ola bilər və çox vaxt malların uzun məsafələrə daşınması üçün istifadə olunur. Belə marşrutlara misal olaraq Rusiyadakı Trans-Sibir magistralını göstərmək olar.
4. Sərhəd yolları: bunlar müxtəlif ölkələri və regionları bir-biri ilə birləşdirən yollardır. Onlar adətən xüsusi sərhəd keçid məntəqələri və sərhəddən daşınan nəqliyyat vasitələri və mallar üçün tələblərə malikdirlər. Sərhəd yoluna misal olaraq İtaliya, Avstriya və Sloveniyanı birləşdirən Alp-Adriatik yolu ola bilər.
5. Qovşaqlıq Magistral Yollar: Bunlar müxtəlif şəhər və rayonları birləşdirən və yük maşınları, qatarlar və gəmilər kimi müxtəlif nəqliyyat vasitələri arasında malların ötürülməsi üçün qovşaqları olan yollardır. Bu magistrallarda beynəlxalq yük daşımaları üçün xüsusi limanlar və hava limanları da ola bilər. Nəqliyyat qovşaqları olan magistral yolun nümunəsi Çini və Avropanı dəmir yolu ilə birləşdirən Yeni İpək Yolu ola bilər.

6. Məhdud tutumlu yollar: Bunlar adətən hər istiqamətdə yalnız bir zolağa malik olan və yüklərin qısa məsafələrə daşınması üçün istifadə olunan yollardır. Onların məhdud təhlükəsizlik və texniki xidmət xüsusiyyətləri ola bilər və çox vaxt şəhər və ya kənd yerlərindən keçə bilər. Belə bir yola nümunə Keniyadakı Mombasa-Nayrobi yük yolu ola bilər. [19, s 123]
7. Yerli yollar: Şəhər və qəsəbələr daxilində yüklərin qısa məsafələrə daşınması üçün istifadə olunan yollardır. Onlar adətən məhdud tutum və təhlükəsizlik xüsusiyyətlərinə malikdir və yalnız yüngül yük maşınları və ya avtomobillər üçün istifadə edilə bilər. Yerli yola misal olaraq, mağazalara və restoranlara malların çatdırılması üçün istifadə edilən şəhər daxilindəki küçə ola bilər.

Bu, beynəlxalq yükdaşımaları üçün yol şəbəkələrinin növlərinin tam siyahısı deyil, lakin bütün dünyada malların çatdırılması üçün istifadə edilə bilən ən çox yayılmış yol növlərini ehtiva edir.

2.2. Hərəkət marşrutlarının seçilməsi

Yüklərin daşınması zamanı avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təşkili ən yüksək məhsuldarlığı və daşınma üçün ən az məsrəfləri təmin etməlidir. Bu məqsədlə nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə təşkil edilir.

Hərəkət marşrutun uzunluğu ilə xarakterizə olunur.

Marşrutun uzunluğu nəqliyyat vasitəsinin marşrutun başlanğıc nöqtəsindən son nöqtəsinə qədər qət etdiyi məsafədir.

Marşrut üzrə vaqonun dövriyyəsi, başladığı başlanğıc nöqtəsinə qayıtmaqla bütün marşrut üzrə hərəkətdir, yəni tam bir dövrədir.

Beynəlxalq yük daşımaları üçün nəqliyyat marşrutlarının növlərinin seçimi bir sıra amillərdən asılıdır, məsələn:

1. Yükün yola salınma və təyinat məntəqələri arasındakı məsafə.
2. Yükün növü və onun qablaşdırılması.
3. Yükün çatdırılma sürəti.

4. Yükün təhlükəsizliyinə dair tələblər.
5. Nəqliyyat əlçatanlığı və infrastruktur.
6. Logistik imkanlar, məsələn, gömrük və digər prosedurların mövcudluğu.
7. Mövsümlük və iqlim şəraiti.
8. Daşıma xərcləri və gömrük rüsumlarının olması kimi iqtisadi amillər.

Bu amillərə əsaslanaraq, ən optimal marşrutu seçmək olar.

Avtomobil nəqliyyatı üçün uçuş vaxtını təyin etmək üçün formula aşağıdakı kimi ifadə edilə bilər:

Səyahət vaxtı = (Mənzil və təyinat yeri arasındakı məsafə) / (Avtomobilin orta sürəti) + (Yükləmə/boşaltma vaxtı) + (Aralıq dayanacaqlar üçün vaxt)

Burada avtomobilin orta sürəti marşrutun keçəcəyi yolların növündən asılıdır. Məsələn, yüksək səviyyəli yollar (avtomobillər, sürətli yollar) üçün orta sürət şəhər küçələri və ya əyriləri olan dar yollara nisbətən daha yüksək ola bilər.

Yükləmə/boşaltma vaxtı yükün həcmindən, qablaşdırma növündən və yükləmə/boşaltma prosesinin mürəkkəbliyindən asılı olaraq dəyişə bilər. Sənədləşmə və digər prosedurlara sərf olunan vaxtı da nəzərə almaq lazımdır.

Uçuş vaxtını hesablayarkən dayanma vaxtı da nəzərə alınmalıdır, belə ki, marşruta dayanacaqlar daxil olmasa belə, tıxaclar və ya digər gözlənilməz gecikmələr ola bilər.

Uçuş vaxtının daha dəqiq hesablanması üçün siz yol şəraiti, aralıq dayanacaqların mövcudluğu və s. kimi müxtəlif amilləri nəzərə alan ixtisaslaşdırılmış proqramlardan və onlayn kalkulyatorlardan istifadə edə bilərsiniz.

Marşrutlar rəqqasi və halqavari olurlar.

2.2.1. Rəqqasi marşrutlar

Rəqqasi marşrutu ilə iki nöqtə arasındakı hərəkət dəfələrlə təkrarlanır və nəqliyyat vasitəsi eyni marşrut üzrə irəli və geri istiqamətlərdə hərəkət edərkən yükləmə və boşaltma nöqtələrini keçir. Rəqqasi marşrutları 3 növdür:

- a) əks istiqamətdə yüksüz hərəkət;

b) əks istiqamətdə marşrutun bir hissəsində yüklə hərəkət

c) hər iki istiqamətdə yüklə hərəkət.

Əks yüksüz qaçış ilə marşrut sadə rəqqasi marşrutdur. Bu marşrut ən az məqsədəuyğundur, çünki. üzərindəki yürüşdən istifadə əmsalı 0,5-dir. Belə bir marşrutun nümunəsi:

- ümumi yürüş $l_{ob} = 28 \text{ km}$.

O cümlədən yüklə yürüş $l_{qr} = 14 \text{ km}$, boş yürüş $l_x = 14 \text{ km}$ Yürüşdən istifadə əmsalı $l_{qr}/(l_{qr} + l_x) = 14/(14 + 14) = 0,5$ Tam yüklənməmiş tərs qaçışlı marşrut: belə bir marşrutla hər bir inqilab üçün 2 səfər edilir. Belə bir marşrutda yürüşdən istifadə əmsalı 0,5-dən çox, lakin 1,0-dan azdır.

Misal 1: Düz istiqamət - yüklü yürüş. Əks istiqamət: qismən yüklü yürüş,; boş yürüş.

Yürüşdən istifadə əmsalı (KIP) = $(l_{qr1} + l_{qr2})/(l_{qr1} + l_{qr2} + l_x) = 14+10 / 14+10+4 = 0,86$.

Hər iki istiqamətdə yüklü yürüş ilə marşrut avtomobillərin yürüşündən tam istifadəni təmin edir, KIP isə 1.0. (KIP əvəzinə hər hansı simvoldan istifadə etsəniz daha yaöşü olar)

Misal 2: düz istiqamət – yüklü yürüş . Əks istiqamət - yüklü yürüş,

Yürüşdən istifadə əmsalı: $\beta_e = (l_{qr1} + l_{qr2})/(l_{qr1} + l_{qr2}) = (l_{gr1} + l_{gr2}) / l_{gr1} + l_{gr2} = (14+14) / (14+14) = 1.0$.

2.2.2. Halqavari marşrutlar

Halqavari marşrutu, yükləmə və boşaltma nöqtələrinin ardıcıl keçidi ilə qapalı dövrə boyunca nəqliyyat vasitəsinin yoludur. Dairəvi marşrutlar marşrutun məntəqələrində yüklərin boşaldıldığı paylayıcı marşrutlara və yüklərin yüklənməsi ilə paylayıcı marşrutlara bölünür. Boşaltma ilə çatdırılma marşrutu.

A nöqtəsində - yükün yüklənməsi, B, C, D və E nöqtələrində - boşaltma. Çiyin EA - boş qaçış.

Avtomobilin yükləmə qabiliyyəti 3 tondur.

A məntəqəsində 3 ton yük yüklənərək B məntəqəsinə daşınıb. Bu intervalda yükləmə qabiliyyətindən istifadə əmsali k_q 1.0 təşkil edir.

B nöqtəsində 1 ton boşaldılmış, qalan 2 ton isə C məntəqəsinə daşınmışdır. Bu intervalda yükləmə qabiliyyətindən istifadə əmsali k_q 0,67 təşkil edir.

C nöqtəsində 0,7 ton boşaldılmış, qalan 1,3 ton isə D məntəqəsinə daşınmışdır. Bu intervalda yükləmə qabiliyyətinin istifadə əmsali k_q 0,43 ($1,3/3,0$) təşkil edir.

D məntəqəsində 0,5 ton boşaldılmış, yerdə qalan 0,8 ton isə E nöqtəsinə aparılıb və burada yük nəhayət boşaldılıb. Bu intervalda daşıma qabiliyyətindən istifadə əmsali K_{gr} 0,27 idi.

E nöqtəsindən A nöqtəsinə - boş qaçış. $K_{qr} = 0$.

Avtomobilin yükləmə qabiliyyəti 3 tondur.

A, B, C və D nöqtələri - yükün yüklənməsi.

A nöqtəsində yükləmə 0,8 ton yük, çiyin AB, $K_{gr} = 0,27$.

B nöqtəsində yükləmə 0,5 ton yük, təyyarənin çiyində, ümumi yük 1,3 tondur. $K_{qr} = 0,43$.

C nöqtəsində yükləmə 0,7 ton yük, çiyin SD, ümumi yük 2,0 tondur. $K_{qr} = 0,67$.

D nöqtəsində yükləmə 1,0 ton yük, çiyin DE, ümumi yük 3,0 tondur. $K_{qr} = 1,0$.

E nöqtəsi - bütün yükün boşaldılması.

Çiyin EA - boş qaçış.

AETR-in məlumatına görə, beynəlxalq avtomobil daşımaları ilə məşğul olan nəqliyyat şirkətləri üçün tələblər:

- avtomobil daşımalarını təşkil edən müəssisələr ekipaj üzvlərinin AETR-nin müddəalarına əməl etmələrinə nəzarət etməli, pozuntular aşkar edildikdə, onları aradan qaldırmalı və gələcəkdə qarşısının alınması üçün tədbirlər görməlidirlər.

AETR-ə uyğun olaraq ATS sürücülərinə tələblər:

- icazə verilən maksimum kütləsi 7,5 tondan çox olmayan nəqliyyat vasitələrinin sürücülərinin yaşı 18-dən, digər nəqliyyat vasitələri üçün isə 21 yaşdan kiçik olmamalıdır. Nəqliyyat vasitəsinin iki sürücüsü varsa, onlardan

birinin ən azı 21 yaşı olmalıdır. Beynəlxalq sərnişin daşımalarında işləyən sürücülərin yaşı 21-dən az olmamalıdır.

AETR-ə görə sürücülərin iş və istirahət rejimi:

- Avtonəqliyyat vasitəsinin fasiləsiz sürmə müddəti 4,5 saatdan çox olmamalıdır.
- Fasiləsiz sürdükdən sonra sürücü istirahət müddəti olmadığı halda ən azı 45 dəqiqə fasilə verməlidir. Bu fasilə 15 dəqiqəlik fasilə ilə, ardınca isə sürmə müddətinə və ya dərhal sonra bölünmüş 30 dəqiqəlik fasilə ilə əvəz edilə bilər. Bu fasilələr zamanı sürücü başqa iş görməməlidir. Fasilələr gündəlik istirahət dövrləri hesab edilə bilməz.
- Nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünün gündəlik sürmə müddəti 9 saatdan çox olmamalıdır (hər hansı bir həftədə iki dəfə 10 saata qədər artırıla bilər).
- Hər iş həftəsi ərzində (bazar ertəsi saat 00.00-dan bazar 24.00-dək) sürücü həftəlik istirahət etməlidir, bu da ardıcıl 45 saat olmalıdır. Ardıcıl hər iki həftədə bir həftəlik istirahət 24 saatdan az olmamaqla azaldıla bilər. Bununla belə, hər bir azalma, sözügedən həftədən sonrakı üçüncü həftənin sonuna kimi tam istifadə olunarsa, ekvivalent istirahət dövrü ilə kompensasiya edilir.
- Həftəlik avtomobil sürmə müddəti 56 saatdan çox olmamalıdır.
- Ardıcıl iki həftə ərzində ümumi sürmə müddəti 90 saatdan çox olmamalıdır.
- Sürücü kabinəsində istirahət istirahət sayılmır.

Yüklərin çatdırılması üçün optimal marşrut aşağıdakı vəzifələri həll edir:

- daşınma vaxtını azaldır;
- müəyyən edilmiş qrafikin yerinə yetirilməsinə təminat verir;
- hərəkəti təşkil edir;
- nəqliyyatdan səmərəli istifadə etməyə imkan verir;
- sürətli yolun korreksiyasını təmin edir.

Optimal çatdırılma marşrutunu seçərkən sürücü, nəqliyyat vasitəsi, yol və ətraf mühitlə bağlı tələbləri nəzərə almaq lazımdır.

Malların daşınması üçün bir neçə alternativ çatdırılma variantı etmək lazımdır. Marşrutun hazırlanması yükün xüsusiyyətlərindən, nəqliyyat vasitəsinin texniki və

istismar göstəricilərindən, sürücülərin bacarıq və bacarıqlarından, yol hərəkəti qaydalarına uyğun olaraq, habelə tez xarab olan məhsulların daşınmasına dair tələblər. [35, s 17]

Optimal marşrutun seçilməsi məsələsinin həlli daxil olan alqoritmə əsaslanmalıdır:

- malların çatdırılması üçün bütün mümkün alternativ variantların axtarışı və tərtibi;
- malların çatdırılması üçün tələb olunan meyarların qiymətləndirilməsi;
- daşınan məhsulların xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla marşruta tələblərin müəyyən edilməsi;
- alqoritmə əsasında riyazi modellərdən istifadə etməklə çatdırılma sxemlərinin hesablanması;
- hesablamalar əsasında ən yaxşı optimal çatdırılma marşrutu seçilir.

2.3. Səmərəli marşrutların tərtib edilməsi

Optimal marşrutların işlənilib hazırlanması yük daşımalarının təşkilində mühüm addımdır. Optimal marşrut malları tez, təhlükəsiz və ən aşağı qiymətə çatdırmağa imkan verir. Optimal marşrutu inkişaf etdirmək üçün atılmalı olan əsas addımlar aşağıdakılardır:

1. Gediş və təyinat yerini müəyyənləşdirin. Bu addıma dəqiq mənşə və təyinat ünvanlarının, habelə onlar arasındakı məsafənin müəyyən edilməsi daxildir.
2. Yükün növünü müəyyənləşdirin. Bu mərhələyə yükün çəkisi, ölçüsü, kövrəkliyi, təhlükəsi və digər xüsusiyyətlərinin müəyyən edilməsi daxildir.
3. Mövcud marşrutları araşdırın. Bu addım müxtəlif marşrutların tədqiqini və onların üstünlüklərini və mənfi cəhətlərini müəyyən etməyi əhatə edir.
4. Yol şəraitinin növlərinin müəyyən edilməsi. Siz ekspress yollar, şəhər küçələri, magistrallar və digər yol növləri də daxil olmaqla, marşrut boyunca yol şəraitinin növlərini müəyyənləşdirməlisiniz.

5. Vaxt çərçivəsini müəyyənləşdirin. Bu addım göndərişin çatdırılması üçün lazım olan vaxtın müəyyən edilməsini əhatə edir.
6. Təxmini xərclər. Bu addım yükün daşınması xərclərinin, o cümlədən yanacaq, daşınma xərclərinin, vergilərin, rüsumların və digər xərclərin hesablanmasını əhatə edir.
7. Prioritetlərin müəyyən edilməsi. Marşrut seçiminə üstünlük verilməlidir, məsələn, vaxtı minimuma endirmək, yanacaq xərclərini minimuma endirmək, yürüşü minimuma endirmək və ya digər amillər.

Avtomobil üçün optimal marşrutlar hazırlayarkən yol şəraiti, hava şəraiti və s. kimi səyahətin təhlükəsizliyinə və rahatlığına təsir edə biləcək amilləri də nəzərə almaq lazımdır. Bundan əlavə, optimallaşdırmağa kömək edən xüsusi proqramlar və alətlər mövcuddur. tıxac, tıxac və digər yol şəraiti kimi müxtəlif amilləri nəzərə alaraq marşrutlar.

Yol şəbəkəsində beynəlxalq yük daşımalarında müxtəlif növ ixtisaslaşmış avtomobil nəqliyyatı vasitələri geniş istifadə olunur, məsələn:

1. Soyuducu maşınlar (soyuducular) - daşınma zamanı nəzarət olunan temperatur tələb edən ərzaq, dərman və digər malların daşınması üçün xüsusi təchiz olunmuş nəqliyyat vasitələri. Soyuducular adətən bütün səyahət zamanı bədən daxilində əvvəlcədən müəyyən edilmiş temperaturu saxlayan güclü soyuducu qurğu ilə təchiz edilir.
2. Tankerlər neft, qaz, kimyəvi maddələr və qida inqrediyentləri kimi maye və ya qaz halında olan malların daşınması üçün ixtisaslaşmış nəqliyyat vasitələridir. Tanklar polad, alüminium və ya plastik kimi müxtəlif materiallardan hazırlana bilər və müxtəlif ölçülərdə və tutumlarda ola bilər.
3. Platformalar yük maşınına və ya çənlərə yerləşdirilə bilməyən yüklərin, məsələn, tikinti materiallarının, uzun və iri ölçülü yüklərin daşınması üçün ixtisaslaşmış nəqliyyat vasitələridir.
4. Mikroavtobuslar hündür, uzun və ya enli ola bilməyən və qapalı gövdələrdə daşınmalı olan yüklərin daşınması üçün ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat vasitələridir, məsələn, elektronika, mebel, geyim və s.

5. Konteyner gəmiləri müxtəlif növ yüklərin, o cümlədən ərzaq, geyim, mebel və s. daşınması üçün istifadə olunan standartlaşdırılmış dəniz konteynerlərinin daşınması üçün ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat vasitələridir.
6. Avtomobil yolu şəbəkəsində beynəlxalq yük daşımalarında müxtəlif növ ixtisaslaşmış avtomobil nəqliyyatı vasitələri geniş istifadə olunur, məsələn:
7. Soyuducu nəqliyyat vasitələri (soyuducular) - daşınma zamanı nəzarət olunan temperatur tələb edən ərzaq, dərman və digər malların daşınması üçün xüsusi təchiz olunmuş nəqliyyat vasitələri. Soyuducular adətən bütün səyahət zamanı bədən daxilində əvvəlcədən müəyyən edilmiş temperaturu saxlayan güclü soyuducu qurğu ilə təchiz edilir.
8. Tankerlər neft, qaz, kimyəvi maddələr və ərzaq inqrediyentləri kimi maye və ya qaz halında olan malların daşınması üçün ixtisaslaşmış nəqliyyat vasitələridir. Tanklar polad, alüminium və ya plastik kimi müxtəlif materiallardan hazırlana bilər və müxtəlif ölçülərdə və tutumlarda ola bilər.
9. Platformalar yük maşınına və ya çənlərə yerləşdirilə bilməyən yüklərin, məsələn, tikinti materiallarının, uzun və böyük ölçülü yüklərin daşınması üçün ixtisaslaşmış nəqliyyat vasitələridir.
10. Mikroavtobuslar hündür, uzun və ya enli ola bilməyən və qapalı gövdələrdə daşınmalı olan yüklərin daşınması üçün ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat vasitələridir, məsələn, elektronika, mebel, geyim və s.
11. Konteyner gəmiləri müxtəlif növ yüklərin, o cümlədən ərzaq, geyim, mebel və s. daşınması üçün istifadə edilən standartlaşdırılmış göndərmə konteynerlərinin daşınması üçün ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat vasitələridir.
12. Gövdələri əymək. Onlar xüsusi saxlama şəraiti tələb etməyən, lakin hava şəraitindən və tozdan qorunmağa ehtiyacı olan malların daşınması üçün istifadə olunur. Bədənləri örtən tentələr qatlanan, sürüşən, qapaqlı, sudan qoruyan və s. ola bilər.

Yük maşını marşrutlarını optimallaşdırmaq üçün düsturlar hazırlamaq üçün müxtəlif riyazi üsullar və optimallaşdırma alqoritmlərindən istifadə edilə bilər. Məsələn, aşağıdakı düsturlardan istifadə edə bilərsiniz:

- Ən qısa marşrutun hesablanması üçün düstur: $D = \sum(d_{ij})$, burada D başlanğıc və son nöqtələr arasındakı məsafə, d_{ij} i və j nöqtələri arasındakı məsafədir.
- Yolda vaxtı hesablamaq üçün formula: $T = (D / V)$, burada T - yolda vaxt, D - məsafə, V - sürət.
- Yanacaq sərfiyyatının hesablanması üçün formula: $F = (V * S) / 100$, burada F - yanacaq sərfi, V - 100 km-ə orta yanacaq sərfi, S - marşrutun uzunluğu.
- Daşıma maya dəyərinin hesablanması düsturu: $C = (F * P)$, burada C - daşıma dəyəri, F - yanacaq sərfi, P - litr üçün yanacağın dəyəri.
- Dijkstra alqoritmi əsasında optimal marşrutun hesablanması düsturu: $D(i) = \min(D(i), D(j) + w(j,i))$, burada $D(i)$ başlanğıc nöqtədən olan məsafədir. i nöqtəsinə, $D(j)$ - başlanğıc nöqtəsindən j nöqtəsinə qədər olan məsafə, $w(j,i)$ - j və i nöqtələri arasındakı məsafə.
- A* alqoritmi əsasında optimal marşrutun hesablanması düsturu: $F(i) = G(i) + H(i)$, burada $F(i)$ başlanğıc nöqtədən nöqtəyə qədər olan yolun qiymətinin smetasıdır. $G(i)$ başlanğıc nöqtəsindən i nöqtəsinə qədər olan yolun dəyəri, $H(i)$ - i nöqtəsindən son nöqtəyə qədər yolun qiymətinin evristik qiymətləndirilməsi.
- Bunlar yük maşını marşrutlarını optimallaşdırmaq üçün istifadə oluna bilən düsturların yalnız bəzi nümunələridir. Formulalar dəqiqləşdirilə və daşınmanın xüsusi şərtlərinə və tələblərinə uyğunlaşdırıla bilər.

Müxtəlif növ ixtisaslaşdırılmış yol nəqliyyat vasitələrini başa düşmək marşrutları planlaşdırarkən və malların çatdırılması üçün nəqliyyat vasitələrini seçərkən vacib aspektdir. Müəyyən bir daşıma üçün ən yaxşı nəqliyyat vasitəsini seçmək üçün yükün xüsusiyyətlərini, daşınma tələblərini (temperatur, rütubət və s.), yolun əlçatanlığını və daşıma şəraitini nəzərə almaq lazımdır. Bundan əlavə, nəqliyyat vasitəsinin seçimində daşınma xərcləri və çatdırılma müddəti nəzərə alınmalıdır. [29, s 45]

Avtomobil daşımaları üçün optimal marşrut bir neçə amildən, məsələn, mənşə və təyinat məntəqələri arasındakı məsafə, yol və sərhəd şəraiti, sərhəd-keçid

məntəqələrinin imkanları, gömrük məhdudiyyətlərinin olması və s. Avtomobil nəqliyyatı üçün optimal marşrutun hazırlanması bütün bu amillərin təhlilini və ən səmərəli marşrutun seçilməsini tələb edir.

Müxtəlif növ ixtisaslaşdırılmış yol nəqliyyat vasitələrini başa düşmək marşrutları planlaşdırarkən və malların çatdırılması üçün nəqliyyat vasitələrini seçərkən vacib aspektir. Müəyyən bir daşıma üçün ən yaxşı nəqliyyat vasitəsini seçmək üçün yükün xüsusiyyətlərini, daşınma tələblərini (temperatur, rütubət və s.), yolun əlçatanlığını və daşıma şəraitini nəzərə almaq lazımdır. Bundan əlavə, nəqliyyat vasitəsinin seçimində daşınma xərcləri və çatdırılma müddəti nəzərə alınmalıdır.

Avtomobil daşımaları üçün optimal marşrut bir neçə amildən, məsələn, mənşə və təyinat məntəqələri arasındakı məsafə, yol və sərhəd şəraiti, sərhəd-keçid məntəqələrinin imkanları, gömrük məhdudiyyətlərinin olması və s.

Yük maşını marşrutlarını optimallaşdırmaq üçün düsturlar hazırlamaq üçün müxtəlif riyazi üsullar və optimallaşdırma alqoritmlərindən istifadə edilə bilər. Məsələn, aşağıdakı düsturlardan istifadə edə bilərsiniz:

1. Ən qısa marşrutun hesablanması düsturu: $D = \sum(d_{ij})$, burada D başlanğıc və son nöqtələr arasındakı məsafə, d_{ij} i və j nöqtələri arasındakı məsafədir.
2. Yolda vaxtı hesablamaq üçün düstur: $T = (D / V)$, burada T yolda vaxt, D məsafə, V sürətdir.
3. Yanacaq sərfiyyatının hesablanması üçün formula: $F = (V * S) / 100$, burada F - yanacaq sərfi, V - 100 km-ə orta yanacaq sərfi, S - marşrutun uzunluğu.
4. Daşıma maya dəyərinin hesablanması düsturu: $C = (F * P)$, burada C - daşınma xərcləri, F - yanacaq sərfiyyatı, P - litr üçün yanacağın qiyməti.
5. Dijkstra alqoritmi əsasında optimal marşrutun hesablanması düsturu: $D(i) = \min(D(i), D(j) + w(j,i))$, burada $D(i)$ başlanğıcdan olan məsafədir. i nöqtəsinə, $D(j)$ - başlanğıc nöqtəsindən j nöqtəsinə qədər olan məsafə, $w(j,i)$ - j və i nöqtələri arasındakı məsafə.
6. A* alqoritmi əsasında optimal marşrutun hesablanması düsturu: $F(i) = G(i) + H(i)$, burada $F(i)$ başlanğıc nöqtədən i nöqtəsinə qədər olan yolun təxmini

qiymətidir, $G(i)$ başlanğıc nöqtədən i nöqtəsinə qədər olan yolun dəyəri, $H(i) - i$ nöqtəsindən son nöqtəyə qədər yolun qiymətinin evristik qiymətləndirilməsidir.

Yuxarıda sadalanlar yük maşınının marşrutlarını optimallaşdırmaq üçün istifadə edilə bilən düsturların yalnız bir neçə nümunəsidir. Formulalar dəqiqləşdirilə və daşınmanın xüsusi şərtlərinə və tələblərinə uyğunlaşdırıla bilər.

FƏSİL III. NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNDƏ YÜK DAŞIMALARIN YERİNƏ YETİRİLMƏSİ

3.1. Beynəlxalq yük daşımaları müqavilələri

Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma müqavilələri beynəlxalq yük daşımaları üçün ən çox yayılmış müqavilə növlərindən biridir. Bunlar müxtəlif ölkələr arasında avtomobillə yüklərin daşınmasına dair yük sahibləri və daşıyıcılar arasında müqavilələrdir.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilələrdə adətən yük, onun çəkisi və həcmi, daşınma marşrutu, daşımının dəyəri, ödəniş şərtləri, çatdırılma müddətləri və yükün itirilməsi və zədələnməsinə görə məsuliyyət barədə məlumatlar əks olunur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilələrin hüquqi əsasları beynəlxalq müqavilələr, məsələn, Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması haqqında Beynəlxalq Konvensiya (CMR), habelə daşıma marşrutunun keçdiyi ölkələrin milli qanunvericiliyi ilə müəyyən edilir. .

Yüklərin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşınmasına dair müqavilələrdə yüklərin sığortası, gömrük rəsmiləşdirilməsi, daşınma müşayiəti və beynəlxalq avtomobil daşımaları ilə bağlı digər məsələlərlə bağlı şərtlər də müəyyən edilə bilər.

Yük sahibi avtomobillə yüklərin beynəlxalq daşınması haqqında müqavilə bağlayarkən müqavilənin şərtlərini diqqətlə oxumalı və daşınma şərtlərinin beynəlxalq müqavilələrə və daşıma marşrutunun keçdiyi ölkələrin qanunlarına uyğun olmasına əmin olmalıdır.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınması üçün bir neçə növ müqavilələr mövcuddur. Onlardan bəziləri:

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasının təşkili haqqında müqavilə yük sahibi ilə daşıyıcı arasında yükün avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması şərtlərini, o cümlədən daşımının dəyərini, şərtlərini, tərəflərin məsuliyyətini və digər şərtləri müəyyən edən müqavilədir. [16, s 230]

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması müqaviləsi daşıyıcının öz avtomobil nəqliyyatında yükü yola düşmə yerindən təyinat məntəqəsinə çatdırmağı, yük sahibinin isə bu xidmətin haqqını ödəməyi öhdəsinə götürdüyü müqavilədir.

Yol-ekspeditorluq müqaviləsi (YEM) yük daşımalarının təşkili üçün ekspedisiya xidmətlərinin göstərilməsi şərtlərini müəyyən edən ekspeditor şirkəti ilə müştəri (yükgöndərən və ya yükalan) arasında bağlanan müqavilədir. Ekspeditor şirkət müştəri ilə daşıyıcı arasında vasitəçi kimi çıxış edir, daşınma müqaviləsi üzrə malların daşınmasını təşkil edir.

Yüklərin daşınması üçün multimodal müqavilə müxtəlif nəqliyyat növləri, o cümlədən avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasını əhatə edən müqavilədir. Buraya yükləmə, boşaltma, daşıma və gömrük rəsmiləşdirilməsi kimi xidmətlər daxil ola bilər.

Avtomobilin anbar kimi istifadəsinə dair müqavilə, avtomobilin malların təyinat yerinə çatdırılana qədər müəyyən bir yerdə müvəqqəti saxlanması kimi istifadə olunduğu müqavilədir.

Hər bir müqavilə növü öz xüsusiyyətlərinə malikdir və yük daşınmasının konkret vəziyyətindən asılı olaraq uyğun ola bilər.

Yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımalarında daşıyıcı, yükgöndərən və qəbul edən arasında münasibətlər 19 may 1956-cı il tarixli “Yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında” Konvensiya (CMR) ilə tənzimlənir. CMR Nizamnaməsi tərəflərin hər birinin hüquq və vəzifələrini, habelə sənədləşmə işləri və daşınma şərtləri ilə bağlı təlimatları müəyyən edir.

CMR nizamnaməsinə uyğun olaraq, daşıyıcı yükü daşınma müqaviləsində nəzərdə tutulmuş qaydada və müddətdə müəyyən edilmiş təyinat yerinə çatdırmağı öhdəsinə götürür. Yükgöndərən, öz növbəsində, daşınma müqaviləsinin şərtlərinə uyğun olaraq malları təqdim etməyi və daşıyıcının xidmətlərini ödəməyi öhdəsinə götürür. Yükalan, əgər daşıma müqaviləsində başqa hal nəzərdə tutulmayıbsa, yükü təyinat yerində qəbul etməyə və daşıyıcının xidmətlərini ödəməyə borcludur.

CMR Nizamnaməsi, həmçinin daşıma müqaviləsinin şərtlərinin pozulmasına və daşıyıcıya, yükləndərəyə və ya alıcıya dəymiş itkilərə görə tərəflərin məsuliyyətini müəyyən edir. [7, s 237]

CMR Nizamnaməsi aşağıdakı hallarda tətbiq edilmir:

1. Daşıma yalnız bir ölkə daxilində sərhəddən tranzit olmadan həyata keçirilir.
2. Daşıma milli qanun və qaydalara tabedir.
3. Daşıma su, dəmir yolu və ya hava yolu ilə həyata keçirilir.
4. Daşıma müqaviləsi CMR nizamnaməsinin tətbiqini istisna edir.
5. Yükləndərən və daşıyıcı beynəlxalq yük daşımaları anlayışına daxil olmayan və ya daşınmanın bir ölkənin ərazisində həyata keçirilməsi şərti ilə daşıma müqaviləsi bağlayırlar.
6. Yük sahibi dövlət və ya hökumətlərarası təşkilatdır, habelə hərbi fəaliyyət çərçivəsində yüklərin daşınması zamanı.
7. Tərəflər CMR nizamnaməsi əvəzinə digər beynəlxalq müqavilə və sazişləri tətbiq etmək barədə razılığa gəliblər.

Bu hallarda yüklərin daşınması milli qanunvericilik və daşıma müqaviləsinin şərtləri ilə tənzimlənir.

3.2. Yük daşımaları müqavilələrinin rəsmiləşdirilməsi

CMR üzrə avtomobillə yüklərin beynəlxalq daşınması müqaviləsi tərtib edilərkən CMR Konvensiyası ilə müəyyən edilmiş tələb və qaydaları, habelə daşımaların həyata keçirildiyi ölkələrin qanunvericiliyini nəzərə almaq lazımdır.

CMR-ə uyğun olaraq beynəlxalq yüklərin avtomobillə daşınması üçün müqavilə tərtib etmək üçün aşağıdakı addımları yerinə yetirməlisiniz:

Müqavilənin tərəflərini müəyyənləşdirin: yükləndərən (göndərən), daşıyıcı və alıcı.

CMR Konvensiyasında nəzərdə tutulmuş tələblərə əsasən müqavilə tərtib edin. Müqavilədə daşımının əsas şərtləri göstərməlidir, məsələn:

- Yükləndərənin və alıcının adı və ünvanı;

- Bağlamaların sayı və yükün xarakteri;
- Daşıma marşrutu və yükləmə-boşaltma məntəqələri;
- Nəqliyyatın dəyəri və ödəniş şərtləri;
- İşlərin yerinə yetirilməsi şərtləri və tərəflərin məsuliyyəti.

Avtomobillə yüklərin beynəlxalq daşınması üçün lazım olan sənədləri hazırlamaq. Bu, məsələn, daşınmanın həyata keçirildiyi ölkələrin tələblərinə uyğun olaraq tələb oluna bilən konosament, kommersiya fakturası və digər sənədlər ola bilər.

Müqaviləni və lazımı sənədləri imzalayın. Bütün sənədlərin bütün tərəflər tərəfindən imzalandığına və düzgün təfərrüatları ehtiva etdiyinə əmin olmaq vacibdir. CMR qaydalarına uyğun olaraq malları daşıyıcıya təhvil verin və konosamenti doldurun.

Sonra, CMR-ə uyğun olaraq, avtomobillə yüklərin beynəlxalq daşınması üçün müqavilənin ümumi strukturunu nəzərdən keçirə bilərik. Tipik olaraq, belə bir müqavilə aşağıdakı əsas hissələrdən ibarətdir:

1. Müqavilənin tərəfləri - daşıyıcının, yükəndərəninin və alıcının məlumatları, onların hüquqi ünvanları, əlaqə məlumatları və s. göstərilir.
2. Müqavilənin predmeti - konkret olaraq nəyin daşınacağı, hansı növ yükün, onun miqdarı, çəkisi, həcmi və s.
3. Daşınma şərtləri - daşınma marşrutunu, daşınmanın başlama və bitmə vaxtlarını, çatdırılma müddətlərini, daşınma üçün xüsusi tələbləri, məsələn, temperatur, ventilyasiya və s.
4. Daşıma üçün ödəniş - daşınmanın dəyərini, ödəmə şərtlərini, ödənişin gecikdirilməsi və ya natamam ödənilməsinə görə tərəflərin məsuliyyətini göstərir.
5. Tərəflərin məsuliyyəti - daşıyıcının, yükəndərəninin və yükalanın hüquq və vəzifələri, onların müqavilə şərtlərinin pozulmasına və daşınma nəticəsində dəymiş zərəre görə məsuliyyəti göstərilir.
6. Mübahisələrin həlli - müqavilə tərəfləri arasında mümkün mübahisələrin həlli qaydasını göstərir.

7. Əlavə şərtlər - malların uğurlu daşınması üçün zəruri ola biləcək hər hansı digər şərtlər göstərilir.

Bundan əlavə, müqavilədə müəyyən bir göndəriş üçün vacib ola biləcək bir çox digər detallar göstərilə bilər. Daşıma başlamazdan əvvəl müqavilənin bütün şərtlərinin bütün tərəflər üçün aydın və başa düşülən olmasına əmin olmaq vacibdir.

CMR avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasına dair beynəlxalq müqavilədir. CMR-nin vahid forması 1956-cı il Beynəlxalq Avtomobil Daşınması Müqaviləsi (CMR) haqqında Konvensiya ilə təsdiq edilmişdir.

Azərbaycanda CMR-nin vahid formasının təsdiqi qanunvericilik səviyyəsində həyata keçirilir. Belə ki, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2007-ci il 17 sentyabr tarixli 142 nömrəli Fərmanı ilə Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsinin (MMR) vahid forması təsdiq edilmişdir. [1]

Bu qərara əsasən, avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi vahid CMR blankında yazılı şəkildə rəsmiləşdirilməlidir. Bundan əlavə, müqavilədə daşımanın bütün şərtləri, o cümlədən yükün adı, onun miqdarı və çəkisi, yola düşmə və təyinat məntəqəsi, habelə daşınma dəyəri göstərilməlidir.

Vahid CMR blankında tərtib edilmiş beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı müqaviləsi rəsmi sənəddir və CMR Konvensiyasını imzalamış bütün ölkələrdə hüquqi qüvvəyə malikdir.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Fərmanı ilə Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilənin (CMR) Beynəlxalq Konvensiyanın vahid forması təsdiq edilib.

Qərarın tələblərinə əsasən, Azərbaycanda avtomobillə yüklərin beynəlxalq daşınmasına dair müqavilə tərtib edilərkən vahid CMR formasına uyğun olaraq təsdiq edilmiş standartlaşdırılmış blanklardan istifadə edilməlidir.

Müqavilədə aşağıdakı məlumatlar olmalıdır:

- Daşıyıcının adı;
- Yükgöndərənin və alıcının adı;
- Müqavilənin bağlanma yeri və tarixi;

- Daşınmanın başladığı və bitdiyi yer və tarix;
- Yükün təsviri, o cümlədən çəkisi, həcmi və xüsusiyyətləri;
- Yerlərin sayı və yükün qablaşdırılması şərtləri;
- Daşıma haqqının ödənilməsi şərtləri və qaydası;
- Müqavilənin şərtlərinin pozulmasına görə daşıyıcının və yükəgöndərəninin məsuliyyət şərtləri;
- Razılaşdırılmış digər şərtlər.

Müqavilə daşıyıcı və yükəgöndərən tərəfindən imzalanmalı və möhürlənməlidir. Bundan əlavə, daşıyıcı yükəgöndərənə konosament verməlidir, bu sənəddə oxşar daşıma və yük məlumatları olmalıdır.

Azərbaycan Nazirlər Kabinetinin qərarilə yuxarıda göstərilən tələblərə əlavə olaraq, avtomobillərlə yüklərin beynəlxalq daşınması müqavilələrinin CMR üzrə icrası üçün aşağıdakı tələblər müəyyən edilir:

- Müqavilə Azərbaycan dilində və ya yükü göndərən və ya alanın ölkəsində qəbul edilmiş dildə tərtib edilməlidir, bu şərtlə ki, bu dil həm də yükün göndərildiyi və ya qəbul edildiyi ölkənin rəsmi dillərindən biri olsun.
- Müqavilədə yükəgöndərən və alıcı, habelə daşıyıcı haqqında tam məlumat, o cümlədən adı, ünvanı və əlaqə telefonları göstərilməlidir.
- Müqavilədə yükün müfəssəl təsviri, o cümlədən onun xüsusiyyətləri, miqdarı, çəkisi, həcmi və dəyəri, habelə yükün təhlükəli xüsusiyyətlərinin (əgər varsa) göstəricisi olmalıdır.
- Müqavilədə daşıma marşrutu, o cümlədən yükləmə-boşaltma məntəqələri, aralıq dayanacaq məntəqələri, malların çatdırılma müddəti və şərtləri haqqında tam məlumat olmalıdır.
- Müqavilədə yük sığortası, o cümlədən sığorta növləri, sığorta məbləğləri və sığorta şirkəti haqqında məlumatlar olmalıdır.
- Müqavilə yükəgöndərən, yükalan və daşıyıcı və ya onların səlahiyyətli nümayəndələri tərəfindən imzalanmalı və hər bir tərəf müqavilənin öz surətini almalıdır.

- Azərbaycan ərazisindən avtomobillərlə yüklərin daşınması zamanı sürücünün əlində CMR-nin yük qaiməsinin nüsxəsi olmalıdır ki, bu da CMR üzrə avtomobillərlə yüklərin beynəlxalq daşınması müqaviləsinə uyğun olan məlumatları əks etdirməlidir.

3.3. Beynəlxalq marşrutlarda nəqliyyat vasitələrinin iş göstəricisinin hesablanması

Avtomobilin beynəlxalq marşrutlarda məhsuldarlığının hesablanması avtomobilin növü, onun yükləyici qabiliyyəti, marşrut, tıxaclar və s. kimi bir neçə amildən asılıdır. Beynəlxalq marşrutlarda avtomobilin performansını hesablamaq üçün aşağıdakı addımlardan istifadə edilə bilər:

1. Nəqliyyat vasitəsinin növünü və onun daşıma qabiliyyətini müəyyənləşdirin. Bu məlumatlar beynəlxalq marşrutda daşına bilən yükün maksimum çəkisini müəyyən etmək üçün istifadə olunacaq.
2. Getməyi planlaşdırdığınız marşrutu müəyyənləşdirin. Məsafə, səyahət vaxtı, hava şəraiti və yol şəraiti haqqında məlumatınız olduğundan əmin olun.
3. Avtomobilin növü, faydalı yük və marşrut əsasında yanacaq sərfiyyatını hesablamaq üçün onlayn kalkulyatorlardan istifadə edin.
4. Marşrutda tıxacların yaranma ehtimalını qiymətləndirin və avtomobilin performansını hesablayarkən onları nəzərə alın.
5. Yüklərin yüklənməsi və boşaldılması, habelə gömrük prosedurları üçün tələb olunan vaxtı nəzərə almaq.
6. Malların daşınması xərclərini hesablayarkən yanacağın qiymətini, yol haqlarını və gömrük rüsumlarını nəzərə alın.
7. Beynəlxalq marşrutlarda çatdırılma vaxtlarını və xərclərini hesablamaq üçün onlayn kalkulyatorlardan istifadə edin.
8. Beynəlxalq marşrutlarda yüklərin daşınması zamanı yarana biləcək potensial riskləri və problemləri qiymətləndirin, müvafiq sığorta və sənədlərinizin olmasına əmin olun.

Ümumiyyətlə, avtomobilin beynəlxalq marşrutlarda məhsuldarlığının hesablanması bir çox amillərin diqqətlə təhlilini tələb edir və müəyyən bacarıq və bilik tələb edən mürəkkəb proses ola bilər. [31, s 67]

Avtomobilin beynəlxalq marşrutlarda məhsuldarlığının hesablanması olduqca mürəkkəb ola bilər və yol şəraiti, hava şəraiti, yüklənmə qabiliyyəti, sürət, yanacaq sərfiyyatı və s. kimi bir çox amillərdən asılıdır. Beynəlxalq marşrutlarda avtomobilin performansını hesablayarkən faydalı ola biləcək bəzi düsturlar bunlardır:

1. 100 km-ə yanacaq sərfi: $F = (V * Q) / (100 * L)$, burada F - 100 km-ə yanacaq sərfi, V - qət edilən məsafə, Q - 1 km-ə yanacaq sərfi, L - avtomobilin daşıma qabiliyyəti.
2. Səfər performansı: $P = (V * L) / T$, burada P - performans, V - səyahət məsafəsi, L - avtomobilin yük qabiliyyəti, T - səfər vaxtı.
3. Yanacaq səmərəliliyi: $E = (D / F)$, burada E - yanacaq səmərəliliyi, D - səyahət məsafəsi, F - sərf olunan yanacağın miqdarı.
4. Orta sürət: $S = D / T$, burada S - orta sürət, D - qət edilən məsafə, T - səyahət vaxtı.
5. Sürücünün məhsuldarlığı: $P_{tr} = (D / TV)$, burada P_{tr} sürücünün əmək məhsuldarlığı, D qət edilən məsafə, TV sürücülük vaxtıdır.

Bunlar beynəlxalq marşrutlarda nəqliyyat vasitəsinin məhsuldarlığını hesablamaq üçün istifadə edilə bilən düsturların yalnız bir neçə nümunəsidir. Hər bir konkret vəziyyətdə müxtəlif düsturlar istifadə oluna bilər və avtomobilin performansına təsir edən bütün amillər nəzərə alınmalıdır.

Bir avtomobilin orta gündəlik performansı aşağıdakı düsturla hesablanma bilər:
 $P=D/T$,

burada P orta gündəlik məhsuldarlıqdır (gündə kilometrə), D müəyyən bir müddət ərzində (məsələn, bir ay və ya bir il) avtomobilin ümumi yürüşüdür, T bir müddət ərzində günlərin sayıdır (məsələn, ayda və ya ildə günlərin sayı).

Beləliklə, avtomobilin orta gündəlik performansını hesablamaq üçün avtomobilin müəyyən bir müddət üçün ümumi yürüşünü və bu müddətdə neçə gün

olduğunu bilmək lazımdır. Məsələn, il üçün ümumi yürüş 20.000 km idisə və ildə 365 gün varsa, orta gündəlik məhsuldarlıq bərabər olacaq:

$$P = 20,000 / 365 \approx 54,8 \text{ km/gün.}$$

Beləliklə, orta gündəlik məhsuldarlıq müəyyən bir müddət ərzində bir avtomobilin bir gündə orta hesabla neçə kilometr getdiyini göstərir. Bu metrik avtomobilin yüklənməsini qiymətləndirmək və nəqliyyat vasitəsinin istifadəsini planlaşdırmaq üçün faydalı ola bilər.

Xidmət müddətində boş (boşaltma) yürüş aşağıdakı düsturla hesablanı bilər:

$$D_n = (T - T_{z3}) * V_n,$$

burada D_n dayanma vaxtı yürüş (kilometrlə), T ümumi dayanma müddəti, T_z yükləmə və boşaltma üçün sərf olunan vaxt, V_n boş vəziyyətdə avtomobilin orta sürətidir.

Beləliklə, dayanma zamanı boş yürüşü hesablamaq üçün avtomobilin sərf etdiyi ümumi vaxtı, yükləmə-boşaltma üçün sərf etdiyi vaxtı, həmçinin yüksüz avtomobilin orta sürətini bilmək lazımdır.

Məsələn, avtomobilin sərf etdiyi ümumi vaxt 10 saat idisə, bunun 1 saati yükləmə-boşaltma işlərinə sərf olundu və orta yüksüz sürət 50 km/saat olarsa boş yürüş belə olardı:

$$D_n = (10 - 1) * 50 = 450 \text{ km.}$$

Beləliklə, qalma zamanı boş qaçış avtomobilin marşrutda qaldığı müddətdə boş vəziyyətdə neçə kilometr getdiyini göstərir. Bu göstərici avtomobildən istifadənin səmərəliliyini qiymətləndirmək və zəif performansın səbəblərini müəyyən etmək üçün faydalı ola bilər.

Beynəlxalq marşrutda işləyən nəqliyyat vasitələrinin tələb olunan sayını aşağıdakı düsturla hesablamaq olar:

$$N=(Q*K*D)/L,$$

burada N - nəqliyyat vasitələrinin sayı, Q - hərəkətin həcmi, K - təhlükəsizlik əmsalı (adətən 1,1-1,3-ə bərabər götürülür), D - yolda olma günlərinin sayı, L - avtomobilin gündəlik orta yürüşü.

Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyatda işləmək üçün lazım olan nəqliyyat vasitələrinin sayını hesablamaq üçün hərəkətin həcmi, təhlükəsizlik əmsalını, yolda olan günlərin sayını və gündə orta avtomobil yürüşünü bilmək lazımdır.

Məsələn, nəqliyyatın həcmi 1000 ton, təhlükəsizlik əmsalı 1,2, yolda günlərin sayı 5 və gündə orta avtomobil yürüşü 600 km olarsa, lazımı nəqliyyat vasitələrinin sayı bərabər olacaqdır:

$$N = (1000 * 1,2 * 5) / 600 \approx 10.$$

Beləliklə, tələb olunan nəqliyyat vasitələri beynəlxalq marşrutda müəyyən həcmdə hərəkəti təmin etmək üçün nə qədər avtomobilin tələb olunduğunu göstərir. Bu metrik logistikanı planlaşdırmaq və daşınma xərclərini müəyyən etmək üçün faydalı ola bilər.

Siyahıdan tələb olunan nəqliyyat vasitələrinin sayını hesablamaq üçün malların sayı, onların çəkisi və ölçüləri, habelə çatdırılma tələbləri, məsələn, vaxt, marşrut, daşınma şəraiti və s.

Bu məlumatlara əsaslanaraq, lazımı sayda avtomobili hesablamaq bilərsiniz. Məsələn, yükün çatdırılması üçün 5 avtomobilin tələb olunduğu məlumdursa, o zaman siyahıdan tələb olunan nəqliyyat vasitələrinin sayı 5 olacaq.

Bununla belə, real həyatda tələb olunan nəqliyyat vasitələrinin sayına təsir edə biləcək bir çox amillər ola bilər. Məsələn, marşrutun dəyişdirilməsi, yükləmə və ya boşalmada gecikmə, yükün əlavə mühafizəsinə ehtiyac və s.. Buna görə də, mümkün riskləri nəzərə alaraq, logistik prosesləri düzgün planlaşdırmaq və lazımı sayda nəqliyyat vasitələrini əvvəlcədən hesablamaq vacibdir.

Avtomobil xəttinə giriş nisbəti (AXN) avtomobil nəqliyyatı üçün xəttin mövcudluğunu ölçən göstəricidir və aşağıdakı düsturla hesablanır:

$$AXN = (L - N) / L,$$

burada L xəttin ümumi uzunluğu, N hərəkətin qadağan olunduğu xətt hissələrinin uzunluğudur.

Avtomobilin xəttə çıxış əmsalı 0-dan 1-ə qədər qiymət ala bilər, burada 0 xəttə avtomobil nəqliyyatının hərəkətinə tam qadağa, 1 isə xəttin avtomobil nəqliyyatı üçün tam mövcudluğu deməkdir.

Bu göstərici avtomobil nəqliyyatı marşrutlarının planlaşdırılması üçün faydalı ola bilər, çünki o, xəttin hansı hissələrinin avtomobillər üçün əlçatmaz olduğunu və hansı alternativ marşrutların istifadə edilməli olduğunu qiymətləndirməyə imkan verir.

Məsələn, xəttin ümumi uzunluğu 100 km, nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti qadağan olunan hissələrin uzunluğu isə 20 km-dirsə, avtomobilin xəttə çıxış əmsalı bərabər olacaq:

$$AXN = (100 - 20) / 100 = 0,8.$$

Beləliklə, xəttin uzunluğunun 80%-i yol hərəkəti üçün əlçatandır.

Yürüşdən istifadə dərəcəsi (YİD) bir avtomobildən istifadənin səmərəliliyini qiymətləndirməyə imkan verən bir göstəricidir və düsturla hesablanır:

$$YİD = (\text{Yüklü yürüş} / \text{ümumi yürüş}) \times 100\%,$$

burada Faktiki Yürüş avtomobilin müəyyən bir müddət ərzində qət etdiyi faktiki yürüşdür və Təxmini Yürüş nəzərdə tutulan istifadə və yanacaq sərfiyyatı standartlarına əsasən avtomobilin qət etməli olduğu yürüşdür.

Yürüşdən istifadə əmsalı 0-dan 100% -ə qədər dəyərlər qəbul edə bilər, burada 0 nəqliyyat vasitəsinin tam səmərəsiz istifadəsini və 100% - tam rəşional istifadəni, yəni. avtomobil hesablanmış məsafəyə bərabər olan faktiki yürüş məsafəsini qət edir.

Məsələn, bir avtomobil ayda 10.000 km getməli idisə və yüklü yürüş 8.000 km idisə, yürüşdən istifadə əmsalı belə olardı:

$$YİD = (8,000 / 10,000) \times 100\% = 80\%.$$

Beləliklə, avtomobil tam istifadə edilmədi və onun yürüşü, məsələn, marşrutları optimallaşdırmaq və yanacaq sərfiyyatını artırmaqla daha səmərəli istifadə edilə bilər.

Statik yükçötürmə qabiliyyətindən istifadə əmsalı (YİƏ) müəyyən bir zamanda nəqliyyat vasitəsinin yük tutumundan istifadənin səmərəliliyini qiymətləndirməyə imkan verən göstəricidir.

YİƏ düsturla hesablanır:

$$YİƏ = (\text{Faktiki yükün çəkisi} / \text{yükçötürmə qabiliyyəti}) \times 100\%,$$

burada faktiki yükün çəkisi avtomobilin daşdığı yükün faktiki çəkisi, qabiliyyəti isə avtomobilin daşıya biləcəyi maksimum icazə verilən yük çəkisidir.

Yük tutumundan istifadə əmsalı 0-dan 100%-ə qədər qiymət ala bilər, burada 0 avtomobilin yük tutumundan tam səmərəsiz istifadə, 100% isə tam rəşional istifadə deməkdir.

Məsələn, əgər bir yük maşınının yükçötürmə qabiliyyəti 20 tondursa və onun üzərində daşınan yükün faktiki çəkisi 15 tondursa, onda yükçötürmə qabiliyyətindən istifadə əmsalı bərabər olacaqdır:

$$YİƏ = (15 / 20) \times 100\% = 75\%.$$

Belə ki, yük avtomobilindən tam istifadə olunmayıb və onun yükçötürmə qabiliyyəti, məsələn, bir neçə yükü birləşdirməklə və ya daşınan yükün çəkisini artırmaqla daha səmərəli istifadə oluna bilər.

Gücün istifadəsinin dinamikası zamanla gücdən istifadə səviyyəsinin dəyişməsidir. Gücün istifadəsi dinamikası əmsalı (GİDƏ) əsas dövrə nisbətən tutumun istifadəsində nisbi dəyişikliyi faizlə göstərir.

GİDƏ düsturla hesablanır:

$$GİDƏ = (\text{Cari gücün istifadəsi} - \text{Baza gücün istifadəsi}) / \text{Baza gücün istifadəsi} \times 100\%,$$

burada cari potensialdan istifadə nəzərdən keçirilən dövrdə potensialdan istifadənin faktiki səviyyəsidir və Əsas potensialdan istifadə əsas dövrdə potensialdan istifadə səviyyəsidir.

Gücün istifadəsi dinamikası əmsalı mənfi, sıfır və ya müsbət dəyərlər qəbul edə bilər. Əmsalın dəyəri cari dövrdə əsas dövrlə müqayisədə gücün istifadəsinin artıb və ya azalmasından asılı olaraq dəyişir.

Məsələn, cari dövrdə gücün istifadə səviyyəsi 80%, baza dövründə isə 70% idisə, onda gücün istifadə dinamikası əmsalı bərabər olacaq:

$$GİDƏ = (80 - 70) / 70 \times 100\% = 14,3\%.$$

Beləliklə, belə qənaətə gəlmək olar ki, baza dövrünə nisbətən gücdən istifadə səviyyəsi 14,3% artıb.

FƏSİL IV. NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNDƏ YÜKLƏRİN KONTEYNER VƏ PAKETLƏRDƏ DAŞINMASININ TƏŞKİLİ XÜSUSİYYƏTLƏRİ

4.1. Beynəlxalq rabitələrdə tez xarab olan yüklərin daşınması

Beynəlxalq daşımalarda tez xarab olan yüklərin daşınması yükün xarakterindən, onun növündən və qablaşdırma üsulundan asılı olan xüsusi diqqət və müəyyən qayda və tələblərə riayət olunmasını tələb edir.

Əsas tələblərdən biri yükün təhlükəsizliyini və keyfiyyətini təmin edəcək müəyyən temperatur rejimlərinə riayət etməkdir. Bunun üçün xüsusi termal qablar, istilik sarğıları və digər texniki vasitələrdən istifadə edilə bilər.

Həmçinin yüklərin daşınması üçün tələb olunan vaxtın nəzərə alınması, onu elə təşkil etmək vacibdir ki, yük tranzit məntəqələrində gecikməsin, onun saxlanması və daşınması rejimi pozulmasın.

Tez xarab olan malların daşınması zamanı, adətən, yükün təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı qablaşdırma, etiketləmə, daşınma, saxlama və digər əməliyyatlar daxil ola bilən xüsusi xidmətlərin göstərilməsi üçün müqavilə bağlanır.

Tez xarab olan yüklərin daşınmasına dair qaydalar həm milli, həm də beynəlxalq təşkilatlar, məsələn, Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (IATA) və ya Dəmir yolu ilə Beynəlxalq Yük Daşımaları haqqında Konvensiya (CIM) tərəfindən müəyyən edilə bilər.

Beynəlxalq daşımalarda tez xarab olan malların daşınması üçün izotermik, soyuducu və qızdırılan avtomobillərdən geniş istifadə olunur.

İzotermik nəqliyyat vasitələri bütün səyahət boyu yükün bədən daxilində sabit temperaturunu saxlayır. Temperatur rejimi daşınan yükün tələblərindən asılı olaraq təyin edilə bilər.

Soyuducu nəqliyyat vasitələri müəyyən temperatura qədər soyudulması tələb olunan malların daşınmasını təmin edir. Bu avtomobillər bədəndə sabit temperatur saxlayan xüsusi soyuducu qurğu ilə təchiz edilib.

Müəyyən temperaturda saxlanmalı, lakin soyuducuya ehtiyacı olmayan malların daşınması üçün qızdırılan nəqliyyat vasitələri istifadə olunur. Bu

avtomobillər bədəndə temperaturu saxlamağa imkan verən istilik sistemi ilə təchiz olunub.

I, C, R və F işarələri yol nəqliyyatında müxtəlif növ istilik cihazlarına aiddir. I - izotermik soba, C - qızdırılan qazan, R - soyudulmuş gövdə, F - soyuducu. Bu təyinatlar avtomobildə quraşdırılmış cihazın növünü göstərir və onun temperatur şəraitini saxlamaq qabiliyyətini müəyyən etməyə imkan verir.

Tez xarab olan malların beynəlxalq daşınması adi yüklərin daşınmasından daha diqqətli təşkil və nəzarət tələb edir. Belə daşımalar üçün yükün təhlükəsizliyi üçün tələb olunan temperatur və şəraiti saxlayan soyuducu, termal qutular və termal konteynerlər kimi xüsusi nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur.

Tez xarab olan malların beynəlxalq daşınması üçün müxtəlif amillər nəzərə alınmalıdır, məsələn:

- Məhsulun növü və onun saxlanması və daşınmasına dair tələblər (temperatur, rütubət, işıqlandırma və s.).
- Yüklərin göndərilməsi, tranziti və qəbulu ölkələrində qanunvericilik və normativ tələblər.
- Nəqliyyat marşrutları və nəqliyyat vasitələri.
- Marşrut boyu yükün daşınması və saxlanması şərtləri.
- Müəyyən növ malların (məsələn, qida, dərman və s.) daşınması üçün xüsusi icazələrin alınması zərurəti.

Tez xarab olan yüklərin beynəlxalq daşınmasını təşkil etmək üçün müvafiq lisenziyaya və bu sahədə təcrübəyə malik olan daşıyıcı ilə müqavilə bağlamaq lazımdır. Müqavilədə daşımanın bütün şərtləri, o cümlədən şərtləri, dəyəri, tərəflərin məsuliyyəti və s. müəyyən edilməlidir.

Tez xarab olan yüklərin daşınması üçün xüsusi qayda və tövsiyələr hazırlamış Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (IATA) və Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı Assosiasiyası (IRU) kimi beynəlxalq təşkilatların tələblərini də nəzərə almaq lazımdır.

Tez xarab olan yüklərin beynəlxalq daşınması üçün beynəlxalq təşkilatlar və dövlətlər tərəfindən müəyyən edilmiş bir sıra tələb və qaydalara riayət etmək

lazımdır. Xüsusilə, bu cür daşımalarda yükün keyfiyyətini və təzəliyini saxlamaq üçün lazımı şəraiti təmin edən xüsusi daşıma konteynerləri və soyuducu sistemləri olan nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur.

Digər vacib cəhət yükün düzgün qablaşdırılması və malları zədələnmədən qoruyan və keyfiyyətini qoruyan xüsusi qablaşdırma materiallarından istifadə edilməsidir.

Tez xarab olan yüklərin beynəlxalq daşınmasını təşkil edərkən Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (IATA) və Beynəlxalq Dəmiryol Nəqliyyatı Təşkilatı (OTIF) kimi beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən müəyyən edilmiş müxtəlif qayda və tələbləri də nəzərə almaq lazımdır.

Tez xarab olan malların beynəlxalq daşınmasının təhlükəsizliyini və keyfiyyətini təmin etmək üçün HACCP sertifikatları, ISO 22000 və s. kimi xüsusi standartlar və sertifikatlaşdırma tələbləri də tətbiq olunur.

4.2. Konteyner və paket daşımaların təşkili

Konteynerlə yüklərin daşınması malların bir nöqtədən digərinə çatdırılmasının ən populyar və effektiv yollarından biridir. Konteynerlər gəmilər, dəmir yolu vaqonları, avtomobillər və ya təyyarələr kimi müxtəlif nəqliyyat növləri ilə daşıma bilən böyük metal qutulardır.

Konteynerlə malların daşınmasının əsas üstünlüklərinə aşağıdakılar daxildir:

- Çoxlu sayda malları bir konteynerdə daşımağa imkan verən böyük yükləmə qabiliyyəti. konteynerlər xammal, yarımfabrikatlar, hazır məhsullar və bir çox başqa mallar daxil olmaqla geniş çeşiddə malların daşınması üçün istifadə edilə bilər. Bundan əlavə, onlar müxtəlif nəqliyyat növləri ilə daşıma və dünyanın istənilən nöqtəsinə çatdırıla bilər ki, bu da logistik proseslərin təşkilində yüksək çevikliyi təmin edir.
- Konteynerin möhkəm metal konstruksiyası sayəsində yükün zədələnmədən və hava şəraitinin təsirindən qorunması.

- Konteynerlərin müxtəlif nəqliyyat növləri arasında tez və səmərəli yenidən yüklənməsi, bu da malların çatdırılma müddətini azaldır.
- Kilidləmə mexanizmlərindən və unikal konteyner nömrələrindən istifadə imkanı sayəsində daha yüksək səviyyəli təhlükəsizlik və yükün oğurluqdan və itkidən qorunması.
- Standartlaşdırma. Konteynerlər beynəlxalq standartlara uyğundur, bu da onların müxtəlif nəqliyyat növləri ilə uyğunluğunu təmin edir və yenidən yükləmə prosesini asanlaşdırır
- Davamlılıq. Konteyner daşınması digər göndərmə üsullarından daha ekoloji cəhətdən təmiz ola bilər, çünki o, havanı çirkləndirən emissiyaları azaldır və yolda avtomobillərin sayını azaldır.

Bununla belə, konteynerlərin məhdud ölçüləri və onların yüklənməsi və boşaldılması üçün xüsusi avadanlıqdan istifadə zərurəti kimi bəzi məhdudiyyətlər nəzərə alınmalıdır. Həmçinin, konteyner daşınması digər göndərmə üsullarından, xüsusən də qısa məsafələrdə daha bahalı ola bilər.

Ümumiyyətlə, konteyner daşımaları müxtəlif növ yüklərin uzun və qısa məsafələrə daşınması üçün istifadə oluna bilən malların daşınmasının çox məşhur və səmərəli üsuludur. [8, s 34]

Müxtəlif növ yüklərin daşınması üçün istifadə olunan bir çox konteyner növləri var. Daha çox yayılmış konteyner növləri bunlardır:

- **Standart Konteynerlər:** Bu ən çox yayılmış konteyner növüdür və geniş çeşiddə malların daşınması üçün istifadə olunur. Onların standart ölçüləri var və beynəlxalq standartlara uyğundur, bu da onları müxtəlif nəqliyyat növlərində istifadə etməyə imkan verir.
- **Açıq Konteynerlər:** Bu qabların üstü açıq və yan divarları var ki, onları qapıdan yükləmək mümkün deyil.
- **Bağlı Konteynerlər:** Bunlar üstü qapalı və qapı girişi olan qablardır. Onlar yükün xarici təsirlərdən daha yüksək səviyyədə qorunmasını təmin edir.

- **Soyuducu qablar:** Bunlar müəyyən temperatur tələb edən məhsulların daşınması üçün istifadə olunan qablardır. Onlar kondisioner sistemləri ilə təchiz olunub və konteyner daxilində istənilən temperaturu saxlaya bilirlər.
- **Təhlükəli yük konteynerləri:** Bunlar təhlükəli yüklərin daşınması üçün beynəlxalq standartlara cavab verən konteynerlərdir. Onların əlavə təhlükəsizlik sistemləri var və müxtəlif növ təhlükəli yüklərin daşınması üçün istifadə oluna bilər.
- **Nəqliyyat vasitələri üçün konteynerlər:** Bunlar nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün istifadə olunan xüsusi konteynerlərdir. Onlarda nəqliyyat zamanı avtomobilləri saxlamağa imkan verən xüsusi bağlayıcılar var.
- **Toplu yük konteynerləri:** Bunlar taxıl, kömür və sement kimi toplu yüklərin daşınması üçün istifadə olunan konteynerlərdir. Onların bu cür malların daha səmərəli daşınmasını təmin edən xüsusi yükləmə-boşaltma sistemləri var.

Bunlar müxtəlif növ yüklərin daşınması üçün istifadə oluna bilən çoxlu konteyner növlərinin bir neçə nümunəsidir.

Həmçinin təyinatlarına görə konteynerlər universal və ixtisaslaşdırılmış kimi təsnif edilə bilər.

Xüsusi konteynerlər, əksinə, müəyyən növ yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Onlar daha dar ölçülərə və ya müəyyən saxlama və daşıma şəraitini təmin etməyə imkan verən xüsusi avadanlıqlara malik ola bilərlər. Məsələn, soyuducu yüklərin daşınması üçün ixtisaslaşdırılmış konteynerlər, mayələrin daşınması üçün konteynerlər, təhlükəli yüklərin daşınması üçün konteynerlər və bir çox başqaları var.

Universal və ixtisaslaşdırılmış konteyner arasında seçim daşınacaq yükün növündən, həmçinin təhlükəsizlik tələblərindən, çatdırılma sürətindən və digər amillərdən asılıdır.

Təyinatdan, yükün xüsusiyyətlərindən və digər amillərdən asılı olaraq konteynerlər müxtəlif materiallardan hazırlana bilər. Konteynerlərin istehsalı üçün əsas materiallar ağac və metaldir.

Taxta qablar yüngül və çox böyük olmayan malların, məsələn, qida, geyim və s. daşınması üçün istifadə edilə bilər. Onlar adətən dizaynda sadə və kiçik ölçülü olurlar.

Metal qablar, öz növbəsində, daha davamlı və etibarlıdır. Onlardan qida və məişət cihazlarından tutmuş ağır sənaye məhsulları və avadanlıqlarına qədər müxtəlif növ yüklərin daşınması üçün istifadə oluna bilər. Onlar alüminiumdan, poladdan və ya digər metallardan hazırlana bilər, həmçinin müxtəlif ölçülü və formalı ola bilər.

Taxta və metal qablar taxta və metal qablar arasında hibriddir. Onlar metal panelləri olan bir taxta çərçivə və ya taxta panelləri olan bir metal çərçivə ola bilər. Bu tip konteyner, istilik izolyasiyası və səs udma kimi taxta materialın üstünlükləri ilə birlikdə metal konteynerin möhkəmliyini və etibarlılığını təmin edə bilər.

Konteyner üçün materialın seçimi yükün gücünə, çəkisinə, sıxlığına və digər xüsusiyyətlərinə olan tələblərdən, həmçinin daşınma və saxlama şəraitindən asılıdır.

Konteynerlər konstruksiyası və təyinatından asılı olaraq yığıla bilən və yığılmayan ola bilər.

Yığılmayan qablar adətən standart 20 və ya 40 fut konteynerlərdir və müxtəlif malların daşınması üçün istifadə oluna bilər. Onlar polad təbəqələrdən hazırlanır və möhkəmlik və etibarlılıq təmin edən qaynaqlı konstruksiyaya malikdir. Hər hansı elementin təmiri və ya dəyişdirilməsi zərurəti istisna olmaqla, bu qablar adətən daşınma zamanı sökülmür.

Yığıla bilən qablar isə ayrı-ayrı komponentlərə sökülə bilər, daha sonra bir-birindən ayrıca qablaşdırıla və daşına bilər. Belə qablar malların müvəqqəti saxlanması, iri və əlverişsiz yüklərin daşınması, müvəqqəti ofis və anbar kimi istifadə oluna bilər.

Yığıla bilən və dağıla bilməyən konteyner arasında seçim yükün daşınması və saxlanması üçün xüsusi tələblərdən asılıdır.

Paket daşımaları bütün nəqliyyat vasitəsini tələb etməyən kiçik bağlamalar və ya yüklər üçün çatdırılma xidmətidir. Belə daşıma adətən kuryer

xidməti və ya kiçik ölçülü yükləri daşıyan nəqliyyat şirkəti çərçivəsində həyata keçirilir.

Paket daşımaları beynəlxalq və ya milli ola bilər və avtomobillər, təyyarələr, qatarlar və ya gəmilər kimi müxtəlif nəqliyyat növləri ilə həyata keçirilə bilər. Adətən belə daşımalar yükün təhlükəsizliyinə və təhlükəsizliyinə zəmanət verən qutularda və ya xüsusi bağlamalarda həyata keçirilir.

Bir qayda olaraq, paket daşımaları olduqca tez həyata keçirilir, çünki bu cür mallar əlavə emal və qablaşdırma tələb etmir, bu da bu xidməti malların tez bir zamanda lazımı yerə çatdırmaq üçün rahat olmasını təmin edir. Bundan əlavə, bu cür daşıma böyük yüklərin daşınmasından daha qənaətcil ola bilər, çünki yük sahibləri bütün daşıma qabiliyyətini ödəməyə ehtiyac duymurlar.

Bununla belə, bağlama daşınmasını seçərkən yükün ölçüsünü və çəkisini, çatdırılma müddətlərinə dair tələbləri, həmçinin xidmətin dəyərini nəzərə almaq lazımdır. Bundan əlavə, marşrut seçimində belə daşıma məhdudlaşdırıla bilər ki, bu da bu xidməti seçərkən nəzərə alınmalıdır.

Çatdırılma üsulu, yükün növü, çatdırılma müddəti və digər parametrlər baxımından bir-birindən fərqlənə bilən bağlama daşımalarının bir neçə növü var. Onlardan bəzilərinə aşağıdakılar daxildir:

- **Kuryer Çatdırılma:** Bu, bağlama göndərişinin ən geniş yayılmış formasıdır. Kuryer xidmətləri sənədlər, kiçik bağlamalar və ya mallar kimi kiçik əşyaların çatdırılması ilə məşğul olur. Bu xidmət adətən həm yerli, həm də beynəlxalq səviyyədə mövcuddur.

- **Ekspress çatdırılma:** Bu, malların ən qısa müddətdə çatdırılmasını təmin edən xüsusi paket daşıma növüdür. Bu xidmət beynəlxalq daşımalar üçün hava nəqliyyatından istifadəni əhatə edə bilər ki, bu da bir neçə gün ərzində dünyanın istənilən yerinə malları çatdırmağa imkan verir.

- **Poçt çatdırılması:** Bu, poçt xidmətləri tərəfindən təqdim edilən, bağlamaların, məktublارın və digər malların poçt qutuları və ya filiallar vasitəsilə çatdırılmasını əhatə edən xidmətdir.

- **Onlayn mağazalardan malların çatdırılması:** bu, onlayn ticarətin inkişafı ilə getdikcə populyarlaşan paket daşıma növüdür. Böyük onlayn mağazaların adətən müştərilərə mal çatdıran öz çatdırılma xidmətləri var.

- **Beynəlxalq göndərmə:** Bu, malları xaricə çatdırmağa imkan verən xidmətdir. Beynəlxalq daşımalar yükün növündən və çatdırılma marşrutundan asılı olaraq həm hava, həm dəniz, həm də quru nəqliyyatı ilə həyata keçirilə bilər.

Bunlar paket daşımalarının sadəcə bəzi növləridir, onların çoxu var və çatdırılma şərtlərindən və müştəri tələblərindən asılı olaraq müxtəlif variantlar ola bilər. [5, s 57]

Konteynerlər dizaynından asılı olaraq qutuşəkilli və ya düz ola bilər.

Qutu qabları ümumiyyətlə düzbucaqlı formada olur və müxtəlif ölçülərdə olur. Onlar tez-tez maşın, elektronika, tekstil və s. kimi quru malların daşınması üçün istifadə olunur.

Yastı konteynerlər isə daha aşağı profilə malikdir və konteynerin içərisində çox yer tələb etməyən malların daşınması üçün istifadə olunur. Bunlar, məsələn, metal təbəqələr, şüşə və ya struktur elementlər ola bilər.

Hər iki növ konteyner müxtəlif məqsədlər üçün istifadə edilə bilər və yükün növündən, daşınma məsafəsindən və digər amillərdən asılı olaraq öz üstünlükləri və mənfə cəhətləri var.

4.3. İri qab və ağır çəkili yüklərin daşınma xüsusiyyətləri

İri qabaritli və ağır çəkili yüklərin daşınması xüsusi yanaşma və xüsusi texnologiyalar tələb edən mürəkkəb və məsuliyyətli prosesdir.

Bu cür malların daşınmasının bəzi xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

- **Yükün hazırlanması:** Yükləmədən əvvəl yük düzgün qablaşdırılmalı və daşınmağa hazırlanmalıdır. Bu, xüsusi qabların, yükün bərkidilməsi cihazlarının, qablaşdırma materiallarının və s. istifadəni əhatə edə bilər.

•**Nəqliyyat vasitəsi:** Ağır yüklərin daşınması üçün ağır yüklərə tab gətirə bilən xüsusi maşınlardan istifadə etmək lazımdır. Adətən bunlar gücləndirilmiş çərçivə və böyük yük daşıyan yük maşınlarıdır.

•**Marşrut proqramı:** Böyük ölçülü konteynerlərin və ağır yüklərin daşınması yol şəraiti, çəki və ölçü məhdudiyyətləri, çay keçidləri və s. səbəbindən xüsusi marşrut tələb edə bilər.

•**Təhlükəsizlik:** Ağır və iri ölçülü yüklərin daşınması təhlükəsizlik qaydalarına ciddi riayət etməyi tələb edir. Yük lazımı qaydada təmin edilməli və mümkün zədələrdən qorunmalıdır, həmçinin yükü xüsusi nəqliyyat vasitələri ilə müşayiət etmək lazım gələ bilər.

•**Logistika:** Böyük konteynerlərin və ağır yüklərin daşınması, yükün vaxtında və təhlükəsiz şəkildə çatdırılmasını təmin etmək üçün diqqətli logistika tələb edir. Buraya marşrutun planlaşdırılması, yüklərin nəqliyyat vasitələri arasında bölüşdürülməsi, daşıyıcıların koordinasiyası və s.

Böyük ölçülü konteynerlərin və ağır yüklərin daşınması çətin ola bilər, lakin bütün hazırlıq işləri düzgün aparılırsa, bu, yükün təhlükəsiz və vaxtında çatdırılmasına imkan verəcəkdir.

İri qab və ağır çəkili yüklərin daşınması xüsusi yanaşma və müvafiq avadanlıq tələb edir. Daşınmanın xüsusiyyətləri yükün növündən, çəkisindən və ölçülərindən, habelə hərəkət şəraitindən və ağır yüklərin daşınmasına dair tələblərdən asılı olaraq dəyişə bilər.

Böyük konteynerlərin daşınması zamanı konteynerin xüsusi ölçülərini və onun daşınacağı yol şəraitini nəzərə almaq lazımdır. Konteyner üçün düzgün nəqliyyat vasitəsini və bağlama vasitələrini seçmək də vacibdir. Böyük konteynerlərin daşınması üçün adətən yüksək tutumlu platformalar, geniş traktorlar və ya xüsusi kranlar kimi xüsusi nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur.

Ağır yüklərin daşınması zamanı daşınma zamanı onun təhlükəsizliyini və dayanıqlığını təmin etmək üçün yükün təkə çəkisini deyil, həm də ağırlıq mərkəzini nəzərə almaq vacibdir. Bunun üçün xüsusi texniki vasitələrdən, məsələn, ixtisaslaşdırılmış kranlardan və ya gücləndirilmiş konstruksiyaya və gücləndirilmiş

şinlərə malik nəqliyyat vasitələri istifadə olunur. Yol təhlükəsizliyini təmin etmək üçün düzgün marşrut seçmək və yüklərin müşayiətini təşkil etmək də vacibdir.

İri qab və ağır çəkili yükləri daşıyan nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünə aşağıdakılar qadağandır:

- xüsusi icazə olmadan hərəkətə başlamaq və həyata keçirmək;
- müddəti başa çatmış xüsusi icazə ilə, habelə xüsusi icazədə düzəlişlər varsa, işə və sürməyə;
- xüsusi icazədə göstərilən marşrutdan kənara çıxmaq;
- xüsusi icazədə göstərilən xüsusi yol hərəkəti şərtlərini pozmaq;
- xüsusi icazədə və yol nişanında göstərilən sürəti aşmaq;
- 100,0 m-dən az meteoroloji görünürükdə, eləcə də buz, qar yağışı zamanı (Hidrometeorologiya Mərkəzinin məlumatlarına görə) hərəkət etmək;
- xüsusi icazənin xüsusi şərtləri ilə belə prosedur müəyyən edilmədikdə, avtomobil yolunun ayırıcı zolağı, yol kənarı, yamacı ilə hərəkət etmək;
- yolun hərəkət hissəsindən kənarında yerləşən xüsusi işarələnmiş dayanacaqlardan kənarında istirahət üçün dayanmaq;
- nəqliyyat vasitəsinin hərəkət təhlükəsizliyinə təhlükə yaradan texniki nasazlığı, habelə yük yeri dəyişdirildikdə və ya onun bərkidilməsi gevşetildikdə hərəkətə başlamaq və ya davam etdirmək;
- avtomobilin çəki parametrləri qış yolu üçün müəyyən edilmiş icazə verilən çəki parametrlərindən artıq olarsa, qış yollarında sürmək.

Ağır və (və ya) iritutumlu nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti vahid ardıcılıqla həyata keçirilməlidir. Ağır və (və ya) irihəcmli nəqliyyat vasitələrinin mütəşəkkil sütunlarda hərəkətinə icazə verilmir.

Bir nəqliyyat vasitəsi (yükü olan və ya olmayan) icazə verilən maksimum çəki və ölçü parametrlərini aşarsa, belə bir nəqliyyat vasitəsi ağır və (və ya) iri ölçülü kateqoriyaya aiddir və onun Rusiya Federasiyasının ümumi yollarında sonrakı istismarı bir qayda olaraq mümkündür. müəyyən edilmiş qaydada verilən xüsusi icazə. İcazə eyni xüsusiyyətlərə (adı, ölçüləri, çəkisi) malik olan oxşar yüklə

müəyyən marşrut üzrə nəqliyyat vasitəsinin bir və ya bir neçə (ondan çox olmayan) gedişi üçün 3 ayadək müddətə verilir. Böyük həcmli və (və ya) ağır yüklərin daşınması yükün zədələnmə riski olmadan hissələrə bölünməsi mümkün olmadığı hallarda mümkündür.

Böyük ölçülü və ağır yüklərin daşınması (bundan sonra BAY) perspektivli sahələrdən biridir və eyni zamanda ekspeditor şirkətlərin podratçılarının qarşısında duran çətin vəzifədir. Müxtəlif mərhələlərdə iş prosesinin elə təşkil edilməsi çox vacibdir ki, ixtisaslaşdırılmış maşın və ya avadanlıqlar vaxtında və heç bir zədələnmədən təyinat yerinə çatdırılsın.

Böyük ölçülü yüklər çox olduğundan, onlar öz növbəsində bir neçə növə bölünür:

1. Ağır yüklər nəqliyyat vasitəsinə yüklənərkən normativ sənədlərdə nəzərdə tutulmuş hərəkət heyətinin və ya ox yüklərinin icazə verilən maksimum kütləsinin parametrlərindən ən azı birinin artıqlığına səbəb olan yüküdür.

2. Ölçüsü olmayan yük nəqliyyat vasitəsinə yükləndikdə normativ sənədlərdə müəyyən edilmiş hərəkət heyətinin maksimal gabari ölçüləri üçün parametrlərdən ən azı birinin artıqlığına səbəb olan yüküdür.

3. Uzun yük nəqliyyat vasitəsinə yüklənərkən arxa qapıdan 2 metrədən çox çıxan yüküdür.

Yuxarıda göstərilənlərin hamısına əsasən, kütləsi və ölçüləri nəqliyyat vasitəsi ilə birlikdə aşağıdakı parametrlərdən artıq olan böyük ölçülü, ağır, iri ölçülü yüklər hesab olunur:

- hündürlüyü 4 metrədən çox;
- uzunluğu 20 metr;
- eni 2,55 m;
- yük avtomobilin ölçülərinin arxa hissəsindən 2 metrədən çox çıxır.

Layihə və böyük ölçülü yüklərin çatdırılmasını təşkil edərkən həll edilməli olan ən mürəkkəb mürəkkəb vəzifələr:

1. Yük haqqında etibarlı məlumatların toplanması.

Ən çox rast gəlinən problemlərdən biri də sifarişçi tərəfindən yükün faktiki həcmi və çəki və ölçü parametrlərinin düzgün göstərilməməsi, yerlərin ölçülərinin, konkret spesifikasiyasının olmamasıdır. Məlumat çatışmazlığı səbəbindən daşınmanın indikativ dəyərini əvvəlcədən hesablamaq və layihənin hazırlıq mərhələsinə başlamaq demək olar ki, mümkün deyil. Müəyyən növ yüklərin daşınması, bir qayda olaraq, sənədlərin hazırlanması, müəyyən marşrutlar üzrə gediş-gəliş üçün xüsusi icazələrin alınması ilə müşayiət olunduğundan, yükün spesifik xüsusiyyətləri olmadan, tələb olunan yükü toplaya bilməmək riski yaranır. Sənədlər paketi vaxtında. Bəzi xüsusi icazələr və ya rəsmlər 2 həftədən 4 həftəyə və ya daha çox müddətə hazırlanır. Texniki sənədlərdə göstərilən yükün xüsusiyyətləri reallığa uyğun gəlməyə bilər, xüsusən də maşın və ya avadanlıq artıq istismarda olarsa, dəyişdirilə və ya "yenilənə" bilər. Yük bütün çardaqlar, kanopiyalar və digər detallar nəzərə alınmaqla ölçülməlidir.

Layihə yüklərinin daşınmasını təşkil edərkən ilkin mərhələdə əsas çətinlik yükün ölçülərindən, çəkisindən, onun spesifik xüsusiyyətlərindən asılı olaraq nəqliyyat vasitəsinin növünü seçmək, həmçinin tələb olunan nəqliyyat vasitələrinin dəqiq sayını müəyyən etməkdir. Ətraflı hesablama aparmaq və avadanlığın hansı hissəsinin standart yük maşınlarında daşına biləcəyini, İƏY-nin daşınması üçün nə qədər trol və ya qoşqu lazım olduğunu müəyyən etmək lazımdır. Təcrübədə belə olur ki, daşınma üçün tələb olunan nəqliyyat vasitələrinin siyahısının ilkin qiymətləndirilməsi sonradan düzəldilə bilər və daşınma dəyəri bir neçə dəfə yüksək ola bilər. Məsələn, ilkin olaraq yükün təxmini həcmi göndərirə, sökülmüş vəziyyətdə olan avadanlığın tutduğu sahə və ümumi çəki, lakin yekun spesifikasiya yoxdur. Qeyd etmək lazımdır ki, böyük ölçülü əşyaların daşınması üçün tariflər klassik yük maşınında köçürülə bilən adi böyük ölçülü əşyalarla müqayisədə xeyli yüksəkdir. Beləliklə, daşınmanın ətraflı hesabını aparmaq, nəqliyyat vasitəsinin növünü seçmək, lazımı sayda avtomobil və daşınma zamanı lazım ola biləcək xüsusi avadanlıqları hesablamaq mümkün deyil. Bunun nəticəsində aşağıdakı problem yaranır - layihənin həyata keçirilməsi üçün son tarixlərə riayət etmək və işə əvvəlcədən hazırlaşmaq.

Daşınmanın təşkili üzrə mütəxəssis üçün burada çətinlik ondan ibarətdir ki, əksər hallarda o, ilkin mərhələdə yükün bütün faktiki parametrlərinin göstərilməsinin düzgünlüyünə şəxsən nəzarət etmək imkanına malik deyil. Hər kəs öz təcrübəsinə və qabaqcıl təcrübələrinə uyğun olaraq bu problemi həll edir.

2. Layihə sənədlərinin hazırlanması və həyata keçirilməsi üçün məhdud müddətlər.

Layihənin hazırlanmasının ilk mərhələsində yük və onun xüsusiyyətləri haqqında kifayət qədər məlumat olmadığından, təkcə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin dəyərini hesablamaq deyil, həm də lazımı sənədləri toplamaq kifayət qədər çətindir. Böyük ölçülü yüklərin daşınması bir sıra məhdudiyətlərə və təşkilat qaydalarına malikdir. Söhbət müxtəlif xüsusi icazələrdən, avadanlığın çertyojlarından, onun nəqliyyatda bərkidilməsindən gedir. Əlavə texniki spesifikasiyalar və sənədlərin alınması çox vaxt tələb edir, 2 həftədən 4 həftəyə qədər. Bu baxımdan risklər var - müştərinin müəyyən etdiyi vaxt çərçivəsində işə başlamamaq. [37, s 49]

3. Optimal marşrutun seçilməsi.

Konteynerin standart sxemə əməl etdiyi və asanlıqla bir avtomobildən digərinə yükləndiyi standart daşımалardan fərqli olaraq, layihə və İƏY yüklərinin daşınmasında praktiki olaraq heç bir sadə vəzifə yoxdur: hər bir yük unikaldır, çətdırılma sxeminin ətraflı ilkin öyrənilməsinə tələb edir, texniki xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla.

Böyük ölçülü yüklərin daşınmasında öz aralarında aydın koordinasiya tələb edən daha çox təşkilati komponentlər var: marşrutun işlənməsi, onun ötürmə imkanlarını nəzərə almaq, yükün bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yenidən yüklənməsi və fərdi hazırlanmış sxemə uyğun olaraq təmin edilməsi, qəbulu. seçilmiş marşrut üzrə malların daşınmasına icazə, çətdırılma dəyərinin optimallaşdırılması.

Qeyri-standart yük nə qədər çox olarsa, bir o qədər azdır: onu qəbul edib yenidən yükləyə bilən limanlar; onu daşıya bilən nəqliyyat vasitələri; keçə biləcəyi yollar; körpülər, estakadalar və onu əldən verə biləcək digər yol strukturları; daha

çətin: marşrutun təyinat ölkələrinin yol polisi ilə əlaqələndirilməsi; yükün bir avtonəqliyyat vasitəsindən digərinə yenidən yüklənməsi işlərinin təşkili, bərkidilmə sxemlərinin işlənməsi.

Yükü təhlükəsiz və sağlam çatdırmaq üçün bir sıra işləri yerinə yetirmək lazımdır: marşrutda ötürücü xətlər, körpülər, müxtəlif konstruksiyalar şəklində maneələrin ölçülməsi. Bunu ixtisaslaşmış şirkətlərə vermək daha yaxşıdır. Marşrut nə qədər uzun olsa, onu araşdırmaq üçün bir o qədər çox vaxt lazımdır, 1 gündən bir aya qədər ola bilər.

4. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin işinin əlaqələndirilməsi ən mühüm problemlərdən biridir, çünki İÖY daşınması çox vaxt bir neçə nəqliyyat növündən istifadə etməklə daşınır. İÖY daşınmasında prioritet nəqliyyat növü dəniz və çay nəqliyyatıdır. Müxtəlif dəniz gəmilərinin ölçüləri və çəkisi ilə bağlı praktiki olaraq heç bir məhdudiyyəti yoxdur, bu, şübhəsiz ki, böyük üstünlükdür. Üstəlik, bu nəqliyyat növü yükləri nisbətən ucuz qiymətə uzun məsafələrə daşır. Ancaq qeyd etmək lazımdır ki, bu gün Covid19 pandemiyasının ortasında dəniz yüklərinin qiyməti bir neçə dəfə artıb. Bunun səbəbləri bunlar idi: pozulmuş daşıma qrafiki, pandemiya ilə bağlı məhdudiyyətlər, daşımalara artan tələbat yaradan konteyner çatışmazlığı.

Daha az əhəmiyyətli olmayan ikinci nəqliyyat növü dəmir yolu nəqliyyatıdır, üstünlüyü yüksək daşıma qabiliyyətidir.

Təbii ki, avtomobil-mobil nəqliyyatı da unutmamaq olmaz, çünki. onlar universaldır və qapıdan-qapıya daşınmanın təşkilinə töhfə verirlər, çünki istənilən halda yük hansı limana gəlsə, o, müvəqqəti saxlama anbarına, sifarişçinin istəyi ilə istehsala çatdırılmalıdır. Bu vəzifəni avtomobil nəqliyyatı olmadan yerinə yetirmək mümkün deyil. Layihənin başlanmasından icrasına qədər bütün layihə boyu multimodal daşımaları təşkil etmək üçün daşıyıcı aydın nəzarəti təmin etməli və daşımının bütün iştirakçılarının işini əlaqələndirməlidir. Bunun üçün bilik və zəngin təcrübə tələb olunur.

5. Sənədlərin hazırlanması ciddi bir işdir, bəzən hətta ixtisaslı mütəxəssis üçün də çətin olur.

Layihə və İƏY yüklərinin çatdırılmasının bütün mərhələlərinin uğurla başa çatması üçün zəruri olan sənədlər paketini formalaşdırarkən mütəxəssis sayıq olmalıdır. Təcrübədən əlavə, burada yaxşı erudisiyaya sahib olmaq çox faydalıdır. Məsələn, hər hansı mürəkkəb avadanlığın, mühərriklərin və oxşar İƏY qurğularının daşınması zamanı yük "təhlükəli" kimi müəyyən edilə bilər, çünki onun istismarı zamanı yanacaq və ya qismən qala bilən hər hansı texnoloji mayelərdən istifadə edilmişdir. Bu cür malların daşınmasında heç bir təcrübəyə malik olmadıqda, bu cür vacib məqamlara məhəl qoymamaq çox asandır. Sərhədi və gömrük rəsmiləşdirilməsini keçərkən əlavə çətinliklər yaradan yükün "ikili istifadəli" məhsul kimi təsnif edilə biləcəyi halları unutma.

6. Yükün təhlükəsizliyinin təmin edilməsi daşımının hər bir mərhələsində ətraflı öyrənilməsinə tələb edən vəzifədir. Multimodal daşıma prosesində layihə yükü bir avtomobildən digərinə bir neçə dəfə yenidən yüklənə bilər, hər dəfə yükün bərkidilməsi, yüklənməsi və boşaldılması ilə bağlı risklər yaranır. Yalnız yükün özünə deyil, həm də daşınmanın həyata keçirildiyi xüsusi avadanlıqlara zərər verməmək üçün bütün bu əməliyyatlar əvvəlcədən işlənməlidir. Yerləşdirmə və bərkitmə sxemlərinin hazırlanması müvafiq sertifikatlı mütəxəssislər tərəfindən həyata keçirilir.

Ancaq marşrutun bütün nüansları ilə hərtərəfli öyrənilməsi ilə belə, gözlənilməz hallar səbəbindən yükün zədələnməsi və ya itirilməsi ehtimalı həmişə var. Və burada müştərinin başa düşməsi son dərəcə vacibdir ki, daşıyıcının müştərilər qarşısında məsuliyyət sığortası siyasəti yükün itirilməsi və ya zədələnməsi hallarında kompensasiyaya zəmanət vermir. Əgər, məsələn, yük fırtına nəticəsində batıbsa və ya oğurluq nəticəsində yoxa çıxıbsa, yəni. daşıyıcının günahı yoxdur - bütün itkilər yük sahibinin üzərinə düşür. Müştərini maddi itkilərdən yalnız yük sığortası ilə tam qoruyur (üstəlik, yüksək etibarlılıq reytinginə malik yaxşı sığorta şirkətində).

Ümumiyyətlə, iriqabaritli konteynerlərin və ağır yüklərin daşınması xüsusi bilik və təcrübə, habelə xüsusi texnika və avadanlıqlardan istifadə tələb edir. Buna

görə də, bu cür daşınma üçün təcübəsi və xüsusi avadanlıqları olan peşəkar şirkətlərlə əlaqə saxlamaq vacibdir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınma müddəti bir çox amillərdən asılıdır. Bu amillərin bəziləri, məsələn, yol şəraiti və gömrük prosedurları nəzarət edilə bilər, digərləri isə, məsələn, hava şəraiti nəzarət edilə bilməz. Bununla belə, malların daşınmasını planlaşdırarkən və təşkil edərkən bu amilləri nəzərə almaq prosesi optimallaşdırmağa, çətdirilmə müddətini azaltmağa və xərcləri azaltmağa kömək edə bilər. Ona görə də yükdaşımalarda təşkili zamanı bu amilləri başa düşmək və nəzərə almaq nəqliyyat şirkətləri, logistika operatorları, istehlakçılar və bütövlükdə iqtisadiyyat üçün vacibdir.

Artıq qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınma müddətinə bir çox amillər təsir göstərir. Onlardan bəzilərini aşağıdakı təkliflərlə aradan qaldırmaq və ya azaltmaq olar:

- **Marşrutların və yüklərin optimallaşdırılması.** Nəqliyyat şirkətləri təkcə məsafəni deyil, həm də nəqliyyatın sıxlığını, hava şəraitini və digər amilləri nəzərə alaraq marşrutları optimallaşdırmaq üçün informasiya texnologiyalarından istifadə etməlidirlər. Yük maşınlarının həddindən artıq yüklənməsinin qarşısını almaq və onları mümkün qədər yüklə doldurmaq üçün yükləri optimallaşdırmaq da vacibdir.
- **Logistika sahəsində müasir texnologiyaların inkişafı və istifadəsi.** Məsələn, mümkün problemlərə tez reaksiya verməyə və prosesləri optimallaşdırmağa imkan verən nəqliyyatın idarə edilməsi və yüklərin izlənməsi sisteminin tətbiqi.
- **Yol örtüklərinin və infrastrukturun keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması.** Dövlət yolların, körpülərin təmiri və tikintisi ilə yanaşı, onların beynəlxalq standartlara cavab verməsinin qayğısına qalmalıdır. Həmçinin yanacaq doldurma məntəqələrində xidməti və şəraiti yaxşılaşdırmaq lazımdır.
- **Sürücü hazırlığı və kadrların inkişafı.** Sürücülərə təhlükəsiz idarə etmə və yükün idarə edilməsi texnikası, eləcə də avadanlığa düzgün qulluq və ondan qənaətlə istifadə qaydaları öyrədilməlidir. Bundan əlavə, nəqliyyat şirkətlərinin

şəxsi heyəti müştərilərlə səmərəli ünsiyyət qurmağı və öz işlərində müasir texnologiyalardan istifadə etməyi bacarmalıdır.

- **Gömrük nəzarəti prosedurlarının sadələşdirilməsi və standartlaşdırılması.** Bu, sənədləşmə və nəqliyyatın sərhəddən keçmə vaxtını azaldacaq.
- **Bürokratik maneələrin azaldılması və malların daşınması üçün icazələrin alınması prosedurlarının sadələşdirilməsi.** Bu, malların hazırlanması və göndərilməsi prosesini sürətləndirəcək, həmçinin daşınma xərclərini azaldacaq.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2007-ci il 17 sentyabr tarixli, 142 nömrəli Fərman
2. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)
3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cü illər) Dövlət Proqramı
4. Azərbaycan nəqliyyatı. Bakı, 2014. - 138 s.
5. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın geosiyasəti. Dərslik. -Bakı, 2015.-1056
6. M.Nəsibov. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı, —Elm və təhsil || nəşriyyatı, 2013, 544 səh.
7. Амиров, М.Ш. Единая транспортная система / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КноРус, 2018. - 314 с.
8. Андрианов, Ю.В. Правовые и методологические основы развития транспортной инфраструктуры / Ю.В. Андрианов, В.В. Комаров // Транспорт Российской Федерации. - 2016. - № 2-3. - С. 11-13.
9. Артемова, С.Г. Единая транспортная система / С.Г. Артемова, А.В. Куликов, К.В. Сомова. - Волгоград: ВГТУ, 2018. - 149 с.
- 10.Бажина М.А. К вопросу об ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки груза // Гражданское право. - 2017. - № 6. - С. 15-18.
- 11.Беликов В.Г. Договор перевозки груза и транспортной экспедиции: актуальные правоприменительные проблемы // Экономика и социум. - 2017. - № 6-2. - С. 849-854.
12. Белоусова Е. А. Рационализация перевозки грузов // Вестник ГУУ. – 2013. – № 11.
- 13.Витвицкий Е. Е. Влияние времени простоя при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на функционирование совокупности микросистем при перевозке грузов автомобильным транспортом общего пользования / Витвицкий Е.Е., Федосеев Е.С.// Вестник СибАДИ. – 2017. – № 3 (55).

- 14.Герامي В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалавриата: для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Логистика и управление цепями поставок" / В. Д. Герامي, А. В. Колик; Нац. исслед. ун-т "Высш. шк. экономики". - Москва: Юрайт, 2014. - 510 с.
- 15.Гнатко С.Б., Левкин Г.Г. Интермодальные, мультимодальные и комбинированные перевозки грузов: проблемы терминологии // Логистические системы в глобальной экономике. - 2015. - № 5. - С. 490-493.
- 16.Дудченко А.В. Особенности гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажиров // Общество и право. - 2015. - № 3. - С. 335-337.
- 17.Егиазаров В.А. Транспортное право. - М.: Юстицинформ, 2018. - 608 с.
- 18.Житков В.А., Ким К.В. Методы оперативного планирования грузовых автомобильных перевозок. -М.: Транспорт, 2012. - 184 с.
- 19.Заенчик Л.Г. и др. Проектирование технологических карт доставки грузов автомобильным транспортом: Справочно-методическое пособие / под ред. Р.Н. Кисельмана. -К.: Тэхника, 2010. -152 с
- 20.Зарапина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов // Вестник Московского финансово-юридического университета. - 2016. - № 4. - С. 185-190.
- 21.Иващенко И.А. Понятие и виды договора перевозки груза // Инновационная наука. - 2016. - № 1. - С. 140-144.
- 22.Камышанский В.П., Федорова В.Г., Карнушин В.Е. Сущность обязанностей грузополучателя по договору перевозки груза // Гуманитарные исследования. - 2015. - № 4. - С. 259-264.
- 23.Лауэр, Е.В. Совершенствование дорожно-транспортной инфраструктуры на примере департамента транспорта и развития дорожно-транспортной

- инфраструктуры города Москва / Е.В. Лауэр, Н.Ф. Бондалетова // Материалы Ивановских чтений. - 2017. - № 1-1. - С. 165-170.
24. Мальцев В.А., Гриднева О.В. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право и безопасность. - 2016. - № 12. - С. 27-39
25. Манченко, Н.В. Транспортная инфраструктура: значение и механизмы финансирования / Н.В. Манченко, Д.С. Артемьев // Экономика и предпринимательство. - 2017. - № 12-4. - С. 653-656.
26. Мариненко Е.Л. Правовое положение грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов автомобильным транспортом // Евразийский союз ученых. - 2015. - № 9-2. - С. 139-143.
27. Мартынова Е.А. Существующая практика организации работы транспортно-экспедиционной компании // Техника и технологии строительства. - 2016. - № 3. - С. 22-27.
28. Меркулова Г.В. Источники правового регулирования транспортной деятельности // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право. - 2016. - № 1-2. - С. 143-151.
29. М.И. Савченко (2011) Международное транспортное право. Минск: Право и экономика. – 402 с.
30. Напольский Б.М., Прокофьев М.Б., Яцукович В.И., Гуджоян О.П. Методические указания к курсовому проекту по курсу “Организация перевозок, механизация грузовой и коммерческой работы”. М.: Мади, 2010. - 24 с
31. Перевозки грузов: преимущества и недостатки. Ответственность перевозчика, требования к техническому состоянию, организация движения, перевозка опасных грузов, запрет документации неустановленной формы. - Москва: А-Приор, 2010. - 177 с
32. Попова И.М., Абдулина Е.А. Оптимизация работы системы комбинированных грузовых перевозок // Научные горизонты. - 2017. - № 3. - С. 164-169

33. Стоян К.К. Ответственность перевозчика по договору перевозки груза // Евразийский союз ученых. - 2015. - № 2. - С. 156-158
34. Стригунова Д.П. О конвенционном регулировании договора международной морской перевозки грузов // Юрист. - 2017. - № 12. - С. 17-23
35. Транспортная логистика. Организация перевозки грузов: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Наземные транспортно-технологические средства" / А. М. Афонин и др. - Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2017. - 368 с. - (Высшее образование. Бакалавриат).
36. Троицкая Н. А. Риски и методы их устранения при перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов / Н. А. Троицкая, Р. Ф. Хафизов // Автотранспортное предприятие. - 2013. - № 11. - С. 13-15: фото, схемы, табл.
37. Уханов А. П. Специализированная и специальная автомобильная техника: учебное пособие / А. П. Уханов, Д. А. Уханов, М. В. Рыблов. - Санкт-Петербург; Москва; Краснодар: Лань, 2017. - 287 с.: ил. - (Учебники для вузов. Специальная литературы) (Бакалавр и специалитет).
38. Фаст О.Ф. Договорные конструкции при перевозке грузов автомобильным транспортом // Вестник Саратовской государственной юридической академии. - 2015. - № 4. - С. 73-75.
39. Чайников Д. А. Повышение эффективности использования автомобилей при перевозке грузов: монография / Д. А. Чайников, А. Н. Чистяков; Тюменский индустриальный университет. - Тюмень : ТИУ, 2017. - 157 с.
40. Шилимов М. В. Контейнерные перевозки / М. В. Шилимов, Л. Ю. Ульянина // Наука в цифрах. – 2017. – № 2 (3).