DOI: https://doi.org/10.36719/2663-4619/98/27-34

Asəf Əliyev
Naxçıvan Dövlət Universiteti
riyaziyyat üzrə fəlsəfə doktoru
aliyevasef@ndu.edu.az

YÜK DAŞIMALARININ TƏŞKİLİNİN QABAQCIL METODLARI

Xülasə

Məqalədə avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşıma prosesi araşdırılmışdır. Burada, yük daşınması zamanı qabaqcıl metodların tətbiqi nəzərdən keçirilmişdir. Müəyyən edilmişdir ki, yük daşımaları zamanı bu metodların tətbiq olunması ilə nəqliyyat prosesinin bütün sahələrində əmək məhsuldarlığını artırmaq olar. Qabaqcıl metodların tətbiqi ilə daşımanın, yükləmənin, boşaldılmanın və yükün müşaiət edilməsinin maya dəyərinin azaldılması ilə səmərə əldə etmiş oluruq. Bu zaman, yük daşınmasında ekspeditorların sayının və yükləyicilərin köməyi ilə əmək haqqı məsrəflərinin azalmasına və nəqliyyat xərclərinin aşağı salınmasına nail olmuş oluruq.

Açar sözlər: *yük daşımaları, daşıma prosesi, nəqliyyat xərcləri, mərkəzləşdirilmiş daşıma, ekspedisiya xidməti*

Asaf Aliyev
Nakhchivan State University
doctor of philosophy in mathematics
aliyevasef@ndu.edu.az

Advanced methods of organization of cargo transportation

Abstract

The article studies the process of cargo transportation via vehicles. Here, the application of advanced methods during cargo transportation is viewed. It has been determined that labor productivity can be increased in all fields of the transportation process by applying these methods during cargo transportation. By applying advanced methods, we achieve results by reducing the cost of transportation, loading, unloading, and accompanying cargo. At the same time, with the help of freight forwarders and shippers, we achieve a decrease in labor costs and lower transportation costs.

Keywords: *cargo transportation, transportation process, transportation costs, centralized transportation, forwarding service*

Giriş

Yükün yerdəyişməsi prosesində əsas iştirakçılar yükü istehsal və istehlak edənlər yox, yük sahibi və daşımaçılardır. Yükün nəql edilməsi zamanı onun dəyəri artdığından həmişə çalışırlar ki, nəqliyyat xərclərinə qənaət olunsun. Bu qənaət yükün qorunması, təhlükəsiz və vaxtında çatdırılmasına zərər vurmaq hesabına olmamalıdır.

Yük daşımalarında nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması məsələsi öz aktuallığını saxlamaqdadır. Məlumdur ki, daşımaların maya dəyəri nəqliyyatın işinin əsas göstəricilərindən biridir. Maya dəyəri dedikdə avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların yerinə yetirilməsində istifadə olunan bütün növ resursların sərfinin dəyər qiymətləndirilməsi başa düşülür.

Avtomobil daşımalarının maya dəyərinə nəqletdirilmə xərcləri, ekspedisiya əməliyyatlarının, yükləmə-boşaltma işlərinin yerinə yetirilməsinə sərf olunan xərclər və yol xərcləri aiddir (Cavadov, 2004: 72).

Daşımaların maya dəyərinin texniki istismar göstəricilərindən asılılığını müəyyən etmək üçün onu iki hissəyə: dəyişən xərclər (yanacaq, istismar materialları, şin, texniki qulluq və cari təmir xərcləri) və sabit xərclərə (sürücülərin əmək haqqı, üstəlik xərclər və hərəkət tərkibinin bərpasına

amortizasiya ayırmaları) bölürlər. Normativ dəyişən xərclər hərəkət tərkibinin 1 km yürüşünə, sabit xərclər isə onun 1 saat işinə görə hesablanır.

Dəyişən xərclər avtomobillərin istismar şəraitindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. İstismar şəraiti yol, təbii-iqlim və nəqliyyat şəraitlərinin məcmusudur.

Yük daşımanın idarə edilməsinə görə iki modeli vardır:

- Birbaşa daşıma modeli;
- Mərkəzləşdirilmiş daşıma modeli.

Birbaşa daşıma modelinin üstün cəhəti avtomobil nəqliyyat vasitələrinin növünün yükün xüsusiyyətinə daha uyğun seçilməsi və daşıma xərclərinin azaldılmasına nail olunmasıdır. Ancaq müəyyən məqamlarda tətbiqində çətinliklər yaranır. Beləki, daşınma məntəqələri arasında məsafə çox olduqda, müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri tələb olunduqda və ya yükün xüsusiyyətləri nəqliyyatın növünə uyğun gəlmədikdə müəyyən çətinliklər yaranır. Hazırda yük daşımada istifadə olunan dəniz yolu, hava yolu, dəmiryolu, avtomobil yolu daşıma modelində istifadə olunan nəqliyyatın və digər növ nəqliyyat vasitələrinin daşımada özünə məxsus rolu vardır. Qeyd edilən nəqliyyat vasitələrinin hər növü beynəlxalq və ölkədaxili yük daşımada iştirak etmə hüququna malik olsalarda, özlərinə məxsus üstünlükləri və çatışmazlıqları mövcuddur.

Dəniz nəqliyyatı beynəlxalq yük daşımalarında mühüm rol oynayır. Uzun məsafə daşımalarında ən aşağı ton/km dəyəri ilə ağır və böyük həcmli yüklərin daşınması üçün ən ucuz nəqliyyat növüdür. İstehlakçılar üçün ucuz və yüksək daşıma qabiliyyətini təmin edir (Al-Alawi, 2010; Braun, 1998; Chao, 2011).

Dəniz nəqliyyatının zəif cəhətləri arasında uzun daşınma müddəti, aşağı daşıma sürəti və çətin hava şəraiti şərtlərinə tabe olması sayıla bilir. Liman investisiyaları isə maliyyəvi bir yüklənmə yaradır. Malın limandan çatdırılacağı yerə daşınma prosesi üçün avtomobil və ya dəmir yolu kimi əlavə nəqliyyat növlərindən istifadə edilməlidir. Bu, malların köçürülməsində zədələnmə riskini artırır. Həmçinin, gömrük prosedurları ilə bağlı problemlər ortaya çıxara bilər (3).

Dünya ticarətinin təxminən 80 faizi dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Bu, dəniz yolu ilə daşınan malların beynəlxalq ticarətdə ən böyük paya malik olduğunu göstərir.

Həmçinin, dəniz nəqliyyatı dəmir yolu nəqliyyatından 2 dəfə, avtomobil nəqliyyatından isə 7 dəfə daha ucuzdur. Bu, dəniz yolu ilə daşınan yüklərin nisbətən daha məqbul və maliyyəvi cəhətdən daha səmərəli olmasını təmin edir.

Hava nəqliyyatı sərnişin daşımalarında əhəmiyyətli rol oynayır. Hava nəqliyyatı ilə nisbətən az yük daşınır, lakın bu yüklər qiymətli təcili çatdırılma tələb edən yüklərdir.

Hava nəqliyyatının çatışmayan cəhəti təyyarələrin hərəkət müntəzəmliyinin meteoroloji şəraitdən asılılığı və daşımaların maya dəyərinin yüksək olmasıdır.

Dəmir yolu nəqliyyatının bir çox güclü tərəfləri var: yüksək daşıma qabiliyyəti, hava şəraitinə daha az məruz qalması və aşağı enerji sərfiyyatı. Həmçinin, ağır və həcmli yüklər üçün mükəmməldir. Tranzit daşımalar üçün ən uyğun variantdır və çevrəyə təsir açısından daha yaxşıdır. Güvənilirliyi daha yüksəkdir. Enerji sərfiyyatı 500 km-dən uzun məsafələrdə daha səmərəlidir (Chao, 2011).

Ancaq dəmir yolu nəqliyyatının zəif cəhətləri də mövcuddur: ilkin investisiya və texniki xidmət xərcləri, təcili tələblər qarşısında elastikliyin olmaması və dəmir yolu vaqonlarının təşkili zamanı yaşanan vaxt itkisi. Həmçinin, okean keçidləri üçün münasib deyildir. Əgər istehsal və istehlak mərkəzlərinə dəmir yolu xətti çatmırsa, nəqliyyat zəncirinin hər iki ucunda avtomobil nəqliyyatına ehtiyac duyulur.

Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq ticarətdə yüklərin daşınmasında çox əhəmiyyətlidir. Daşınan yüklərin miqdarına əsasən avtomobil nəqliyyatı dünya üzrə ilk yerdədir. Buna baxmayaraq, nəqliyyatın bu növü vasitəsilə daşınma məsafələri, orta hesabla dəniz və dəmir yolu nəqliyyatlarında olanlardan kifayət qədər az olduğuna görə, o, yük dövriyyəsinə əsasən bu sonuncu yerdə olanlardan geri qalır. Hazırda qısa və orta məsafələrə daşımalarda özünü sübut edən avtomobil nəqliyyatı dövlətdaxili daşımalarda başlıca rol oynayır. Avropada dövlətdaxili

daşımalarda yük dövriyyəsinin 60 faizdən çoxu avtomobil nəqliyyatının payına düşür (Eyvazov, 2019: 124).

Müasir dövrümüzdə mərkəzləşdirilmiş daşıma modeli daha geniş yayılmışdır. İstehsalçılar mərkəzləşdirilmiş daşıma modelinin tətbiqi zamanı daşıma işindən və nəqliyyat müəssisələrinin yaradılmasından və onun daima saz vəziyyətdə saxlanması işindan azad olunduğu üçün istehsala daha çox vaxt ayırmaq olur. Daşıma prosesində yük göndərilən məntəqədən yük qəbul olunan məntəqəyə qədər yükün yüksək keyfiyyətlə və təhlükəsiz çatdırılmasına daşıyıcı nəqliyyat müəssisəsi məhsuliyyət daşıyır.

Əsas hissə.

Mərkəzləşdirilmiş yük daşımaları daşıma prosesinin yerinə yetirilməsinin və hərəkət tərkibinin istismarının proqressiv metodudur. Bu, nəqliyyat prosesinin bütün iştirakçılarının: yük göndərən, yük alan və avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin vəzifə və cavabdehliklərinin dəqiq bölünməsini təmin edən təşkilati bir sistemdir.

Mərkəzləşdirilmiş daşımalara aşağıdakılar aid edilir:

- ümumi təyinatlı avtomobil nəqliyyatı müəssisələri (ANM) öz hərəkət tərkibi ilə və ya daşımalara vahid operativ rəhbərlik edərək digər ANM-lərinin hərəkət tərkibi ilə bir yük göndərəndən bütün yük alanlara və ya bir yük alana bütün yük göndərənlərdən yüklərin çatdırılmasını təmin etdikdə yerinə yetirilən daşımalar (bu zaman nəqliyyat ekspedisiya xidməti də göstərilir);
- ümumi təyinatlı avtomobil nəqliyyatının yüklərin dəmir yolu stansiyasına, limanlara, hava limanına gətirilməsi, aparılması ilə əlaqədar yerinə yetirdiyi daşımalar;
- müntəzəm şəhərlərarası daşımalar;
- kənd təsərrüfatı üçün ANM-lərinin yerinə yetirdikləri daşımalar;
- tikinti nazirliklərinin ANM-lərinin bu nazirliklərə tabe olan sənaye müəssisələrindən yerinə yetirdikləri tikinti yüklərinin daşınması.

Avtomobil nəqliyyatında yük daşımalarının planlaşdırılması təlimatına uyğun olaraq sexdaxili, zavoddaxili, təsərrüfatdaxili daşımalar, torpaq, qar, zibil və s. mərkəzləşdirilmiş daşımalar aid edilə bilməz.

Mərkəzləşdirilmiş daşımalar müəyyən prinsiplər əsasında yerinə yetirilir. Bunlardan ən əsasları aşağıdakılardır:

- daşımalar müqavilə əsasında eyni birliyin bir və ya bir neçə ANM tərəfindən həyata keçirilir;
- ANM-nə daşımalar üçün sifarişlər yük göndərənlər tərəfindən verilir;
- avtomobillərin yüklənməsi yük göndərənlərin, boşaldılması isə yük alanların qüvvə və vəsaitləri hesabına yerinə yetirilir. Yüklənmə və boşaldılma üçün ANM-nin yük göndərənlər və yük alanlara istifadəyə verilmiş yükləmə-boşaltma mexanizmləri də tətbiq oluna bilər;
- nəqliyyat-ekspedisiya əməliyyatları ANM-nə həvalə edilir;
- avtonəqliyyat müəssisəsi yalnız yük göndərənlərlə müqavilə münasibətlərində olur.

Mərkəzləşdirilmiş daşımalarda ANM yüklərin yük alanlara çatdırılması prosesinin təşkilatçısı kimi çıxış edir və yüklərin nəinki yük göndərəndən yük alana daşınmasını, həmçinin onların qorunmasını da öz üzərinə götürməklə daşıma prosesi ilə əlaqədar olaraq nəqliyyat-ekspedisiya əməliyyatlarını həyata keçirir. Bu əməliyyatları ANM-nin sürücüləri yerinə yetirir və uyğun olaraq əmək haqqına əlavə haqq alırlar. Bəzi xüsusi hallarda yüklərin ekspedisiyası ANM-nin ekspeditorları ilə aparılır.

Mərkəzləşdirilmiş daşımalarla məşğul olan sürücülər daşınan yük üçün maddi məsuliyyət daşıdıqları barəsində öhdəlik qəbul edirlər və öhdəliyə əsasən yükün itirilməsi və ya xarab olması hallarında onlar uyğun miqdarda cərimə olunurlar.

Mərkəzləşdirilmiş daşımaların hazırlanmasında sürücülərin təlimatlandırılmasına xüsusi diqqət vermək lazımdır. Mərkəzləşdirilmiş daşımalarda sürücünün rolu çox böyükdür, belə ki, o özünün birbaşa işindən başqa ekspeditor işini də yerinə yetirir. Buna görə də mərkəzləşdirilmiş daşımaların yerinə yetirilməsindən qabaq sürücülər əmtəə-nəqliyyat sənədlərinin formaları, onların yükün qəbulu və təhvili məntəqələrində doldurulması qaydası, daşınan yükün yüklənməsinin,

daşınmasının və boşaldılmasının xüsusiyyətləri, ekspeditor vəzifəsini yerinə yetirəcəyi halda əlavə əmək haqqının miqdarı barəsində məlumat almalıdırlar.

Daşımaları yerinə yetirərkən yük göndərən aşağıdakıları etməyə borcludur:

- yükləri qabaqcadan hazırlamaq, qruplaşdırmaq, çəkmək və qablaşdırmaq, həmçinin əmtəə-nəqliyyat sənədlərini vaxtında tərtib etmək;
- giriş yollarını, yükləmə-boşaltma meydançalarını, mexanizm və avadanlıqları saz vəziyyətdə saxlamaq, lazımi sayda yükçü və xidmət heyətinə malik olmaq;
- axşam və gecə vaxtları yükləmə-boşaltma yerlərini işıqlandırmaq;
- anbarların daşıma müqaviləsində nəzərdə tutulmuş müddətdə aramsız işini təmin etmək;
- avtomobilləri tam yükləmək və normadan artıq boş dayanmaya yol verməmək;
- uyğun ANM-nin mərkəzləşdirilmiş qaydada daşıdığı yüklərin başqa müəssisə və təşkilatların avtomobilləri ilə daşınmasına yol verməmək;
- yük alanların mərkəzləşdirilmiş daşımaların şərtlərini yerinə yetirmələrini təmin etmək.

Avtonəqliyyat müəssisələri yükün olmasına və onun daşımaya hazırlanmasına, giriş yollarının vəziyyətinə və yükləmə-boşaltma mexanizmləri ilə təminata nəzarət edir; avtomobillərin qrafikə uyğun vaxtında gəlməsini yoxlayır, onların yükləmə və boşaltmada düzülüşünü təşkil edir, avtomobillərin yük götürmə qabiliyyətinin tam yüklənməsi və normadan artıq boş dayanmasının ləğvi üçün tədbirlər görür; yük göndərənlərin yükləmə meydançasındakı dispetçerləri ilə əlaqə saxlayır və hər obyekt üzrə əməli planın yerinə yetirilməsinə nəzarət edir; lazım gəldikdə avtomobillərin bir obyektdən digərinə keçirilməsi üçün tədbir görür; planın yerinə yetirilməsinin uçotunu aparır, yüklərin alıcıya vaxtında çatdırılmasını, yol vərəqlərinin və digər əmtəə-nəqliyyat sənədlərinin tərtib olunmasının düzgünlüyünü yoxlayır.

Mərkəzləşdirilmiş daşımalarda ANM haqq-hesabı yük göndərənlərlə aparır. Hesabat üçün əsas əmtəə-nəqliyyat qaimələridir.

Mərkəzləşdirilmiş daşımaların aşağıdakı üstünlükləri vardır:

- yüklərin çatdırılması prosesində yük göndərənlərin, yük alanların və ANM-nin vəzifələrinin dəqiq bölüşdürülməsi, hərəkət tərkibinin işinin qabaqcadan işlənmiş qrafikə uyğun təşkil olunması imkanı;
- yükləmə-boşaltma işlərinin yük alanlarda və yük göndərənlərdə geniş mexanikləşdirilmə imkanı;
- böyük yük götürmə qabiliyyətli avtomobillərin, avtoqatarların və xüsusiləşdirilmiş hərəkət tərkibinin geniş tətbiqi;
- informasiyanın ANM-də müasir elmi planlaşdırma metodlarının istifadə olunmasına imkan yaradan konsentrasiyası;
- yük daşımalarının təşkilinin ümumi mədəniyyətinin artırılması.

Mərkəzləşdirilmiş daşımaların tətbiqindən əldə olunan səmərə müəyyən daşıma həcmini yerinə yetirmək üçün lazım olan hərəkət tərkibinə tələbatın, yükləyicilərin və ekspeditorların sayının, uyğun olaraq əmək haqqı məsrəflərinin azalması, nəqliyyat prosesinin bütün sahələrində əmək məhsuldarlığının artırılması, daşımanın, yükləmənin, boşaldılmanın və yükün müşaiət edilməsinin maya dəyərinin azaldılması, yəni xalq təsərrüfatında nəqliyyat xərclərinin aşağı düşməsi ilə bağlıdır.

Nəqliyyat ekspedisiya xidməti. Ekspedisiya xidməti dedikdə daşıma prosesi ilə eyni zamanda baş verən əməliyyat və ya işlər başa düşülməlidir. Bu əməliyyatlara materialların çatdırılması, anbarlama və saxlama, qablaşdırma və cəmləşdirmə, həmçinin istənilən nəqliyyat növü ilə daşımanın təşkil edilməsi daxildir. Buraya həmçinin nəqliyyat vasitələrinin kiralanması, xarici ticarət müqavilələri üzrə hesablaşma əməliyyatları, məsləhət konsultasiya xidmətləri, yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsi, daşıma marşrutun seçilməsi, hərəkət qrafikinin hazırlanması və nəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət, nəqliyyat sənədlərinin tərtibatı, yükün qəbulu, təslim edilməsi, yükləmə-boşaltma işləri, ünvanına yük daxil olduğu barədə sifarişçinin məlumatlandırılması və s. aiddir (Rzayev, 2020: 435).

Beləliklə, ekspedisiya xidmətləri bazarın mürəkkəb müasir infrastrukturunun bütün elementləri arasında effektiv əlaqəni təmin etməyə yönəlmişdir.

Yerinə yetirilməsindən asılı olaraq nəqliyyat ekspedisiya işləri yerli və kompleks olurlar.

Kompleks işlər yükün göndərəndən qəbul edildiyi andan alana təhvil verildiyi ana kimi bütün növ əməliyyatları əhatə edir. Yerli işlər göndərilmə yerində, yolda və təyinat yerində görülən əməliyyatlara bölünür.

Nəqliyyat ekspedisiya əməliyyatı dedikdə nəqliyyat ekspedisiya xidmətinin yerinə yetirilməsini təmin edən periodik olaraq təkrarlanan fəaliyyət başa düşülür. Nəqliyyat ekspedisiya xidmətinə iki qarşılıqlı əlaqəli hissə: nəqliyyat və ekspedisiya xidmətləri kimi baxmaq lazımdır.

Nəqliyyat xidməti dedikdə yüklərin fəza və vaxta görə yerdəyişməsi, yəni daşıma ilə əlaqədar olaraq fəaliyyət başa düşülür.

Ekspeditor xidməti yüklərin daşınması, konsolidasiyası, anbarlanması, emalı, qablaşdırılması, və ya paylanması, həmçinin onlarla bağlı köməkçi və məsləhətverici xidmətlərin- yük deklarasiyası üçün rəsmi gömrük işləri, gömrük maliyyə məsələləri, yüklərin sığortalanması, yüklərlə bağlı sığorta vergilərinin yığılması, sənədlərin yığılması və s. yerinə yetirilməsi ilə bağlı istənilən xidmət növüdür.

Ekspeditor-nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsinin nəqliyyat ekspedisiya xidmətini təşkil edən və göstərən tərəfidir. Başqa sözlə, ekspeditor-sifarışçi ilə bağlanmış müqavilə əsasında ekspeditor xidməti göstərən istənilən konkret şəxsdir (Cavadov, 2009: 19).

Ekspedisiya xidməti isə ekspedisiya işlərini, təşkilatı əməliyyatlar və yüklərin yerdəyişməsi ilə əlaqədar olan əməliyyatları özündə birləşdirir. Ekspedisiya işlərinə yükün daşınmaya hazırlanması ilə bağlı əməliyyatlar: haqq-hesabın aparılması və nəqliyyat sənədlərinin tərtibi, informasiya xidməti aiddir. Təşkilati əməliyyatlara isə nəqliyyat ekspedisiya xidmətinin idarə olunması və daşıma prosesində nəqliyyat qovşaqları bölmələrinin, yük alanın və nəqliyyat təşkilatlarının işinin uzlaşdırılması aiddir.

Nəqliyyat ekspedisiya xidməti əsasən avtomobil nəqliyyatı ilə şəhərlərarası və qarışıq yük daşımalarında, həmçinin əhaliyə xidmətdə geniş yayılmışdır.

Böyük şəhərlərdə nəqliyyat ekspedisiya işlərini yerinə yetirmək üçün xüsusiləşdirilmiş avtonəqliyyat müəssisə və təşkilatları yaradılır. Bu müəssisələrdə nəqliyyat ekspedisiya işlərinin əsas göstəriciləri kimi yerinə yetirilən nəqliyyat ekspedisiya xidmətlərinin sayı, gətirilən və aparılan yükün tonlarla miqdarı, yüklərin ekspedisiyası və müşaiəti ilə əlaqədar işlərin həcmi, yolüstü yüklənmiş avtomobillərin sayı və s. istifadə olunur.

ANM-nin nəqliyyat ekspedisiya xidmətini yerinə yetirməsi yük göndərən və yük alan müəssisələr üçün, həmçinin daşıma prosesində iştirak edən bütün nəqliyyat növləri üçün xeyli üstünlük yaradır. Bundan başqa xüsusiləşdirilmiş nəqliyyat ekspedisiya müəssisələri yük daşımaları təşkil edərkən:

- yük göndərən və yük alanları bir sıra mürəkkəb və onlara xas olmayan əməliyyatların (yükün təhvili və qəbulu ilə əlaqədər) yerinə yetirilməsindən azad edir;
- ekspeditorlara və yükçülərə olan ümumi tələbatı azaldır və yükgöndərən və yük alanları çoxsaylı ekspeditor aparatını saxlamaqdan xilas edir;
- daşımada iştirak edən bütün nəqliyyat növlərinin hərəkət tərkibinin istifadə olunmasının yaxşılaşdırılmasını təmin edir;
- nəqliyyat ekspedisiya müəssisələri çoxsaylı yük göndərən və yük alanların təşkilati nümayəndəsi kimi çıxış edərək əmtəə idarələri və yük həyətlərinin, dəmir yolu stansiyalarının, dəniz və çay limanlarının işini rahatlaşdırır;
- yüklərin konteynerlərdə daşınmalarını təşkil və inkişaf etdirir;
- nəqliyyatın müxtəlif növlərinin işinin uzlaşdırılmasına və daşımaların onlar arasında səmərəli paylanmasına imkan yaradır;
- yüklərin göndərmə və təyinat məntəqələri arasında çatdırılmasını sürətləndirir;
- daşıma prosesində yükün qorunmasını yaxşılaşdırır;

- yük sahiblərinə yüklərini ANM-nə tabe olan anbarlarda qısa müddətli saxlaya bilmək imkanı verir;
- nəqliyyat xərclərinin azaldılmasını təmin edir.

Əhaliyə nəqliyyat ekspedisiya xidməti. Bu işlərin xeyli hissəsi əhalinin yüklərinin konteynerlərlə şəhərlərarası istiqamətlərdə daşınmasına aiddir. Belə daşımalarda nəqliyyat ekspedisiya xidməti aşağıdakılardan ibarətdir: nəqliyyat sənədlərinin hazırlanması, ev əşyalarının konteynerlərə yüklənməsi, ekspedisiya, konteynerin dəmir yol stansiyasına çatdırılması və təhvil verilməsi, informasiya xidmətləri, təyinat məntəqəsində konteynerin qəbulu və sifarişçiyə təhvil verilməsi.

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat ekspedisiya xidmətlərinin həcmi mağazalardan alınmış sənaye və ərzaq mallarının çatdırıması ilə əlaqədar kəskin artır. Alınan sənaye malları adətən xüsusiləşdirilmiş hərəkət tərkibi ilə çatdırılır. Nəqliyyat agentliyinin əməkdaşları sifarişi bilavasitə mağazalarda qəbul edir. Bu sifarişə alınmış malın yüklənməsi, boşaldılması, mərtəbələrə qaldırılması, hətta sökülüb-yığılması da aiddir.

Kənd əhalisinə nəqliyyat ekspedisiya xidmətinin təşkili də böyük rol oynayır. Bu xidmətə adətən, kəndlərlə rayon və respublika mərkəzləri arasında daşımalar aid edilir. Burada yanacağın, tikinti materiallarının, gübrələrin kəndə, kənddən meyvə və tərəvəzin isə bazarlara çatdırılması əsas xidmətlərdir.

Nəqliyyat ekspedisiya agentlikləri mərkəzi şəhərlərdə yerləşən kino-teatrlara, teatrlara, muzeylərə gedişləri təşkil edirlər. Nəqliyyat ekspedisya agentliklərinin geniş yayılmış xidmətlərinə bütün nəqliyyat növlərinə biletlərin alınması və evə çatdırılması, baqajın dəmir yol stansiyalarına, hava limanlarına, dəniz limanlarına çatdırılması, taksi avtomobillərinə qabaqcadan sifarişlərin qəbulu aiddir.

Əməyin təşkilinin briqada forması. Avtomobil nəqliyyatında mərkəzləşdirilmiş daşımaların təkmilləşdirilməsi əməyin briqada formasının-kompleks briqadaların, kompleks mexanikləşdirilmiş briqadaların, briqada podratının inkişafı yolu ilə gedir.

Briqada işçilərin elə birləşməsidir ki, bu zaman onların hər biri öz üzərində yaratdıqları kollektivin hakimiyyətini qəbul edir. Briqadanın iş (daşıma) həcmi avtonəqliyyat müəssisəsinin rəhbərliyi ilə bağlanılan müqavilə ilə müəyyən edilir. Bütün kollektivin və ya briqada şurasının razılığı olmadan heç kim briqadadan xaric edilə və briqadaya daxil edilə bilməz.

Kompleks-mexanikləşdirilmiş briqadalar, adətən, torpaq işlərində və kütləvi qalaq yüklərinin daşınmasında yaradılırlar. Bu zaman briqadada sürücülər, ekskvatorçular və buldozerçilər birləşirlər. Bütün briqada üzvlərinin iş yerinə və əksinə çatdırılması xidmət avtobusları ilə yerinə yetirilir; işçilərin növbə dəyişməsi bilavasitə iş yerində aparılır; avtonəqliyyat vasitələrinin yanacaq və digər istismar materialları ilə doldurulması, kiçik təmir işləri, o cümlədən şin işləri xüsusi avadanlığı olan meydançalarda görülür; yerinə yetirilmiş işin həcminin uçotu son nəticəyə görə aparılır və s.

Briqada podratının fərqli cəhətləri: əmək haqqı bütün briqada üzvləri arasında bərabər (işlənmiş vaxt nəzərə alınaraq) bölünür; briqada sutkalıq tapşırığı yerinə yetirmədikdə onun mənfəətini yerinə yetirilməmiş daşıma həcmində gəlməli olan gəlir qədər azaldırlar; əgər briqada planı avtonəqliyyat müəssisəsinin günahı üzündən yerinə yetirməmişsə, ona daimi mənfəət, sifarişçiyə isə cərimə ödənilir; yük göndərənin günahı üzündən iş dayandıqda və ya hərəkət tərkibi normadan artıq dayandıqda günahkar tərəf avtonəqliyyat müəssisəsinə cərimə ödəyir və s.

Malların çatdırılmasında iştirak edən nəqliyyat növlərinin sayına görə çatdırma sistemləri bir (unimodal) və çoxnövlü (intermodal və multimodal) olurlar.

Əgər beynəlxalq daşıma yalnız bir nəqliyyat növünün köməyi ilə həyata keçirilərsə, belə daşımaya unimodal daşıma deyilir. Bu daşımanın əsasında ənənəvi nəqliyyat sistemi (unimodal transport) durur. *Unimodal (birnövlü) daşımalar* – yükün bir nəqliyyat növü ilə birbaşa daşınmasıdır. Daşımanı təşkil edən nəqliyyat şirkəti "qapıdan qapıya" prinsipi ilə işləyir, daşımalarda yükün aralıq məntəqələrdə boşaldılıb-yüklənməsi və anbarlaşdırılması nəzərdə tutulmur. Sifarişçi yalnız bir daşıyıcı ilə işləyir. Unimodal daşımalarda çox zaman avtomobil nəqliyyatından istifadə edilir. Belə daşımalarda nəqliyyat növünün seçilmə meyarı, adətən, yükün

növü və həcmi, yükün çatdırılma müddəti və daşımalara çəkilən xərc olur (8). Unimodal çatdırılmalar, daşınan yükləri təyinat yerinə daha tez çatdırmaq istəyən şirkətlər üçün əla seçim ola bilər, və həmçinin təhlükəsizliyi yaxşılaşdırmağa, və tranzit daşıma zamanı zərər və itkiləri azaltmağa kömək edə bilər.

Bəzən beynəlxalq daşımanı nəqliyyatın bir növü ilə həyata keçirmək mümkün olmur; belə halda beynəlxalq daşımanı yerinə yetirmək üçün birdən çox nəqliyyat növündən istifadə olunur. Belə daşıma beynəlxalq qarışıq daşıma və ya intermodal daşıma adlanır.

Qarışıq daşıma dəniz, dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatının imkanlarının səmərəli birləşməsidir. Bu cür daşıma malları tez və qənaətlə çatdırmağa imkan verir. Bildiyimiz kimi ilk baxışdan daşıma texnologiyalarının ən mükəmməl təşkili forması - unimodal daşımalar texnologiyası qəbul edilə bilər. Lakin daşımanın əsas meyarları - qiymət, zaman, təhlükəsizlik və etibarlıq meyarları üzrə qiymətləndirilməsində məlum olur ki, heçdə unimodal daşımalar nəqliyyat texnologiyalarının cari inkişafı vəziyyətində ən optimal daşımalar sayıla bilmir (Talıbov, 2023: 21).

İntermodal daşımalar dedikdə yüklərin ardıcıl olaraq iki və ya çox nəqliyyat növü ilə bir yük vahidində və ya avtonəqliyyat vasitəsində, nəqliyyat növü dəyişilərkən yükün boşaldıb-yüklənməsi aparılmadan vahid daşıma sənədi əsasında daşınması başa düşülür. Bu daşımalarda sistem yaradan element olaraq intermodal yük vahidi çıxış edir. İntermodal yük vahidi yükün onlarda beynəlxalq tələblərə müvafiq gömrük surğuclanmasına imkan verir və bu halda surğuc pozulmadan yükə əl çatmır. Müasir intermodal yük daşımalarının əsasını İSO standartlarına cavab verən konteynerlər təşkil edir. Lakin bu daşımalarda aşağıdakı şərtlərə cavab verən digər yük vahidləri də istifadə oluna bilər: liman və digər yük ötürmə məntəqələrində boşaldıb-yükləmə işlərinin kompleks mexanikləşdirilməsinin tətbiqinə imkan verməli; beynəlxalq və ya regional standartlara cavab verməli. Belə yük vahidlərinə kontreylerləri, treylerləri, çıxarılabilən kuzaları, paketləri aid etmək olar (Cavadov, 2012: 142).

Multimodal daşımalar dedikdə ən azı iki müxtəlif nəqliyyat növü ilə əsasən ölkə daxilində yerinə yetirilən birbaşa qarışıq daşımalar başa düşülür. Multimodal daşımalar malların çatdırılma vaxtının qısaldılması və nəqliyyat-ekspedisiya xərclərinin azaldılmasına imkan verir. Multimodal daşımaların iqtisadi səmərəliliyi dünya təcrübəsində isbat olunmuşdur. Dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində daşımaların təşkilinin bu forması 30 ildən artıq müddətdir ki, təkmilləşdirilir və hal-hazırda həm beynəlxalq, həm də daxili rabitələrdə geniş yayılmışdır (Həsənov, 2014: 5).

İntermodal və multimodal daşımalarda yük göndərənlə daşıma müqaviləsini daşımanın həyata keçirilməsində iştirak edən bütün daşımaçılar adından birinci daşımaçı (operator) bağlayır. Yükün çatdırılma vaxtı ümumi daşımaya müxtəlif daşımaçıların sərf etdiyi vaxtın cəmi kimi hesablanır. Yük üçün məsuliyyəti hər bir daşımaçı yükü daşımaya qəbul etdiyi andan təhvil verilmə anına kimi daşıyır (Braun, 1998).

Nəticə

Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınması qabaqcıl metodlardan istifadə edilərək həyata keçirilmişdir. Bu qabaqcıl metodlardan istifadə edərək, nəqliyyat xərclərini aşağı salmaqla əmək məhsuldarlığının artırılmasına nail oluş oluruq.

Ədəbiyyat

1. Cavadov, Ə.Ə. (2004). Daşımalar və vahid nəqliyyat sistemi. Bakı: Təhsil, 260 s.
2. Al-Alawi, M.M. (2010). Impact of Climate Change on Transportation: As Security Issue. Bell, M. In Security and Environmental Sustainability of Multimodal Transport. Hosseinloo, S.H., Kanturska, U., Eds. Springer Science + Business Media: Berlin/Heidelberg, Germany.
3. Global Maritime Hub-European container logistics market update
4. Chao, P. (2011). The Impact of Multimodal Transport Service Value and Relationship on Business Performance – Thai Shippers' Perspective, Unpublished (Ph.D. thesis). Cardiff Business School, Cardiff University.

5. Eyvazov, E., Balabəyova, N. (2019). Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları. Bakı: Elm və təhsil, 336 s.
6. Rzayev, A.Y., İbrahimov, M.A. (2020). Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları. Bakı: İqtisad Universiteti, 514 s.
7. Cavadov, Ə.Ə. (2009). Avtomobil yük daşımaları. Bakı: Təhsil, 354 s.
8. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyası (ing. United Nations Economic Commission for Europe - UNECE) UNECE, Nəqliyyat nazirlərinin avropa konfransı və Aİ-nin "Kombinə edilmiş nəqliyyat terminalogiyası" birgə sənədinə görə). https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf
9. Talıbov, C.Ş. (2023). Multimodal daşımalar. "Təchizat zəncirinin idarə edilməsi" seriyasından – Logistika. Bakı: "Unicopy" nəşriyyatı, 278 s.
10. Cavadov, Ə.Ə. (2012). Nəqliyyat ekspedisya işlərinin təşkili. Bakı: Təhsil, 220 s.
11. Həsənov, Ş.H., Həsənov, F.F., Cavadov, Ə.Ə. (2014). Beynəlxalq multimodal daşımalar. Bakı: Təhsil, 304 s.
12. Braun, E. (1998). Technology in context: Technology assessment for managers. Taylor, Francis US.

Göndərilib: 20.10.2023 Qəbul edilib: 16.12.2023