

Musa Rzaqlu oğlu Hacıyev

Milli Aviasiya Akademiyasının dissertantı

E-mail: Info00994@gmail.com

BEYNƏLXALQ DAŞIMALAR VƏ HAVA NƏQLİYYATI**Xülasə**

Ölkələr arasında xarici iqtisadi əlaqələrin liberallaşması və iqtisadiyyatın açıqlıq dərəcəsinin artması zəminində yükdaşımalarda nəqliyyat xidmətlərinin payının artması müşahidə olunur. Beynəlxalq daşımalar xarici ticarət əməliyyatlarının mühüm tərkib hissəsi kimi beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin müstəqil forması kimi çıxış edir. Məqalədə beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sektorunun inkişafının əsas göstəriciləri araşdırılır. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat növlərinin üstünlük meyarlarının müxtəlifliyi və hər bir müştəri üçün bu meyarların əhəmiyyətlik səviyyəsi müəyyən edilir.

Açar sözlər: *beynəlxalq daşımalar, xarici iqtisadi əlaqələr, hava nəqliyyatı, göstəricilər, xarici ticarət.*

UOT: 339

JEL: L 93

Giriş

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

1. Yükdaşımalarda nəqliyyatın payı

Eyni zamanda, yükdaşımaların artımında da adekvat artım var. Bundan əlavə,

demək olar ki, bütün ölkələr bazar iqtisadiyyatının və onun infrastrukturunun inkişafı ilə nəqliyyat xidmətlərinin payının artması ilə xarakterizə olunur. (1,c.87) Xarici iqtisadi siyasətin formalaşmasında ölkələr getdikcə öz ölkələrinin tranzit potensialından gəlir mənbələrinin yaradılması imkanlarına diqqət yetirirlər. Bu vəziyyətdə dünyanın əsas istehsalçıları və istehlakçıları arasında olan müxtəlif region ölkələrinin siyasi və iqtisadi maraqlarında fikir ayrılığı artır. Sürətlə artan beynəlxalq yük və sərnişin axınları şəraitində bütün nəqliyyat növlərinin əhəmiyyətinin artdığı bir şəraitdə tranzit ölkələr milli nəqliyyat tərkibinin yaxşılaşdırılmasında rəqabət üstünlüklərini gücləndirirlər.

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

Nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın ən mürəkkəb sahəsidir, çünki burada digər sahələrdən bir sıra fərqli xüsusiyyətlər mövcuddur. Əsas xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, bu sahədə heç bir yeni məhsul və ya məhsul yaranmır, lakin məhz nəqliyyat sayəsində məhsul istehlakçıya münasibətdə yerini dəyişir, istehlakçı isə onu qəbul etdikdən sonra ondan faktiki olaraq öz məqsədləri üçün istifadə edə bilir. Nəqliyyatın yaratdığı istifadə dəyəri məhsulların, malların istehsal yerindən istehlak yerinə qədər məkanda hərəkətidir. Nəqliyyatın digər mühüm fərqləndirici xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, insanların və yüklərin daşınması zamanı baş verən təsir müstəqil şəkildə yarana bilməz, saxlanıla və nəqliyyatdan təcrid olunmuş şəkildə həyata keçirilə bilməz. Nəqliyyat istehsalı – nəqliyyat istehsalı prosesi zamanı nəqliyyat xidməti yaradılır və istehlak olunur. Nəqliyyat məhsulları bazar iqtisadiyyatının inkişafı üçün xarakterik olan bütün amillərin təsirinə məruz qalır. Bu, ilk növbədə, yüklərin daşınması üçün tələb və təklif nisbətinin dəyişməsinə, yanacaqın qiymətinin dəyişməsinə, müxtəlif dövlətlərin iqtisadi və siyasi əlaqələrinin vəziyyətinə və digər amillərə aiddir. (6,8) Bir tərəfdən beynəlxalq əmək bölgüsünün praktiki həyata keçirilməsi üçün zəruri və qaçılmaz şərt olan nəqliyyat, bir tərəfdən beynəlxalq bazarlarda öz məhsullarının - nəqliyyat xidmətlərinin ixracatçısı kimi çıxış edən nəqliyyat sənayesi, digər tərəfdən, nəqliyyat sektorunun beynəlxalq əmtəə mübadiləsində xüsusi yerini müəyyən edir. Xarici iqtisadi fəaliyyətin bütün növ və formalarının fəaliyyəti xammal, material, əmtəə və insanların hərəkəti prosesindən asılı olduğundan, xarici iqtisadi fəaliyyət və

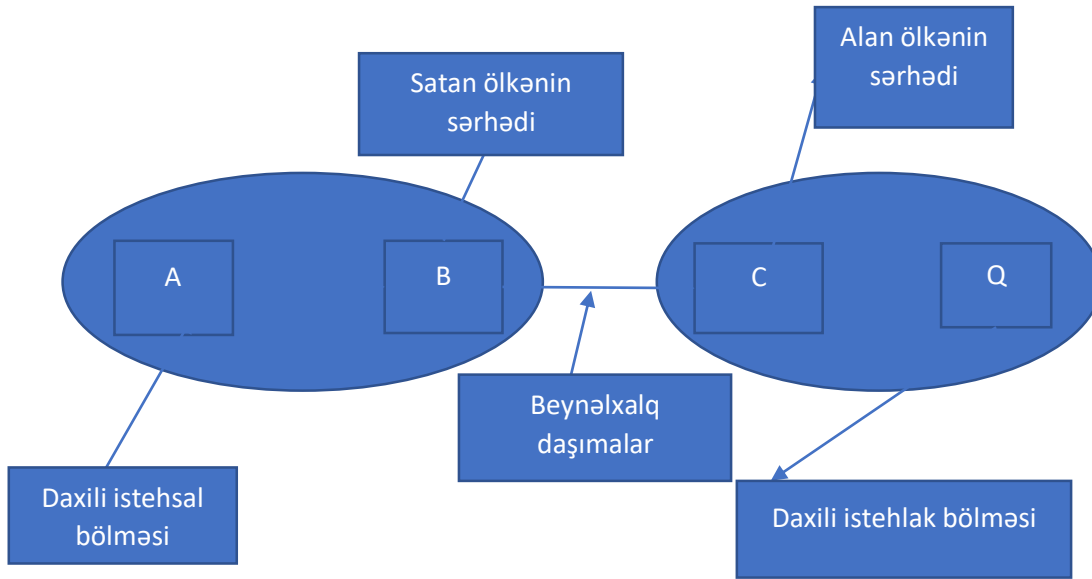
nəqliyyat bir-birindən sıx asılıdır, böyük qarşılıqlı təsir və formada olur, əslində beynəlxalq daşımalar sistemini formalaşdırır.

Xarici iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi, istehsalçılardan istehlakçılara qədər xeyli məsafədə nəhəng kütlə və diapazonlu yüklərin beynəlxalq daşınmasını təmin edən mürəkkəb və spesifik nəqliyyat əməliyyatlarının həyata keçirilməsini diktə edir. İstehsalçılar, alıcılar, vasitəçilər, nəqliyyat işçiləri bu əməliyyatları həyata keçirərək milli, beynəlxalq və fəvqəlmilli hüquq normalarına əsaslanan müqavilələr, sazişlər, konvensiyalar vasitəsilə öz hərəkətlərini normallaşdırmağa və tənzimləməyə imkan verən münasibətlərə girirlər. (6,8)

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

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

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



Şəkil 1. Beynəlxalq daşımaların sxemi

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

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

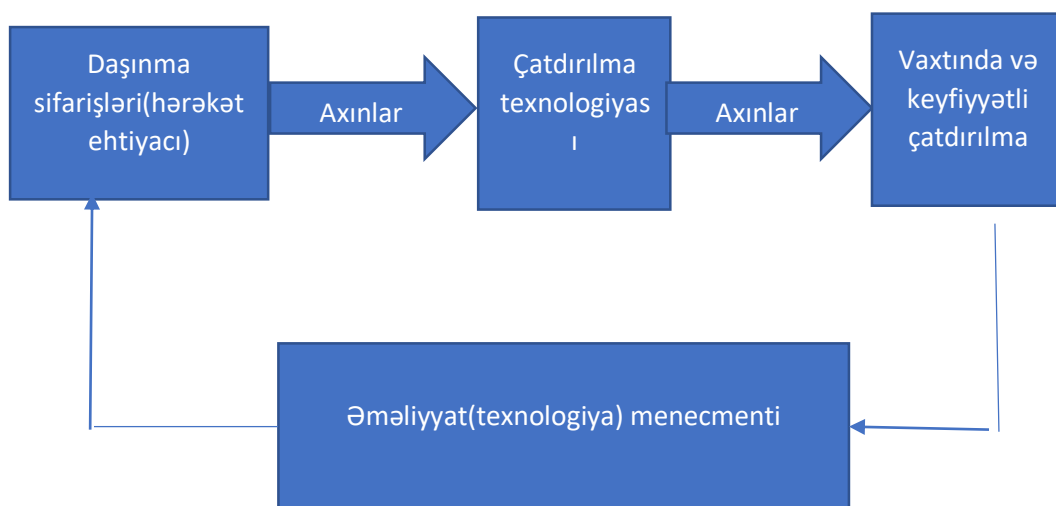
Nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə mallar istehsal yeri ilə istehlak nöqtəsi arasında daşınır. Eyni zamanda, daşınma zamanı istehsal olunan nəqliyyat məhsullarının məsrəflərinin onun ilkin dəyərinə əlavə edilməsi hesabına dövriyyə sferası daxilində nəqliyyat vasitəsi ilə mal istehsalı prosesi davam edir.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

bilər (şəkil 2), onun girişində bizdə müəyyən sayda və növdə hərəkət edən heyətin mövcudluğu, eləcə də yüklərin daşınmasına tələbat var və çıxışda – malların təyinat yerlərinə vaxtında daşınması təşkil edir. (9,c 71-73) Qitələr, regionlar və ölkələr arasında nəhəng əmtəə kütlələri axını yaradan dünya ticarəti yük daşımalarının həcmi fiziki və dəyər baxımından artırır. Bu fakt böyük həcmdə əmtəə kütlələrinin və uzun məsafələrə daşınması üzrə əməliyyatların həyata keçirilməsi üçün ən təkmil sistemin yaradılmasını əvvəlcədən müəyyən edən beynəlxalq daşımaların bütün prosesini çətinləşdirir. Elmi-nəzəri yanaşma nöqtəyi-nəzərindən nəqliyyatın ayrıca iqtisadi kateqoriya kimi əsaslandırılması müəyyən çətinliklərə malikdir, çünki ayrı-ayrı ölkələrin və bütöv regionların, eləcə də bütün dünya iqtisadiyyatının iqtisadi inkişaf proseslərinə qeydşərtsiz təsir göstərir. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, elmi tədqiqat planında xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat komponenti iqtisad elminin ən mürəkkəb və az öyrənilmiş sahəsidir.

Baxmayaraq ki, hələ merkantilizmin yarandığı dövrdə Britaniya burjuaziyasının görkəmli nümayəndəsi, “yetkin” merkantilizmin nümayəndəsi Tomas Mun XY11 əsrin 20-ci illərində Ost-Hind şirkətinin idarə heyətinin üzvü, Ost-Hind ticarətinin faydalarına dair çıxışlarının birində təkcə nəqliyyatın rolunu deyil, həm də əmtəə təhlili əsasında Osmanlı İmperiyasının

nəzarətində olan ərazidən keçmədən iqtisadi və siyasi faydaları qeyd edərək, yeni ticarət yollarının açılmasını vurğuladı.

Tomas Mun Şərqi Hindistan ticarətinin nəqliyyat aspektinə əsas diqqət yetirdi və böyük nəqliyyat xərclərinə görə çatdırılan malların qiymətlərindəki yüksək fərqə diqqət çəkdi. (13).



Şəkil 2. Çatdırılmanın genişləndirilmiş əməliyyat sxemi

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

Sonradan Tomas Mun və ya müasir tədqiqatçıların dediyi kimi, “adi merkantilist” Ümid burnu və Aqulhas vasitəsilə Şərqi Hindistana alternativ dəniz yolunun açılmasını adlandırır, bunun nəticəsində Hindistan və Türkiyə arasında Qırmızı dəniz və Fars körfəzi vasitəsilə ticarət zəiflədi, bu da xristian dünyası və xüsusən də ingilis krallığı üçün əlverişli şərait yaratdı. (13).

Neoklassik iqtisad elmi məktəbi nümayəndələrinin tədqiqatlarında beynəlxalq

ticarətin inkişafında nəqliyyat amili əsas cəhət olmuşdur. Belə ki, Nobel mükafatı laureatı Pol R.Kruqman David Rikardonun klassik müqayisəli üstünlük modelinə əsaslanaraq, nəqliyyat xərcləri amilini nəzərdən keçirərək qeyd etmişdir ki, bu məsrəflər müqayisəli üstünlüyün müəyyən edilməsinin əsas prinsiplərini dəyişdirmir, əksinə, nəqliyyat xərclər mal və xidmətlərin hərəkətinə maneələr yaradır, xarici yardım, beynəlxalq investisiya və ya tədiyə balans problemləri kimi amillərin dünya iqtisadiyyatına təsirini başa düşmək üçün vacibdir. Beynəlxalq ticarətin çoxamillli modelini nəzərə alan Pol Kruqman, ayrı-ayrı əmtələrin istehsalında yüksək əmək məhsuldarlığına əsaslanaraq, konkret ölkədə bu malların istehsalında ixtisaslaşmaya əsaslanaraq deyir ki, nisbi ucuzluğuna baxmayaraq, nəqliyyat xərcləri onun idxalından

əldə edilən bütün faydaları əhatə edir və bu malların beynəlxalq ticarətdən çıxarılmasına səbəb ola bilər.

Bu vəziyyətdə ölkə öz gəlirinin əhəmiyyətli hissəsini beynəlxalq ticarətdə istifadə olunmayan malların yerli istehsalına sərf etmək məcburiyyətində qalır ki, bu da sonradan gəlirlərin beynəlxalq hərəkətinə və ümumilikdə beynəlxalq valyuta iqtisadiyyatına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərəcəkdir. (7, c.52-54)

Dünya əmtəə və xidmət mübadiləsində nəqliyyat xərcləri xidmət sektoruna ən az təsir göstərir ki, bu da, prinsipcə, xüsusilə inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatının sahə strukturunda onun xüsusi çəkisinin artırılmasında əsas amil rolunu oynamışdır. İnkişaf etmiş ölkələrdə xidmət sektoru ÜDM-in 70%-ə qədərini tutur, əmək qabiliyyətli əhalinin 50%-ə qədərini məşğulluqla təmin edir. Eyni zamanda logistika xidmətləri bu ölkələrin ÜDM-nin 15-25%-ni təmin edir. (11, c.29,44,32)

Nəqliyyat sektorunun inkişaf göstəriciləri

Xarici iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat sektorunun inkişafının əsas göstəriciləri bunlardır:

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

Bu gün beynəlxalq daşımalar daha az dərəcədə sırf iqtisadi əhəmiyyət kəsb edən sistem kimi qəbul edilir, çünki məhz bu sahədə az və ya çox dərəcədə həm milli, həm də beynəlxalq səviyyədə iqtisadiyyat

və siyasətin qarşılıqlı əlaqəsi proseslərinin mürəkkəbləşməsi müşahidə olunur.

Tomas Mannın tarixi nitqindən sonra iqtisadi həyatın beynəlmilləşməsi və qloballaşmasının təsiri altında olan dünya iqtisadiyyatı daha sərt və buna baxmayaraq, daha idarəolunan, lakin eyni zamanda, müxtəlif ölkələrin ticarət yollarında maraqları getdikcə daha çox siyasi xarakter daşımağa başladı. Və bu, şübhəsiz ki, dünya və milli iqtisadiyyatın fəaliyyəti ilə bağlı iqtisadi fikrin müxtəlif sahələrində öz əksini tapmışdır. Çox vaxt nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı rayonlaşmanın məkan dərinləşməsinə əsaslanan region iqtisadiyyatı ilə əlaqələndirilir.

Əslində regionallaşma və yaranan məkan iqtisadi əlaqələri dünya nəqliyyat sisteminin müasir şərtlərinə daha çox uyğundur. Belə ki, iri istehsal TMK-ları öz fəaliyyətləri zamanı nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyətini intensivləşdirir, bununla da onları dünya iqtisadiyyatının bir regionundan digərinə daşıma məsafələrini genişləndirməyə məcbur edir. Hazırda coğrafi baxımdan məkan iqtisadi əlaqələri əsasında müxtəlif ölkələr və qitələr arasında daşıma getdikcə daha çox vahid üzvi birləşmiş texnoloji prosesə çevrilir. Beləliklə, xarici iqtisadi fəaliyyətdə nəqliyyat amili həm beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin dolaylı tənzimlənməsinin bazar modelində, həm də xarici məqsədlərin səmərəli planlaşdırılması vəzifəsi ilə birbaşa dövlət müdaxiləsi olan modeldə nəzərdən keçirilə bilər. İqtisadi münasibətlər sistemini bütövlükdə nəzərdən keçirsək, onda nəzəriyyələrin təsnifatı iqtisadi nəzəriyyənin üç tanınmış cərəyanına - neoklassik, neokeynsçi və institusional cərəyanlara uyğun gəlir. Eyni zamanda, nəqliyyat aspektində yuxarıda göstərilən istiqamətlərin optimal sintezinin tapılması

ilə yanaşı, əksəriyyət milli təhlükəsizlik probleminə təsir edən yeni ideyalar tez-tez irəli sürülür. Məkan iqtisadiyyatı nöqtəyindən nəzərdən güman etmək olar ki, nəqliyyat aspektləri regionlar arasında iqtisadi, sosial və siyasi fərqlərin hamarlanmasında əsas amillərdən biri kimi çıxış etməyə başlayır. Ona görə də, xarici iqtisadi fəaliyyətin nəqliyyat komponentinin öyrənilməsi birbaşa və dolayısı ilə ümumilikdə birbaşa beynəlxalq ticarətin inkişafının əsas konsepsiyalarına və ayrı-ayrı ölkənin xarici iqtisadi siyasətinə təsir göstərir.

ÜTT-nin statistikasına əsasən, qlobal xidmət istehsalında nəqliyyat xidmətlərinin payı 8,2% təşkil edir. Dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin (birbaşa daşınma, gəmilərin icarəsi və texniki xidməti, pilotluq xidmətləri, yedəkləmə, stevedoring, anbar və digər liman xidmətləri) payı 1,7%, su nəqliyyatı xidmətləri - 0,5%, hava nəqliyyatı xidmətləri - 1%, boru kəməri və dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinin payına müvafiq olaraq 1% və 0,3% düşür. (14)

Beynəlxalq daşımalarda istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin, nəqliyyat şəbəkələrinin və terminal komplekslərinin xarakterik xüsusiyyəti onların obyektlərinin yüksək kapital tutumu və bir çox hallarda aşağı kapital məhsuldarlığıdır. Buna görə də, nəqliyyat biznesi özəl kapitalın riskinin artması ilə xarakterizə olunur. (9).

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

Bunun nəticəsi nəqliyyat konvensiyaları adlanan dövlətlərarası səviyyədə fərdi nəqliyyat növləri üzrə çoxlu sayda beynəlxalq müqavilələrin bağlanması oldu. Beynəlxalq daşımalarda yük daşımalarının konvensional tənzimləmə məsələləri müxtəlif ölkələrin nəqliyyat nümayəndələri tərəfindən və ya dövlətlərarası səviyyədə bağlanan ikitərəfli əsasda bir çox sazişlərin mövzudur. Bu məsələlər çox vaxt ölkələrin milli nəqliyyat qanunvericiliyi ilə də tənzimlənir. Belə daşımaların beynəlxalq tənzimlənməsinin olmaması yük sahiblərinin və daşıyıcıların beynəlxalq daşımalar baxımından hüquqi münasibətlərə girməsinə mane olmur. Bu hallarda nizamnamələr və məcəllələr səviyyəsində tənzimləmə baş verir. (8;4,c.3-5)

Bu günə qədər beynəlxalq rabitələrdə daşımalarda altı növ nəqliyyat iştirak edir - hava, dəniz, çay, avtomobil, dəmir yolu və boru kəməri. Hər bir nəqliyyat növünün özünəməxsus xüsusiyyətləri var – çatdırılma sürəti, minimum və maksimum daşıma qabiliyyəti, müəyyən bir coğrafi nöqtəyə çatdırılma qabiliyyəti, daşıma tarifləri və müvafiq olaraq göstərilən xidmətlərdən gəlir və xərclər. Müəyyən bir daşıma üçün müəyyən bir nəqliyyat növünün üstünlüyü meyarların müxtəlifliyi və hər bir müştəri üçün bu meyarların əhəmiyyətinin səviyyəsi ilə müəyyən edilir.

Tədqiqatlar göstərir ki, avtomobil nəqliyyatı ən rəqabətli nəqliyyat növüdür və onunla əlaqədar olaraq digər nəqliyyat növlərinin payı azalır. Daşımalarda avtomobil nəqliyyatının payının davamlı artmasının əsas amili qrafiklər və marşrutlar baxımından həddindən artıq çeviklikdir.

Yüksək əməliyyat və kommersiya manevr qabiliyyəti, təşkilatlar tərəfindən

texnoloji uyğunlaşma avtomobil nəqliyyatına böyük imkanlar və üstünlüklər verir(5).

Nəticə

Ölkənin nəqliyyat infrastrukturunu texnoloji və əməliyyat baxımından bir-biri ilə əlaqəli və bir-birini tamamlayan elementlər sistemi olmaqla dövlət idarəçiliyinin və tənzimlənməsinin ayrılmaz obyektini hesab edilməlidir. Nəqliyyat təşkilatlarının fəaliyyətinin genişləndirilməsində maraqlı olan ölkələr öz milli nəqliyyat komplekslərinin təkmilləşdirilməsi və infrastrukturunun müasirləşdirilməsi ilə bağlı bir sıra vəzifələri də həll etməlidirlər.

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

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1.Благодарный Г.Снять барьеры на пути автоперевозчиков// Транспорт России.25.10.2007.№43

2.Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции. Цифровые учебно-методические материалы Центра образования ВГУЭС//abc.vvsu.ru

3.Егиазаров В.А.Транспортное право. М.1999.-272 с.

4.Иванова Т.А.Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов. Саратов. 2003.-186 с.

5.Международные экономические отношения. Под ред.Е.Ф.Жукова.Изд-во ЮРИТИ-Дана.1999.-240 с.

6.Непомнящий Е.Г.Организация и регулирование внешнеэкономической деятельности.Таганрог.изд-тво ТИУиЭ.2007.-176 с.

7.Основы внешнеэкономических знаний. Под ред.И.П. Фаминского.Изд 11-е.М.Международное отношение.1994.-560 с.

8.Прокушев Е.Ф.Внешеэкономическая деятельность.2-е изд. М. : 2006. Изд. Дашков и К.-448 с.

9.Пол Кругман, Морис Обетфельд. Международная экономика:теория и политика.5-е межд. Издание.Издание Питер.2004.-831 с.

10.Сарафанова Е.В.Международные перевозки:основные положения:учебное пособие.-М.:Ростов н/Д:Март.2005.-240 с.

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

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

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

14.http://www.wto.org/English/res_e/statis_e/its11_trade_category_e.htm

Musa Hacıyev Rzagulu oğlu

International shipping and air transport

Summary

In connection with the liberalization of foreign economic relations between countries and an increase in the degree of openness of the economy, an increase in the share of transport

services in cargo transportation is observed. International transportation acts as an independent form of international economic relations as an important component of foreign trade operations. The article discusses the main indicators of the development of the transport industry in international transportation. In international transportation, a variety of priority criteria for modes of transport and the level of importance of these criteria for each customer are determined.

Key words: *international transportation, foreign economic relations, air transport, indicators, foreign trade.*

Муса Гаджиев Рзагулу оглы

Международные перевозки и воздушный транспорт

Резюме

В связи с либерализацией внешнеэкономических связей между странами и повышением степени открытости экономики наблюдается увеличение доли транспортных услуг в грузоперевозках. Международные перевозки выступают как самостоятельная форма международных экономических отношений как важная составляющая внешнеторговых операций. В статье рассматриваются основные показатели развития транспортной отрасли в международных перевозках. В международных перевозках определяется многообразие приоритетных критериев видов транспорта и уровень важности этих критериев для каждого заказчика.

Ключевые слова: *международные перевозки, внешнеэкономические связи, воздушный транспорт, показатели, внешняя торговля.*