# MULTİMODAL NƏQLETMƏ SİTEMLƏRININ XÜSUSIYYƏTLƏRI

Ph.d. Talibov Ceyhun  tel. +994558480713  BMU

# Multimodal sistemlərin fraxt xüsusiyyəti

Bu sistemlər yükgöndərən və yükalan arasında böyük məsafələr olduqda yaradılırlar.

Multimodal servis adi servisdən 20…30% bahadır və daha iri kompaniyalar, çox vaxt beynəlxalq nəqliyyat firmaları tərəfindən təqdim olunur.

# Multimodal daşımanın bahalığ səbəbi nədir?

- boşaldıb – yükləmə  elementlərindəki və məsafənin uzaqlığından yaranan risklərlə əlaqədar sığorta kompaniyalarına edilən əlavə ödənişlərlə bağlıdır.
- Statistikaya görə yük itkilərinin payı 5…10 % təşkil edir.
- Ən az yük itkisi hava nəqliyyatında, sonra dəmir yolu və avtomobil, nəhayət – su nəqliyyatı növlərindədir.

- Dəmir yolu nəqliyyatında kiçik stansiyaların saxlanması baha başa gəlir. Onların bağlanması və yük axınlarının qovşaq stansiyalarına keçirilməsi daha sərfəlidir. Belə ki, avtomobil yükü marşrut üzrə istənilən stansiyadan təyinat stansiyasına qədər apara bilər və qısa məsafələrdə avtomobil nəqliyyatı daha sərfəli hesab olunur.

- Yüklərin daha kiçik partiyalarla paylanması su nəqliyyatında getdikcə daha geniş yayılan «fider daşımaları» adını almışdır. **«Fider daşımaları»** anlayışını «kiçik partiyalı yüklərin böyük mərkəzdən müxtəlif istiqamətlərə daşınması» kimi müəyyən etmək olar. Bu daşımalar  50 – 100 konteynerdən ibarət yük partiyaları dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatı ilə ölkə ərazisinə paylanır

- Beynəlxalq multimodal rabitələrin xüsusiyyətlərindən biri də dövlətlərin sərhədlərində daşımaların həyata keçirilməsinə nəzarət məntəqələrinin mövcudluğudur.
- Bu məntəqələr xüsusi əsasnamə əsasında açılır. Bütün ölkələr belə məntəqələr tikirlər. Bu məntəqələr sərhəd, nəqliyyat, gömrük, veterinar və fitosanitar nəzarəti, yəni sürücülərin, nəqliyyat vasitəsinin və ölkəyə gətirilən yükün yoxlanması yeridir

Multimodal daşıma operatorlarının dörd qrupu ayırd edilir:

1 qrup – gəmiləri istismar edən multimodal daşıma ekspeditorları.

2 qrup – gəmiləri istismar etməyən multimodal daşıma ekspeditorları;

3 qrup – hər hansı nəqliyyat vasitəsini istismar etməyən multimodal daşıma ekspeditorları.

4 qrup – xüsusi yönəldilmiş multimodal daşıma ekspeditorları

1 qrup - Multimodal daşıma operatorları:

1 qrup – gəmiləri istismar edən multimodal daşıma ekspeditorları. Bu qrupa konteyner daşımaları ilə məşğul olan və ya əsasən inkişaf etmiş ölkələrin xarici kompaniyalarının iştirakı ilə birgə müəssisələr şəklindəki gəmiçilik kompaniyaları, xətti konfranslar və konsorsiumlar daxildirlər. Adətən, belə kompaniyalar yüklərin avtomobil, dəmir yolu və ya hava nəqliyyatı ilə daşınması üçün hərəkət tərkibinə malik olmurlar, bu nəqliyyat növlərinin istifadə edilməsini əlavə daşımaçılarla submüqavilələr bağlamaqla həyata keçirirlər;

2 ci qrup  - Multimodal daşıma operatorları

2 qrup – gəmiləri istismar etməyən multimodal daşıma ekspeditorları. Bu qrupa gəmilərə sahib olmayan, dəniz daşıması barəsində daşımaçılarla submüqavilələr bağlayan, yüklərin «qapıdan qapıya» daşınmasını təşkil edən dəmir yolu, avtomobil və aviasiya müəssisələri daxildirlər;

3 cü qrup Multimodal daşıma operatorları:

3 qrup – hər hansı nəqliyyat vasitəsini istismar etməyən multimodal daşıma ekspeditorları. Bu qrupa hər hansı nəqliyyat vasitələrinə sahib olmayan, lakin nəqliyyat müəssisələri (məsələn, agent-ekspeditorlar, anbar, stividor, talman kompaniyaları, terminal operatorları) ilə submüqavilələr bağlayan ekspeditorlar aiddir;

**Ekspedisiya xidmətləri bazarının inkişaf ənənəsi belə bir fikir söyləməyə imkan verir ki, gələcəkdə məhz bu operatorlar gəmi istismar edən multimodal rabitə ekspeditorlarının hökmran vəziyyəti üçün ciddi təhlükə təşkil edə bilərlər.**

Ph.d. Talibov Ceyhun tel. +994558480713 BMU