**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**

**MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ**

***Əlyazması hüququnda***

**Çəndirli Nurlan Mehdi oğlu**

**«Bazar münasibətlərinin inkişafına logistikanın təsir imkanlarının qiymətləndirilməsi»**

**Mövzusunda**

**M A G İ S T R D İ S S E R T A S İ Y A S I**

**İxtisasın şifri və adı 060408 «Marketinq»**

**Elmi rəhbər:**  **dos.Ə.M.Babaşov**

**Magistr** **proqramının rəhbəri:**  **dos. E.N.Quliyev**

**Kafedra müdiri: i.e.d., prof. T.İ.İmanov**

**Bakı-2016**

**Mündəricat**

**GİRİŞ…………………………………………………………………………...3**

**Fəsil 1. İqtisadi münasibətlər sistemində logistik metodologiyadan istifadənin** **nəzəri əsasları**

1.1**.** Qloballaşan biznes mühitində iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinin obyektiv zəruriliyi……………………………………………..……………………….……6

1.2. Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsinin logistik şərtləri və onlara təsir edən amllər………………….…………………………….16

1.3. Bazar münasibətləri şəraitində ümumi iqtisadi problemlərin logistik qoyuluşu və onların xarakterik cəhətləri………………….…………………………………31

**Fəsil 2. Ölkə iqtisadiyyatında inteqrativ funksiya kimi logistikadan istifadənin müasir vəziyyətinin təhlili**

2.1. İqtisadi fəaliyyət sahələrinə logistikanın təsir imkanlarının dəyərləndi-rilməsi…………………………………………………………………………….53

2.2. İnkişaf etmiş bazar şəraitində istehsal-satış müəssisələrində logistik xidmətin təşkili və idarəedilməsi mexanizmi……………………….………………………69

2.3. İstehsal-satış müəssisələrində logistik strategiyaların işlənib hazırlan-ması……………………………………………………………………………….77

2.4. Təsərrüfat subyektlərinin logistik idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilmə

si …………………………………………………………………………….....…84

Nəticə və təkliflər……………………………………………………………….102

İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı……………………………………..…….104

Резюме………………………………………………………………………….106

Summary………………………………………………………………………..107

GİRİŞ

**Mövzunun aktuallığı**. Respublikamız iqtisadi müstəqillik qazandıqdan sonra iqtisadiyyatı bazar yönümündə inkişaf etdirmək üçün təsərrüfat fəaliyyətinin bütün sahələrində köklü iqtisadi islahatlar həyata keçirirlər. Ötən dövrlər ərzində reallaşdırılmış iqtisadi islahatların müsbət və mənfi сəhətlərini dərindən təhlil etmək yolu ilə milli iqtisadiy­yatın dir­çəl­məsinə imkan verən tədbirlər sisteminin elmi cəhətdən əsaslan­dırıl­ması günün vaсib problemlərindən biridir.

Bu baxımdan material axınların idarəedilməsi və tənzimlənmə­sini «sərt» və «сiddi» bölgü mexanizmi ilə həyata keçirən mərkəzi idarəetmə orqanlarının ləğv edildiyi və tədavül sferasında yeni keyfiyyət dəyişiklikləri baş verdiyindən müasir iqtisadi şəraitdə istər müəssisə daxilində, istərsə də ayrı-ayrı bazar subyektləri arasında material axınlarının fiziki bölüşdürülməsinin təşkili və idarə edilməsinin zəruriliyi meydana çıxır. Material axınının idarəedilməsi materialların bölgü kanallarında və müəssisələrdə yerləşdirilməsi, saxlanması, ehtiyatların yaradıl­ması, satışın həya­ta keçirilməsi və nəqletmə proseslərini əhatə etməklə sistemli yanaşma prinsipinə əsaslanır. Daha doğrusu xammalın hasilatdan başlayaraq əm­tə­ənin sonuncu istehlakçıya çatdırılması onların arasında vaxt intervalının qısal­dılmasını nəzərdə tutur. Başqa sözlə axınların idarəedilməsi material ehtiyatlarının azaldılmasına, öhtələrin istehsal yerlərinə çatdırılma tezliyinin artırılmasına, infor­masiya alma prosesinin sürətləndirilməsinə, servis səviyyəsinin yüksəldilməsinə imkan verir.

**Tədqiqatın işinin predmeti** yeni təsərrüfatçılıq şəraitində bazar münasibət-lərinin inkişafına logistikanın təsir imkanlarının qiymətləndirilməsi ilə bağlı iqtisadi münasibətlər sistemindən ibarətdir.

**Tədqiqatın obyektini** respublikada istehsal-satış fəaliyyəti ilə məşğul olan müəssisələr təşkil edir.

**Tədqiqatın məqsədi.** Respublikanın istehsal-satış müəssisələrinin logistik təminatı ilə bağlı məsələləri aşkar etmək və bu müəssisələrdə logistik idarəet-mənin təşkilati-iqtisadi mexanizmin formalaşdırmaqdan ibarətdir.

Tədqiqatın məqsədinə uyğun olaraq aşağıdakı **vəzifələr** qarşıya qoyul-muşdur:

- qloballaşan biznes mühitində iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinin obyektiv zəruriliyini əsaslandırmaq;

- təsərrüfat subyektlərinin rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsinin logistik şərtləri və onlara təsir edən amlləri müəyyənləşdirmək;

- bazar münasibətləri şəraitində ümumi iqtisadi problemlərin logistik qoyuluşu və onların xarakterik cəhətlərini aşkar etmək;

- iqtisadi fəaliyyət sahələrinə logistikanın təsir imkanlarını dəyərləndiril-mək;

- inkişaf etmiş bazar şəraitində istehsal-satış müəssisələrində logistik xidmətin təşkili və idarəedilməsi mexanizmini formalaşdırmaq;

- istehsal-satış müəssisələrində logistik strategiyaları işlənib hazırlamaq;

- təsərrüfat subyektlərinin logistik idarəetmə sistemini təkmilləşdirmək.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi**. Yeni iqtisadi şəraitdə istehsal strukturlarının logistik idarəedlilməsi baxımından tədqiqat obyekti çərçivəsində material axın-larının planlaşdırılması və idarəedilməsi strategiyasının işlənib hazırlanmasın-dan ibarətdir.

**Tədqiqat işinin nəzəri və metodoloci** əsasını bazar münasibətləri şəratində son illər ölkə alimlərinin logistika sahəsində apardıqları fundamental və tətbiqi xarakterli tədqiqatların əsas müddəaları və nəticələri qəbul edlilmişdir.

Nəzəri hissəsinin işlənməsi zamanı tarixi və məntiqi-nəzəri təhlil üsulları tətbiq edilmiş, ekspert qiymətləndirmə, eləcə də ümumi anlayış və kateqoriya-lardan konkret iqtisadi proseslərə istiqaməti müəyyənləş­dirən deduktiv metod-lardan istifadə olunmuşdur.

**Tədqiqatın informasiya bazası**. Tədqiqatın informasiya bazasını müasir elmi-iqtisadi ədəbiyyatlar, marketinq, menecment və müəssisələrin marketinq fəaliyyətinə dair dövrü mətbuat, qəzet və curnallarda çap edilmiş müxtəlif məqalələr, ölkəmizdə, eləcə də xarici ölkələrdə fəaliyyət göstərən müəssisə və təşkilatların təcrübəsindən götürülmüş və internet saytlarından əldə edilmiş informasiyalar təşkil edir.

**Tədqiqatın praktik əhəmiyyəti.**Aparılan tədqiqat nəticəsində müəllif tərə-findən bir sıra, o cümlədən bazar münasibətlərinin inkişafına logistikanın təsir imkanlarının qiymətləndirilməsi ilə bağlı müxtəlif təklif və tövsi­yələrin verilmə-sindən ibarətdir.

**Fəsil 1. İqtisadi münasibətlər sistemində logistik metodologiyadan istifadənin** **nəzəri əsasları**

**1.1. Qloballaşan biznes mühitində iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinin obyektiv zəruriliyi**

Respublika iqtisadiyyatının bazar iqtisadiyyatı yönümündə inkişaf etdirilməsi iqtisad elmləri qarşısında dərin nəzəri təhlil və əsaslandırılmış üsullarla praktiki həll edilməli olan çoxlu problemlər qoymuşdur. Bu problemlərdən ən mühümü mülkiyyətin totalitar dövlətləşdirilməsini və iqtisadiyyatın mərkəzləşdirilmiş idarəetmə prinsipi əsasında fəaliyyətini nəzərdə tutan bir sıra direktiv orqanların ləğv edilməsi ilə əlaqədar material, informasiya və maliyyə axınlarının rasional təşkili və bazar subyektlərinin yüksək keyfiyyətli məhsul və xidmətlərlə təmin edilməsindən ibarətdir.

Uzun illər material və istehsal resurslarının mübadiləsi sferasında mütləq hökmranlığa malik olan maddi-texniki təchizat sistemi ölkədə bazar iqtisadi sisteminin tələblərinə uyğun həyata keçirilən iqtisadi islahatlar nəticəsində əsaslı surətdə kəmiyyət və keyfiyyət dəyişikliklərinə məruz qalmışdır.İqtisadiyyatın bu sektoruna aid edilən müəssisə və təşkilatlar dövlətsizləşdirilərək istehsal-kommersiya fəaliyyətini həyata keçirən müxtəlif təşkilati-hüquqi formalı müstəqil təsərrüfat subyektləri kimi fəaliyyət göstərməyə başladılar. Bununla əlaqədar olaraq istehsalçıların və istehlakçıların iqtisadi maraqlarını nəzərə almadan resursların «yuxarıdan» «ciddi» «nizamlaşdırılmış» sərt bölgü mexanizmindən fərqli olaraq tələb və təklifə, qiymət və rəqabətə söyknən bazar iqtisadiyyatı mübadilə sferasının özünün və ona xidmət edən subyektlərin fəaliyyətinin yeni tələblər baxımından formalaşması zəruriyyətini meydana çıxardı.

Beləliklə, ilkin olaraq, müasir bazar iqtisadiyyatı şəra­itində material axın-larının bölgüsü və hərəkətini tənzimləyən sistemin (maddi-texniki təchizat) dağıl-ması nəticəsində təsərrüfat praktikasında material resurslarının ilk təchi-zat mənbəyindən son istehlakçıya qədər ümumi hərəkətinin yeni metod və texnologiyası, axınların tənzimlənməsi, bu axınların təşkili, planlaşdırılması və idarə edilməsini həyata keçirən yeni bir sistemin və onun keyfiyyət üstünlüklə-rinin aşkar edilməsinə böyük ehtiyac yarandı.

İkincisi, istər ölkədaxili, istərsə də dünya təsərrüfat sistemində inteqrativ əlaqələrin artması ilə müşahidə edilən bazar iqtisadiyyatında istehsal-kommersiya fəaliyyətinin ağırlıq mərkəzinə çevrilən tədavül sferasında xərclərin artması bazar fəaliyyətinin yeni-optimal formasının axtarılıb tapılmasını və xərclərin azaldılmasını aktuallaşdırdı.

Üçüncüsü, ilkin xammal mənbəyindən son istehlakçıya qədər material axınlarının ümumi vaxtının 93%-i məhsulların müxtəlif bölgü və satış kanalla-rında saxlanılmasına, 2%-i xüsusi istehsala, 5%-i məhsulların nəql edilməsinə sərf edildiyindən material axınlarının hərəkəti ilə bağlı müxtəlif mərhələlərdə vaxt məsrəfinin optimal­laşdırılması hər bir təsərrüfat subyektinin ali məqsə-dinə çevrildi. Daha doğrusu, müasir iqtisad elmləri qarşısında duran ən vacib problem məsələ məhsulların tədavül kanallarında ləngimədən təkrar istehsalın növbəti mərhələsinə tez keçidinin təmin edilməsi, məhsul istehsalçılarının məhsullarının keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, məhsul çeşidinin artırılması, istehlakçı sifarişlərinə dolğun cavab vermək baxımından əlavə vaxt qazanması, ayrı-ayrı mərhələlərdə çəkilən maddi məsrəflərin azaldılmasından ibarətdir.

Bazar iqtisadiyyatı və onun genetik əsasları bir daha sübut edir ki,bu iqtisadi sistemdə mühüm rol oynayan və onun əsas həlqələrindən biri olan sahibkarlıq firmaları özlərinin korporativ missiyalarının həyata keçirilməsi və qarşılarına qoyduqları məqsədlərə (mənfəət həcminin artırılması, bazar seqmentinin genişləndirilməsi, istehsal xərclərinin azaldılması,əmək məhsuldarlığının və məhsulun keyfiyyətinin yüksəldilməsi) nail olması üçün marketinq və menecment bazası əsasında güclü təsərrüfat mexanizminə malik olmalıdır.

Sənayecə inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi göstərir ki, bazar uğrunda rəqabət mübarizəsinin getdikcə kəskinləşdiyi resurs mərhələsində hər bir təsərrüfat subyekti material, maliyyə, informasiya, kadr və digər resursların həm istehsal, həm də tədavül sferasında səmərəli idarə edilməsini həyata keçirmək üçün yeni təsərrüfat mexanizmi kimi logistikaya böyük ehtiyac duyur (şəkil 1.1). Çünki, müstəqil məhsul istehsalçıları bazar tələbindən asılı olmayaraq əmtəəlik məhsul istehsalı zamanı ikili xarakterə malik rəqabətlə üzləşirlər. Bu ilk növbədə,bazar üçün nəzərdə tutulan məhsulların istehsalına lazım olan xammal, material və dəstləşdirici məmulatların əldə edilməsi zamanı optimal satış şəbəkələrinin qiymətləndirilməsində mövcud çətinliklər və analoci məhsul istehlakçılarının istifadə etdikləri metod və üsullar, xüsusilə qiymət faktoru ilə əlaqədardır. İkincisi isə hazır məhsulların reallaşdırılmasında meydana çıxan problemlərlərlə-xüsusi satış şəbəkəsinin olmaması, satış şəbəkələrinin saxlanmasına çəkilən xərclərin yüksək olması, bu şəbəkələrdə məhsulların reallaşdırılması imkanlarının məhdudluğu, məhsulların bazar tələbinə tam cavab verməməsi, keyfiyyətinin aşağı olması və s. ilə bağlıdır. Buna görə də istehsalçı firma və şirkətlər hazır məhsul axınlarının çox saylı bölüşdürücü şəbəkələrdə hərəkətini-fiziki bölüşdürmə (bölüşdürmə prosesinə adətən nəqletmə, satış zamanı materialların və hazır məhsulların yerdəyişməsi, istehlakçı sifarişlərinin uçotu və yerinə yetirilməsi, ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət, istehsal güclərinin və anbarların yerləşdirilməsi və s. əməliyyatlar aid olunur) və onun idarə edilməsi problemini həll etmək məcbu-riyyətində olurlar.

**Материал ресурслары­­нын идаря едилмяси**

P - Y

Təhcizat prosesi

**Мящсулларын бюлцшдц­рцл­мясинин идаря едилмяси**

P - Y'

Təhcizat prosesi

İstehsal

İstehsal sferası

Satış bazarı

Daxili material axınları

Тədarükat bazarı

Мцбадиля сферасы

Deməli, bazar münasibətləri sisteminin mürəkkəbliyi, özünün dinamikliyi ilə seçilən bazar iqtisadiyyatı şəraitində təsərrüfat subyektlərinin hər dəfə dəyişən iqtisadi vəziyyətdən çıxış yolları axtarmaları və bu tip problemləri həll etmələri məhz iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinə zəruriyyət yaradır.

Beləliklə, ümumi formada iqtisadiyyatın logistləşdirilməsini şərtləndirən amilləri şərti olaraq aşağıdakı kimi qruplaşdıra bilərik:

1. İqtisadiyyatın logistləşdirilməsinin cəlbedici motivlərindən bir bölüşdürmə proseslərinin keyfiyyətinə tələbatın artamısı ilə bağlı satış problemlərinin çətinləş-məsindən ibarətdir.Bunun nəticəsi olaran müxtəlif bazar subyektləri arasında mürəkkəb əlaqələr sistemi formalaşmışdır ki, bu da öz növbəsində təchizat və satış sferasında aparılan əməliyyatların təşkilinin mövcud modelinin təkmilləşdirilməsini tələb edir. Bunun üçün isə ilk növbədə mövcud iqtisadi şəraitin tələblərinə uyğun olaraq ayrı-ayrı istiqamətlər üzrə məhsulyeridilişinin optimallaşdırılması, anbarlar şəbəkələrinin və terminal mərkəzlərinin optimal yerləşdirilməsi, əlverişli məhsul-göndərmə partiyasının həcminin müəyyənləşdirilməsi, optimal nəqletmə marşurut-larının seçilməsi və s. sahədə yerinə yetirilən işlər intensivləşdirilməlidir.

2. İqtisadiyyatın logistləşdirlməsinin obyektiv stimullarından digərini isteh-sal strategiyasında və məhsulyeridilisi sitemində əhəmiyətli dəyişikliklərlə müşahidə olunan satıcı bazarından alıcı bazarına keçid təşkil edir. Əgər əvvəllər məhsul buraxılışı haqqında qərarlar satış siyasətindən əvvəl gəlirdisə, müasir şəraitində bazar tələbinin həcmi və strukturundan asılı olaraq satş siyasəti imperativ olaraq istehsal proqramlarına əsasən formalaşır.Sərt rəqabət şəraitində müştərilərin maraqlarına uyğunlaşmaq və göstərilən xidmətin keyfiyyətini yüksəltmək öz növbəsində məhsul istehsalçılarından adekvat reaksiya tələb edir. Aydındır ki, müştərilərə göstərilən xidmətin keyfiyyətinin yüksəltmək üçün hər şeydən əvvəl, verilən sifarişlərin yerinə yetirlməsi müddətini qısaltmaq və və məhsulgöndərmə qrafiklərinə şərtsiz olaraq riyaət etmək lazımdır.Bu zaman qiymət və məhsulun keyfiyyəti ilə yanaşı zaman faktoru təsərrüfat subyektinin normal fəaliyyətinin müyyənləşdirən mühüm amil kimi çıxış edir.

3. Logistikadan istifadəni şərtləndirən digər mühüm amil material resurslarının istehsalçıdan istehlakçıya qədər bütün hərəkəti yolunda axın proseslərinin fasiləsizliyini təmin etməkdən ibarətdir. İnkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsinə istinadən qeyd etmək olar ki, bu problemi müxtəlif təchizat mənbələrindən daxil olan material resurslarının akkumulyasiyasını həyata keçirən regional mərkəzlərdə iri anbar terminallarını yaratmaqla aradaq qaldırmaq mümkündür.İxrac yönümlü məhsul və xidmətlərdən istehlakçıların asılı olduğu müasir şəraitdə belə bir həll variantının aktuallığı və əhəmiyyəti bir qədər də artır.Bu zaman ictimai istehsalın ixtisaslaşması və kooperasiyası, elmi texniki tərəqqinin inkişaf səviyyəsi,bazar infrastrukuturun rolunun artması, teylor tipli idarəetmə sistemindən inteqrativ idarəetmə sisteminə keçid, eləcədə bazarın müasir inkişaf səviyyəsi ilə şərtləşən amlillərdə təbii ki, bu prosesə əsaslı təsir göstərir [17].

4. İstehsalın həcminin artması,ölkədaxil və dünya təsərrüfat əlaqələrinin yeni-lənməsi mübadilə sferasında tədavül xərclərinin artmasına gətirib çıxardığından təsərrüfat subyektlərinin əsas diqqəti bazar fəaliyyətinin optimallaşdırılması üçün yeni formaların axtarılıb tapılmasına və bu sferada xərclərin azaldılmasına yönəl-dirlər.Nəzərə almaq lazımdır ki, material resurslarının ilk yaranma-təchizat mənbəyindən son istehlakçıya çatidırlımasına qədər ümumi hərəkətinə çəkilən məsrəflərin tərkibcə üçdə iki hissəsini nəqliyyat xərcləri, üçdə bir hissəsini isə ehtiyatların yaradılması və saxlanılmasına çəkilən xərclər təşkil edir (3). Ekspert qiymətləndirmələrinə görə logistik metodların tətbiqi ehtiyatların səviyyəsini 30-50%, nəqletmə müddətinin isə 25-45% azaldılmasına imkan verir.

Bu zaman tətbiq edilən ənənəvi bölgü metodları xərc tutumlu olduğundan firmanın menecerləri bu məsrəflərə ciddi nəzarət etmək məcburiyyəti ilə üzlə-şirlər.Çünki, bu sahədə mövcud vəziyyətiin kəskin xarakterini uçota alan menecerlər nəqliyyatı biznes üçün dayanıqlı, sabit faktor adlandırmaqda bir qədər tərəddüd edirdilər.Nəqliyyat sahəsində baş verən dəyişikliklərə tez uyğunlaşmaq üçün mütləq çoxlu sayda və bir-birilə məntiqi bağlı olan yeni qərarlar qəbul etmək lazım gəlir. Bu tip qərarlardan ən ümdəsi nəqliyyat vasitələrindən istifadə sahəsinə dövlət müdaxiləinin azaldılması və ya məhdudlaşdırılması hesab olunur. Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrin təcrübəsi göstərir ki, ötən əsrin 1970-ci illərin sonlarından ehtibarən dünya təsərrüfat sistemində ümumi istifadədə olan nəqliyyat təşkilatları üçün dövlət tənzimlənməsi demək olar ki, aradan qaldırılmış, əsasən məhsulgön­dərənlər tərəfindən istifadə edilən nəqliyyat vasitələri üçün köhnə «oyun qadaları» ləğv edilmişdir. Belə bir şəraitdə yeni islahatın yaratdığı imkanlardan nəqliyyat vasitələrini istismar edən firma və şirkətlərin bəhrələnməsi üçün nəqliyyat sferasında həm cari, həm də uzunmüddətli strate­giyaları yenidən nəzərdən keçirmək lazım gəlir.

5. Praktiki baxımdan diqqət çəkən digər mühüm məqam ondan ibarətdir ki, müasir şəraitdə ağırlıq mərkəzi məhsul və xidmətlərin istehsalı sferasından bölügü və mübadilə sferasına keçmişdir. Bununla əlaqədar olaraq qeyd etmək lazımdır ki, əgər yaxın zamanlara qədər respublikanın milli iqtisadiyyatında məhsul qıtlığı və ya çatışmamazlığı halları müşahidə edilirdisə, əmtəə bazarında məhsul bolluğunun yarandığı və alıcılıq qabiliyyətinin məhdud olduğu müasir şəraitdə məhsulların bölüşdürülməsi və ticarətin bazar iqtisadiyyatının tələbələri çərçivəsində təşkili bazarda rəqabət bazar üstünlüklərinin əldə edilməsinə imkan yaradır. Deməli, logistik prinsiplərdən istifadə bu və ya digər firmanın müştəri tələbinin maksimum ödənilməsi əsasında rəqabət mühitinin formalaşması üçün yeni imkanlar açır. Bu nöqteyi-nəzərdən marketinq və menecmentdən fərqli olaraq logistikaya məhsul-yeridilişinin idarəedilməsi konsepsiyasından ümumi forması kimi baxmaq daha məqsədəuyğundur. Əgər nəzər alsaq ki, menecment müəssisədaxili idarəetmə məsələlərinə, marketinq isə ətraf mühit tərəfindən tələbin idarəedilməsi kimi mühüm hesab edilən məsələləri mütəmadi olaraq diqqət mərkəzində saxlayıb tədqiq edirsə, logistka hər iki konsepsiyanı son istehlakçı tələbinin ödənilməsinə yönəldilmiş vahid sistem formasında birləşdirir [48].

**6.** Mənfəətin (mənfəət və effektivlik nöqteyi-nəzərindən məhsulların fiziki bölüşdürül­mə­si faktiki olaraq tədqiq olunmayan sahə hesab edilir) əsas hissəsinin istehsal sferasında formalaşmasına baxmayaraq maliyyə, material və əmək resurslarından istifadə sahəsində əlavə iqtisadi qənaətlərə nail olunması mürəkkəb xarakterli əmtəə-material ehtiyatları və onların idarə edilməsi fəlsəfə­sində əsaslı dəyişikliklə gətirib çıxardı. Belə ki, inzibati-amirlik dövründə istehsal olunan hazır məhsulun təqribən 50%-i pərakəndə ticarət şəbəkələrinin əlində cəmləşirdisə, digər yarısı istehsalçılarda və topdan ticarət şəbəkələrində qalırdı. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində material və əmtəəlik məhsul ehti­yatlarının idarə edilməsi üzrə daha mütərəqqi metodların tətbiqi hazır məhsul ehtiyatı həcminin azaldılmasına və yuxarıda qeyd olunan proporsiyaların dəyişməsinə (pərakəndə ticarət struktur-larında 10%, istehsalçılar və topdansatış struktur­larında isə 90%) səbəb oldu.

7. Müasir şəraitdə əmtəə bazarında məhsul çeşidinin əhəmiyyətli dərəcədə genişlənməsi bölüşdürmə kanalları və ya şəbəkələrində ehtiyatların yaradılması və saxlanmasına çəkilən xərcləri avtomatik surətdə artırır (Cədvəl 1.1).

Logistik xərclər üzrə məsrəflərin strukturu, %-lə, (45)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Xərc maddələri | Minimal hədd | Maksimal hədd | Orta hədd |
| Məhsulların daşınması | 22.7 | 64.5 | 54.0 |
| Ehtiyatların saxlanması | 27.0 | 70.7 | 37.5 |
| Yükləmə-boşaltma işləri | 4.4 | 17.1 | 8.5 |

Müasir şəraitdə təsərrüfat subyektlərinin iqtisadi fəaliyyəti ümum məlum «ilkin hesablama-iqtisadi səmərə-istehlakçı» triadasına əsaslanır. Buna görə də qeyd edilən triadanın bucağlarının birində logistik konsepsiyanın tələblərinə tam cavab verən məsrəflərə qənaət, xüsusi mənfəətin əldə edilməsi naminə tədavül xərclərinin azaldılması və bunula bağlı istehlakçının maraqlarnın qorunması üçün ona kompleks xidmətlərin göstərilməsi durur.

Böyük Britaniyada və Yaponiya kimi ölkələrdə məhsulların fiziki bölüşdü­rülmə­sinə çəkilən logistik xərclər satılan məhsul həcminin təqribən 16% və 26,5%-ni (bunun da müvafiq olaraq 5,5%-i və 13,5%-i məhsulların daşınması ilə əlaqədar nəqliyyat xərclər) təşkil edir. Avropa İttifaqına üzv olan ölkələrdə isə bu rəqəm 21% olmaqla, onun 8,6%-ni nəqliyyat, 9,2%-ni ehtiyatların yaradılması və saxla­nılmasına çəkilən məsrəflər, 3,2%-ni isə logistik əməliyyatlar və funksiyaların idarə edilməsi ilə məşğul olan heyətin saxlanılmasına çəkilən xərclərdən ibarətdir.

Bu isə öz növbəsində məhsulyeridilişi kanallarının təkmilləşdirilməsi və məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesinə çəkilən məsrəflərin azaldılması üçün yolların axtarılmasını, hər bir istehlakçıya ona lazım olan məhsulun tələb olunan həcmdə və yerdə verilməsi üçün marketinq siyasətinin lazımı səviyyədə qurulması və yerinə yetirilməsini tələb edir. Məsələn, ötən əsrin 50-ci illərinin ortalarına qədər bir sıra məhsullar,o cümlədən elektrik lampası,məişət cihazları və kosmetik salfetkalar öz təbiətlərinə görə əhəmiyyətli dərəcədə funksional xarakter daşıyırdı, yəni kifayət qədər müəyyən, konkret eyni funksiyanın yerinə yetirilməsinə xidmət göstərirdi. Lakin geniş çeşidli məhsul nomenk­laturasının istehsal olunması əvvəllər bir qrupa aid edilən məhsullar arasında funksional baxımdan mövcud olan fərqləri aradan qaldırdı.

8. Təbii ki, lo­gistik qərarların qəbul edilməsi metodologiyasının inkişaf etdirilməsi üçün bazis rolunu oynayan ümumi məsrəflər konsepsiyasının (bəzi ədəbiyyatlarda bu məhsulların fiziki bölüşdürülməsinə çəkilən ümumi məsrəflərin azaldılması konsepsiyası adlanır) təşəkkül tapması iqtisadiyyatın logist-ləşdirilməsini şərtləndirən amillərdən hesab olunur. Nəqletmə və ehtiyatların idarə edilməsi kimi iki mühüm logistik funksiyalar arasında qarşılıqlı münasibətlərin tənzimlənməsinə xidmət göstərən bu konsepsiyaı mahiyyət ehtibarı ilə məhsulların istehsalçılardan istehlak­çılara hərəkəti zamanı çəkilən bütün məsrəflərin ümumi səviyyəsinin azaldıl­ması məqsədilə onların bölüşdürmə şəbəkələrində mütləq qruplaşdırılmasını nəzərdə tutur. Məsələn, avtomobil nəqliyyatı ilə məhsul daşımaların gözlə­mələrə yol vermədən hava nəqliyyatı ilə davam etdirilməsi digər logistik əmə­liyyatların, xüsusilə də «əlaltı» anbarların yaradılması zəruriyyətini ara­dan qaldırır. Başqa sözlə, xammal, material və hazır məhsulların anbarlaşdırılması, saxlanılması və ehtiyatların idarə edilməsi üçün heç bir canlı və maddiləşmiş əmək məsrəfinə ehtiyac olmur. Lakin məhsulların xüsusi nəqlinə-daşınmasına çəkilən ümumi məsrəflərin (göstərilən nümunədə avtomobil nəqliyyatı+hava nəqliyyatı) həcmi artsa da bölüşdürmə şəbəkələrində məsrəflərin ümumi səviyyəsi azalır. Daha doğrusu, bölüşdürmə şəbəkələrində çəkilən ümumi məsrəflərin səviyyəsinin azalma tempi daşımalara çəkilən məsrəflərin artma tempini üstələyir.

9. Aydındır ki, iqtisadiyyatda logistk metodologiyadan istifadə edilməsinə şərait yaradan obyektiv amillərdən biridə rabitə vasitələri və informatika sahəsində texniki tərəqqi hesab edilir. Bu, hər şeydən əvvəl logistik təfəkkürün inkişafına təsir göstərən və logistik metodların tətbiqinə əlverişli şərait yaradan kompyüter və kommunikasiya texnologiyalarının biznes sferasında geniş tətbiqi ilə əlaqələndirilir. Menecerlər biznes sahəsində məsrəflərin azaldılması və optimal idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsi vasitəsi kimi informasiya-kompyüter texnologiyalarının tətbiqinə daha çox maraq göstərirlər. Kompyüter texnologiyası ilə logistik prinsiplərin sintezinin nəticəsi olaraq istehsal­daxili mikrologistik sistemlərin (materiallara tələbatın hesablanması) işlənib hazırlanması buna əyani nümunədir.

Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf etmiş öl­kələ­rin təcrübəsi göstərir ki, İKT-dən istifadə çoxalternativli və optimal­laş­dırma məsə­lələrinin həll edilməsinə əlverişli şərait yaradır, eləcə də ən yüksək səviyyədə bütün əsas və köməkçi hesab edilən məhsulyeridilişi proseslərinə nəzarət işinin aparılmasını asanlaşdırır. Bu sistem xammal və yarımfabrikatların mövcudluğuna, hazır məhsul buraxılışına,ehtiyatların cari səviyyəsinə, göndərilən dəstləşdirici məmulatların həcminə, sifarişlərin yerinə yetirilməsi dərəcəsinə, istehsalçı-istehlakçı dövriyyəsində yüklərin yerləşdirilməsinə avtomatik nəzarət etməyə imkan verir. Material axınlarının hərəkətinə müasir informasiya texno-logiyalarını tətbiq etməklə nəzarət edilməsi «kağızsız» texnologiyadan istifadə olunmasına şərait yaradır. Nəqletmə zamanı yüklər müşahidə edən çox saylı sənədlərlə yanaşı rabitə kanalları vasitəsi ilə sinxron olaraq daşınan yükləri xarakterizə edən zəruri rekvizitlər haqqında informasiyalarda ötürülür. Belə bir sistemdən istifadə etməklə istənilən vaxt yüklərin hərəkət traektoriyası üzrə lazımı informasiyaları əldə edilməsi və operativ idarəetmə qərarlarının qəbulu mümükün olur. «Kompyüter» logistikasının köməkliyi ilə bütün xidmət zənciri üzrə firmanın fəaliyyətinin təhlilini aparmaq və rəqiblərlə müqayisədə onun mövcud vəziyyətini qiymətləndirmək imkanı əldə edilir. Aydındır ki, bu tip informasiya sistemləri bazarı tutumu və onun bu və ya digər məhsullarla təminat dərəcəsini haqqında məlumatlara malik olur. Digər tərəfdən alqı-satqı sövdələşmələri ilə bağlı hesablaşma əməliyyatlarının rəsmiləşdirilməsi həyata keçirilir. Bu tip əməliyyatların tezliyi və dəqiqliyi firmanın cari vəsaitlərin hərəkətini əks etdirən balans hissəsinə və nəticə ehtibarı ilə dövriyyə kapitalına təsir edir [9].

10. Marketinq konsepsiyalarının tətəbiq imkanlarının genişlənməsi. Təbii ki, oliqopolist bazar strukturlarının tez formalaşması biznesin təşkilini həyata keçirən ali menecerləri tələb və təklifi əlaqələndirmək, istehlakçılara yaxşı xidmət göstərmək üçün yeni yollar axtarmağa məcbur edir.

11.Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsal sahələri və ticarət şəbəkələrinin material resursları və əmtəəlik məhsullarla təminatı ilə bağlı proseslərə idarəetmə təsirlərinin sosial-iqtisadi istiqaməti dəyişmişdir. Bu dəyişiklik özünü maddi-texniki təchizat və satış sferasında bu və ya digər məsələnin (məsələn, nəqliyyat növünün seçilməsi, istehsal və anbar­ların optimal yerləşdirilməsi, çoxçeşidli məhsul ehtiyatlarının idarə edilməsi, resurslara tələb və təklifin proqnoz-laşdırılması və s.) qoyuluşunda deyil, eyni zamanda mövcud problemin logistik prinsiplərdən istifadə etməklə həllində göstərir. Bu zaman qeyd olunan sferalarda əvvəlki illərdə toplanan təcrübənin mütləq nəzərə alınması lazım gəlir. Belə ki, «logistik konveynerin» müxtəlif elementlərinin fəaliyyətnin təhlili göstərir ki, resursların sərt mərkəzləşdirilmiş qaydada bölgüsü mexanizminin tətbiq edildiyi inzibati-amirlik dövründə maddi-texniki təchizat sistemi tərəfindən həll edilən bir çox ənənəvi məsələlər həm özünün qoyuluşuna, həm də alternativ həll variantlarnın seçilməsi baxımından bazar iqtisadiyyatının tələbləri nəzərə alın-maqla müvafiq korrektə işləri aparıldıqdan sonra öz aktuallığını saxlayır.

12. Aydındır ki, bu gün dünya iqtisadiyyatının qloballaşması və bununla bağlı baş verən proseslər iqtisadiyyatın logistləşdirilməsini şərtləndirən amillər qrupuna daxildir. Nəzərə almaq lazımdır ki, 1996-cı ilin oktyabr ayında Almaniyada logistik problemlərə həsr edilmiş konqresdə bütün iqtisadi proseslərin qloballaşmasının qaçılmaz olduğu və bununla əlaqədar dünya iqtisadiyyatının yeni dircəliş dövrünə daxil olması haqqında fikirlər səsləndi-rilmişdi.

Bazar iqtisadiyyatının müasir inkişaf mərəhələsi ayrı-ayrı ölkə və region-lar üzrə ixtisaslaşmadan dünya təsərrüfat sisteminin multitəşkilinə doğru istiqamətlə xarakterizə olunur. Ölkələr arasında siyasi şəraitlə bağlı müxtəlif-liyin aradan qaldırılması, beynəlxalq əmək bölgüsünün yeni formasının təşək-kül tapması, dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində istehlak standartları arasında mövcud sərhədlərin aradan qaldırılması qeyd edilən istiqamətin fərqləndici cəhətləri kimi səciyyələndirilə bilər.

Dünya təsərrüfat sistemində baş verən dəyişikliklər təbii ki, rəngarəngliyi ilə seçilən dünya bazarını tam əhatə etməklə ona intensiv təsir göstərir. Bütün regional bazarlara daxil olmaq üçün siyasi şəraitin formalaşdırılması əmtəə və xidmətlərə tələbin həcmini dinamik olaraq artırır və buda öz növbəsində müştəri tələbinin dolğun ödənilməsi üçün prinsipial yeni istehsal strukturlarının formalaşmasına zəruriyyət yaradır. Deməli, bu proseslərin reallaşması nəticəsində əlavə investisiya qoyuluşları və məhsulgöndərmələr üçün yeni standartlar formalaşır. Bu yeni standatlar əsasən dünya məhsulgöndərmə sisteminin yaxşılaşdırılması və nəqletməyə çəkilən xərclərin azaldılmasını özündə ehtiva edir. Başqa sözlə, burada loqistika qloballaşmanın mühüm elementi kimi çıxış edir. Yəni, diqqət yönəldilən əsas məqam ondan ibarətdir ki, sahibkarlıq fəaliyyəti üçün əlverişli mühit formalaşdıran logistik sistemlərsiz dünya iqtisadiyyatının qloballaşmasını reallığa çevirmək qeyri-mümkündür.

**1.2. Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsinin logistik şərtləri və onlara təsir edən amllər**

Dünya ölkələrinin tarixi inkişaf təcrübəsinin ümumiləşdirilmiş yekunu göstərir ki, əlahiddə götürülmüş təsərrüfat subyektinin məcmu fəaliyyətində əsas ağırlıq mərkəzi qısamüddətli maksimum mənfəətlikdən tədricən ətraf mühitə uyğunlaşma və nəticə ehtibarı ilə rəqabət üstünlüklərinin əldə edilməsi müstəvisinə keçir.

Bazar iqtisadiyatının həvəsləndirici motivi hesab edilən və işgüzar aktivliyi stimullaşdıran rəqabət və rəqabət şəraitinin istehsalçı və vasitəçi strukturlar arasında mövcudluğu onun inkişafının əsas atributudur. Azad rəqabət bazar iqtisadiyyatı sisteminin daxili immanent xassəsi kimi onun formalaşması prosesində fəaliyyətə başlayır və getdikcə geniş təsir dairəsinə malik olur.

Rəqabətin faydası və ya pozitiv nəticələri, adətən resursların səmərəli bölüşdürülməsi və istifadəsi, innovasiya və o cümlədən texnoloci yeniləşdirmələr, istehlakçıların rifahının təmin edilməsi və bir sıra hallarda iqtisadiyyatın strukturunun təkmilləşdirilməsi kimi müəyyənləşdirilir [12].

Rəqabət üstünlükləri firmanın ayrı-ayrı fəaliyyət növlərinin necə təşkil etməsi və yerinə yetirməsindən asılı olaraq bazar üçün nəzərdə tutulan məhsulları yaratmaq və xidmətləri göstərməklə reallaşır. Firmalar rəqabət üstünlüklərinə yalnız o halda nail olurlar ki, onların istehsal (konkret vaxt müddətində tə­ləb olunan məhsullara istehlakçı sifarişlərinin kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə ödənilməsi üçün əmtəəlik məhsul istehsalı həcminin və məhsul çeşidinin artı­rılması)-kommersiya fəaliyyəti rəqiblərlə müqayisədə səmərəli təşkil edilmiş olsun və ya bu fəaliyyətin həyata keçirilməsi üçün çəkilməsi nəzərdə tutulan bütün növ məsrəflərdə qənaət recimi gözlənilsin. Bu zaman məhsulların istehsal məsrəfləri və son istehlak məntəqələrinə daşınması ilə əlaqədar olan xərclər konkretləşdirilməli, məhsulların potensial diferensiasiya mənbələri müəyyənləşdirilməlidir.

Deməli, rəqabət mübarizəsi nəticə ehtibarı ilə istehsal məsrəflərinin azal-dılmasına stimul yaradır, iqtisadiyyatın səmərəliliyinin yüksəldilməsini təmin edir, istehsalçıların və istehlakçıların diferensiasiyasına gətirib çıxarır.

Təsərrüfat subyektlərinin rəqabətqabiliyyətliliyi konkret bazarda anoloci obyektlərlə müqayisədə rəqabətə dözümlülük qabiliyyəti ilə xarakterizə olduğun-dan rəqabət anlayışının mahiyyətinə nüfuz etmək və rəqabət nəzəriyyəsini tədqiq etməyi zəruri hesab edirik. Belə ki, dünya iqtisadçılarının daima diqqət mərkə-zində olan rəqabət iqtisadi nəzəriyyəsinin əsas kateqoriyalarından və bazar iqtisadiyyatının ən mühüm anlayışlarından biridir. Rəqabət-bazarın möv­cudlu-ğunun başlıca şərtidir və rəqabət bazarı isə inhisarçı strukturların fəaliyyətinin məhdudlaş­dırılmasına xidmət gös­­tərməklə ayrı-ayrı iqtisadi subyektlər arasında bazar paylarının artırılması uğrunda aparılan mübarizə ilə xarakterizə olunur.

Klassik və neoklassik iqtisadi məktəbin nümayəndələrindən A.Smit, D.Rikardo, D.S.Mill, Y.Şumpeter, E.Çemberlin, C.Robinson, A.Kurno, F.Ecuort, P.Hayne, A.Marşall, C.Keyns, F.Hayek, K.Makkonnell, S.Bryu, M.Porter özlərinin iqtisadi araşdırmalarında mahiyyət baxımından rəqabət anlayışınını kifayət qədər geniş tədqiq etmişlər.

Rəqabət nəzəriyyəsinin inkişafında mühüm işlər görmüş klassik iqtisadi məktəbinin banisi A.Smit rəqabəti bazarın ayrılmaz tərkib hissəsi hesab etməklə onu fərdi davranış kateqoriyası, yəni, satıcı və alıcıların bazarda daha səmərəli alış və satış uğrunda mübarizə aparması kimi nəzərdən keçirərək göstərir ki, «rəqabət iştirakıların fəaliyyətini tənzimləyən bazarın (görünməz əlin) özüdür” (18). O, ilk dəfə olaraq rəqabətin şəxsi maraqları və istehsalın iqtisadi səmərəliliyini balanslaşdırdığı,mənfəət normasını tənzimləyərək əmək və kapitalın optimal bölüşdürməsini təmin etdiyini nəzəri surətdə sübut etməklə rəqabət nəzəriyyəsinin inkişafına mühüm töhvələr vermişdir:

- bəhsləşmənin daimi prosesi kimi rəqabət anlayışını formalaşdırmışdır;

- həqiqi rəqabətin əsas şərtlərini müəyyənləşdirmişdir;

- istehsal sahələri arasında əmək və kapitalın səmərəli bölüşdürülməsində rəqabətin rolunu göstərmişdir;

- əsl rəqabət modelinin əsas elementlərini əsaslandırmış və ictimai tələbatın maksimal ödənilməsi mümkünlüyünü göstərmişdir.

A.Smitdən fərqli olaraq D.Rikardo bazar sisteminin uzunmüddətli pers-pektivdə fəaliyyətini təmin edən təkmil rəqabət (bazarda iqtisadi resursların mütləq mənada mobil olması və bu bazara resursların daxil olması və ya çıxarılması zamanı məhdudiyyətlərin olmaması, habelə bütün alıcı və satıcı kateqoriyası üçün bazar haqqında tam informasiyaların əldə edilməsində hüquq bərabərliyinin təmin edilməsi) modelini (dövlətin iqtisadiyyatı tənzimləməsi, inhisarçı hakimiyyət və s. subyektiv amillər əks olunmadığı) yaratmışdır. D.Rikardoya görə rəqabət bazarda məhsul bolluğu yaratmaqla onların mübadilə dəyərini aşağı salır. Belə yanaşmaya görə qiymət kəskin rəqabət mübarizəsi nəticəsində məhsula olan tələb və təklif əsasında formalaşır.

D.Rikardodan sonra rəqabət nəzəriyyəsinin inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan D.S.Mill beynəlxalq tələb bərabərliyini tərtib edərək həll etdi, qiymət səviyyəsindən asılı olaraq onun elastikliyinin təsnifatını verdi, həmçinin əmtəə bazarında neytral qrupları müəyyənləşdirdi.

A.Marşall isə A.Smit və D.Rikardonun fikirlərini inkişaf etdirərək təkmil rəqabətin köməyilə bazarda tarazlığın təmin olunmasının mexanizmini əsaslandır-dı. “Onların təkmil rəqabət modeli aşağıdakı şərtlərin olmasını tələb edirdi: 1) tələbin avtomatik strukturu, yəni hər bir satıcı məhsulun satışı üzrə hər hansı qruplar təşkil etməyərək yalnız öz adından çıxış edir; 2) ayrı-ayrı firmaların satış həcmi və onun sahənin ümumi təklif həcmində xüsusi çəkisi nəzərə alınmırdı. 3) hər bir alıcı və satıcının bir-biri ilə əlaqə saxlamaq imkanın olması, yəni təklif və tələb haqqında maksimal informasiya və satıcıların və alıcıların hərəkətinə maneə-lərin olmaması qəbul edilirdi; 4) məhsulların eynicinsli olması qəbul edilirdi” (16).

Neoklassiklər başqa iqtisadi problemlərə olduğu kimi rəqabət məsələsinə də özünəməxsus yanaşma tərzi ortaya qoydular: rəqabət iqtisadi resurslar və bazarda dayanıqlı mövqe tutmaq uğrunda mübarizədir. Y.Şumpeterin fikrincə rəqabətli mübarizədə əsas məsələ köhnənin “məhv edən” yenilərin tətbiq edilməsidir; rəqabət özlüyündə isə ideal deyil, texnoloci tərəqqi çox vaxt inhisarçılıq yaradır. “İlk növbədə rəqabətin ənənəvi nəzəriyyəsini nəzərdən keçirmək lazımdır. Hazırda iqtisadçılar təkcə qiymət rəqabətini deyil, həm də satış siyasəti rəqabətini də etiraf etməyə başlayırlar. Bu, baş verən kimi qiymət parametri iqtisadi nəzəriyyədə öz dominant rolunu itirir. Lakin hələ indiyə qədər iqtisadçıların diqqət mərkəzində dəyişməyən şəraitdə, xüsusən də istehsal metodlarının və təşkilati formalarının dəyişməməsində olan rəqabət durur. Lakin dərsliklərin əksinə olaraq, kapitalist reallığında yeni məhsulların, yeni texnologiyaların, yeni xammal mənbələrinin, yeni təşkilat tipinin (məsələn iri firmalar) ixtirasına əsaslanmış rəqabət əhəmiyyət kəsb edir. Belə rəqabət xərclərin əhəmiyyətli azlamasını və ya keyfiyyətin yüksəl-məsini təmin edir, o, mövcud firmaları satışın və mənfəətin cüzi azalması ilə deyil, tam müflisləşmə ilə təhdid edir. Bəlkə də qeyd etmək lazımdır ki, sözügedən rəqabət təkcə yalnız təzahür etdikdən sonra deyil, həm də sadəcə potensial təhlükə olanda təsir göstərir” (15).

Neoliberal istiqamətin əsas simalarından biri olan F.Hayek rəqabət prosesini nəzərdən keçirərkən informasiyanı ön plana çəkir (13). “Onun fikrincə, rəqabət qiymət mexanizmi vasitəsilə bazar iştirakçılarına ictimaiyyətin sahib olduğu məhdud resurslardan səmərəli yararlanması üçün istifadə edə biləcəyi imkanlar haqqında informasiya verir. Bu zaman bazar cəmiyyətdə dağınıq formada olan və məhsulların istehsalı üçün isifadə edilə biləcək biliklərin, vərdişlərin və bacarıq-ların yığılmasına şərait yaradır. Məhz buna görə Hayek rəqabətə kəşf etmə üsulu kimi yanaşır” (10). “Sonda mən başlanğıc ana qayıdıb əsas nəticəni daha ümumi şəkildə yenidən ifadə etmək istəyirəm. Mahiyyət etibarilə rəqabət fikrin formalaş-dırılması prosesidir: o, informasiyanın yayılması vasitəsilə bizim vahid bazar dedikdə nəzərdə tutduğumiz iqtisadi sistemin vəhdətini və uzlaşmasını təmin edir. O, insanlarda nəyin daha yaxşı və daha ucuz olması fikrini formalaşdırır, insanlar əlverişli imkanlar və şanslar haqqında bilgilərinə görə ona minnətdardılar. Beləliklə, bu proses məlumatların və düşüncənin fasiləsiz dəyişməsini özünə daxil edir və müvafiq olaraq da bu məlumatları dəyişməz (sabit) kimi qəbul edən nəzəriyyələr üçün əlçatmazdır”(13).

Amerika iqtisadçısı E.Çemberlin özünün “İnhisarçı rəqabət nəzəriyyəsi” kitabında iqtisad elminə “inhisarçı rəqabət” terminini gətirdi. E.Çemberlin göstə-rirdi ki, bazarda çoxlu sayda müstəqil və bazara sərbəst girmək imkanlarına malik firmaların olmasına baxmayaraq, alıcılar bir sıra məhsullara üstünlük verir və hətta buna görə daha yüksək məbləğ ödəməyə də hazırdılar. İnhisarçı rəqabət məhsul inhisarına əsaslanır. Bazarda üstünlük əldə etmək istəyən firma məhsulunu diffe-rensiallaşdırır və nəticədə də məhsulun keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, dizayn və qablaşdırılması ilə diqqəti cəlb edən yeni modellərin buraxılmasına, müştərilərə xidmətin yaxşılaşdırılmasına əsaslanan qeyri-qiymət rəqabəti meydana gəlir. Firma məhsulunu differensiasiya edərək öz seqmentində inhisarçıya çevrilir və “məhsu-lun differensiasiyasına görə inhisarçılıq” yaranır. Məhsul differensiallaşdırıldıqda isə istehsalçı eyni zamanda həm inhisarçı, həm də rəqabətli olur. “Beləliklə, E.Çemberlinə görə “inhisarçı rəqabət vəziyyəti” cəmiyyət səviyyəsində istehlak-çıların məhsula görə daha çox ödəməsinə, məhsul buraxılışının potensial səviyyə-dən aşağı olmasına və nəticədə istehsalın tam yüklənməməsinə (çünki inhisarçı rəqabət şəraitində firma mənfəətini istehsalın aşağı həcmli olduğu halında maksi-mallaşdıra bilir) və işsizliyin yaranmasına səbəb olur. Eyni zamanda Çemberlin qeyd edir ki, bütövlükdə məhsulun differensiallaşdırılması istehlakçıların zövqü-nün müxtəlifliyindən, onların tələblərinin və həssaslığının yüksəlməsindən yaranır, inhisarçılığa meyllənmə isə tələbin differensiallaşması ilə izah olunur” (13, s.14 ).

Özünün “Qeyri-təkmil rəqabətin iqtisadi nəzəriyyəsi” kitabı ilə rəqabət konsepsiyasının tənqidçiləri sırasında mühüm yer tutan C.Robinson göstərir ki, bazarda inhisarçı mövqe tutan firma qiymətin elastik olmamasından istifadə edərək qiyməti yüksəltməklə istehsalın həcmini aşağı sala və nəticədə ümumi qazancı maksimallaşdıra bilər. Başqa sözlə, mümkün qədər az məhsul istehsal edərək daha yüksək qiymətə satmaq firmaya daha yüksək nəticələr vəd edir (28, s. 74-96).

Məşhur Amerika iqtisadçıları P.Samuelson və V.Nordhaus C.Robinsonun fikirlərini bir növ təsdiq edərək özlərinin məşhur “Ekonomiks” dərsliyində yazır-dılar: “Müasir iqtisadiyyatda təkmil rəqabətli bazarların olması olduqca nadir haldır -bu reallıq yox, sadəcə arzu olunası idealdır... Müasir iqtisadiyyatda əksər hallarda bazarlar bir neçə iri, bəzən isə cəmisi iki və ya üç firmanın təsiri altında olur” (52).

Amerikan iqtisadçı-alimləri K.R.Makkonnell və S.R.Bryu isə rəqabətə aşağıdakı kimi yanaşmışlar: “Hər bir şəxsin özü üçün şəxsi pul gəliri əldə etmək cəhdi formasında realizə olunan seçim azadlığı kapitalizmin əsas xüsusiyyəti kimi rəqabəti və ya iqtisadi yarışı əmələ gətirir. İqtisadçılar üçün rəqabət aşağıdakı anlama gəlir:

1. Bazarda istənilən məhsul və ya resursun çoxlu sayda müstəqil hərəkət edən alıcı və satıcılarının olması.

2.Alıcı və satıcıların bu və ya digər bazarlara daxil olmasında və ya onu tərk etməsində azad olması” (4, s.52).

Tanınmış rus iqtisadçısı A.S.Bulatova görə ən ümumi şəkildə rəqabət bazar iştirakçıları arasında yarışmadır. A.S.Bulatov rəqabətə dair fikirlərini belə yekun-laşdırır: rəqabət bazar iqtisadiyyatının əsas anlayışlarından biridir. O bazarın əsas hərəkətverici qüvvəsidir, daxili inkişaf amilidir, bazar iştirakçılarının öz məhsulla-rının istehsalı və satışı üçün daha yaxşı şərait uğrunda mübarizəsidir... Rəqabətin əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, o, məhdud resursların bölüşdürülməsini yarışanların iqtisadi arqumentlərindən asılı edir.Daha keyfiyyətli və yaxud da daha ucuz nemətlər (iqtisadi resurslar və məhsullar) təklif edərək rəqabət mübarizəsində qalib gəlmək olar (9, s.47).

Beləliklə, A.Smitdən başlayaraq bazar iqtisadiyyatı sisteminə iqtisadiy-yatın «təbii sistemi» kimi yanaşan bütün iqtisad nəzəriyyəsi məktəbləri özəl mülkiyyətin və rəqabətin zəruriliyini əsas prinsiplər səviyyəsinə qaldırmış və bu məktəblərin, xüsusi ilə standart neoklassik nəzəriyyələrin məntiqinə görə bazar iqtisadiyyatının səmərəli işləməsi rəqabət və özəl mülkiyyətin vəhdətliyi halında mümkün olur və optimal bazar iqtisadiyyatı prinsipləri baxımından rəqabət və özəl mülkiyyət «Siam ekizləridir».

Yuxarıda qeyd olunanları ümumiləşdirərək belə qənaətə gələ bilərik ki, rəqabət mövcud iştirakçıların özlərinə daha əlverişli şəraiti təmin etməsi üçün məhdud resurslar uğrunda iqtisadi mübarizədir. Rəqabət bazar iqtisadiyyatının mühərrikidir, iqtisadi sanitardır və təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin tənzimləyicisidir. Rəqabət probleminin tədqiqinə həsr olunmuş iqtisadi ədəbiyyatların təhlili “rəqabət” anlayışının üç kontekstdən araşdırıldığını ortaya qoyur: davranış (xüsusən də klassiklərin və neoklassiklərin araşdırmasında ön plana çıxır. A.Smit rəqabəti “satıcıların öz məhsullarının satışı üçün daha əlverişli şərait yaratmaq uğrunda vicdanlı mübarizəsi”, neoklassiklər isə nadir iqtisadi nemətlər uğrunda mübarizə kimi izah edirdilər), struktur (rəqabətin məzmunu bazarın tipləri və orada olan qaydalardan çıxış edilərək müəyyənləşdirilir), funksional (bu yanaşma rəqabətin iqtisadi mahiyyətini deyil, onun iqtisadi inkişafda rolunu tədqiq edir) (6).

Deməli, bazar münasibətlərinin formalaşması tempi və sürəti rəqabət mübarizəsi və onun xarakterini də mütəmadi olaraq dəyişdirir. Belə bir şəraitdə iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olan təsərrüfat subyektlərinin hər birini bu və ya digər dərəcədə iqtisadi mübarizə gözləyir, lakin, iqtisadi mübarizənin (rəqabət mühitinin) vəziyyəti bu və ya digər amillərdən asılı olaraq dəyişir.

Ayrı-ayrı rəqabət formalarının mövcud olduğu bazar iqtisadiyyatı şəraitində logistikanın maraq dairəsi və fəaliyyət istiqaməti ondan ibarətdir ki, mövcud iqtisadi resurslar və xidmətlər həm istehsal və mübadilə sferasında, həm də istehlak sferasında elə bölüşdürülməlidir ki,bölüşdürməyə cəlb edilən tərəflərin heç birisinə iqtisadi cəhətdən ziyan dəyməsin, resursların bölgüsü zamanı onların iqtisadi mənafeləri nəzərə alınsın və təmin edilsin, nəticə etibarı ilə isə istehlakçı tələbi tam və dolğun ödənilmiş olsun.

Bütün digər sferalarla bərabər logistika üçün ən maraqlı məqam resursların istehsal sferasında səmərəli bölüşdürülməsindən ibarətdir. Çünki təkmil rəqabətin mövcud olduğu iqtisadi şəraitdə hər bir istehsalçının ixtiyari məhsulun istehsalına çəkdiyi istehsal xərcləri yol verilən hədd daxilində bərabərdir və belə bir şəraitdə tarazlığın qorunub saxlanılması istehsal üçün səmərəli hesab edilir. Buna görə də istehsal sferasında istənilən məcmu həcmə malik hazır məhsulların (resursların) bu məhsulların (resursların) istehsalına çəkilən məcmu istehsal xərclərinin azaldılması baxımından yenidən bölüşdürülməsi daha səciyyəvi xarakter kəsb edir.

İstehsal olunan məcmu məhsul kütləsi satılmaq üçün bölüşdürmə kanalları vasitəsilə mübadilə sferasına daxil olur. Təbii ki, göstərilən xidmətlər və istehsal olunan məhsulların məcmu həcmini konkret zaman kəsiyi üçün dəyişmək mümkün olmadıqda resursların mübadilə sferasında bölüşdü­rülməsinin iqtisadi effektivliyi məhz müəyyən mənada bir istehlakçının iqtisadi vəziyyətini yaxşılaşdıraraq ixtiyari digər istehlakçıların iqtisadi vəziyyətinin pisləşməsinə yol verməməkdə təzahür edir. Daha doğrusu, resursların heç bir idarəetmə orqanının müdaxiləsi olmadan bu prinsip üzrə bölüşdürülməsi iqtisadi cəhətdən effektiv hesab olunur.

İqtisadi resursların istehlak sferasında bölüşdürülməsidə məhz mübadilə sferasında aparılan bölüşdürmə prinsipi ilə eyniyyət təşkil edir. Burada logistik yanaşma konsepsiyalarından əsasən digər istehlakçı qruplarının iqtisadi məna­feyinə ziyan gətirmədən və bunlardan hər hansı birinin iqtisadi vəziyyətini müəyyən mənada yaxşılaşdırmaqla istehlak ediləcək məcmu resursları onların arasında yenidən bölmək mümkün olmadığı hallarda istifadə olunur.

M.Porter tərəfindən işlənib hazırlanan rəqabət üs­tün­lükləri nəzəriyyəsində rəqabət məsələləri olduqca dərin və hərtərəfli nəzərdən keçirilmişdir. Rəqabət qabiliyyətini yaradan səbəblərin izah edilməsinə müxtəlif baxışları təhlil edən və işçi qüvvəsi, təbii resurslar, milli firmalara münasibətdə dövlətin proteksionist siyasəti kimi müqayisəli üstünlükləri təmin edən amilləri və firmaların idarə edilməsinə yanaşmalarda müxtəliflikləri nəzərdən keçirən M.Porter belə qənaətə gəlmişdir ki, bu sadalanan amillərdən hər hansı biri ayrılıqla firmanın rəqabət mübarizəsində qalib gəlməsi və ya uğursuzluğa düçar olmasını izah etməyə qadir deyil. M.Porterin fikrincə firmaların rəqabətqabiliyyəti həm firmanın malik olduğu, həm də onun gələcək sahibkarlıq fəaliyyəti üçün əldə etdiyi resurslardan tam və səmərəli, yəni məhsuldar istifadə olunması hesabına təmin edilir.

Rəqabət üstünlükləri təsərrüfat suybektlərinin ayrı-ayrı fəaliyyət növlərini necə təşkil etməsi və yerinə yetirməsindən asılı olaraq bazar üçün nəzərdə tutulan məhsulları yaratmaq və xidmətləri göstərməklə reallaşır. Fəaliyyət növləri kateqoriyalara bölünür və yekunda onların hər biri məhsul istehsalı prosesinə bu və ya digər dərəcədə öz töhvəsini verməklə qiymətli hesab olunan qapalı bir dövrəni yaradır, təşkil edirlər.

Praktiki olaraq bütün kateqoriyaların (bəzi hallarda əmək resurslarının idarə edilməsi istisna olmaqla) iqtisadi inkişafın müasir mərhələsində lazımı səviyyədə müvəffəq icra olunması, reallaşması üçün funksional idarəetməni bilavasitə həyata keçirən logistikanın tətbiq edilməsi obyektiv tələbatdan irəli gəlir. Bu zaman şəkil 1.3-də göstərilən fəaliyyət növləri arasında son nəticələrin əldə edilməsinə istiqamətlənmiş əlaqələrin təşkili böyük əhəmiyyət kəsb edir. Deməli, ayrı-ayrı sahələrdə rəqabət aparan bu və ya digər firmalar məhsul istehsalı mərhələsindən başlamış satışdan sonrakı xidmətin təşkilinə qədər qapalı bir dövrəni yaratmaqla daha böyük, iri fəaliyyət sahəsinə daxil olurlar ki, M.Porter bunu da dəyərlər sistemi adlandırmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, bu kateqoriyanın (iri fəaliyyət sahəsinin) logistik cəhətləri ola bilsin ki, makro səviyyədə həm xammal, dəstləş-dirici məmulat və avadanlıqların göndərilməsini hə­yata keçirən məhsulgöndərən­lərin, həm də mikrosəviyyədə firmanın özünün dəyərlərqapalı sisteminə aid edilməsin. Aydındır ki, firmanın əmtəəlik məhsulları lokal qapalı sistemdən-satış kanalla­rından keçərək son nəticədə istehlakçıların dəyərlər sistemində məcmu elementlərdən birinə çevrilir və istehlakçılar bu məhsullardan özlərinin təsərrüfat fəaliyyətində istifadə edirlər.

Bütün bunları nəzərə almaqla firmanın rəqabət üstünlüyü əhəmiyyətli dərəcədə qeyd olunan bu sistemləri öz məqsədi baxımından təşkil və sadə­ləşdirə bilən logistik strukturların nə dərəcədə effektiv təşkil etməsilə müəyyən edilir. Təkmil və çevik formaya malik olan belə logistik strukturlar təkcə firma daxili fəaliyyət növlərini əlaqələndirmək, bu fəaliyyət növləri arasında ahəng­darlığa nail olmaqla yanaşı firmanın makromühitində fəaliyyət göstərən digər firmalar arasında da mənafe birliyini-təsərrüfat əlaqələrini təmin edir.Qarşı­lıqlı asılılıqda fəaliyyət göstərən firma böyük üstünlüklər əldə etməklə mütə­madi olaraq bu əlaqələrin optimallaşdırılmasına səy göstərir. Belə ki, «dəqiq vaxtında» prinsipi və ya «kanban» sistemilə məhsulgöndərmələri həyata keçirən firmalar material ehtiyat-larının səviyyəsini azaltmaqla özlərinin transsak­siyon və operativ xərclərinin həc-mini də əhəmiyyətli şəkildə azaltmış olurlar.

**Firmanın infrastrukturu (maliyyə fəaliyyəti, planlaşdırma)**

**Əmək resurslarının idarə edilməsi**

Маddi-texniki təchizat

**Техnologiyanın inkişafı**

Хаmmal və materialların göndərilməsinin təmin edilməsi

Мəhsul istehsalı

Мəhsul satışının təşkili

Маrketinq və satış

Satışdan sonrakı xidmət

#### *Кюмякчи* фяалиййят

**Mənfəət**

*Firmanın əsas fəaliyyəti*

Lakin qeyd etmək lazımdır ki, xarici ədəbiyyatlarda firmanın rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi üçün logistikadan istifadə olunmasının xarakterik cəhətlərinə xüsusi diqqət yetirilir. Logistikanın tətbiqilə rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi təbii ki, dərhal baş vermir və eyni zamanda da birdəfəlik proses hesab olunmur.Bu vaxt baxımından uzun bir müddəti əhatə edir və minimum iki mərhələdə keçir.

Birinci mərhələdə logistikanı tətbiq edən firmalar yeni xidmətlər təklif etmək və bazara çıxaracaqları (və ya çıxardıqları) məhsulun keyfiyyətini yüksəltməklə yeni bazar seqmentləri əldə edirlər. Rəqib firmalarda bu faktordan istifadə etdiklərindən qeyd olunun amil müəyyən müddətdən sonra öz çəkisini itirir. Belə bir hal hər tip bazar üçün xarakterikdir və geniş yayılandır. Buna görə də logistikanın tətbiqilə rəqabət mübarizəsində məhz istehsal xərclərinin və məhsulun maya dəyərinin azaldılması ilə müşahidə edən ikinci mərhələ başlayır.

İstehsal xərclərin azaldılması və məhsulun keyfiyyətinin, habelə xidmətlərin səviyyəsinin yüksəldilməsi eyni zamanda baş verə bilər. Lakin logistik idarəetmənin prinsip və konsepsiyalarının fasiləsiz tətbiqi zamanı rəqabət mübarizəsində logistikanın təklif etdiyi üstünlüklərdən əvvəlcə birincisi, sonra isə ikincisi ön plana keçir. Beləliklə, bu tsikl möv­cud tələbdən asılı olaraq təkrarlana bilər.

Logistik konsepsiyalara istehsal (tədavül) xərclərinin azaldılması istiqa-məti kimi baxan və logistik idarəetməyə effektiv əsaslandırma kimi yanaşan firmaların idarəetmə aparatı bu konsepsiyaların geniş tətbiq edilməsinə daha çox üstünlük verir. Çünki, rəqəbət mübarizəsində əsas vasitə kimi istifadə olunan logistik kon-sepsiya, belə demək mümkündürsə firmanın əsas iqtisadi strategiyasını (maliyyə, material və əmək resurslarının planlaşdırılması, yerləşdirilməsi və onlara nəzarətin həyata keçirilməsi) təşkil etməklə iqtisadi göstəricilərin əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılması-məhsulların reallaşdı­rılması və ya xidmətlərin göstərilməsindən əldə edilən mənfəət həcminin artırılmasına gətirib çıxarır. Belə yanaşma eyni zamanda logistika ilə istehsal strategiyası arasında üzvü əlaqənin təmin edilməsinə də şərait yaradır. Praktiki olaraq bu əlaqələndirmənin həyata keçirilməsi nəticə baxımından:

- lazım olan yerdə tələb olunan vaxtda zəruri ehtiyatlar yaradılır;

- iqtisadi tələblərə uyğun olaraq firma daxilində və ya onun hüdudlarından kənarda material resurslarının vaxtı-vaxtında daşınmasına zəmanət verən nəqliyya-tın hərəkəti razılaşdırılır;

- istehsal ehtiyatlarının həcminin azaldılması, habelə xammal və material sərfini minimumlaşdırmağa imkan verən anbar təsərrüfatı, qablaşdırma və nəqliyyat arasında işlərin ahəngdarlığı təmin edilir;

- ehtiyatlar və nəqletmə arasında sinxronluğa nail olunur.

Deməli, logistika həm firmanın bazar payının artırılması, həm də xərclərin azaldılması nöqteyi-nəzərindən ikili funksiyanı yerinə yetirir.

Təsərrüfat suybektləri səviyyəsində idarəetmənin logistik prinsiplər əsasında aparılmasının nəticəsi olaraq rəqabətqabiliyyəti və onun yüksəldilməsinin qiymətləndirilməsi xərcələrin kalkulyasiyasını tələb edir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, əksər göstəricilərin kəmiyyətcə hesablanması mürəkkəb olduğundan belə kalkulyasiyanın birbaşa yerinə yetirilməsi çətinlik yaradır.

Logistikanın xərclərə təsiri məhsulların satışı ilə bağlıdır. Logistik kondeksdən buraya əsasən sifarişlərin yerinə yetirilməsi (sifarişlərin emalı, yüklərin daşınması və anbarlaşdırılması, ehtiyatların idarə edilməsi, qablaş­dırma, ehtiyat hissələri ilə təminat, satışdan sonrakı servis xidməti və s.) ilə əlaqədar olan xərc maddələri aid edilir. Firmanın bazar payının artırılmasına logistikanın təsiri isə şərtsiz olaraq yeni istehlakçıların cəlb edilməsi və firma­nın bazar vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına imkan verən amillərdən-istehlakçı sifarişlərini tez və keyfiyyətli ödəmək, istehlakçı sifarişləri və təkliflərini xidmətin rəqabət qabiliyyəti səviyyəsinin tələblərinə cavab verən səviyyədə vaxtı-vaxtında nəzərə almaq, habelə məhsulların effektiv təklif metodlarından asılı olaraq qiymətləndirilir.

Logistikanın xərclərə təsirini firma səviyyəsində əldə edilən iqtisadi sə­mə-rənin kəmiyyəti kondeksindən müəyyən­ləşdirmək daha məqsədəuyğundur. Logistikanın tətbiq edilməsi nəticəsində əldə edilən iqtisadi səmərənin kəmiyyəti iqtisadi kompromisslər kateqoriyası çərçivəsində təyin edilir. Kompromiss firma daxilində ayrı-ayrı funksional böl­mə­lərin maraqlarının nəzərə alınmasına və uzlaşdırılmasına əsaslanır. Daha doğrusu, belə kompromisslərə firmanın ümu­mi mənfəətinin yüksəldilməsi vasitəsi kimi baxılır. Aydındır ki, mənfəət gəlirlərin xərclər üzərində artımını ifadə edir. Ayrı-ayrı funksional bölmələrin tələbləri arasında kompromisslər xərclərin səviyyəsinin hər bir bölmə üçün nəzərdə tutulan minimum səviyyə ilə müqayisədə artımına gətirib çıxarır. Buna görə də istehlakçı tələbinin yüksək səviyyədə ödənilməsi nəticə­sində firmanın ümumi gəlirləri arta bilər.

Son zamanlar bütün logistik sistem (və ya onun ayrı-ayrı iştirakçıları) tərəfindən material, maliyyə və informasiya axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı işlərin yerinə yetirilməsində qruplaşdırma və mərkəzləşdirmə ənənələri getdikcə intensiv xarakter alır. Bu mahiyyətcə o deməkdir ki, firmanın təşkilati strukturunda funksiya daxili kooperasiya mexanizmi yaradılır və bu da öz növ­bə­sində əmələ gələ biləcək çoxlu sayda iqtisadi mübahisələri aradan qaldırır. Qruplaşdırmanın forması və mərkəzləşdirmənin dərəcəsi məhsul çeşidindən və bazar mühitindən birbaşa asılıdır. Belə ki, bazar yönümünə malik olan və geniş nomenklaturalı məhsulları eyni bir kanal vasitəsilə reallaşdıran firmalar bazara xidmət göstərilməsi üçün bütün fəaliyyət növlərini qruplaş­dırmağa və onları mərəkəzləşdirməyə səy göstərir.

Ayrı-ayrı bazarlarda öz məhsullarının satışını həyata keçirən digər firmalar isə bölüşdürmə sisteminin idarə edilməsində mərkəzləşdirməyə o qədər də maraq göstərmirlər. Onlar da əksinə, bölüşdürmənin operativliyini və bölgü kanallarına nəzarət işini təmin etmək üçün logistik sistemin elementlərinin ümumi idarəetmə strukturuna birləşdirilməsi ənənəsi meydana gəlir.

Müasir kommersiya firmalarında rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsinə məhsulgöndərənlər və istehlakçılarla hərtərəfli işgüzar münasibətlərin qurulması faktoru böyük təsir göstərir. Bu, hər şeydən əvvəl ondan irəli gəlir ki, çox zaman məhsulgöndərənlərlə məhsul istehlakçılarının iqtisadi mənafeləri kommersiya firmalarının iqtisadi mənafeləri ilə üst-üstə düşmür. Belə ki, məhsulgöndərənləri təmin edən əsas iqtisadi faktor ondan ibarətdir ki, yeni alıcı bazarının və potensial alıcıların axtarılmasına vaxt və maliyyə vəsaiti sərf etmədən mövcud təsərrüfat əlaqələri çərçivəsində məhsulgöndərmələri davam etdirsinlər, göndərdikləri məhsullara görə tədiyyələri vaxtında ala bilsinlər. İstehlakçıları maraqlandıran məqam isə istehsal istehlakı zamanı fasilələrə yol verməmək üçün bağlanan kontraktlar üzrə keyfiyyətli məhsullarla vaxtı-vaxtında təmin olunmaqdan ibarətdir. Təbii ki, logistik sistemin iştirakçıları arasında iqtisadi mənafe birliyinin təmin edilməsi, istehsal və tədavül xərclərinin azaldılması logistik idarəetmənin başlıca konsepsiyasıdır.

Deməli, firmanın rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsinə tələb olunan məhsulun lazımi yerə razılaşdırılmış vaxt­da və kəmiyyətdə çatdırılması etibarlılığı kimi mühüm amil də təsir göstərir. İnvestisiya məhsulları bazarında xüsusi əhəmiyyət kəsb edən sifarişlərin vaxtı-vaxtında və keyfiyyətli yerinə yetirilməsi firmanın imicini yüksəltməklə bərabər təkrar sifarişlərin alınmasına şərait yaradır.Təkrar sifarişlər ya köhnə məhsul istehsalçılarından, ya da əvvəlki alıcıların tövsiyəsinə görə yeni istehlakçılardan alınan sifarişlərdən ibarətdir. Belə sifariş-lərin alınması və icra edilməsi istehsalçı firmalar üçün xüsusilə əhəmiyyətlidir. Çünki, yeni sifarişlərdən fərqli olaraq burada sifarişin icrası üçün layihə və texnoloci sənədlər, texnoloci avadanlıqlar, bu avadanlıqların istismarında praktiki təcrübəyə malik kadrlar, habelə təşkilati qərarlar mövcuddur. Bütün bunlar isə nəticə etibarı ilə həm satışdan qabaq, həm də satışdan sonra çəkilməsi nəzərdə tutulan xərclərin azalmasına səbəb olur.

Uzunmüddətli istifadə olunan istehlak məhsulları bazarında məhsulların çat­dırılması etibarlılığı göstəricisi firmanın rəqabət qabiliyyətinin yüksəldil­mə­si üçün o qədər də əhəmiyyətli hesab edilmir. Belə ki, bu tip məhsullar hə­mi­şə bölgü və satış kanallarında olduqlarından razılaşdırılmış vaxtda məhsul­ların çatdırılması faktoru təyinedici rol oynamır və bu səbəbə görə də etibarlılıq amili ehtiyatların səviyyəsindən demək olar ki, az asılılıqda olur. Uzunmüddətli istifadə olunan məhsullar bazarında aparılan marketinq tədqiqatları və onların nəticələri bu tip məhsulların rəqabət qabiliyyətinə həlledici təsir göstərə bilmir. Praktikada istehlakçılar və satıcılar «etibarsızlıq» (və ya onun müəyyən də­rə­cəsi), eləcə də məhsulgöndərmələrdəki qeyri-müəyyənliklə (məhsulgön­dərən­ləri və məhsulu dəyişmədən) tez və asan razılaşırlar. Ona görə də belə bir şə­rait­də logistika marketinqin aləti kimi deyil, məhz məsrəflərin azaldılması va­sitəsi kimi çıxış edir. Lakin xidmətin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, xüsusilə yeni məhsul istehsalı zamanı logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi müddətinin azaldılması, habelə geniş nomenklaturalı məhsulların istehsalının təşkili baxı­mın­dan o, böyük əhəmiyyətə malik ola bilər. Burada həlledici əhəmiyyəti məhz istehsal prosesinin çıxışında deyil, yalnız girişində və istehsal prosesinin gedişində material axınlarının logistik idarə edilməsi kəsb edir. Beləliklə, isteh­sal xərcləri və məhsulun maya dəyərinin azalması halları müşahidə olunur.

Beləliklə, material və onunla bağlı olan informasiya axınlarının rasional idarə edilməsinə imkan verən metod və vasitələr məcmusundan ibarət olan logistika aşağıdakı dörd cəhəti nəzərə almaqla firmanın rəqabət qabiliyyətini öz-özünə yüksəltməyə qadirdir:

- potensial əmtəə bazarları çoxsaylıdır;

- bu bazarlarda mövcud olan ənənələr tələb olunan məhsulların nomen-klaturasının azalmasından ibarətdir;

- firmanın strategiyası radikal formada tez dəyişə bilər;

- firmanın nüfuz və hörməti onun bazar münasibətlərində aktiv və uzun-müddətli iştirakının nəticəsidir.

Əgər çoxsaylı əmtəə bazarlarında keyfiyyət və xassələrinə görə məhsul-ların differensiasiyası ehtimalı azalırsa, onda firmanın korporativ imici və ya strategiyası yaxın pers­pektiv üçün dəyişməz qalır və logistika firmanın mühüm rəqabət alətinə çevrilir. Belə bir şəraitdə rəqabət üstünlüyü bilavasitə firmanın logistik əməliyyatları yerinə yetirə bilməsi qabiliyyətindən, o cümlədən:

- bazar tələbinin, bazar seqmentinin və iqtisadi mühitdə vəziyyətin dəyiş-məsindən;

- istehsal olunan məhsulun maya dəyərinin azaldılması və keyfiyyətinin yüksəldilməsindən;

- alıcı dairəsinin genişlənməsi, texniki və qiymət sferasında, eləcə də tədarükat və bölüşdür­mə siyasətində manevr imkanlarının artmasından yarana bilər.

Firmaların logistik fəaliyyətin yerinə yetirilməsi nəticəsində yüksək gəlirin əldə edilməsinə - alınmasına istiqamətlənən siyasəti mənfəətin artırıl­masına gətirib çıxarır. Xarici mütəxəssislərin hesablamalarına görə logistikanın firmanın mənfəətinin artırılmasına təsiri firmanın xidmət səviyyəsindən asılıdır. Lakin göstərilən xidmətin səviyyəsi 90% və ondan yüksək olduqda logistik xərclər bu fəaliyyət növü üzrə əldə edilən gəlirləri üstələyir. Ona görə xidmətlərin səviyyəsi məhz bu səviyyədən aşağı olduqda iqtisadi baxımdan rentabelli hesab edilir.

Qeyd olunanlar bir daha təsdiq edir ki, ötən əsrin sonlarından etibarən lo­gis­tikanın məqsədi xərclərin azaldılması və mənfəətin artırılması çərçivə­sindən çox kənara çıxır. Buna görə də bu mərhələdə firmaların rəqabət qabi­liyyəti kon­sepsiyası əlavə xidmətlərin göstərilməsi və onların keyfiyyətinin yüksəl­dil­mə­si hesabına rəqabət üstünlüyünü təmin etməkdən ibarətdir. Bəli, ola bilsin ki, sonralar əksər firmalar tərəfindən bu konsepsiyanın tətbiqi zamanı xərc ami­li başqa əsaslar üzrə yenidən prioritetə malik olsun. Bütün hallarda logistika he­sa­bına firmanın rəqabətqabiliyyətinin yüksəldilməsi fasiləsiz və dinamik pro­ses­dir.

**1.3. Bazar münasibətləri şəraitində ümumi iqtisadi problemlərin logistik qoyuluşu və onların xarakterik cəhətləri**

Bütün maddi varlıq daima hərəkətdə və inkişafda olan nəhəng bir sistemdir. Hər bir sistem özündən daha böyük sistemin ya alt sistemidir, ya da elementidir. Bir sistemin elementi olmaq etibarı ilə kiçik sistemlər heç də bəsit deyillər. Onların da alt sistemləri-elementləri vardır. Bütünlükdə kainatın hə­ləlik ən xırda tərkib hissəsi, maddi əsası sayılan mikrohissəciklərin də mü­rək­kəb daxili quruluşu, alt sistemləri və elementləri mövcuddur. Beləliklə, dünya son­suz və dərk edilən olmaqla,həm də ciddi daxili intizama malik sistemdir. Daha doğrusu, dünya sistemdirsə, onu təşkil edən maddi proseslər isə əlahiddə götürülmüş sistem olmaqla onun tərkib elementləri - alt sistemləridir.

Sistem-təbiət və ya insan cəmiyyəti tərəfindən müəyyən məqsədlərin yerinə yetirilməsi üçün qarşılıqlı əlaqə və təsirlərə malik elementlərdən təşkil edilmiş, müstəqil və sabit, mütəmadi inkişaf edən ətraf mühitlə qarşılıqlı əlaqələrdən asılı olaraq təkmilləşən strukturu özündə birləşdirir.Başqa sözlə-sistem dedikdə bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olan element və hissələrin nizamlı düzülüşü (yerləş-dirilməsi) nəzərdə tutulur.

Ensiklopedik lüğətdə «sistem» anlayışı (yunan sözü olub bütöv, bir-birilə əlaqəli olan hissələrdən təşkil edilmiş, inteqrativ keyfiyyət deməkdir) -hissələrdən təşkil olunmuş, müəyyən bütövlük yaradan və bir-birilə qarşılıqlı əlaqə və münasibətdə olan elementlər çoxluğu kimi göstərilmişdir (7).

Sistemin tədqiqi məsələsi hər bir elm sahəsində vacib və əhəmiyyətli məsələ hesab olunur. İxtiyari sistemin öyrənilməsi zamanı onların qurulması və fəaliyyət prinsiplərinin, eləcə də bu sistemin ətraf mühitlə qarşılıqlı əlaqələrinin aşkar edilməsi problemi meydana çıxır.Cəmiyyətdə və təbiətdə baş verən bütün hadisə və proseslər səbəbsiz baş vermir, nizamsız, qeyri-qanuni fəaliyyət göstərmir, onlar bu və ya digər formada bir-birilə sıx əlaqədədir.Bu əlaqələr bütün dövrlərdə məhsuldar qüvvələrin inkişaf səviyyəsinə uyğun olaraq öyrənilir və tədqiq olunur.

Əgər təbii sistem «təbiət tərəfindən qoyulan» məqsədləri dolğun ödəmirsə və ya ödəmək qabiliyyətinə malik deyilsə o, öz-özünə məhv edilir və güclü, yüksək həyat qabiliyyətli sistemlə əvəz olunur. Belə bir yanaşmadan cəmiyyətin inkişafı baxımından insanlar tərəfindən yaradılan süni sistemlərdə də istifadə olunur.

Sistemi bir mənalı anlamaq və onun haqqında mülahizələr irəli sürmək üçün təkcə onu təşkil edən elementlərin sayı və onların xarakterik xüsusiyyətləri kifayət etmir. Buna görə də sistemin elementlərinin sistem daxilində yerləşməsi ardıcıllığını, müxtəlif vəziyyətlərdə və anlarda bu elementlər arasında qarşılıqlı fəaliyyəti müəyyənləşdirən səbəb-nəticə asılılığını, elementlərin sabit inkişaf meyllərini və sistemin sərhədlərini də bilmək lazımdır. Odur ki, «sistem» anlayışının daha müfəssəl tərifini vermək üçün sistemin hansı xassələrə malik olmasını müəyyənləşdirmək lazımdır. Sistemin fəaliyyət göstərməsi, inkişafı, təkmilləş­dirilməsi və ekstremal hallara tab gətirməsi üçün o, avtonom, bütövlük, daxili və xarici aləmlə qarşılıqlı əlaqə, inteqrativ keyfiyyət, mükəmməllik, struktivlik və s. kimi xassələr məcmusuna malik olmalıdır. Əgər ixtiyari tədqiqat obyekti əvvəlcədən müəyyənləşdirilən bu xassələr toplusuna malikdirsə, onda həmin obyekti sistem kimi qəbul edilir.

Qeyd edildiyi kimi ixtiyari hər bir sistem onu xarici mühitdən ayıran konkret sərhədlərə malikdir. Əksər hallarda sistem və ətraf mühit arasındakı sərhəd o qədər də dəqiq olmadığından ətraf mühit anlayışına diqqətli yanaşma tələb olunur. Hər bir sistem üçün ətraf mühit bütövlükdə sistemə təsir edən obyektlərdən və eləcə də sistemin davranış tərzi nəticəsində xassələrini dəyişən obyektlərdən ibarətdir. Əlbəttə ki, ətraf mühit və ya sistem arasında dəqiq bölgünün aparılması,hər şeydən əvvəl öz marağı naminə mövcud obyektlər məcmusuna istifadə predmeti kimi baxan individumun məqsədindən asılıdır. Sistemlər çoxluğu dəqiq sərhəddə malik olur. Lakin elə sistemlər də mövcuddur ki, onlar heç də dəqiq müəyyən edilmiş sərhəddə malik deyil.Bu mənada istehsal-iqtsadi sistemlər xüsusi ilə maraq doğurur. İqtisadiyyata xas olan əsas əlamətlərdən biri onun müxtəlif funksiyaları yerinə yetirən, külli miqdarda hissə və elementlərin birləşməsindən ibarət olan mürəkkəb dinamik sistem olmasıdır. İstehsal, maliyyə, informasiya, sosial cəhətdən bu tip sistemlərin sərhədləri həm zaman, həm də məkanca bir-birindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənir. Ümumilikdə götürdükdə iqtisadi sistem insan tərəfindən yaradılan, fiziki, olduqca mürəkkəb, ehtimallı, dinamik, dövri, qeyri-xətti, mükəmməl, açıq, öz-özünü tənzimləyən, öyrədən və təkmilləşən bir sistemdir. İctimai tələb və onun ödənilməsi imkanları arasındakı fərq iqtisadi sistemləri inkişaf etdirməyi tələb edən əsas hərəkətverici göstərici hesab olunur. Çünki, cəmiyyətin inkişafınının əsas məqsədi istehlak komponentlərini fasiləsiz olaraq genişləndirmək, onların bolluğunu təmin etmək və hər bir komponentin istehsalı üçün canlı və maddiləşmiş əməkdən,eləcə də təbii ehtiyatlardan maksimum istifadə etməkdir.

Yeni elmi sahə hesab edilən logistika da cəmiyyətin maddi tələbatını ödəmək məqsədilə materialların ilkin mənbədən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti ilə bağlı yerinə yetirilən bütün iqtisadi proseslərə sistem kimi baxır. Bu lo­gistik sistemi (müəyyən bir məqsədə yönəldilən böyük iqtisadi sistemlərin alt sistemi kimi fəaliyyət göstərir) təşkil edən elementlərin hər biri özünəməxsus daxili qanunların təsiri altında nizama salınır və idarə olunur. Məhz buna görə də logistik sistem dedikdə ayrı-ayrılıqda müstəqil olan, vahid bir məqsədə xidmət edən,üzərində logistik əməliyyatlar aparılan, material, maliyyə və informasiya axınları kimi elementlərdən təşkil olunan və bu elementlər arasında ümumi məqsəd və effektivlik meyarı baxımından qarşılıqlı əlaqələrə malik sistem başa düşülür. Eyni zamanda nəzərə alınmalıdır ki, logistik sistemlər müxtəlif sistemlər çoxluğundan özünün tərkib elementləri (tədarükat, anbar, nəqliyyat, ehtiyatlar, informasiya, istehsal, bölüşdürmə və satış, kadrlar və s.), onlar arasında mövcud olan əlaqələrin xarakteri (aktiv, passiv, mövsümi, daimi), təşkili (ardıcıl, intensiv operativ, dispozitiv) və inteq­rativ xassələrinə görə seçilir.Logistik sistemlərin ən mühüm fərqləndirici əlamətlərinə:

-axın proseslərinin varlığı;

-sistemin müəyyən bütövlüyü;

-müxtəlif mülkiyyət formalarının və təşkilati-hüquqi formaların mövcud-luğu;

-istehsal güclərinin müxtəlifliyi və istehsalın təmərküzləşməsi səviyyəsi;

-istifadə edilən texnoloci avadanlıqların və istehlak edilən material resurs-larının müxtəlifliyi;

-texniki vasitələrin və əmək resurslarının böyük ərazilərə toplanması;

-nəqliyyat vasitələrinin yüksək mobilliyi və s. aid edilir.

Deməli, material axınlarının hərəkətini təmin edən obyektlərə sistem kimi yanaşma praktik fəaliyyət sahəsi hesab olunan logistikanın əsas xüsusiyyətini təşkil edir və vaxtaşırı sistemli təhlilin aparılmasını obyektiv zəruriyyətə çevirir. Sistemli yanaşma logistik obyektə müxəlif baxışların sintezini, inteqrasiyasını nəzərdə tutur. Bu baxımdan sistemli təhlilin aparılması müasir elmin malik olduğu ən mütərəqqi və səmərəli metodların istifadə edilməsinə imkan verən elmi-texniki tərəqqinin obyektiv qanunauyğunluğudur və aşağıdakı əsas prin­siplərə:

-sistemlərin yaradılmasını ardıcıl-mərhələlər üzrə həyata keçirmək;

-layihələşdirilən sistemlərin informasiya, etibarlılıq, resurs və digər xarak-teristikaları arasında ahəngdarlığı təmin etmək;

-sistemin elementləri arasında və ya bütövlükdə sistemlə bu elementlər arasında münasibətlərin qurulması zamanı münaqişələrə yol verməmək və s.-yə əsaslanır.

Nəqliyyat sektorunda logistik sistemlərin formalaşması prinsiplərini müəyyənləşdirmək üçün ilk növbədə bu sektorda logistik sistemin malik olduğu xassələr və onların səciyyəvi xüsusiyyətləri aşkar edilməlidir.

Təbii ki, makroiqtisadi mühitin nəqliyyat sektoru üçün formalaşdırdığı şəraitdən və ona müsbət və ya mənfi mənada göstərdiyi təsirlərdən asılı olmayaraq bu sektorda logistik sistemin fəaliyyət göstərə bilmək və kifayət qədər hərtərəfli inkişaf etmək qabiliyyətinə malik olması üçün o *avtonomluq* xassəsinə malik olmalıdır. Bu isə o deməkdir ki, avtonomluq bu sektorun imkanlarını mütəmadi genişləndirməklə onun davamlı və sabit inkişafına şərait yaradır, operativ idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsinə zəmanət verir, xarici mühitə münasibətdə aktivlik nümayiş etdirməklə qoyulan məqsədlərə nail olunması üçün sistem daxili prosesləri (yükləmə-boşaltma,nəqletmə, sortlaş-dırma, anbarlaşdırma və s.) intensivləşdirir. Buradan əldə olunan qənaət ondan ibarətdir ki, logistik sistemin avtonomluğu ona bir növ *bütövlük* (sistem qarşısında duran məqsədyönlü fəaliyyətin həyata keçirilməsi üçün onu təşkil edən elementlərin qarşılıqlı əlaqəsi və vəhdəti) xarakteri verir və onunla şərtləşir. Daha doğrusu, logistik sistem elə bir bütöv­lük keyfiyyətinə malikdir ki, onu təşkil edən elementlərin heç biri sistemdən kənarda belə bir keyfiyyətə malik de­yil.

Bu baxımdan nəqliyya sektorunda logistik sistemləri o halda bütöv hesab etmək olar ki, sistemi təşkil edən hər bir element (məsələn, yükləmə-boşaltma), digər-qonşu elementə (məsələn, nəqletmə, sortlaşdırma, anbarlaşdırma və s.) qarşı həssas olsun və bu və ya digər səbəbdən hissədə və bütünlüklə sistemdə baş verən hər hansı ixtiyari dəyişilik bu elementə də müvafiq təsir göstərsin və ya əksinə. Məsələn, bir-birilə qarşılıqlı təsirdə olan nəqletmə işlərinin intensivləşdirilməsi, müxtəlif yükdaşıma formalarının tətbiqi, yükləmə-boşaltma işlərin avtomatlaş-dırılması və s.

Deməli, sadalanan bu elemetlərin hər biri sistem yaratmaq qabiliyyətinə malik obyektlər kimi fəaliyyət göstərirlər. Başqa sözlə, müxtəlif keyfiyyətlərə malik sistemin bu elementləri birgəlik təşkil etməklə bərabər istənilən an sistemin tələbi və ya obyektin tədqiqi baxımından hissələrə bölünərək sistem daxilində «alt sistem», ondan kənarda isə «müstəqil sistem» yarada bilmək qabiliyyətinə malikdir. Əksər hallarda, o cümlədən iqtisadi fəaliyyətin təkmilləşdirilməsi və ya idarə etmənin operativliyini təmin etmək məqsədilə «alt sistem» və ya «müstəqil sistemlərə» aid edilən elementlər də ümumi sistemlə müqayisədə yenidən hissələrə bölünən ola bilər. Ümumi sistemdən ayrılan hər bir alt sistem özünün giriş (müxtəlif məhsulgöndərənlərdən zəruri xammal, material və avadanlıqların tədarük edilməsi, logistik servis xidmətindən istifadə etməklə onları istehsal yerlərinə çatdırılması) və çıxış (əmtəəlik məhsulları müxtəlif səviyyəli bölüşdürmə kanallarından istifadə etməklə satış bazarlarına yönəldilməsi) elementləri vasitəsilə başqa sistemlərlə əlaqədə olub, fəaliyyət göstərir. Bu baxımdan istehsal, tədarükat, nəqliyyat, anbar, ehtiyatlar, informa-siya, bölüşdürmə və satış kimi elementlər bütöv şəkildə logistik sistemləri yaratdıqları üçün onlar arasında dialektik əlaqələr mövcuddur. Başqa sözlə, bazar tələbinə uyğun məhsul istehsalının həyata keçirilməsi üçün ilk növbədə bu məhsulların istehsalına lazım olan xammal və materialların, eləcə də dəstləşdirici məmulatların nomenklaturası, tədarükat bazarı, onların ayrı-ayrı məhsulgöndərənlərdən alınması üçün nəqliyyat vasitələri və nəqletmə marşrutları, əldə edilən yüklərin harada və necə saxlanılması, istehsalın fasiləsizliyinin təmin edilməsinə xidmət göstərən ayrı-ayrı ehtiyat növləri və onların səviyyəsi, istehsal edilmiş hazır məhsulun hansı məqsəd bazarı və ya hansı bazar seqmenti üçün nəzərdə tutulduğu, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üsulları və satış formaları müəyyənləşdirilməlidir. Aydındır ki, sadalanan elementlərin hər biri logistik sistemdən kənarda sistem yarada bilmək qabiliyyətinə malik olmaqla bərabər yalnız logistik sistem daxilində (makro səviyyədə) fəaliyyət göstərir və bu sistem qarşısında duran strateci məqsədlərin yerinə yetirilməsinə xidmət edirlər.

Buradan göründüyü kimi digər fəaliyyət sahələrində olduğu kimi nəqliy-yat sektorunda da həm sistemin elementləri, həm də sistemlə xarici mühit arasında qarşılıqlı *əlaqələr* mövcuddur. Qanunauyğun formada sistemin elementləri arasında onun inteqrativ keyfiyyətini müəyyənləşdirən zəruri əlaqələr xarakterinə görə maddi,informasiya,birbaşa, əks və s. ola bilər. Lakin nəzər alınmalıdır ki, sistemin daxili elementləri arasında əlaqələr sistemdən kənar mühitdə mövcud olan əlaqələrə nisbətən o qədər möhkəm və intensiv olmalıdır ki, sistemin xarici mühitində hər an baş verə biləcək ixtiyari dəyişikliklər onun bir sistem kimi fəaliyyəti üçün heç bir məhdudiyyət yaratmasın. Əks təqdirdə sistem fəaliyyət göstərə bilməz.

Digər tərəfdən isə əgər sistemin qarşısında duran vəzifələr vahid məqsəd funksiyası ilə ifadə olunursa, onda onun elementlərinin məqsəd funsiyası da eyni məqsədin yerinə yetirilməsindən ibarət olduğu üçün bu elementlər mütləq mənada bir-birilə vəhdət təşkil etməlidirlər. Yəni, sistemin bir hisəsinin dəyişilmə zəruriliyi və ya şəraiti digər hissələrin də dəyişilməsi zəruriliyini meydana çıxarır və bunun üçün obyektiv şərait formalaşdırır. Məsələn, daşınan yüklərin həcminin artması, iki məhsulgöndərmə partiyası arasında vaxt intervalının azaldılması anbar ehtiyatlarının səviyyəsinin artmasına təsir göstərir.

Bu baxımdan logistik sistemin elementləri arasında da müəyyən həm təşkilati, həm də texnoloci və istehsal əlaqələri mövcuddur. Logistik sistemi yaradan elementlər arasında qeyd olunan bu əlaqələr bir tərəfdən «bazar-məhsul satışı, satış-bölüşdürmə, bölüşdürmə–istehsal»,ikinci tərəfdən «istehsal-ehtiyat, ehtiyat-anbar, anbar-nəqliyyat», üçüncü tərəfdən isə «nəqliyyat-tədarükat, tədarükat-istehsal, istehsal-tələbat, tələbat-bazar» sxemi üzrə bir-birini tamamla-yan birləşmiş keyfiyyətə malikdir.

«Məbləğin effektivliyi ayrı-ayrı elementlərin effektivlik məbləğindən çox-dur» prinsipi əsasında qurulan logistik sistemin xassələri zəruri məhsulları tələb olunan yerə minimum xərclərlə lazımi vaxtda çatdırmaq və dəyişən xarici mühitə tez uyğunlaşmaq vərdişlərini, qabiliyyətini xarakterizə edən ən *mükəmməl* (tələb olunan dövr ərzində sistemin və ya onu təşkil edən elementlərin verilmiş şərtlər daxilində qarşısında duran vəzifələri dürüst və dolğun icra etmək xassəsidir) keyfiyyətdir. Mükəmməllik nəzəriyyəsinə əsasən bütövlükdə logistik sistemin mükəmməlliyini öyrənmək üçün əvvəlcə onu təş­kil edən müxtəlif təbiətli elementlərin (anbar, istehsal, nəqliyyat, informasiya, ehtiyatlar, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və s.) mükəmməlliyini nəzərdən keçirmək daha məqsədəuyğundur. Lakin burada mükəmməllik sistem daxilində hər bir elementin fəaliyyətinin təkcə imtinasız gedişi ehtimalını deyil, həm də elementin müəyyən funksiyanı icra etmək üçün hazırlıq dərəcəsi və ya sistemdəki mövqeyinin əsas meyarıdır. Başqa sözlə, element icra etdiyi funksiya ilə bütövlükdə sistemin ahəngdar fəaliyyətinin təmin olunması üçün nə qədər məsul olursa, bir o qədər mükəmməl olur.

Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, logistik sistemlərdə birləşən material və informasiya axınlarının ayrı-ayrılıqda hər bir elementi qeyd edilən vəzifələrin yerinə yetirilməsini təmin edə bilmirlər. Başqa sözlə, logistik sistemlərin inteq-rativ keyfiyyəti sistemə hazır məhsul istehsalı üçün zəruri xammal, materiallar və dəstləşdirici məmulatların alınması, alınmış komponentlərin xüsusi istehsal güclərindən keçməsi və onları hazır məhsul formasında ətraf mühitə - satış bazarına çıxarılması və bu zaman nəzərdə tutulan bazar mənfəətinin əldə edilməsi imkanlarını verir.

Logistik sistemin məqsədi transsaksiyon xərclərin yol verilən həddi daxilində istehsal (şəxsi) istehlakına maksimum mümkün dərəcədə hazır olan xammal, material və məmulatları tələb olunan yerə lazımi vaxtda və zəruri kəmiyyətdə çatdırmaqdan ibarətdir. Bu ali məqsədin yerinə yetirilməsi təbii ki, xammal və materialların tədarükü kimi mühüm elementdən başlamış hazır məhsulların satış bazarlarında reallaşmasına qədər müxtəlif elementlər çoxluğundan (tədarükat-nəqliyyat-anbar, istehsal-anbar-məhsuların fiziki bölüşdürülməsi-nəqliyyat-infor-masiya-xidmət) ibarət olan logistik sistemin vahid bir struktur quruluşa malik olmasını tələb edir. Əgər bu logistik sistemdə elementlərdən hər hansı ixtiyari biri-nin yerinə yetirdiyi funksi­yaya görə tutduğu yeri digər elementlə əvəzləmiş olsaq, mövcud qaydanı pozsaq, onda bütövlük və inteqrativ keyfiyyətlərə malik olan bu sistem qarşıya qoyduğu məqsədi reallaşdıra bilməz. İstehsalın məqsədindən asılı olaraq tədarük edilən xammal və materiallar nəql edilməli, nəql edilən məhsullar istər tədavül, istərsə də istehsal sferasında anbarlaşdırılmalı, anbarlaşdırılan isteh-sal ehtiyatları istehsal prosesinə cəlb edilməli, onun üzərində müvafiq texnoloci əməliyyatlar aparılmalı, istehsal olunan hazır məhsullar əmtəəlik ehtiyatı formasında anbarlara, oradan isə nəqliyyat vasitlərilə fiziki bölüşdürmə mərkəzlərinə yönəldilməlidir. Məhz qeyd olunan ardıcıllıqla material axınlarının hərəkətinin təşkili logistik sistemin *struktivliyini* xarakterizə edir (şəkil 1.3).

Мящсул эюндярянляр

Тядарцкат

Сатыш

Малиййя

Истещлак­чылар

Няглиййат

Истещсал

Анбар

# Л о э и с т и к с и с т е м

# *Лоэистик системин сярщядляри*

*Материал ахынлар*

*Информасийа ахынлары*

*Малиййя ахынлары*

###### Şəkil 1.3. Logistik sistemin strukturu və sərhədləri

Logistik sistemin göstərilən xassələrindən belə qənaətə gəlmək olar ki, bu sistem xarici mühitlə qarşılıqlı əlaqədə olduğundan xarici mühitdə baş verən istənilən dəyişikliklərə çevik reaksiya vermək və bu şəraitə uyğunlaşmaq qabi-liyyətinə malik olmalıdır. Burada söhbət əsasən logistik sistemin mürəkkəb bazar mühitinə məqsədyönlü uyğunlaşa bilmək qabiliyyətinin istiqamətini aşkar etməkdən ibarətdir. Belə uyğunlaşma bir qayda olaraq öz-özünü tənzimləmə (ətraf mühitdə baş verən dəyişikliklərlə əlaqədar olaraq sistemin ciddi tərtib edilmiş proqramlar üzrə özünün alt sistemlərinin müəyyən reaksiyasına cavab verməsi), öz-özünü təşkil (özünün daxili strukturunu ehtiyac olduqda dəyişdirmək imkanı) və öz-özünü təkmilləşdirmə (öz strukturunu təkcə malik olduğu elementlər məcmusu daxilində deyil, eyni zamanda xarici mühitin elementləri hesabına genişləndirməsi) kimi keyfiyyətlərlə biruzə etdirir.

Beləliklə, logistik sistemlərin fəaliyyət prinsipi:

-uyğunluq (müvafiqlik);

-rasionallıq;

-dəqiq hesablama;

-sistemli yanaşma;

-əks əlaqədən ibarətdir.

Məqsəd bazarları üçün hazır məhsul istehsal edən və onun reallaşdırılması ilə məşğul olan sənaye müəssisələri və onların struktur bölmələri, ərazi istehsal komp-leksləri, satış və ticarət təşkilatları, müxtəlif səviyyəli vasitəçi kommersiya müəs-sisələri, nəqliyyat-ekspedisiya müəssisələri, bircalar, banklar və digər maliyyə orqanları, informasiya-kompyüter servisi müəssisələri logistik sistemin həlqələri hesab edilir.

Logistik sistemləri təşkil edən həlqələrin hər biri bir sıra spesifik xüsusiy-yətlərə malikdir:

-mülkiyyət və təşkilati-hüquqi formalardakı müxtəliflik;

-xarakterlərində və fəaliyyət məqsədlərində mövcud olan müxtəliflik;

-istifadə olunan texnoloci avadanlıqların güclərində, konsentrasiya olunma səviyyəsində, eləcə də istehlak edilən resursların nomenklaturasındakı müxtəliflik;

-texniki vasitələrin və əmək resurslarının böyük ərazilərdə cəmləşməsi;

-nəqliyyat vasitələrinin yüksək mobilliyi;

-fəaliyyətin nəticələrinin çoxlu sayda xarici amillərdən asılı olması və s.

Nəzərə almaq lazımdır ki, logistik sistemlərin əksər elementləri, o cümlədən nəqliyyat özlərinin təşkilati-funksional strukturları baxımından logistik idarəetmə-nin subyekt və obyektlərinin sintezidir.

Nəqliyyat məhsul istesalı prosesinin təşkili zamanı müştərək iş birliyinin yaradılmasına meylli olan böyük və mürəkkəb sistemlərdən birini təşkil edir. Bu sistemin fəaliyyətinin məqsədi təsərrüfat subyektlərinin yükgöndərmələrə olan tələbatını tam ödəməkdən ibarətdir. Nəqliyyat sistemi nəqliyyat kompleksləri-nəqliyyat növləri (dəniz, avtomobil, hava, su) hesabına formalaşır. Nəqliyyat kompleksi bütün növ nəqliyyat vasitələrində daşıma, nəqletmə və nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətini həyata keçirən, avtomobil və dəmir yolları, eləcə də onlara xidmət edən qurğuların layihələşdirilməsi, tikilməsi, təmiri və saxlanması ilə məşğul olan; boru kəməri və su nəqliyyatı üzrə hidrotexniki qurğulara xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar işləri yerinə yetirən; nəqliyyat vasitələri istehsal edən, nəqliyyat müəssisələri sistemində ilkin və peşəkar kadrlar hazırlayan və elmi-tədqiqat işləri aparan, habelə nəqliyyat prosesi ilə bağlı sair işlərin yerinə yetirilməsini təşkil edən sahibkarlardan-bu ərazidə qeydiyyata alınmış, fiziki və hüquqi şəxslərdən ibarətdir.

Azərbaycan Respublikasında iqtisadi reformaların aparılması, əmtəə bazarının aktiv formalaşması, iqtisadiyyatın yenidən qurulması və özəlləşdirmə prosesinin həyata keçirilməsi, habelə ölkəmizin tranzit potensialının verdiyi imkanlardan istifadə edilməsi, yeni, müasir ipək yolunun bərpası nəqliyyat xidməti bazarının formalaşmasına, nəqliyyat sferasında qarşılıqlı fəaliyyətə yeni keyfiyyət xarakteris-tikalarının verilməsinə, nəqliyyatda əmək bölgüsü sahəsində dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə və tarif siyasətinin əsaslı şəkildə yenidən qurulmasına gətirib çıxardı.

Ümumiyyətlə milli iqtisadiyyatın və ictimai istehsalın müstəqil sahəsi hesab edilən nəqliyyat sektoru (Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsinin müəyyən etdiyi təsnifat əlamətinə uyğun olaraq nəqliyyat sektoru adı altında mülkiyyət və təşkilati-hüquqi formasından asılı olmayaraq əsas fəaliyyət növü nəqliyyat işi olan hüquqi şəxslərin-müəssisələrin, habelə avtomobil nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən fiziki şəxslərin fəaliyyəti başa düşülür) logistik yüklərin daşınmasını həyata keçirməklə nəqletmə proseslərinin xarakteridən irəli gələn spesifik xüsusiyyətlərə malikdir. Nəqliyyat məhsulların istehsalı prosesini davam etdirir və onu tədavül prosesi çərçivəsində başa çatdırır. Daha doğrusu, nəqliyyat tədavül prosesi çərçivəsi daxilində və ya tədavül prosesi üçün istehsal prosesinin davamıdır. Belə ki, hazır məhsul bir istehsal yerindən məkan baxımından ondan aralı yerləşən digər bir istehsal (istehlak) yerinə istehsal (şəxsi) istehlakı üçün daşınır. Hazır məhsullar yalnız bu yerdəyişməni həyata keçirdikdən sonra istehlak üçün hazır olur, özünün istehlakı üçün gözləmə mövqeyi tutur. Deməli, nəqliyyat, cəmiyyətin maddi-texniki bazasının mühüm tərkib hissəsi və ən mühüm maddi istehsal sahələrindən biri olub maddi xidmətlər göstərməklə məşğuldur.

Hər şeydən əvvəl, ictimai istehsal prosesinin davamı olaraq məhsulları istehsal yerlərindən son təyinat məntəqələrinə çatdırmaqla məhsulların dəyərinin formalaşmasında bilavasitə iştirak edir.Bu maddi istehsal sahəsi digər sahələrən onunla fərqlənir ki, özü hes bir yeni məhsul yaratmadan nəqledilən məhsulların (nəqletmə prosesində məhsulun xassə və formasında heç bir dəyişiklik-normal şəraitdə etmədən) dəyərini formalaşdırır və tədavül prosesini davam etdirir.Nəticə etibarı ilə məhsulda məkan dəyişikliyi baş verdiyindən aşınmaya məruz qalmış məhsulun dəyəri nəqletməyə sərf olunan ictimai zəruri əmək məsrəflərinin həcmi qədər artır. Yük sahiblərinin nəqliyyat xərclərinə təsir edən yüklərin çatdırılması müddəti və nəqliyyat vasitələrin texniki sürəti, yüklərin həcm və nomenklatura üzrə təyinat məntəqəsinə tam çatdırılması, yükdaşımaların müntəzəmliyi, ahəngdarlığı, ehtibarlılığı və s. bu kimi keyfiyyət parametrləri ilə xarakterizə olu-nan nəqliyyatın məhsulu əlahiddə mövcud olmur. Başqa sözlə, o, maddi xidmət göstərdiyindən onun istehsalı prosesilə istehlakı prosesi eyni zaman kəsiyində baş verir,nisbi mənada üst-üstə düşür.Yəni, nəqliyyatın məhsulu istehsal olunduğu anda da istehlak olunur. Məhsullarla baş verən maddi dəyişikliyin xarakteri ondan ibarətdir ki, bu məhsullar nəqliyyat işçilərinin əməyi nəticəsində məkanca yerlərini dəyişir. Bunun nəticəsi olaraq cəmiyyət yükdaşımalara tələbatın həcminin daima azaldılmasına hərtərəfli səy göstərir ki, ümummilli məhsulda nəqliyyatın xüsusi çəkisi minimum həddə olsun. Belə ki,material axınlarının nəqli prosesini yerinə yetirən nəqliyyat yükdaşımaların həcmini (və ya gəlirlərin) maksi-mumlaşdırmağa səy göstərməklə bərabər minimum nəqliyyat xərclərinə də nail ola bilər. Bu zaman nəqliyyat xərclərinin minimum həddi ilə nəqliyyat gəlirlərinin maksimum həddi adekvatlıq təşkil edir.

Nəqliyyat sektorunun əsas xüsusiyyətlərindən biridə məhz yüklərin yer-dəyişməsi nəticəsində yaranan effektin nəqliyyatdan kənarda mövcud ola bilməməsi ilə bağlıdır. Bundan başqa, digər bir fərqləndirici cəhət isə ondan ibarətdir ki, əgər emaledici sənyae sahələrində xammal əsas istehsal vasitələrinin əhəmiyyətli hissəsini təşkil edirsə, nəqliyyat sektorunda əsas vəsaitlər dövriyyə vəsaitlərini üstələdiyindən xammal nəqliyyat vasitələrinin tərkibinə daxil edilmir. Təbii ki, nəqliyyat sektorunda əməyin predmeti yükdür.Bu yüklər nəqletmə prosesində olduğundan onların dəyəri proses başa çatana kimi sanki dondurulmuş formada olur və bu hal bir qayda olaraq nəqliyyat işlərinin planlaşdırılması zamanı nəzərə alınır. Bu zaman yüklərin yerdəyişməsi nəticəsində əldə edilən effekt daşınan yük kütləsinin dəyrinin yerdəyişməyə sərf edilən vaxt məsrəfinə nisbəti uçota alınmaqla hesablanmalıdır.

Qoyulan məsələlərdən və onların həll edilmə dərəcəsindən, eləcədə daşınan yüklərin həcmindən asılı olaraq bütün nəqliyyat sistemini ierarxiya baxımından mürəkkəblik səviyyəsinə görə mikro, xüsusi kiçik, kiçik, orta, böyük, xüsusi bö-yük sistemlər kimi təsnifləşdirmək mümkündür:

-mikrosistemlər-yükdaşımalara tələbatı bir nəqliyyat növündən istifadə etməklə ödəyən, əks istiqamətdə yüklü olmayan şəbəkə marşurutlarıdır;

- xüsusi kiçik sistemlər-bir nəqliyyat növündən istifadə etməklə əks isti-qamətdə nəqliyyat vasitələrinin tam və ya natamam yüklənməsi hesabına dairəvi və ya şəbəkə marşurutlarıdır;

-kiçik sistemlər-digər marşurutlardan asılı olmayaran öz işini marşuruta təhkim edilmiş müxtəlif sayda nəqliyyat vasitələri ilə yerinə yetirən dairəvi və ya şəbəkə marşurutudur;

-orta sistemlər-ümumi məqsədə tabe olan, vahid texnoloci qrafiklə fəaliyyət göstərən və bir müştərinin maraqlarına xidmət edən bir neçə kiçik sistemlərin məcmusudur;

- böyük sistemlər-bir nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən ayrı-ayrı müşərilərə müxtəlif qrafiklərlə xidmət göstərən marşurutlar toplusudur;

-xüsusi böyük sistemlər-bir neçə nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən ayrı-ayrı müştərilərə müxtəlif qrafiklərlə xidmət göstərən marşurutların ümumi sayıdır.

Böyük və xüsusi böyük sistemlər təkcə nəqliyyat sistemini deyil, eyni zamanda soial-iqtisadi sistem təşkil etdiklərindən, təbii ki, bizi aparılan tədqi-qat çərçivəsində xüsusi kiçik və mikrosistemlər daha çox marqlandırır.

Qeyd olunan bu yanaşmadan istifadə etməklə ayrı-ayrı nəqliyyat vasitələrilə nəql edilən logistik yük vahidlərini nəqletmə növləri üzrə isə aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq mümükündür:

- *Unimodal.* Unimodal(bir növlü) nəqletmə bir nəqliyyat növü ilə, məsələn, avtomobillə həyata keçirilir. Bu nəqletmə növündən adətən logistik dövrədə anbarlaşdırma və ya yüklərin emalı kimi aralıq əməliyyatlar yerinə yetirilmədiyi halda ilkin və son məntəqələr arasında birbaşa daşımaların həyata keçirilməsi zamanı istifadə olunur. Belə nəqletmə növü üçün nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi meyarları əsasən yükün növü, göndərmələrin həcmi, yüklərin çatdırılması müddəti, daşımaların maya dəyəri və s.-dən ibarətdir.Məsələn, iritonnaclı göndərmələri həyata keçirən zaman son təyinat məntəqəsində giriş dəmir yolu vardırsa, dəmir yolu nəqliyyatından; kiçik göndərmələri həyata keçirən zaman isə avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur.

- *Qarışıq.*Qarışıqyükgöndərmələr iki nəqliyyat növündən, məsələn, dəmir yolu-avtomobil, çay nəqliyyatı-avtomobil; hava yolu-avtomobil və s.-dən istifadə etməklə həyata keçirilir. Bu zaman yüklər birinci göstərilən nəqliyyat növü ilə yük terminallarına və ya məntəqələrinə çatdırılır və saxlanılmadan (bəzi hallarda qısa müddətli saxlanılmaqla) növbəti-digər nəqliyyat növünə yüklənir. Qarışıq yük göndərmələrə tipik nümunə kimi avtomobil nəqliyyatı firmaları tərəfindən dəmir yolu stansiyalarına (məntəqələrinə) və ya dəniz (çay) limanlarının nəqliyyat şəbəkələrində göstərilən xidmətləri aid etmək olar.

Qeyd etmək lazımdır ki, bir neçə nəqliyyat sənədlərinin varlığı, vahid tarif fraxta dərəcələrinin olmaması, yaranma mənbələrindən son təyinat məntəqəsinə qədər nəqletmə prosesində iştirak edən tərəflər üçün qarşılıqlı, ardıcıl fəaliyyət sxeminin mövcudluğu qarışıq yükdaşımalardan istifadəni şərtləndirən faktorlardır. Bu tip yükdaşımalar zamanı yük sahibləri ilk yükdaşıyanlarla həm öz adından və həm də digər-növbəti nəqliyyat növü ilə yük daşıyanın adından müqavilə bağlayır. Mahiyyət etibarı ilə yük sahibi hər iki nəqliyyat növündən istifadə edən tərəflərlə müqavilə münasibətlərinə girir və hər iki tərəf cari hesablaşmalarını məhz yük sahibləri ilə aparmaqla yüklərin onlara aid edilən sahələrdə kəmiyyət və keyfiyyətcə qorunmasına görə maddi məsuliyyət daşıyırlar.

- *Kombinələşdirilmiş.*Kombinələşdirilmişnəqletmə iki növdən artıq nəqliy-yat vasitələrindən istifadə olunmasını nəzərdə tutulur. Bu nəqletmə növünün tətbiqi logistik sistem daxilində bölüşdürücü kanalların (və ya logistik təchizat kanalla-rının) strukturundan asılıdır. Məsələn, iri partiyalı hazır məhsulların istehsalçı müəssisədən və ya firmadan topdansatış bazalarına daşınması dəmir yolu ilə (daşınmaya çəkilən məsrəfləri azaltmaq üçün), topdansatış bazalarından müxtəlif pərakəndə ticarət şəbəkələrinə isə avtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirilir.

Yüklərin nəql edilməsinin müasir logistik praktikası bir nəqliyyat sənədi (multimo­dal, intermodal, transmodal, kombinələşdirilmiş, qarışıq və s.) ilə bir dispetçer mərkəzində bir operator (ekspeditor) tərəfindən yerinə yetirilən daşı-maların genişlənməsi (ekspansiyası) ilə əlaqədardır.

Qeyd etmək lazımdır ki, respublikamızın on iki ildən artıq müddət ərzində iqtisadi müstəqillik qazanmasına, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə qoşulmasına baxmayaraq hələ də ölkəmizdə yuxarıda qeyd olunan nəqletmə növlərinin, xüsusilə unimodal,kombinələşdirilmiş və qarşıq daşımalar sahəsində vahid terminologiya mövcud deyil. Lakin beynəlxalq yükdaşımalar praktikasında *intermodal* (inteqra-tiv) daşımalar adı altında vahid fraxta dərəcələrinin tətbiqi ilə bir nəqliyyat sənədi üzrə operator tərəfindən rəhbərliyi həyata keçirilən «qapıdan qapıya» qarışıq yükdaşımalar qəbul edilmişdir. Daha doğrusu, intermodal daşımalar bir neçə nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə yüklərin bir göndərmə məntəqəsindən bir neçə aralıq məntəqələrdən keçməklə son təyinat məntəqəsinə bir nəqliyyat sənədi əsasında (daşınmaya görə məsuliyyəti tərəflər arasında bərabər bölməklə) tam nəql edilməsi hər hansı yükdaşıyan firma və ya agentlik tərəfindən təşkil edilir.

Qarışıq yükdaşımaların təşkilinə ənənəvi və logistik yanaşmanın müqayisəli xarakteristikası cədvəl 1.1-də verilmişdir.

Cədvəl 1.1

Qarışıq və intermodal yükdaşımaların müqayisəli xarakteristikası

|  |  |
| --- | --- |
| **Qarışıq daşımalar** | **İntermodal daşımalar** |
| İki və daha artıq nəqliyyatı növü | İki və daha artıq nəqliyyatı növü |
| Yükdaşımalar zamanı vahid operatorun olmaması | Yükdaşımalar zamanı vahid operatorun olması |
| Bir neçə nəqliyyat sənədi | Vahid nəqliyyat sənədi |
| Vahid fraxta tarif dərəcələrinin olmaması | Vahid fraxta tarif dərəcələrinin mövcudluğu |
| İştirakçıların qarşılıqlı fəaliyyəti ardıcıl sxem üzrə təşkil edilir | İştirakçıların qarşılıqlı fəaliyyəti ardıcıl-mərkəzləşdirilmiş sxem üzrə təşkil edilir |
| Yüklərə görə cavabdehliyin aşağı olması | Yüklərə görə cavabdehlik məsuliyyətinin yüksək olması |

Yüklərin terminallar vasitəsilə daşınmasının təşkili və həyata keçirilməsi terminal daşımalar adlanır.Müasir mikro və makrologistik səviyyələrdə bu növ nəqletmənin əhəmiyyətinin hədsiz dərəcədə artması burada daha çox logistik aktivlərin inteqrativliyi ilə əlaqələndirilir.

Terminal daşımalar hər şeydən əvvəl yüklərin beynəlxalq və şəhərlər arasında qarışıq daşınması üçün yaxın və uzaq xarici ölkələrə məxsus olan iri dəniz limanlarında və nəqliyyat şəbəkələrində meydana gəlmişdir.Terminal daşımaların təşkilatçısı rolunda müxtəlif daşıma üsulları üçün universal və ya ixtisaslaşdırılmış terminallardan və terminal kompleksindən istifadə edən nəqliyyat ekspedisiya firmaları və ya müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə operatorlar çıxış edir.

Yük terminalı kimi bir-birilə üzvi bağlı olan müxtəlif təyinatlı yüklərin qəbulu, yüklənməsi-boşaldılması, saxlanması, sortlaşdırılması və emalı, habelə unimodal, multimodal, intermodal və digər daşımalarda yük alıcılarına, daşı-yıcılara və logistik vasitəçilərə kommersiya-informasiya xidmətinin göstərilməsi ilə əlaqədar logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün xüsusi avadanlıqlara, işçi heyətinə, texniki və texnoloci qurğulara malik kompleks başa düşülür. Bu gün terminallar kiçik partiyalı logistik yüklərin yığılması və toplanması ilə yanaşı, irimiqyaslı yük bölüşdürmə mərkəzləri və təchizat bazası rolunu oynayır.

Praktikada universal, ixtisaslaşmışvə terminal komplekslərini bir-birindən fərqləndirirlər.Universal terminallar özündə distributiv mərkəzlərdən ibarət böyük anbar qruplarını birləşdirir. Belə terminalların əsas funksiyası logistik yüklərin yığılması, daşınması, paylaşdırılması, kiçik partiyalı yüklərin emalı, yüklərin saxlanması və bu kimi digər logistik aktivliklər daxil edilir. Universal terminallar xüsusi anbar sahələrinə, konteyner meydançalarına, ağır çəkili, tez xarab olan və həndəsi ölçüləri baxımından qeyri-standart hesab edilən məhsulların emal edilməsi üçün avadlanlıqlara malik olur. Adətən belə terminallar dəmir yolu stansiyalarına yaxın olan ərazilərdə yaradılır.

Qeyd edildiyi kimi universal terminallar sonradan göndərilməsi nəzərdə tutulan kiçik partiyalı yüklərin emalını həyata keçirir. Bu terminallarda yerinə yetirilən əsas əməliyyatlara:

-nəqliyyat-logistik servis bazarının marketinq tədqiqi;

-sifarişlərin qəbulu və işlənməsi;

-müştərilərlə müqavilələrin bağlanması;

-yüklərin yığılması, saxlanması, sortlaşdırılması, dəstləşdirilməsi, iriləşdi-rilməsi, emalı və paylaşdırılması;

-yüklərin terminallararası daşınması və son istehlakçıya çatdırılması;

-terminallara servis xidmətinin göstərilməsi üçün onun informasiya- kompyüter təminatının həyata keçirilməsi;

-nəqliyyat-logistik xidmətə görə hesablaşmaların aparılması aid edilir.

Son illərdən iri miqyaslı terminallarda tez-tez yüklərin uzunmüddətli saxlanması və gömrük «təmizlənməsi» üzrə əməliyyatlar yerinə yetirilir. Qərb ölkələrində terminallar, terminal şəbəkələri və kompleksləri həm məhsul isteh-salçıları, həm də logistik vasitəçilər (nəqliyyat ekspeditor firmaları və topdan-satış ticarəti vasitəçiləri) tərəfindən yaradılır.

Bütün dünya üzrə universal xarakterli irimiqyaslı terminal şəbəkələri «ASG AB», «Schenker», «BTL»,«TNT EW» kimi transmilli nəqliyyat-logistik firmalara məxsusdur.

Xüsusi təyinatlı terminallar müəyyən növə və ya çeşidə malik yüklər, məsə-lən, tibbi ləvazimatları, kağız, ərzaq və tez xarab olan məhsullar üçün nəqliyyat-logistik servis əməliyyatlarını həyata keçirir.Yük terminallarının ixti-saslaşması müştərilərin məhsuldaşımalarla bağlı tələbatlarını dolğun və tam nəzərə almağa, yüklərin saxlanması və emalına, logistik idarəetmənin effektivliyinin və servis xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə,logistik xərclərin azaldılmasına imkan verir.

Yaponiya və Fransada ixtisaslaşmış yük terminalları sahəsində böyük təcrübə toplanmışdır.Təkcə Yaponiyada 2000 ixtisaslaşmış terminallar mövcuddur.

Əgər terminallarda yerinə yetirilən texnoloci proseslərə nəzər yetirsək görərik ki, onlar əsasən üç mühüm mərhələdən ibarətdir:

-yüklərin terminala çatdırılması və onların terminaldan daşınması;

-yüklərin terminalda emalı;

-göndərmə və təyinat terminalları arasında yüklərin xətti daşınması.

Beynəlxalq yükdaşımalar zamanı terminal daşımaları sxematik olaraq aşağıdakı kimi təsvir etmək olar (şəkil 1.1).

Şəkil 1.1.Terminal daşımaların sxemi

5

Теrminal göndərmələr

1

2

3

4

Теrminal göndərmələr

1

2

3

4

*burada:1-yüklərin gömrük «təmizlənməsi»;2-yüklərin boşaldılması;3-yüklərin sortlaş-dırılması və saxlanması;4- yükləmə;5- yüklərin xətti (magistral) daşınması*

Beynəlxalq xarakterli yükdaşımalar zamanı terminala üzərində bu və ya digər logistik əməliyyatların aparılması tələb olunan yüklər gətirilir. Bu zaman logistik əməliyyatların xarakteri və həcmi yükün növündən, yük partiyasının həcmindən, yükdaşımaların orta məsafəsindən və yüklərin emal edilməsinə sərf edilən vaxtdan asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Kiçik məhsulgöndərmələrin həcmi bir neçə kiloqramdan 3-5 ton arasında tərəddüd edə bilər.

Terminallar arasında yüklərin xətti (magistral) daşınması müxtəlif sxemlər üzrə və müxtəlif nəqliyyat vasitələrilə həyata keçirilir. Terminal daşımaların keyfiyyəti yüklərin tez çatdırılması və nəqliyyat vasitələrindən əlverişli istifadə olunması ilə xarakterizə edilir.

*-* *İntermodal* *(multimodal*) daşımalarda isəbir nəqliyyat növü yükləri daşıyır, digər nəqliyyat növləri isə ilkin nəqliyyat növünün nəqletmə ilə bağlı göstərdiyi xidmətin haqqını ödəyən müştəri kimi çıxış edirlər. İlkin nəqliyyat növü vahid nəql­etmə sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi zamanı nəqletmə prosesindəki iştirakçı-ların sayından asılı olmayaraq daşınmanı təşkil etdiyindən son təyinat məntəqəsinə qədər maddi məsuliyyət daşıyır.

İntermodal daşımalar zamanı yük sahibləri yüklərin hərəkəti boyu bir şəxslə (operatorla) müqavilə bağlayırlar. Operator kimi logistik yüklərin müəyyən edilmiş marşrut üzrə müxtəlif nəqliyyat vasitələrilə daşınması üçün fəaliyyət göstərən, yük sahiblərini digər nəqliyyat təşkilatları ilə müqavilə münasibətlərinə girməkdən azad edən ekspeditor firmaları çıxış edirlər. Vahid operatorun mövcudluğu material axınlarının ardıcıl və fasiləsiz hərəkətini layihələşdirmək üçün prinsipial imkanlar yaratmaqla çıxışda (yük alıcılarında) logistik parametrlərin əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılmasına köməklik göstərir (şəkil 1.2).

Şəkil 1.2.Bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə yükdaşımaların logistik təşkilinin prinsipial sxemi

İntermodal daşımalar əsasən aşağıdakı əlamətlərə görə seçilir:

-yükləri ilkin məntəqədən son təyinat məntəqəsinə qədər çatdıran operatorun varlığı və onların fəaliyyət mexanizmi;

- vahid fraxta dərəcələri;

- vahid nəqliyyat sənədi;

- yüklərə və yüklərin daşınması üzrə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yeti-rilməsinə görə maddi məsuliyyətdən ibarətdir.

Yükdaşımaların intermodal və multimodal sistemlərinin əsas fəaliyyət prinsiplərinə:

-kommersiya fəaliyyəti üçün normativ hüquqi bazanın yaradılması və formalaşdırılması;

-yükdaşımaların təşkili ilə bağlı maliyyə-iqtisad səpkili məsələlərinin həllinə kompleks yanaşma;

-telekommunikasiya şəbəkələri və sənəd dövriyyəsinin elektron sistemindən maksimum istifadə olunması;

-nəqletmədə iştirak edən bütün logistik vasitəçilərin fəaliyyətinin əlaqələn-dirilməsi;

-logistik vasitəçilərin kooperasiyası;

-müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə yükdaşımaların infrastrukturunun kompleks inkişafı aid edilir.

Ölkə daxilində idxal-ixrac əməliyyatlarının aparılması üçün multimodal tə­yinatlı daşımaların həyata keçirilməsi zamanı yüklərin gömrük rəsmiləş­diril­məsi, nəqliyyat məcəlləsi və yüklərin hərəkət marşrutlarının keçdiyi ölkə­lərdə yükdaşı-maların tənzimlənməsi üzrə normativ-hüquqi bazanın beynəl­xalq standartların tələblərinə cavab vermə səviyyəsi böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Multi və intermodal daşımalarda nəqliyyat prosesinin informasiya - kompyüter təminatının oynadığı rolu, daşıdığı əhəmiyyəti xüsusi qeyd etmək lazımdır. Ölkəmizin beynəlxalq informasiya fəzası ilə inteqrasiyası üçün logistik sistemlərdə müasir məlumatların elektron mübadiləsini nəzərdə tutan EDI, EDIFACT kimi beynəlxalq standartlardan istifadə imkanlarının genişləndiril-məsi, kağızsız elektron sənəd mübadiləsinin inkişafı daha məqbul hesab olunur. Aydındır ki, nəqletmə üçün əhəmiyyətli rolu kommersiya (CompuSeve, America Online,Reicom) və qeyri-kommersiya (Internet) sputnik rabitə sistemləri və nəqliyyat vasitələri üçün naviqasiya (Inmarsat-C,GPS) xarakterli beynəlxalq kommunikasiya şəbəkələri yerinə yetirir.

Nəqliyyat sektorunda logistik sistemin effektivliyi təkcə sənaye istehsalının təkmilləşdirilməsi və intensivliyindən deyil, yeni zamanda anbar kompleksləri, köməkçi qurğular, material resurslarının qəbul edilməsi, yerləşdirilməsi, saxlan-ması, uçotu, istehlaka hazırlanması, istehsal sahələrinə və ticarət şəbəkələrinə bura-xılışını həyata keçirən müvafiq işçi heyətinə malik anbar təsərrüfatının təşkilindən də asılıdır. Sənaye müəssisələri, tikinti təşkilatları və müxtəlfi tipli səcmdar cəmiy-yətlərlə yanaşı nəqliyyat müəssisələrində də anbarlar yaradılır.

Təbii ki, anbar sisteminə qarşı əsas texniki tələblər formalaşdıran, onun optimal fəaliyyət göstərməsi üçün məqsəd və meyarları müəyyənləşdirən, yüklərin emal və yenidən emal olunması şərtlərini diqtə edən anbarlar logistik sistemin ən yüksək və vacib elementi hesab olunurlar. Buna görə də anbarlara təcrid olunmuş formada deyil, məhz logistik dövrənin inteqrativ tərkib hissəsi kimi baxılmalıdır. Yalnız belə yanaşma nəqliyyat sektorunda anbarların əsas funksiyalarının müvəffəq yerinə yetirilməsinin təmin edilməsinə və yüksək rentabellik səviyyəsinə nail olunmasına imkan verə bilər.Material axınlarının toplanması, saxlanması və bölüşdürülməsi mərkəzi kimi mühüm funksiyaları yerinə yetirən nəqliyyat müəs-sisələrinə mənsub anbarlar yüklərin nəqletmə marşurutlarının əvvəlində, ortasında və sonunda yaradılır.Nəqliyyat sektoruna aid edilən anbarların normal fəaliyyəti logistik sistem daxilində material axınlarının rasional hərəkətinə, nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi və istifadəsinə, habelə tədavül xərclərinin kəmiyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Qeyd etmək lazımdır ki,anbarlar qəbul edilən və buraxılan yük partiyalarının həcm və tərkibini, fiziki xassələrini, eləcə də nəqliyyat partiyasının göndərilmə vaxtını dəyişməklə yeni yük axınları formalaşdırmaq qabiliyyətinə malikdir.

Beləliklə, nəqliyyat sektorunda logistik anbar əməliyyatlarının yerinə yeti-rilməsi müvafiq əmək və maliyyə məsrəfləri hesabına başa gəldiyindən hər bir anbar əməliyyatının xərc tutumluluğu praktiki cəhətdən əlverişli hesab edilən göstəricilərlə qiymətləndirilməli və izafi məsrəflərə yol verilməməsi üçün çevik və təkmil iş mexanizmi yaradılmalıdır.

**Fəsil 2. Ölkə iqtisadiyyatında inteqrativ funksiya kimi logistikadan istifadənin müasir vəziyyətinin təhlili**

**2.1. İqtisadi fəaliyyət sahələrinə logistikanın təsir imkanlarının dəyərləndirilməsi**

Dünyanın mövcud inkişaf meyllərinin araşdırılması göstərir ki, nəqliyyat amili ölkənin iqtisadi həyatında, onun inkişaf etdirilməsində aktiv rol oynayır. Miqyasından və iqtisadi gücündən asılı olmaya­raq, hər bir dövlət yaxşı başa düşür ki, qloballaşma prosesinin intensiv kurs gö­türdüyü indiki tarixi şəraitdə dünya iqtisadiyyatına qovuşmadan uzun bir dövr üçün sabit inkişafı təmin etmək olmaz. XXI əsrdə ölkəmiz üçün daha böyük əhəmiyyət kəsb edən bu prinsipial məqamı onun əlverişli coğ­rafi şəraiti, Avropa və Asiyanın mərkəzində yerləşməsi bir daha təsdiq edir. Azərbaycanın bir dövlət olaraq Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində müs­təsna rola malik olması, bu dəhlizin reallaşması sahəsində Avropa və Asiyanın apa­rıcı dövlətlərinin son dərəcədə maraqlı olmaları, ayrı-ayrı dövrlərdə müəyyən çətinliklərə baxmayaraq Şimal dəmir yolu, dəniz və avtomobil yolunun pers­pektiv imkanları Azərbaycanın iqtisadi dirçəlişində, eləcə də əmtəə baza­rının inkişaf etdirilməsində nəqliyyat faktorunun rolunu xeyli dərəcədə artırmışdır.

İstehsal yerlərinin material resursları ilə zəruri vaxt intervalında təmin edilməsi, istehsal edilmiş hazır məhsulun müxtəlif bölgü və satış kanalları vasitəsi ilə istehlakçılara çatdırılması məhz nəqliyyatın köməkliyi ilə həyata keçirilir. İstehsal yerləri və ya sahələrinin dəqiq vaxtında istehsal vasitələri ilə təmin edilməsi bir tərəfdən istehsal prosesinin ahəngdar gedişinə şərait yaradır, istehsalda resurs çatışmazlığı ilə əlaqədar olan fasilələri aradan qaldırır, material ehtiyatlarının yaradılması və saxlanmasına çəkilən xərcləri azaldırsa, digər tərəfdən hazır məhsula istehlakçı tələbinin vaxtında və dolğun ödənilməsi üçün material resurslarının ayrı-ayrı satış kanallarına ötürülməsini tezləşdirir, əmtəəlik məhsul ehtiyatının yaradılması zəruriliyini aradan qaldırır.

Əmtəə bazarının optimal fəaliyyəti, bu bazarda material resurslarının yeridilişi, hərəkəti məhz nəqliyyat amilindən birbaşa asılıdır və onun hesabına təmin edilir. Bu o deməkdir ki, məhz nəqliyyat hərəkətin sürəti və trayektoriyası, hərəkətin müddəti, gücü və intensivliyi kimi əsas parametrlər üzrə material axınlarının hərəkəti üçün lazım olan recimi təmin edir. Bu mənada, material resurslarının istehlak xüsusiyyətləri ilə şərtləşən nəqliyyat məhsulyeridilişi prosesinə münasibətinə görə xidmətedici sistem hesab olunur. Təbii ki, logistika əmtəə bazarının subyektlərinin tələblərinə uyğunlaşmalıdır. Başqa sözlə, bazar iqtisadiyyatı şəratində nəqliyyat xidməti bazarında mövcud olan rəqabət nəqliyyat təşkilatlarını öz fəaliyyətlərində müştərilərin ümumi və fərdi tələblərini nəzərə almağa məcbur edir. Aydındır ki, bu prosesə istehlakçıların tələblərinin ödənilmə-sinə istiqamətlənmiş bir sistem kimi nəqliyyat xidmətinin marketinqi də əsaslı formada köməklik və təsir göstərir. Odur ki, bu qeyd edilənləri nəzərə alsaq tədarükat, təchizat və satış proseslərinə münasibətinə görə nəqliyyat tabeçilik missiyası daşıyır.

Deməli, əmtəə bazarında logistik prinsip və metodların reallaşması üçün nəqletmə proseslərinin material axınlarının hərəkəti prosesinə çevik uyğunlaş­ması, adekvat reaksiya verməsinə nail olmaq lazımdır.

Nəqliyyat xidməti sahəsində tədqiqat aparan alimlər bu xidmət növünün ikili xarakter daşımasını bütün tədqiqat əsərlərində xüsusi ilə qeyd edirlər. Birinci halda logistik texnologiyadan istifadə etmədən nəqliyyatın köməkliyi ilə göndərmə məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə qədər logistik yüklərin daşın-ması həyata keçirilir.Bu zaman iqtisadiyyatın (regionun) proporsional inkişafı kimi mühüm bir problemin həlli strateci istiqamət olaraq seçilir.Nəzərə alsaq ki, logistik sistemin mühüm elementi kimi nəqliyyat məhsulların istehsal olunduğu yerdən istehlak yerlərinə qədər fiziki yerdəyişməsini həyata keçirməklə məşğuldur, bu şərtə riayət etməklə ikinci halda nəqliyyat, texnoloci baxımdan istehsalla birbaşa əlaqələdir.Bu isə öz növbəsində istehsal, nəqliyyat və anbar şəbəkələri arasında qarşılıqlı fəaliyyətin inkişafı üçün obyektiv şərait yaradır .

Göründüyü kimi qeyd olunan texnologiya ilə hazır məhsulların istehsalı və nəqli prosesləri arasında dialektik vəhdətin yaradılması, hər şeydən əvvəl, böyük həcmdə əmək və maliyyə resursları tələb edən anbar təsərrüfatına tələbatı aradan qaldırır. Bu zaman anbar və bazaların yaradılması və bu təsərrüfatın saxlanması üçün nəzərdə tutulan əsas və dövriyyə vəsaitləri istehsalın genişləndirilməsi və yenidən qurulmasına, nəqliyyat parkının gücləndirilməsinə yönəldilir. Mahiyyət baxımından material resursları üzrə normativ ehtiyatların həcmi kəskin şəkildə azalır.

Bu baxımdan əmtəə bazarının mühüm infrastruktur elementi kimi çıxış edən nəqliyyata, nəqliyyat proseslərinin təşkilinə yeni-logistik yanaşma üçün obyektiv zəruriyyət yaranır. Buna görə də nəqliyyat xidmətindən istifadə edən məhsullar bazarının subyektləri elə bir nəqliyyat növünü (vasitəsini) və daşınma formasını seçməlidirlər ki, o, yüksək səviyyəli logistik xidməti təmin edə bilsin.

Təbii ki, əmtəə bazarında hər bir nəqliyyat növünün iqtisadi baxımdan fəaliyyət sferasını təyin etmək və konkret növünün seçilməsi üçün həm ümum-milli iqtisadi amillərin, həm də nəqliyyatın özü ilə bilavasitə bağlı olan faktorların nəzərə alınması lazım gəlir. Bu amillər ayrı-ayrılıqda nəqliyyat növlərinin texniki-iqtisadi parametrlərinə (məsələn, daşınmanın maya dəyərinə, əmək məhsuldarlığının səviyyəsinə, əsaslı vəsait qoyuluşunun həcminə və s.) təsir göstərir.

Hər bir nəqliyyat növü çoxsahəli təsərrüfat olmaqla yanaşı özünün ərazi üzrə yerləşmə xüsusiyyətlərinə, texniki səviyyəsinə, spesifik istismar şərtlərinə malik-dir. Odur ki, qeyd olunan bu əlamətləri müəyyənləşdirmədən bütövlükdə yükdaşı-maların həyata keçirilməsinə sərf edilən əmək məsrəflərinin həcmini təyin etmək çətin olur. Çünki, material resurslarının ilkin yaranma mənbəyindən son təyinat məntəqəsinə qədər hərəkəti boyu aparılan logistik əməliyyatlara çəkilən xərclər ümumlogistik xərclərin 48-60%-ni təşkil edir. Eyni zamanda nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, bu xərclərin hansı hissəsinin istehsaldaxili logistikada istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə və qalan digər hissəsinin isə magistral nəqliyyata aid olduğunu müəyyənləşdirmək xüsusi hesablamaların aparılmasını tələb edir.

Lakin, bütün bu qeyd edilənlərlə yanaşı, istənilən nəqliyyat növünün seçil-məsi zamanı onun texniki istismar göstəriciləri, yükdaşıma imkanları və coğrafi baxımdan heç bir məhdudiyyətlə rastlaşmaması, eləcə də konkret nəqliyyat vasitə-sindən istifadənin əlverişli olması kimi amilləri mütləq nəzərə almaq lazım gəlir.

Respublikada ümumi istifadə təyinatlı müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin (milli iqtisadiyyatın müstəqil sahəsi olmaqla ayrı-ayrı təsərrüfat sahələrinin yükdaşıma-larla bağlı tələbatının dolğun ödənilməsinə xidmət göstərən) seçilməsi zamanı onların texniki-iqtisadi göstəricilərini beş ballıq (bir bal ən yüksək, beş bal isə ən aşağı ədədi qiyməti ifadə edir) sistem üzrə qiymətləndirmək lazım gəlir (cədvəl 2.1).

Cədvəl 2.1-də göstərilən amillərin ixtisaslaşmış ekspertlər tərəfindən aparılan qiymətləndirməsi göstərir ki, əmtəə bazarı üçün yükdaşıyıcılarının seçilməsi, eləcə də nəqliyyat növləri arasında əhəmiyyətli hesab edilən parametrlər üzrə seçim aparılarkən ayrı-ayrılıqda hər bir amil iqtisadi baxımdan dəyərləndirilməlidir. Bütün bunlarla yanaşı nəqliyyat parkının strukturu, nəqletməyə sərf edilən ümumi vaxt, yüklərin saxlanması etibarlılığı, bu sahədə monitorinqin aparılması imkanları və bu kimi digər meyarlar da diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır (5).

Cədvəl 2.1

Nəqliyyat növlərinin seçilməsinə təsir edən amillər baxımından müxtəlif nəqliyyat növlərinin qiymətləndirilməsi

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Göstəricilər** | **Dəmir yolu** | **Su** | **Avtomobil** | **Hava** |
| Yükdaşımaların dəyəri (tariflər) | 2-3 | 1-2 | 4 | 5 |
| Nəqletmə müddəti | 3 | 4 | 2 | 1 |
| Yükgöndərmə qrafikinə riayət olunması eti-barlılığı | 3 | 4 | 2 | 1 |
| Müxtəlif yüklərin daşınması imkanları | 2 | 1 | 3 | 4 |
| Yükləri istənilən yerə çatdırma qabiliyyəti | 2 | 4 | 1 | 3 |
| Yüklərin göndərilməsi tezliyi | 4 | 5 | 2 | 3 |
| Məhsullar üzrə differensasiya | 1 | 4 | 2 | 1 |

Logistik menecmentin konkret xüsusiyyətləri baxımından hər bir nəqliyyat növü logistik sistem daxilində onun istifadə imkanlarını müəyyənləşdirə bilən üstünlüklərə və çatışmazlıqlara malikdir (əlavə). Bu baxımdan ölkənin əmtəə bazarında material axınlarını formalaşdırmaq məqsədi ilə səmərəli nəqliyyat növünün seçilməsi və müqayisəli qiymətləndirilməsinin aparılması üçün onların faktiki texniki-istismar və iqtisadi göstəriciləri mütləq nəzərə alınmalıdır (cədvəl 2.2).

Cədvəl 2.2

2014-cü ildə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin texniki-istismar və iqtisadi göstəriciləri

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nəqliyyat növü | Daşınan yüklər, min/ton | Bir ton yükün orta da-şınma məsafəsi, km | Yük dövriy- yəsi, mlyn. t/km | Yükdaşı- malara çəkilən xərclər, min/ma-nat | Yükdaşı-malardan əldə olu-nan gəlir-lər, min/ manat | | Nəqliyyata yönəldilmiş investisiyalar, mlyn/manat | Ümumi yük döv-riyyəsin-də xüsu-si çəkisi, %-lə |
| Dəmir yolu | 21.795 | 338.2 | 7.371 | 1.990.343 | 236.303 | | 416.2 | 7.9 |
| Avtomobil | 128.603 | 112.9 | 14.516 | 415.678 | | 1.020.030 | 358.2 | 15.51 |
| Dəniz | 9.934 | 415.1 | 4.124 | 119.029 | | 102.339 | 142.6 | 4.4 |
| Hava | 125.0 | 3.848 | 481.0 | 770.221 | | 837.820 | 82.2 | 0.5 |
| Cəmi | 244.837 | 398.6 | 93.531 | 1.990.343 | | 3.678.120 | 2.432.4 |  |

*Mənbə: DSK-nin məlumatları əsasında müəllifin hesablamaları*

Nəqliyyat növlərini xarakterizə edən hər bir göstəricinin dəyər formasında ifadə olunmamasına baxmayaraq cədvəl 2.2-də göstərilən göstəricilər üzrə təhlilin aparılması idarəetmə qərarlarının qəbulu zamanı bütün müsbət və mənfi aspektlə-rin nəzərə alınmasını tələb edir. Belə ki, cədvəl məlumatlarının müqayisə edilməsi material axınlarının idarəedilməsi funksiyasını yerinə yetirən logistik menecerlərə imkan verir ki, bazar rəqabətinin formalaşdığı bir şəraitdə texniki-istismar və iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla bu və ya digər nəqliyyat növü üçün əvvəl-cədən məhsulyeridilişi kanallarının seçilməsi problemini operativ həll edə bilsin. Təbii ki, bu tipli problemin həlli təsərrüfat suybektlərinə imkan verir ki, onlar ayrı-ayrı maddələr üzrə logistik xərclərə qənaət imkanı əldə etsinlər.

Hər bir nəqliyyat növü üzrə daşınan yüklərin iqtisadi təhlilini aparsaq, cədvəl 2.2-dən göründüyü kimi ayrı-ayrı nəqliyyat növləri içərisində ümumi yük-dövriyyəsində xüsusi çəkisinə görə ən yüksək avtomobil nəqliyyatı təşkil etsədə, 2013-cü ilə nisbətən cəmi 2.8% artmışdır. Ötən il ilə müqayisədə yalnız hava nəqliyyatı üzrə yük dövriyyəsində 8.6% artım müşahidə olunmuşdur. Aparılan təhlil göstərir ki, 2012-ci ildə dəmir yolu nəqliyyatında avtomobil nəqliyyatına nisbətən 16.2 dəfə (5095 milyon ton) az yük daşınsada, bu 2000-ci illə müqa-yisədə 1.4 dəfə çox, 2005-ci ilə nisbətən isə 1.2 dəfə azdır. Bütövlükdə 2012-ci ildə yükdövriyyəsinin ümumi həcmində əvvəlki ilə nisbətən 1.5% azalma müşahidə olunmuş, ayrı-ayrı nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yüklərin həcmində (dəniz nəqliyyatı istisna olmaqla) artımlar baş vermişdir (cədvəl 2.3).

Cədvəl 2.3

Ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə daşınan yüklərin dövriyyəsi (milyon ton/ km)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2005** | **2010** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Cəmi | 26533 | 97504 | 91461 | 90110 | 90887 | 92872 |
| əvvəlki ilə nisbətən %-lə | 114.0 | 99.8 | 93.8 | 98.5 | 100.9 | 102.2 |
| Dəmir yolu | 9628 | 8250 | 7845 | 8212 | 7957 | 6710 |
| əvvəlki ilə nisbətən %-lə | 127.8 | 108.7 | 95.1 | 104.7 | 96.9 | 8432 |
| Dəniz | 7521 | 4859 | 5186 | 5062 | 4632 | 4125 |
| əvvəlki ilə nisbətən %-lə | 111.1 | 78.7 | 106.7 | 97.6 | 91.5 | 89.1 |
| Aviasiya | 310 | 139 | 224 | 357 | 443 | 482 |
| əvvəlki ilə nisbətən %-lə | 98.4 | 125.8 | 161.4 | 159.8 | 124.1 | 108.8 |
| Avtomobil | 7536 | 11325 | 12356 | 13307 | 14120 | 14516 |
| əvvəlki ilə nisbətən %-lə | 108.2 | 106.5 | 109.1 | 107.7 | 106.1 | 102.8 |

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllifin hesablamaları

*Qeyd:Metodik təlimatlarda həm avtomobil (50-700 ton, 5-60 km), həm də dəmir yolu nəqliyyatı (250-2000 ton, 200-3000 km) üçün məsafədən asılı olaraq illik optimal məhsulgöndərmə normativləri nəzərdə tutulur.*

Bütün bunlara yanaşı 2014-cü ildə nəqliyyat sektorunda yük dövriyyəsinin həcmi 3.5 dəfə artaraq 92872 milyon ton/km təşkil etmişdir. Əgər 2005-ci ildə nəqliyyat növləri içərisində dəmir yolu (ümumi yük dövriyyəsində xüsusi çəkisi 9.1%) nəqliyyatı yük dövriyyəsinin artım sürətinə görə birinci yeri tuturdusa (127.8%), 2012-ci ildə bu hava nəqliyyatı (159.8%) ilə əvəzləndi. Müqayisə aparılan 2005-2012-ci illərdə yük dövriyyəsinin artım sürətində dəniz nəqliyyatı istisna olmaqla digər nəqliyyat növlərində artımlar müşahidə olunmuşdur. Belə ki, yük dövriyyəsinin artım sürəti dəmir yolu nəqliyyatında 23.1% bənd azalaraq 104.7%, hava nəqliyyatında 61.4% bənd artaraq 159.8%, avtomobil nəqliyyatında isə 0.5% bənd azalaraq 107.7% təşkil etmişdir.

Perspektiv dövr üçün yük dövriyyəsinin həcminə bütün bərabər şərtlər daxilində ən çox sənaye istehsalının həcmi, xüsüsilə dəyər və fiziki həcm göstə-riciləri arasındakı fərq təsir göstərəcəkdir. Belə bir halda iqtisadiyyatın dinamik inkişaf imkanları və kollek­tiv (aksioner, kooperativ, birgə və s.) və fərdi mülkiyyət formalarının başlıca rol oynayacaqları təsərrüfatın çoxsektorlu modelinin inkişafı şərtsiz olaraq mühüm əhəmiyyət kəsb edəcəkdir. Bu isə, öz növbəsində, daşınacaq yüklərin intensivli­yi­nin artmasına, müxtəlif formalı bazar münasibətləri əsasında istehsal vasitələri tica­rətinin genişlənməsinə, bir çox yük növləri üzrə orta daşınma məsafəsinin artmasına, ilk növbədə yerli tələbatın ödənilməsi prinsipinin reallaşmasına gətirib çıxaracaq, nəticə etibarı ilə mövcud nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin həm xarakterini, həm də istiqamətini dəyişəcəkdir.

Hazırki şəraitdə respublikanın nəqliyyat təsərrüfatının mövcud vəziyyəti və onun­la əlaqədar məhsulların nəqledilməsinə çəkilən məsrəflərin hədsiz dərəcədə yüksək olması respublikada istehsal olunan məhsulların istər dünya, istərsə də daxili bazarda rəqabət qabiliyyətinin aşağı olmasını şərtləndirən əsas faktor­lardan biridir.Həqiqətən də Azərbaycan Respublikasında məhsul vahidinin nəql edilmə-sinə çəkilən nəqliyyat xərcləri (təqribən eyni miqyaslı ərazidə) ABŞ ilə müqayisədə 6, Çindən isə 4,5 dəfə çoxdur [14]. Belə bir vəziyyətin mövcudluğu, hər şeydən əvvəl, həm nəqliyyat xidməti ba­za­rında, xüsusilə vəsaitlərə qənaət edilməsinə görə stimullaşdırıcı faktorların olmaması, ehtiyatların idarəedilməsi ilə bağlı məsələlərin həlli sahəsində kifayət qədər çatışmazlıqlarla izah olunur. Bir çox hallarda məhsugöndərmələrlə bağlı müqavilələrin üçüncü bir ölkə ilə bağlanması məhsulgöndərmələrin yerinə yetirilməsinə çəkilən məcmu məsrəflər içərisində nəqliyyatın xüsusi çəkisinin yüksək olması ilə diktə olunur.

İqtisadi vəziyyətin tez-tez dəyişməsinə, əvvələr mövcud olan təsərrüfat əlaqə­lərinin pozulmasına, bütün növ məhsulların qiymətinin sürətlə artmasına baxma­ya­raq belə bir şəraitdə nəqliyyat xidməti özünün iş qabiliyyətini qoruyub saxlaya bilib. Lakin onu da nəzərə almaq lazım gəlir ki, belə bir şəraitdə nəqliyyat xidmətinin səviyyəsini tələb olunan səviyyədə saxlamaq olduqca çətindir.

İstehsal güclərinin, ixtisaslaşmanın və istehsal kooperasiyasının inkişafı, həmçinin istehsal sahələrinin ilkin xammal mənbələrindən tədricən uzaqlaşması obyektiv olaraq yolda olan məhsul partiyasının həcminin artmasına gətirib çıxarır. Bu ənənəni ayrı-ayrı nəqliyyat növləri içərisində ümumi yükdövriyyəsinin son üç ildə 8.7 və 13.3%-ni təşkil edən dəmiryolu və avtomobil nəqliyyatı ilə (boru-kəmər nəqliyyatı istisna olmaqla) yükdaşımalarda da müşahidə etmək olar. Belə ki, son 25 ildə əsas növ xammalın ilkin yaranma mənbəyindən son təyinat yerlərinə qədər orta daşınma uzunqluğu 30% artsada, müqayisə aparılan 1995-2012-ci illərdə Respublikamızda bu göstəricidə müvafiq olaraq 229.0 km, yəni 2.2 (əsasən hava və avtomobil nəqliyyatı hesabına 2.2 və 3) dəfə artmışdır (cədvəl 2.3).

Cədvəl 2.3

Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi (km)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1995** | **2000** | **2005** | **2010** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Cəmi  O cümlədən | 198.3 | 198.9 | 206.8 | 483.9 | 513.2 | 496.3 | 449.2 | 427.3 |
| Dəmir yolu | 266.5 | 363.4 | 363.0 | 365.3 | 365.0 | 369.1 | 353.3 | 355.3 |
| Dəniz | 757.0 | 591.4 | 549.8 | 510.7 | 468.0 | 414.8 | 414.9 | 409.2 |
| Aviasiya | 1965.5 | 2756.8 | 4189.2 | 3000.0 | 3448.3 | 3475.0 | 4392.2 | 4353.7 |
| Avtomobil | 37.6 | 86.9 | 108.4 | 113.0 | 112.8 | 113.4 | 112.6 | 112.7 |

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları

Cədvəl 2.3-dən göründüyü kimi bir ton yükün orta daşınma məsafəsində 2005-2009-cu illər üzrə artım müşahidə edilməsinə baxmayraq, 2012-ci ildə bu məsafə ötən ilin müvafiq dövrünə nisbətən 21.9 km və ya 4.9% azalmışdır. Bu müddət ərzində yük vaqonlarının orta texniki sürəti 40 km/saatdan 45 km/ saata qədər yüksəlmişdir.

Faktiki məlumatlara əsasən qeyd edə bilərik ki, ən az nəqletmə müddətinə gün ərzində böyük sürətlə 550-660 km. məsafə qət edən yüklər, bundan bir qədər az marşurut (550 km/gün), sonra vaqon (420 km/gün) və nəhayət kiçik məhsul-göndərmələr (330 km/gün) malikdir.Məhsulgöndərmələrin ton/gün hesabı ilə uçota alınması göstərir ki, ölkəmizdə dəmir yolu nəqliyyatında orta nəqletmə müddəti 2015-ci ildə 230 km/gün və ya 9.6 km/saat təşkil etmişdir. Daha doğrusu, nəqlet-mənin kommersiya sürəti mövcud 10 km/saatı keçməmişdir. Bu isə öz növbəsində vaqonların dövriyyə müddətinin mövcud strukturu ilə izah edilir: dövriyyə vaxtının təqribən 31%-i vaqonların yüklənməsi və boşaldılmasına, 21% marşurut üzrə hərə-kətlərə, vaxtın qalan 48%-isə vaqonların hərəkət yolu boyu dəmir yolu qovşaqla-rında, stansiyalarındakı dayanacaqlarda qalmasına sərf edilir (6).

Avtomobil nəqliyyatı ilə bir ton yükün orta daşınma məsafəsinin 1995-ci il ilə müqayisədə 2012-ci ildə 75.1 km (və ya 3.0 d), yük dövriyyəsinin isə 3.8 dəfə artmasına baxmaya­raq, bu müddət ərzində avtomobil nəqliyyatı ilə məhsulların nəqledilməsinin kommersiya sürəti 6% qalxaraq ümumi halda 19-20 km/saat təşkil etmişdir. Bu isə şərtsiz olaraq yolda olan məhsulların həcminin artmasına gətirib çıxarır.

Nəqletmə müddətinin qısaldılması, yüklərin təyinat məntəqəsinə kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri qorunub saxlanılmaqla çatıdırılması təbii ki, nəqliyyat parkının mövcud vəziyyətindən birbaşa asılıdır. Dövlət Statistika Komitəsinin mövcud məlumatları,eləcə də dünya maliyyə böhranı və buna uyğun olaraq nəqliy-yat aktivliyinin aşağı düşməsi hallarını uçota almaqla 2014-cü il üçün ölkəmizdə nəqliyyat parkının struktur təhlili aparılmışdır (cədvəl 2.4).

Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının uzunluğunun artması nəticə-sində son illərdə respublikanın avtomobil parkı 1.5 dəfə artmış və hal-hazırda yük avtomobillərinin sayı 141126 min ədədə çatdırılmışdır. Təkcə, 2014-ci idə ölkədə mövcud avtomobillərin sayı 2010-cu ilə nisbətən 1.2 dəfə artmışdır.Bu avtomobillərin yalnız 11.5%-i yük avtomobillərindən ibarətdir. Ümumi formada ölkənin malik olduğu yük avtomobillərinin beşdə biri 10 ildən artıqdır ki, fəaliyyət göstərir və avtomobil parkının strukturu bazarın tələblərinə uyğun gəlmir. Maşınların 70%-dən çoxu 4 tondan 10 tona qədər yükgötürmə qabiliyyətinə malikdir. Lakin nəzərə almalıyıq ki, ABŞ-da az yükgötürmə qabiliyyətinə malik maşınlar ümumi avtomobil parkının 88%-i təşkil edir [16].

Cədvəl 2.4

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat parkının monitorinqi və say tərkibinin proqnozlaşdırılması

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nəqliyyat vasitələri parkı** | **2010** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | |
| Ümumi istifadə təyinatlı dəmir yolu nəqliyyatı, o cümlədən:  -yük vaqonları, ədəd  - konteynerlər, ədəd | 18.062 3.036 | 17.971 3.025 | 17.885 3.049 | 17.875 3.085 | 17.860 3.104 | |
| Yük avtomobilləri, min ədəd:  - xüsusi təyinatlı avtomobillər, ədəd - qoşqu və yarımqoşqular, ədəd | 118.460 11.715 10.776 | 122.182 10.153 10.551 | 130.019 11.936 11.424 | 133.637 13.427 12.350 | 141.126 11.282 13.104 | |
| Dəniz donanması, ədəd  - gəmilərin tam registr tutumu, min ton  -gəmilərin dedveyt tutumu, min ton | 80.0  431.1 484.5 | 80.0  448.2 496.4 | 82.0  459.4 488.1 | 81.0  452.7 476.1 | | 63.0  376.4 378.6 |
| Hava gəmiləri |  |  |  |  | |  |

*Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları*

Təbii ki, su nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə ən ucuz nəqliy-yat növüdür. Azərbaycanın bütün dəniz yollarının başladığı Bakı-Xəzərin ən iri limanı hesab olunur. Azərbaycan gə[miləri](file:///\\миляри) Volqa-Don kanalından başqa, Volqa-Baltik və Baltik-Ağ dəniz kanalları vasitəsi ilə dünya okeanlarına çıxış imkanları əldə edə bilir. Bu baxımdan Azərbaycanın su nəqliyyatında Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Bakı Dəniz Ticarət limanı xüsusi rol oynayır.

Avropa-Qafqaz-Asiya (TRACECA) nəqliyyat dəhlizində mühüm əhəmiyyət daşıyan Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Xəzər Dənizi hövzəsində iri gəmi mülkiyyətinə malik bir şirkətdir. Nəqliyyat donanmasının 23 quru yükdaşı-yan gəmisi Qara və Aralıq dənizlərində taymçarter müqaviləsi əsasında kommer-siya reysləri icra edir, qalan gəmilər isə Xəzər hövzəsində istismar olunur. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün əsas yük bazası hesab edilən Avroasiya dəhlizi Çinin Lyanyunqan limanından başlayaraq Avstriyanın Vyana şəhərinə qədər təxminən 11-12 min km məsafəni əhatə edir.

Bakı Dəniz Ticarəti Limanı əsasən yük, konteyner, bərə, Dübəndi neft və sərnişin terminalından ibarətdir. Əsas yük terminalı 7 körpüdən ibarət olmaqla uzunluğu 858 km-bərabərdir. Bu körpülərdən biri xüsusi olaraq “RoRo” tipli gəmi-lərin qəbulu üçün nəzərdə tutulmuşdur. Terminallar yükqaldırma qabiliyyəti 5 tondan 40 tona kimi olan 16 portal kranlar, 1.5 tondan 10 tona qədər müxtəlif avto-yükləyicilər, 100 ədəd roltreylerlər və “Sisu” markalı dartıcı traktordan ibarət texniki bazaya malikdir. İldə iki min tona yaxın yükləri aşırma gücünə qadir olan mövcud terminal təxminən gün ərzində eyni zamanda 3 gəmi, 150-ə yaxın vaqon və 100 avtomaşın qəbul edib yükaşırma işləri apara bilir. 24 min kv.metr açıq anbara və ümümi sahəsi 10 min kv.metr olan 5 ədəd bağlı anbarlara malik olan terminalın dəmir yolu xətlərinin ümumi uzunluğu 87 metrə bərabərdir.

İldə 15000 ədəd konteyneri qəbul etmək gücünə malik konteyner terminalları isə konteynerləri və onların içərisindəki yükləri emal etmək üçün 1250 kv.metr olan bağlı anbarlar və sahəsi 1600 kv.metr olan konteyner meydançası ilə təmin edilmişdir. Terminaldakı bütün əməliyyatlar 2 ədəd “Kalmar” tipli konteyner avto-yükləyici, 2 ədəd “Terberq” tipli dartıcı, 6 ədəd konteyner qoşqusu və hər birinin yük qaldırma qabiliyyəti 2.5 ton olan 3 ədəd “Hayster” tipli avtoyükləyici vasitəsi ilə həyata keçirilir.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat parkının monitorinqinin nəticələri onu deməyə əsas verir ki, istehsal vasitələri bazarının nəqliyyat təminatının yaxşılaş-dırılması üçün logistik menecerlər tərəfindən tətbiq edilən əsas tənzimləyici tədbir-lər nəqliyyat parkının inkişaf dinamikası ilə mütləq uzlaşdırılmalıdır.

Avropa və Asiyanın 40 ölkəsinin avtomobil daşıyıcıları Azərbacan Respub-likası və onun ərazisindən keçməklə yüklərin digər ölkələrə daşınmasını əsas avto-mobil yollarının uzunluğu 503 km olan TRASEKA (Bakı-Ələt-Gəncə-Qazax-Gürcüstan) və uzunluğu 521 km olan Şimal-Cənub dəhlizləri (Rusiya-Bakı-Astara-İran İslam Respublikası) vasitəsi ilə həyata keçirir.

Ölkə ərazisinin avtomobil yolları ilə təminatı səviyyəsinə nəzər yetirsək görərik ki, dünyada hər 1000 kv.km əraziyə orta hesabla 180 km. bərk örtüklü avtomobil yolu düşdüyü halda (ABŞ-da 670 km, Böyük Britaniyada 1580 km, Çində 960 km, Fransada 1480 km,Almaniyada 1350 km, Polşada 870 km) Azərbaycanda bərk örtüklü yol 287.3 km-ə bərabərdir (). Dünyada ən pis avtomobil yolları şəbəkəsinə malik MDB ölkələrinə gəldikdə isə hər 1000 kv. km əraziyə Rusiyada 38.2 km,Özbəkstanda 149 km,Ukraynada 391 km, Belo-rusiyada 318 km,Gürcüstanda 423 km,Moldovada 412 km bərk örtüklü yol düşür. Azərbaycanda bərk örtüklü yolların isə 42.6%-i asfaltbeton (8026 km), 42.1%-i (7920 km) çınqıl örtüklü, 13.5%-i qara örtüklü, 0.7%-i isə sementbeton (129 km) yollardan ibarətdir.

Ölkə əhalisinin avtomobil yolları ilə təminat səviyyəsinin təhlili isə göstərir ki, bu sahədə Qazaxstan və Baltikyanı ölkələr liderlik etsələrdə, hal-hazırda respublikamızda hər min nəfər sakinə orta hesabla 2.19 km sərt örtüklü yol düşür ki, bu da bir çox xarici ölkələrlə müqayisədə (Rusiya Federasiyasında bu göstərici 5.3 km, Finlandiyada 10 km, ABŞ-da 13 km, Fransada 15 km) 6-8 dəfə aşağıdır.

Azərbaycan Respublikasında uzunluğu 2944 km, istimar uzunluğu isə 2122 km olan dəmir yolu nəqliyyatına gəldikdə, o təkcə genişlənməklə bərabər (belə ki, də­mir yolu şəbəkələrinin sıxlığı kifayət qədər deyil və ölkənin bir çox rayon­la­rı­nın dəmir yoluna çıxış imkanları yoxdur) əsaslı rekonstruksiya tələb edir. 2,1 min.km magistral dəmir yolunun 10%-i relslərin pis olması ucbatından qəna­ət­bəxş səviyyədə deyil. Yolların və dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin vəziyyəti elədir ki, respublikanın dəmir yollarında orta sürət Avropa dövlətlərindən 4 dəfə aşağıdır. Digər tərəfdən yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşmə səviyyəsinin son dərəcədə aşağı olması da nəqliyyatda əmək məhsuldarlığını azaldır və yüklərin daşınmasını gecikdirir.

Aydındır ki, məhsuldaşımaların uzunluğuna həmçinin məhsuldaşıma isti-qamətlərinin dəyişməsidə təsir göstərir. Məsələn, əvvəllər ixrac və idxal yönümlü yüklər Rusiya Federasiyasının,Türkmənistanın və Qazaxıstanın məhsulötürücü məntəqələri vasitəsilə Azərbaycana daxil olurdusa və ya onun hüdudlarını tərk edir­disə, perspektiv dövrdə bu istiqamətlər saxlanılmaq şərti ilə məhsul-daşımala-rın həyata keçirilməsinə sərf olunan vaxtın və ya çəkilən vaxt müddəti və xərclərin iki dəfə azalmasına və ildə 15 milyon ton müxtəlif təyinatlı yüklərin daşınmasına imkan verən Bakı-Tfilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin reallaşması şəraitində yeni istiqamətlər meydana gələcəkdir. Respublikanın siyasi-iqtisadi suverenliyi möhkəmləndikcə, respublikada əlverişli sahibkarlıq mühiti formalaşdıqca,yeni istehsal sahələrinin yerli xammal mənbələri hesabına fəaliyyəti genişləndikcə, istehsal sahələri xammal mənbələrinə yaxın yerləşdikcə ilk növbədə respublika daxilində nəqliyyata tələbat artacaq və bu da son nəticədə yüklərin orta daşınma məsafəsinin bir qədər aşağı düşməsinə səbəb olacaqdır.

Müxtəlif nəqliyyat növləri və nəqliyyat şirkətləri arasında iri miqyaslı rəqabətin mövcud olmadığı respublikanın əmtəə bazarının nəqliyyat infrastrukturu sahəsində əhəmiyyət kəsb edən mühüm məqamlardan biri də hərəkətedici heyətin yükgötürmə qabiliyyəti ilə yol qurğularının parametləri və keyfiyyət xarak-teristikaları arasında funksional asılılığın nəzərə alınması hesab olunur. Təbii ki, bu asılılıq hər bir nəqliyyat növü üzrə müxtəlif formada təzahür edir. Respublikanın nəqliyyat yollarının keyfiyyət və kəmiyyət xarakteristikaları cədvəl 2.5-də təsvir edilmişdir.

Cədvəl 2.5

2014-cü il üçün Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat yollarının xarakteristikası

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nəqliyyat yolunun növü | Kəmiyyət | | Keyfiyyət | |
| Əlaqə yollarının uzunluğu, min.km | İstismar uzunluğu min. km | Şəbəkənin sıxlığı, min km /ədəd | Yükgərginliyi, milyon ton/km |
| Dəmir | 2.94 | 2.12 | 8.4 | 10.2 |
| Avtomobil | 19.01 | 18.9 (bərk örtüklü) | 74.6 | 6.8 |
| Dəniz | 12.6 | 12.0 (zəmanət verilən dərinliklə) | 6.6 | 8.2 |
| Hava | 80.0 | 50.0 (müntəzəm reyslər) | 2.9 | 0.02 |

*Mənbə: Cədvəl müəllifin hesablamaları əsasında tərtib edilmişdir.*

Cədvəl 2.5-dən göründüyü kimi çoxmərhələli logistk dövrənin formalaşması üçün nəqliyyat yolunun uzunluğunu və onun keyfiyyət xarakteristikalarını (yolun az-çox yüklü olan hissəsi uçota alınmaqla) mütləq mənada nəzərə almaq lazım gəlir.Digər tərəfdən təbii ki, nəqliyyat şəbəkəsinin buraxılış qabiliyyətinə təsir edən şəbəkənin sıxlığı və yükgərginliyi mühüm parametrlər hesab olunurlar.

Yüklərin nəqledilməsi ilə bağlı bütün inkişaf etmiş ölkələr üçün xarakterik cəhət,ümumi ənənə dəmir yolu nəqliyyatından avtomobil nəqliyyatına keçiddən ibarətdir. Daha doğrusu, bu, avtomobil nəqliyyatının ümumi yükdaşımalarda xüsu-si çəkisinin getdikcə artması ilə xarakterizə olunur.Bütün bunlara baxmayaraq respublikamız əlaqə yollarının sıxlığı nöqteyi-nəzərdən zəif inkişaf etmişdir: avtomobil yollarının sıxlığı Avropa ilə müqayisədə 40, Rusiya ilə müqayisədə 32, ABŞ ilə müqayisədə 38 dəfə azdır (fərq yolların keyfiyyətsizliyi parametri üzrə bir qədər də dərinləşir). Daha doğrusu, respublikamızda 1000 km**2** əraziyə düşən yol 2012-ci ildə dəmir yolu üzrə 32.6 kilometr təşkil etdiyi halda, avtomobil nəqliyyatı üzrə 219.3 km olmuşdur. Aparılan təhlil onu göstərir ki, son beş il ərzində respub-likada əlaqə yollarının uzunluğu dəmir yolu nəqliyyatına (1.1 km azalmış) nisbətən, avtomobil nəqliyyatında 26,1 km artmışdır.Hətta nəzərə alsaq ki, respublika ərazisinin təqribən 35-40%-i təsərrüfat fəaliyyəti zamanı toxunulmaz qalır, istifadə olunmur, onda göstərilən rəqəmlər həm respublikamızda, həm də inkişaf etmiş ölkələrdə infrastruktur baxımından avtomobil nəqliyyatı arasında münasibəti kifayət qədər dəqiq əks etdirir.

Ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin fəaliyyəti ilk növ­bədə istehsal sahələrinin vəziyyətindən asılıdır. Məhsul istehsalı həcminin artması və ya azalması nəqliyyat-ekspeditor firmaları tərəfindən daşınan yüklərin həcminə, eləcədə onların maliyyə vəziyyətinə birbaşa təsir göstərir.Problemin aradan qaldırılmasına məhz bazar faktorlarının nəzərə alınması yolu ilə nail olmaq mümkündür. Başqa sözlə,yük­lərin daşınmasında mövcud olan təbii inhisarizim həm istehsalın, həm də daşımaların həcminə mənfi təsir göstərən tariflərin artmasına gətirib çıxarır.Bu müəssisələr istismar şərtlərinin mürək­kəbləşməsindən yaranan ziyanları nəqliyyat məhsulla-rının qiymətinin artması ilə kompensasiya etmək məcburiyyətində qalırlar. Təbii ki, bu, ilk növbədə nəqliy­yat təşkilatları və firmaları ilə qarşılıqlı formada fəaliyyət göstərən milli iqtisa­diy­yatın ayrı-ayrı sahələrinə məxsus müəssisələrdə tədavül xərclərinin artmasına və son yekunda infilyasiyanın artım tempinə təsir gösərir.

Nəqliyyat sektorunda dövlətin iqtisadi siyasət kursunu müəyyənləşdirən mühüm faktorlarından biri də investisiya problemidir. Nəqliyyatda investisiya siyasətinin əsas vəzifəsi gələcəkdə özünü tam şəkildə ödəməklə elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərinin tətbiq edilməsini həvəsləndirə bilən iqtisadi mexaniz-min işlənib hazırlanmasından və nəqliyyat sferasının canlanmasında katalizator rolunu oynamaqdan ibarətdir. Hal-hazırda çox nadir nəqliyyat təşkilatı tapılar ki, investisiyaya ehtiyac hiss etməsin. Nəqliyyat vastələrinin alınması, stasionar qurğu və avadanlıqların modernləşdirilməsinə 2012-ci ildə 2610.3 mlyn.manat investisiya yönəldilmişdir ki, bu da əvvəlki ilə nisbətən 4.0% çoxdur. Bu, bir daha onu göstərir ki, bəzi nəqliyyat təşkilatları üçün investisiya imkanları çox kəskin surətdə azalmışdır.

Ölkənin iqtisadi vəziyyətini xarakterizə edən səciyyəvi cəhətlərdən biri də nəqliyyat xərclərinin yüksək olmasıdır.2012-ci ildə yük daşımalara çəkilən xərclərin 2005-ci ilə nisbətən 2.6% bənd azalmasına baxmaya avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatında əvvəlki ilə nisbətən 18.7% və 10.4% artım qeydə alınmışdır. Nəqliyyat xərclərinin məhsulun maya dəyərində xüsusi çəkisi isə bütünlükdə 15.6% təş­kil etmiş,bir neçə növ məhsullar üzrə (tikinti qumları-62.2%; kükürd- 53.5%;apatit konsentratlar-33.1%;sulfat turşusu-32.9%;metal məmulatları-32.4% ; meşə materialları - 32.4%) isə bu kəmiyyət 2-4 dəfə yüksək olmuşdur [38, 236-238]. Məhsulgöndərmə partiyalarını optimal təşkili metal və meşə materiallarının daşınmasına çəkilən məcmu xərclərə orta hesabla avtomobilldən istifadə zamanı 7-20 və 30%, dəmir yolunda istifadə zamanı isə müvafiq olaraq 22.2% və 18.7% qənaət edilməsinə imkan verir [12].

Nəqliyyat xərclərinin belə yüksək çəkiyə malik olması bir daha iqtisadiy­ya­tın kifayət qədər səmərəsiz fəaliyyətini sübut etməklə bərabər təkcə nəqliyyatın de­yil, eyni zamanda bütün texniki infrastrukturla birlikdə istehsalın müasir rə­qa­bət qabiliyyətli səviyyəsinin əldə edilməsi üçün əsaslı rekonstruksiya işlərinin apa­rılmasını tələb edir. Buna görə də qiymət strategiyası hələlik xərclərə əsaslanır.

Hal-hazırda ölkəmizdə nəqliyyat infrastrukturunun, gömrük terminal­larının və sərhəd keçid məntəqələrinin beynəlxalq tələblər səviyyəsində qurulmasına, nəqliy-yat xidməti bazarında rəqabət mühitinin formalaşdırılmasına, habelə yoldaşlıq formasında fəaliyyət göstərən nəqliyyat müəssisələrinin yaradılmasına diqqətin artırılması daha məqsədəuyğun olardı. Təbii ki, bütün bunlar bütövlükdə əmtəə bazarında logistik prinsip və metodların reallaşması üçün əlverişli şərait yarada bilər. Lakin qeyd edilənləri nəzərə alsaq belə bir ümumiləş­dirilmiş fikrə gələ bilərik ki, nəqliyyatla bağlı bu gün mürəkkəb vəziyyət əmtəə bazarının inkişafını ləngidir, bu bazarın logistik infrastruktur təmina­tını çətinləşdirir.

Beləliklə, ölkəmizdə əmtəə bazarının infrastruktur təminatını yaxşılaşdırmaq məqsədi ilə nəqliyyat sferasında aşağıdakı tədbirlərin aparılmasını məqsədəmüva-fiq hesab olunur:

- Respublikanın malik olduğu nəqliyyat təsərrüfatı sahəsində bazar iqtisadiy-yatının tələblərindən irəli gələrək aparılan islahatlar beynəlxalq təcrübədəki mütə-rəqqi meyllərə uyğunlaşdırılmalıdır;

- nəqliyyatın inkişaf strategiyası müəyyən edilərkən iri miqyaslı tədbirlərdən biri kimi ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında optimal əlaqələndirməyə nail olunmalıdır;

-respublikanın yük dövriyyəsində ixrac yönümlü məhsulların artması isti-qamətində çoxlu məqsədyönlü işlərin görülməsi üçün xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf strategiyası işlənib hazırlanmalıdır;

- ölkənin yol-nəqliyyat kompleksinin digər dövlətlərin nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası prosesi sürətləndirilməlidir;

- daşımaların təhlükəsizliyini və ekoloci cəhətdən səmərəliliyini yüksəltmək, eləcə də müxtəlif sahibkarlıq subyektlərinin nəqliyyat xidmətinə tələbatlarının tam ödənilməsini təmin etmək məqsədi ilə nəqliyyat xidməti bazarının inkişafına bila-vasitə zəmanət verən normativ-hüquqi bazanın formalaşdırılması prosesi tam başa çatdırılmalıdır;

- respublikanın malik olduğu nəqliyyat parkı (12 hava limanı, milli iqtisa-diyyatda istifadə olunan 75 ədəd təyyarə, 41 ədəd vertolyot, 12,8 min ədəd yük avtomobili, 40 ədəd sərnişin daşıyan təyyarə və s- dən ibarətdir), nəqliyyat təsərrüfatı sahəsində aparılan islahatların sürətlən­məsi və bu sahədə yerinə yetirilən işlər beynəlxalq təcrübədəki mütərəqqi meyllərə uyğunlaşdırılmalıdır;

- ticarət-nəqliyyat firmaları yaradılmalı və topdansatış ticarəti müəssisələ-rində satış proseslərinin fasiləsizliyini təmin edən, yükləmə-boşaltma əməliy-yatlarını yerinə yetirən nəqliyyat vasitələri parkı inkişaf etdirilməlidir;

- nəqliyyat, anbar sahələri, yükləmə-boşaltma vasitələri, çəkmə və qablaş-dır­ma sexləri, taraqablaşdırıcı vasitələr, ticarət sahələri və s. ilə kompleks xidməti təmin edən nəqliyyat terminalları yaradılmalı və terminal texnologiya-lardan isti fadəyə üstünlük verilməlidir;

- Azərbaycan Respublikasının ərazisi üzrə yüklərin tranzit formada nəqli zamanı xidmət sferasının inkişaf etdirilməsi və onun effektivliyi yüksəldilməlidir;

- ticarət şəbəkələrinə nəqliyyat xidməti göstərən regional obyektlər inkişaf etdirilməklə nəqletmə zamanı yüklərin kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə qorunub saxlanması təmin edilməlidir və s.

- tədavül sferasında yükdaşımalar zamanı vaxt itkisinə yol verməmək, yükləri qısa zaman kəsiyində təyinat məntəqəsinə çatdırmaq üçün material axınlarının optimal idarəedilməsinə şərait yaradan müasir logistik metod və konsepsiyalardan geniş istifadə olunmalıdır;

- ticarət-anbar və satış proseslərinin fasiləsiz fəaliyyətini təmin edən nəqliyyat terminalları yaradılmalı və inkişaf etdirilməli, terminal texnologiyaların tətbiq imkanları genişləndirilməlidir;

- logistik yanaşma əsasında yüklərin daşınması zamanı məcmu xərclər azal-dılmalı və onların hesablanması metodları təkmilləşdirilməlidir.

Azərbaycanda iqtisadi islahatların aparılması, iqtisadiyyatın sahə struktu­ru­nun dəyişilməsi, əmtəə bazarının formalaşması, yeni müasir İpək yolunun bər­pası, TRASEKA,TASIS, INOQEYT və s. iri regional layihələrin reallaşması nəqliyyat xidməti bazarının formalaşmasına, nəqliyyat sferasında qarşılıqlı fəaliyyətə yeni keyfiyyət xarakteristikalarının verilməsinə, nəqliyyatda əmək bölgüsü sahəsində dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə və tarif siyasətinin əsaslı şəkildə yenidən qurulma-sına gətirib çıxaracaqdır.

**2.2. İnkişaf etmiş bazar şəraitində istehsal-satış müəssisələrində logistik xidmətin təşkili və idarəedilməsi mexanizmi**

Material axınlarının idarəedilməsinin istər özəl sektorda, istər­sədə dövlət sektorunda mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə ona böyük tələbat yaranır (şəkil 2.2).Material axınları üzrə idarəetmə qərar­larının hazır­lanmasında isə məhsul istehsalçıları (malgön­dər­ənlər), nəqliyyat agentlikləri, hökümət və istelakçılar iştirak edir­lər. Hər iki sektor­da istehlakçılar istehsal edilmiş məhsula tələbat formalaşdırır. Malgöndərənlər isə nəqliyyat agentlikləri ilə müəssisələrdə xammal və materialların bazarda isə hazır məhsulun yerləşdirilməsi haqqında razılaşırlar. Beləliklə, nəqliyyat daşımalarına tələb formalaş­maqla hökümət nəqliyyat infra­strukturasının xüsusi çəkiminin artma­sını təmin edir və xidmət bazarını özünün tənzimləmə vasitələri ilə tənzimləyir.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Özəl sektor** | | | | **Dövlət sektoru** | | | |
| **istehlakçılar** | | | | **Cəmiyyət** | | | |
| **Məhsullara tələbat** | | | | **Xidmətlərə tələbat** | | | |
| Malgöndərənlər:  -ehtiyatların idarə edilməsi:  - qiymət əmələgəlməsi:  - xüsusi və ya cəlb edilmiş nəqliyyat vasitələri ilə daşımalar:  - istehsalın planlaşması:  - müəssisələrin yerləşdiril­mə­si: | | | | Xidmətedici agentliklər:  - işçi həyətinin formalaş­dırıl­ması:  - qiymətin əmələ gəlməsi:  - xüsusi və ya cəlb edilmiş nəqliyyat vasitələri ilə daşımalar:  - təklif edilən xidmət  - müəssisənin yerləşdirilməsi: | | | |
| Daxili və xarici göndərmələrə tələbat | | | | Əhalinin və ya məhsulların daşınmasına tələbat | | | |
| Nəqliyyat agentlikləri:  -daşımaların marşurut sxemi:  -xidmət səviyyəsi:  parkın tipi | | |  | | Nəqliyyat sahibləri | | |
| Malların hərəkəti | |  | | | | İctimai xidmət | |
| Nəqliyyat xidməti | | Nəqliyyat xidməti | |
| Məqsədlər |  | | | | | | Məqsədlər |
| Məsrəflərin minimumlaşması |  | | | | | | Məsrəflərin minimumlaşması |
| Məsrəflərin maksimumlaşması |  | | | | | | Mənfəətin maksimumlaş-ması |

Şəkil 2.1. Material axınlarının idarəedilməsinə tələbatın yaranması.

Material axınlarının idarəedilməsinin metodoloci əsasları onun obyektinin, predmetinin əsas anlayışlarının və vəzifələri müəyyənləşməsini nəzərdə tutur. Material axınlarının idarəedilməsində əsas tədqiqat obyekti kimi bu axınların həyata keçiril­məsi ilə bağlı olan xərclər, logistik sistemlər və funksiyalar, axınların aparılması əməliyyatları və s. çıxış edir.Material axınlarının nəzəri əsaslarının müəssisə və firmaların praktik fəaliyyətinə tədavül vaxtının qısaldılması və tədavül xərclərinin azaldılması hesabına böyük iqtisadi səmərə verir. Bu sahədə mütəxəssislərin apardıqları hesabatlara görə maddi-texniki təminat üzrə bütün fəaliyyət növlərinə çəkilən xərclər Qərbi Avropa ölkələrində ümumi milli məhsu-lun 13-15 faizini təşkil edir. Başqa sözlə bu xərclər firma və müəssisələrin şərti-xalis məhsulunun başda bir hissəsindən çoxdur. Bu heç də təsadüfü deyil, çünki təkcə ABŞ kimi inkişaf etmiş ölkədə maddi vəsaitlərin ehtiyatının orta həcmi ölkənin ümumi milli məhsulunun 15 faizini təşkil edir. Göstərilən xərclərin azaldıl-ması yolları təchizat satış və ehtiyatların idarəedilməsinin təkmilləşdirilməsi, mar-ketinq fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması, material axınlarının hərəkəti texnologiya-sının dəyişdirilməsi isti­qa­­mətlərində axtarırlar. Bunun üçün mütəxəssislər çalışırlar ki, ilk növbədə təmi­nat, satış, nəqliyyat və əmtəələrin hərəkəti haqqında informasiyaları vahid bir sistemdə birləşdirməklə həmin sahələrin hər birinin həm ayrılıqda, həm də sahə­lərarası effektivlərini təmin etsinlər.

Müəssisənin logistika xidmətinin təşkilat quruluşu müəssisəsinin ölçülə-rindən, fəaliyyət miqyasından, idarəetmə konsepsiyasından istehsal edilən məhsulun ma­teri­al tutumluğu və bu müəssisənin iqtisadiyyatın hansı sahəsinə xidmət etməsin­dən asılı olaraq müxtəlif ola bilər.

Logistika sistemini idarəedən təşkilat quruluşu sırasında funksiyalar yerinə-yetirir. Ona sistemin yaradılması və inkişafı «Atilla-Kompani» istehsal-topdansatış müəssisəsinin bazar siyasəti ilə bağlı material axınlarının idarəedilməsi sisteminin strategiyası, qarşılıqlı əlaqədə olan funksiyalar qurumların iş birliyinə nail olmaq və s. aid edilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, bazar yönümlü məhsul istehsalı ilə əlaqədar olaraq tətbiq edilən müasir və yeni texnologiya malaxınlarının idarəedilməsi sistemində bəzi fəaliyyət sahələrinin dəyişməsini daha doğrusu makro səviyyədə «Atilla-Kompani» istehsal-topdansatış müəssisəsinin bazar şəraitinin dəyişməsinin möv­cud müəssisə daxilində vaxtaşırı logistika xidmətinin təşkilati mexanizminə, yeni­dən baxması tələb edir. Bu vaxtaşırılıq bazarda meydana çıxan vəziyyətlə bağlıdır. Müəssisənin istehsal etdiyi məhsul uzun müddət real alıcılar tərəfindən yüksək qiymətləndirilirsə, istehlak xassələri və tətbiq miqyası genişlənirsə aydındır ki, belə halda onun logistik xidmət mexanizmi strateci marketinq planlaşdırmasına müvafiq olaraq dəyişməz qalır. Bazarın dəyişkən, qeyri-sabit tələbinə uyğun olaraq «Atilla-Kompani» müəssisəsi özünün bu xidmət bölməsini mütəmadi olaraq yenidən təşkil etməsidir.

Bəs bu xidmət bölməsinin yerinə-yetirdiyi əsas funksiyalar hansılardır?

Şübhəsizdir ki, logistikanın funksiyaları onun daxil olduğu-xidmət etdiyi müəs­sisənin təyinatından və təşkilat qurumundan asılıdır. Onlara məhsulgön-dərmə və xidmət göstərmə üzrə təsərrüfat əlaqələrinin yaradılmasını və inkişafı, material axınlarının xarakteri və həcminin təyinedilməsi, daşımaya tələbatın proqnozlaşdırıl­ması, əmtəələrin hərəkət ardıcıllığının və optimal partiyalarının müəyyən­ləşdirilməsi,material ehtiyatlarının idarəedilməsi, anbar təsərrüfatının təş-kili və inkişafı, həm də anbar əməliyyatlarının idarəedilməsi aid edilir. Lakin bununla onun funksiyası məhdudlaşmır. O, eyni zamanda istehsalın planlaşdırıl-ması və onun gedişinə nəzarət funksiyalarında həyata keçirir. Bu baxımdan xidmət bölməsi öz fəaliyyətini aşağıdakı ardıcıllıqla yerinə yetirir.

1. Sistemin yaradılması və inkişafı. Bu funksiya bir qayda olaraq, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi bazar dəyişikliyinə uyğun şəkildə yaradılır və istehsal edilən məhsullara tələbat artdıqca inkişaf etdirilir. Başqa sözlə məhsulun həyatdövranına uyğun olaraq xidmət bölməsi sadalanan funksiyanı icra edir.

2. Müəssisənin bazar siyasəti ilə əlaqədar material axınlarının idarəedil-məsi strategiyası.

Bildiyimiz kimi axınların idarəetmə sistemi satış, nəqliyyat, material ehtiyatları, material resurslarının anbara işlənməsini (emalı) kadr siyasətini və s. özündə birləşdirir. Məhz bu qeyd olunanlar «Atilla-Kompani» istehsal-topdansatış müəs­sisəsi çərçivəsində axınların idarəedilməsi strategiyasını formalaşdırır. Çevik formada isə bu müəssisənin rəhbəri ilə xidmət bölməsinin başçısı strategiyanı formalaşdırmaqla bərabər strateci idarəetmə planlarının yerinə yetirilməsinə və eləcə də nəzarət üçün məsuliyyət daşıyır.

3.İnzibati və qarşılıqlı əlaqələr olan xidmət bölmələrinin funksiyalarını ko­ordinasiya edilməsi.

Belə ki, 2014-cü ilin oktyabr ayının 15-nə qədər «Atilla-Kompani» istehsal-topdansatış müəs­sisəsinin təşkilatı qurluşu aşağıdakı kimi olmuşdur.

|  |
| --- |
| **İdarəetmə aparatı** |

|  |
| --- |
| Şöbələr |

|  |
| --- |
| *İnzibati:*  -informasi ya təminatı;-  -istehlakçılara xidmət |

|  |
| --- |
| *Marketinq:*  -bazarın kompleks öyrənilməsi; |

|  |
| --- |
| *İstehsal:*  -istehsalın planlaşdırıl-ması və ona nəzaət |

|  |
| --- |
| *Logistika:*  -ehtiyatların idarəedilməsi;  - nəqliyyat və anbar təsərrü-fatı; |

|  |
| --- |
| *Mühasibat və maliyyə* |

Şəkil 2.2.«Atilla-Kompani» istehsal-topdansatış müəs­sisəsinin təşkilatı qurluşu

Verilmiş təşkilati quruluşda logistika bölməsi istehsal prosesini lazım olan və tələb olunan miqdarda material resursları ilə təmin edilməsinə məsuliyyət daşıyırdı. Bununla yanaşı o, istehsal bölmələrində istehsalın planlaşdırılması və ona nəzarət sahəsində də məşvərətçi funksiyanı həyata keçirirdi. Bu cür təşkildə material axınlarının idarəedilməsi bilavasitə müəssisənin direktor müavinininə və ya baş direktora həvalə edilirdi. Müxtəlif növ məhsul istehsal edilən bu müəssisədə materialaxınlarının idarəetmə funksiyası hər məhsul növü daxilində qruplaşdırıl-mışdır.

Bu yeni qurluşda müəssisə material axınlarının idarəedilməsini elə həyata keçirir ki, müəssisənin əsas funksiyalarına logistika siyasətinin və istehsal fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi funksiyasıda əlavə edilir. Başqa sözlə mövcud təşkilati qurluş bütün idarəetmə funksiyalarını əlaqələndirməyə imkan verir.

Əgər tədqiq müəssisəsinin təşkilat quruluşunu inkişaf etmiş xarici ölkələrin logistik sistemlərinin idarəedilmə mexanizmi ilə müqayisə etmiş olsaq görərik ki, onlarda mərkəzləşdirməyə meyl müşahidə edilir. Bu da öz növbəsində təşkilat quruluşunda sahədaxili əlaqələr mexanizminin formalaşmasına təsir göstərir. Formalaşmış bu mexanizm isə müxtəlif bölmələr arasında olan bir çox ziddiyyət-ləri aradan qaldırmağa imkan verir.

Yeni təşkilati quruluşun tətbiqi tədqiq edilən müəssisəyə imkan verir ki, ayrı-ayrı bazarlara məhsul satışını təşkil edən zaman bölgü müəssisəsi üçün ən vacib problem logistika sisteminin elementlərini ümumi idarəetmə altında birləşdirmək­dən ibarətdir.

Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilə istehsal müəssi-sələrinin təşkilatı qurluşunda de­mək olar ki, bütün idarəetmə funksiyaları bir-biri ilə əlaqəlidir. Ona görə də logistika xidməti nəqliyyat, ehtiyatlara nəzarət, anbar əməliyyatları, sifarişlərin yerinə-yetirilməsi, informasiya axınının idarəedilməsi sahəsində digər şöbələrlə sıxı surətdə qarşılıq təsirdədir. Qeyd edilən əməliyyat-ların yerinə yetirilməsinə bila­vasitə məsul olan şöbələr bir-biri ilə qarşılıqlı təsirdə olmaqla bərabər, bu təsirlə əlaqədar olan funksiyalar logistika xidməti ilə əlaqələn-dirilir. Təkcə onu qeyd etmək kifayətdir ki, Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilə istehsal müəssisələrində market­inq xidməti aşağıdakı məsələləri həll edir:

- ətraf mühitin təhlili və bazarın kompleks tədqiqi;

- istehlakçıların alış motivinin öyrənilməsi və satış kanallarının seçilməsi;

- məhsulun planlaşdırılması və istehsal çeşidinin müəyyənləşdirilməsi;

- reklamın və satışın həvəsləndirilməsinin təşkili;

- məhsullara qiymət qoyulması;

- xidmətin planlaşdırılması,xidmətlərin ən əlverişli realizasiyası üçün bazar davranışlarının optimallaşdırılması. Deməli, marketinq xidməti məhsul çeşidini müəyyənləşdirərkən bir qayda olaraq nəzərə alır ki, məhsul nə qədər çox çeşiddə buraxılarsa mal axınlarının idarəedilməsi, o cümlədən bütün istehsal güclərinin tam yüklənməsi və bu sferada sifarişlərin işlənməsi, ehtiyatlara nəzarət, nəqliyyat prob-lemləri bir oqədər çətinləşir. Yeni məhsulun buraxılması isə yeni ilkin xammal mənbələrinin axtarılmasını tələb etdiyindən gözlənilməz xərclərin yaranması və bir çox hallarda artmasına səbəb olur. Belə ki, tədqiq edilən «Atilla-Kompani» isteh-sal-topdansatış müəs­sisəsinin yeni «UQD -100-3» mancanaq dəzgahının istehsalı ilə əlaqədar olaraq 2005 - ci ildə 127,8 milyon manat əlavə xərc çəkilmişdir. Daha doğrusu istehsal edilmiş bu məhsulun çeşidinin yeniləşdirilməsində müəssisədən layihə-smeta sənədlərinə müvafiq olaraq 270-300 milyon manat həcmində əlavə maliyyə vəsaiti tələb edir.

İstehsalla logistik xidmət şöbəsi arasında əlaqənin zəifliyi əksər hallarda müəssisə daxilində gərginliyin artmasına səbəb olmaqla ehtiyatların səviyyəsinin artmasına təsir göstərir. Bu baxımdan satış üçün logistikaya müntəzəm məhsul verən istehsalın planlaşdırılması zamanı onların qarşılıqlı əlaqələri mütləq nəzərə alınmalıdır. Belə ki, əlaqə bir tərəfdən əgər hazır məhsulun satış, digər tərəfdən satış üçün nəzərdə tutulmuş məhsulun istehsalına lazım olan xammal, material və dəstləşdirici hissələrin, o cümlədən «A-12» markalı polad təbəqənin vaxtında is-tehsal sferasına gətirilməsini həyata keçirən tədarük logistikası ilə qarşılıqlı aslılıqda olur. Ümumən, onu qeyd etmək lazımdır ki, material axınlarının idarə­edilməsi mühiti Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilə istehsal müəssisələrinin əlverişli iqtisadi məkanda yerləşməsinə əsaslı təsir göstərir.

İstehsal prosesi bazarla əlaqəsiz müvəffəqiyyətlə həyata keçirilə bilməz. Ba­zarın konyukturu dəyişdikcə istehsal sferasında müəyyən təshihatlar aparılmalıdır. Bunlarda öz növbəsində logistik parametrlərin dəyişməsinə səbəb olur.

Tədqiq edilən müəssisələrin istehsal sferasına qeyri-mərkəzləşdirilmiş anbar təsərrüfatı xidmət etdiyindən burada sifarişlərin ümumi iş həcmi artır və bu da aydındır ki, ayrı-ayrı illər üzrə orta hesabla əlavə 34 milyona yaxın xərc aparır.

Beləliklə, müəssisə daxilində logistik xidmət şöbəsi ilə ayrı-ayrı funksional şöbələr arasındakı qarşılıqlı əlaqə cədvəl 2.6-da verilmişdir.

Cədvəl 2.6

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Xidmət şöbələri**  **Funksiyalar** | **Logistika** | **Marketinq** | **Maliyyə və uçot** | **İstehsalın planlaşması** |
| 1.Məhsulun planlaşdırılması…………..  2.Xidmətin planlaşdırılması……………  3.Qablaşdırma…………………………  4. İstehsalın xammal, material, dəstləş­dirici hissələrlə təchizi………………….  5.Bölüşdürücü sistemdə ehtiyatların ta­mam­lanması…………………………….  6. Müəssisənin anbar təsərrüfatının layi­hə­ləş­dirilməsi və tnkişafı………….  7.Avadanlıqların maliyyələşdirilməsi…  8.Nəqliyyatın idarəedilməsi……………  9.Ehtiyatların idarə edilməsi………….. | \*  \*  \*  \*  \*  \*  \*  \*  \* | \*  \*  \* | \*  \*  \*  \*  \* | \*  \*  \*  \*  \*  \*  \* |

4. Müxtəlif sahələrə məxsus müəssisələrdə malaxınlarının idarəedilməsi xüsusiyyətlərində baş verən meyillərin aşkar edilməsi.

Logistik sistemi formalaşdırarkən və onun strategiyasını işləyib hazırla-yarkən ayrı-ayrı sahələrin xüsusiyyətlərini və digər amilləri nəzərə almaq lazımdır.

Hazırda məlum olduğu kimi, logistika makro və mikroçərçivədə idarə edilir. Makrosəviyyədə idarəetməni Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilən istehsal müəssisələrinin rəhbərləri, mikrosəviyyədə isə bu müəssisənin şöbələri səviyyəsində qeyri-mərkəzləşdirilmiş qaydada şöbə müdirləri həyata keçirilir. Başqa sözlə mikrosəviyyədə material axınlarının idarəedilməsi zamanı idarəetmə məsuliyyəti müxtəlif təşkilatı bölmələr arasında bölüşdürülür.

Makrosəviyyədə isə bu məsuliyyəti müəssisənin rəhbərliyi təkcə daşıdı-ğından idarəetmə fuunksiyası yalnız onun əlində cəmləşir.

Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilən istehsal müəs-sisələrinin istehsaldaxili material axınlarının idarəedilməsi çərçivəsində beş idarəetmə səviyyəsi xarakterik xüsusiyyətlərə malikdir:

a) müəssisənin başında duran inzibati səviyyə;

b) diopozitiv idarəetmə səviyyəsi-istehsal və nəqliyyat vasitələrinin sifariş-lər üzrə bölüşdürülməsi, bütün parametrlər üzrə sifarişlərin yerinə-yetirilməsinə nəzarət, problem vəziyyətlərin aradan qaldırılması;

v) təqvim plan-qrafikə uyğun olaraq ayrı-ayrı sifarişlərin yerinə-yetirilmə səviyyəsi;

q) İnformasiya və material axınlarının idarəedilməsinin operativ iş recimi səviyyəsi;

d) real vaxt kəsiyində, iş recimində idarəetmə, yəni ayrı-ayrı texnoloci proseslər üzrə istehsal proqramının həyata keçirilmə səviyyəsi.

Ümumən, müəssisə səviyyəsində material axınlarının idarəedilməsinə cavabdehlik məsuliyyəti daşıyan baş direktor-nəqliyyat və daşımalara,ehtiyatlara və istehsal planlarına nəzarət, satış və sifarişlərin idarəedilməsi, ərazi anbarlarında istehlakçılara xidmət və anbar əməliyyatları, anbar təsərrüfatının idarə edilməsi, mövcud idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi kimi vəzifələri həyata keçirir. Odur ki, belə bir şəraitdə material axınlarının idarəetmə funksiyasının dəyişdiril-məsi prosesi olduqca çətin həyata keçir. Bu cür vəziyyətdə Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilən istehsal müəssisələri fiziki bölüşdürmə sisteminin tələblərindən kənara çıxmaq məcburiyyətində qalırlar.

2.3. İstehsal-satış müəssisələrində logistik strategiyaların işlənib hazırlanması

Material axınlarının strategiya və taktikasının işlənməsinin mühüm şəraiti vahid material axınının tam dövrəsi kimi istehsalın, satışın, tədarükün, saxlanma və nəqletmənin planlaşdırılması və təşkilindən ibarət olmalıdır. Belə təşkilin başlan-ğıc nöqtəsi isə tələbin müntəzəm artan dinamikası nəzərə alınmaqla dövrənin tərkib vəsilələrinin plan parametrinin işlənib hazırlanması şamil edilir.

Müəssisələrdə planlaşdırma strategiyasını işləyib hazırlayarkən bilməliyik ki, material axınlarının idarəedilməsi siyasəti müəssisəsinin ümumi təsərrüfat strategiyasının tərkib hissəsi olan marketinq və təşkilati strategiya ilə yanaşı fuksional istehsal strategiyasının mühüm hissəsidir.

Odur ki, qeyd edilən strategiyanı işləyib hazırlayarkən mal axınlarının idarəedilməsi sistemində bilavasitə aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır: nəqliyyat əməliyyatları və onunla bağlı olan xərclər, sifarişlərin işlənməsi, ehtiyatların idarə olunması, qaldırdığı nəqliyyat işləri, plan və nəzarətin təşkili.

Malaxınları strategiyasının işlənib hazırlanmasının standart texniki üsul-larından biri xidmətlərlə xərclər arasında adi logistik tarazlığın təhlil edilməsindən ibarət olmalıdır. Eyni zamanda texniki hazırlanan stradegiyada əksər hallar üçün xidmət və xərclərdən əlavə üçüncü element kimi təchizat və ehtiyat mənbələrinin sayı, sifarişlər daxil olan mənbələrin və göndərmə məntəqələrin sayı, mövsümlüyü, işçi mərkəzlərinin sayı, material nomenklaturalarında materialların çeşid və qrup-larının səviyyəsində nəzərə alınmalıdır.

Doğrudur, sadalanan əməliyyatların hər birisinin ayrı-ayrılıqda və ya ümumən nəzərə alınması strategiyasının işlənmə tezliyini azaldır və onu mürəkkəbləşdirir. Ona görə də ilk növbədə çalışmaq lazımdır ki, mövcud əməliyyatların icrası zamanı qeyri-müəyyənliyə malik elementlər ixtisar edilsin və bununlada əməliyyatların çətinliyi aradan qaldırılmaqla bütün təsərrüfat prosesi sadə və idarə olunan vəziy-yətə gətirilsin.

Strateci təsərrüfat problemlərinin həllinə yanaşma üsulu malaxınları siste-minin bütün həlledici funksional sahələrinin mütəxəssislər qrupunun yaradıl-masına əsaslanmaqla iki mərhələdə aparılmalıdır. İlkin mərhələdə müəssisənin strateci məqsədi və onun təsərrüfatının gələcək inkişafının əsas istiqamətləri aşkar olunmaqla bilavasitə aşağıdakı məsələlər ardıcıl öyrənilir:

1. *Bazar tələbatının dəyişməsi*. Bazarın təhlili müxtəlif bölgü kanalları üzrə məhsul həcminin hansı kanalın xeyrinə dəyişildiyini göstərə bilər.

2. *Material axınlarının idarəedilməsinə tələbin yüksəldilməsi.* Məhsul bölgüsü kanallarındakı dəyişkənlik axınların idarə olunmasına tələbin yüksəldilməsində, daha doğrusu məhsulların sifariş müddətində çatdırılması ehtibarlığında sifariş partiyalarının komplektliyində əks olunmalıdır.

3. Pareto prinsipi üzrə məhsulların paylanması Pareto effektivliyini, yəni əsas axının məhdud sayda əmtəələrin payına düşməsini nəzərə almaq lazımdır.

4. Ehtiyatların həcmi və çevik istehsal sistemi. Bazar tələbatının dəyişməsinə reaksiya verən müəssisənin çevik istehsal sistemi yaradılmaqla, ehtiyatların kəmiy-yəti optimal olmalıdır.

5. Ayrı-ayrı fəaliyyət növlərinin seçilməsi. Belə hallarda nəinki adi və ya xüsusi çeşidli məhsul buraxılışına eyni zamanda istehlak ediləcək malların markalanması və qablaşdırılması kimi spesfik fəaliyyət növlərinin seçilməsinə diqqət yetirmək vacibdir.

6. Çeviklik. Tələb və təklifin dəyişkən olduğu bazarda material axınları sistemi qısa müddətli adaptasiya qabiliyyətinə malik olmalıdır. Ona görədə son strateci istiqamətin çevikliyi mühüm əhəmiyyətə malikdir.

7. Məhsul göndərənlərin logistik göstəricilərin yüksəldilməsi. Bu sahə məhsul göndərmə üzrə müxtəlif tədbirlərin işlənib hazırlanması ilə əlaqədardır.

Beləliklə, birinci mərhələdə tədqiqat aparılan topdan satış müəssisəsinin funksional təsərrüfat sahələrinin cari vəziyyəti, problemləri və zəif cəhətləri aşkar edilir. Bunun əsasında gələcək dövr üçün fəaliyyət planı işlənib hazırlanır.Həmin planda «Atilla-Kompani» istehsalat-topdansatış müəssisəsinin ümumi strategiya­sının təmin edilməsi üçün məqsədlərə resurslar, qrafiklər, qarşılıqlı asılılıq və imkanların nəticələri, müxtəlif təsərrüfat variantları əks olunur.

İkinci mərhələdə birinci mərhələnin strateci istiqamətini təsdiqləyən müfəssəl ümumi təsərrüfat planı hazırlanır. Strateci istiqamət aşağıdakılardan ibarət olur:

1. *İstehsal gücləri*. İstehsal həcminin, məhsul çeşidinin, bazarın və məhsul buraxılışını təmin edən istehsal gücünün riyazi modellərindən istifadə etməklə müəssisənin logistika qrupu istehsal güclərini müəyyənləşdirir.

2. *Milli bölgü sistemi*. Burada birqayda olaraq material resurslarının dəyişməsinin istehsal güclərinə təsiri nəzərə alınır.

3. *Qaldırıcı-nəqliyyat işləri*. Ümumi dövrənin (məhsul göndərənlərdən-istehlakçıya qədər) böyük hissələri üçün qaldırdığı-nəqliyyat sisteminin səmərəli işi mühüm cəhət hesab edilir.

4. *Nəqliyyat növü*. Xərclər planında və təklif olunan istehsal sisteminin logistikaya tələbatının təmin edilməsində müxtəlif nəqliyyat növlərinin imkanları tədqiq edilir.

5. *Nəzarət sistemləri*. Fəaliyyət nəticələrinin ölçülməsi və ona nəzarət edilməsi.

6. *Məhsulgöndərənlər*. Maliyyə nəticələri.

7. *Ümumi təsərrüfat planı*. Bu zaman funksional istehsal obyekti kimi müəssisədə və ya ondan kənarda material axınlarının idarə edilməsi layihəsi vahid təsərrüfat planı ilə əlaqələndirilir. Belə əlaqələndirmə özündə müəssisənin tam maliyyə nəticələrinin qiymətləndirilməsini, resursların optimal bölüşdürülməsini, axınların idarə olunmasının və sairəni birləşdirir.

Ümumən müəssisənin təsərrüfat strategiyasının işlənib hazırlanmasının yuxarıda qeyd edilən idarəetmə sxemi istehsalın səmərəli təşkilinə və eyni zamanda rəqabət üstünlüklərinin qazanılmasına yönəldilmişdir.

Material axınlarının hərəkətini, onun proqnozlaşdırılmasını və eləcədə onların ən yaxşı alternativ variantlarının seçilməsi ilə bağlı istənilən təkliflərin təhlili və qiymətləndirilməsini göstəricilərin köməyi ilə aparmaq mümkündür. Belə ki, göstəricilərə əsaslı vəsait qoyluşunun özünü ödəmə və ya əsaslı vəsait qoyluşuna düşən gəlir və sərmayənin həcmi ola bilər.

Material axınlarının idarəedilməsi sistemində sərmayə layihəsi müxtəlif üsullarla qiymətləndirilə bilər. Lakin axınların idarə edilməsi sistemində hər hansı təhlilin aparılması üçün nümunəvi xalis gəlirin səviyyəsinin təhlili və əlavə mənfəəti həcminin hesablanması vacibdir.

Bundan başqa axınların idarəedilməsi sisteminin effektivliyinin yüksəldil-məsi üçün təklif edilən sərmayə layihəsi aşağıdakı sualların açıqlandırılması üçün tədqiq edilməlidir: layihənin məqsədi nədən ibarətdir?, layihənin xərclərə və özünü ödəməsi necədir?, layihə müəssisəsinin cari və proqnozlaşdırılan fəaliyyətinə necə təsir göstərəcək?, istehsal müəssisəsinin təşkilat qurluşu necə dəyişəcək?, təklif olunan sistemin tam səmərəli fəaliyyət göstərməsi üçün nə qədər vaxt lazımdır?, layihə ilə bağlı proseslər hansılardır?, onları necə azaltmaq olar?, təklif olunan layihə necə qiymətləndirilir? və s.

Sərmayə layihəsinin qiymətləndirilməsində müxtəlif məqsədlərdən istifadə edilir. Lakin material axınlarının idarə edilməsi sistemində bir qayda olaraq «*Pey-bek» özünü ödəmə, özünü ödəmənin orta səviyyəsi* və vəsaitlərin *diskontlaşdırma* metodlarından istifadə edilir.

Özünü ödəmə metodunun tətbiqi sadə olmaqla idarəetmə sistemində ilkin sərmayənin özünü ödəməsi üçün zəruri olan illərin sayı (İn) və illik gəlirlə (Dq) xərclərin (Zq) fərqinə əsasən hesablanan illik qazancın (İq) kəmiyyəti kimi illik məlumatlara əsaslanmaqla hesablanır.

Əgər Respublikanın neft maşınqayırma kompleksinə aid edilən istehsal müəssisələri üçün 2007-ci il üzrə aşağıda verilən:

-İlkin sərmayənin həcmi (İn) – 50 mlrd.manat;

- İllik gəlirin həcmi (Dq) – 45 mlrd.manat;

- İllik xərclərin həcmi (Zq) – 35 mlrd.manat;

* İllik qazancın həcmi (İq) – 5,0 mlrd.manat

##### Layihə rəqəmlərini nəzərə alsaq, onda özünü ödəmə müddətinin

Qm = İn = 50 = 5 ilə bərabər olduğunu müəyyənləşdirə bilərik.

##### Dq.Zq 45-35

Aparılan hesablama bir daha təsdiq edir ki, ilkin əsaslı vəsait qoyluşu­nun özünüödəmə müddətindən aslı olaraq layihələr dərəcələrə (ranqlora) bölünə bilər. Onuda nəzərə almalıyıq ki, özünüödəmə müddətindən aslı olmayaraq eyni sərmayə həcminə malik layihələrə bərabər qiymət verilməməlidir. Yəni bir ildən sonra alınan milyon manatla beş ildən sonra alınan milyon manatı eyniləşdirmək məqbul hesab edilməlidir.

Material axınlarının idarəedilməsi sistemində təklif edilən sərmayə layihə-sinin qiymətləndirilməsində özünüödəmənin orta səviyyəsi metodunun tədqiq edilən neft maşınqayırma kompleksinə aid edilə istehsal müəssisələrində tətbiq edilməsi əsasən əsaslı vəsait qoyuluşunu və amortizasiyasını nəzərdə tutur. Qeyd edilən bu metodun üstün cəhəti ondan ibarətdir ki, o sadə olmaqla bərabər alternativ layihələrin müqayisə edilməsinə imkan verir. Lakin müxtəlif vaxtlarda gəlirlərin səviyyəsi və qoyulan sərmayələrdə dəyişikliklərin nəzərə alınması əksər hallarda bu metodun tətbiq imkanlarını məhdudlaşdırır. Başqa sözlə o, orta səviyyədə yerinə yetirilməyə əsaslanmaqla əvvəlki illərdə alınan dəyərlə, sonrakı illərdə alınan dəyər arasındakı bu və ya digər fərqli cəhətlərin olmasını nəzərə almır.

Məsələn, «Atilla-Kompani» istehsalat-topdansatış müəssisəsində ilkin vəsait qoyuluşunun 80 mln. Manat (k), illik gəlirin həcminin 60 mln.manat (Aq), illik xərclərin 48 mln.manat (Pq), amortizasiyanın 8 mln.manat (A); illik qazancın 4 mln. manat (Bq) proqnozlaşdırıldığını nəzərə almış olsaq görərik ki, əsaslı vəsait qoyluşunun özünüödəmə müddəti Öm=10 ilə, mənfəətlik səviyyəsi isə  faiz bərabərdir.

Vəsaitlərin diskotlaşdırma metodunun (diskot siyasəti uçot faizinin dəyişilməsi yolu ilə milli bank qiymətin səviyyəsinə, pul tədavülünə, xarici tica-rətə, sahibkar mənfəətinə və s. təsir göstərir) bir neçə variantı mövcuddur. Onların hamısı gələcəkdə əldə olunacaq pulun hal-hazırdakı dəyərindən aşağı dəyərə malik olacağı faktorunun nəzərə alınmasına əsaslanır. Gələcək daxil olmaların diskont dəyərini aşağıda göstərilən formula üzrə hesablamaq olar:



*burada P - diskont dəyəri, S - p-ci ilin sonunda olan pulun həcmi, q-faiz dərəcəsi, p-illərin sayıdır. Məxaricə göstərilən (1+q)p ifadəsi isə diskont dəyəri faktoru kimi qiymətləndirilir.*

Tədqiqat apardığımız müəssisələr qoyulmuş sərmayədən 10 faiz həcmində sabit qazanc əldə edirsə, aydındır ki, bu müəssisə birdən birə 200 mln.manat, ya bir ildən sonra 220mln.manat, ya da iki ildən sonra 242 mln.manat qazanc götürməyə heç də biganə yanaşa bilməz.. Lakin, iki ildə alınan 200 mln.manat vəsaitin diskot dəyərini nəzərə aldıqda yalnız 165289 min manat təşkil edəcəkdir. Yəni

min manat.

Son nəticədə balans aşağıdakı kimi olacaqdır: ilkin xərclər – 165289; 10% birinci il üçün - 16529; birinci il üzrə balans - 181818;10% ikinci il üçün - 18182; ikinci il üzrə balans - 200000 min manat.

Onuda nəzərə almaq lazımdır ki, əksər sərmayə layihələrinə müxtəlif dövrlərin vəsait axınları daxil edilir. Belə ki, diskontlaşdırılmış dəyərin hesab-lanması bütünlükdə bərabər sürətli deyildir. Başqa sözlə əgər üç il üzrə gözlənilən daxil olmalar hər il üçün uyğun olaraq 8 milyon, 12 milyon və 4 milyon manatdırsa, eləcə də faiz dərəcəsi hər bir il üçün 10 faiz səviyyəsində qalırsa, onda diskontlaşdırılmış dəyər amili illər üzrə uyğun olaraq

təşkil edəcəkdir.

Hesablanmış diskont dəyər amilini nəzərə alsaq onda illər üzrə göstərilən daxilolmaların diskontlaşdırılmış dəyəri cədvəl 2.7-də qeyd edildiyi kimi olar.

Cədvəl 2.7

Daxilolmaların diskontlaşdırılmış dəyəri

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **İ l l ə r** | **Daxilolmaların məbləği min manat** | **Diskontlaşdırılmış dəyər amili** | Diskontlaşdırılmış dəyər |
| B i r i n c i | 8000 | 0,909 | 7272 |
| İ k i n c i | 12000 | 0,8264 | 9917 |
| Ü ç ü n c ü | 4000 | 0,7687 | 3075 |
| C ə m i | 24000 | - | 20264 |

Material axınlarının idarəedilməsi sistemlərinin layihələrini qiymətləndi-rərkən informasiyanın səviyyəsini mütləq nəzərə almaq lazımdır. Bundan ötrü isə hesablanmaya, daha doğrusu dəyərin diskontlaşdırılmış formulasına infilyasiyanın səviyyəsi bir element kimi daxil edilmişdir.

Əgər ölkə üzrə inflyasiyanın maksimum səviyyəsini 15 faiz həcmində proqnozlaşdırsaq onda 200 mln.manat dəyərə malik sərmayə qoyluşunun diskont dəyəri 4 ildən sonra 81,96 mln.manat təşkil edəcəkdir.

Beləliklə, material axınlarının idarəedilməsi strategiyasını işləyib hazırla-dıqdan və yerinə yetirmək üçün qəbul etdikdən sonra logistika sistemi kimi mürəkkəb mexanizmin bütün elementlərini düzgün əlaqələndirmək üçün təşkilati məsələlər icra edilməlidir. Təşkilat məsələlərə iki struktur və davranış mövqe-yindən yanaşmaq lazımdır.Təşkilati məsələlərin quruluşunu tərtib edərkən aşağı-dakı problemlərə diqqət yetirilməlidir:

-məqsədin müəyyənləşdirilməsi və onun əsasında logistika sisteminin yerinə-yetirəcəyi işlərin təfsilatlarının müəyyən edilməsinə;

-axınların idarəedilməsi sistemlərinin funksional sahələr üzrə fəaliyyət növlərinin qruplaşdırılmasına;

-səlahiyyət dairələrinin seqmentləşdirilməsinə;

-bu və ya digər fəaliyyət növünün yerinə yetirilməsi üçün məsuliyyət və hesabatın müəyyən edilməsinə;

-idarəetmə sisteminin iş prosesində hər bir nəfərin öz yerini bilməsindən ötrü işçi həyatı üçün müxtəlif təmayüllü təlimatların işlənib hazırlanmasına.

Bir qayda olaraq göstərilən nroblemləri nəzərə almaqla təşkilat qurluşu ənənəvi klassik üsulla yaradılır. Bu cür yanaşmada idarəetmənin inteqrativ əlaqə-ləndirilməsinə başlıca vəzifəsi material axınlarının istər istehsal, istərsədə tədavül sferasında hərəkətinə nəzarət etməkdən ibarətdir.

**2.4.Təsərrüfat subyektlərinin logistik idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi**

Material axınlarının proqnozlaşdırılması dedikdə gələcəkdəhər hansı zaman kəsiyində məhsula tələbatın gözlənilən səviyyəsinin qiymətləndirilməsini nəzərdə tutur. Gələcək tələb haqqındakı bizim proqnozumuz fərziyyədir. Buna baxmayaraq satış bazarları və bölgü kanallarının təhlilində müəyyən metodikadan istifadə etdikdə fərziyyəyə nisbətən proqnozların tətbiqi daha böyük əhəmiyyət kəsb edir. Başqa sözlə ifadə etsək, proqnoz elmi surətdə əsaslandırılan fərziyyədir. Odur ki, proqnozlaşdırma qarşısında qoyulan tələb müvafiq qiymətləndirmə olmalıdır. Material axınlarının idarəedilməsi prosesində proqnozlaşdırmanın əhəmiyyətini yüksəltmək üçün material axınlarının hərəkəti üzrə uzunmüddətli təqvim planları tərtib etməklə onların ən optimal istifadə istiqamətlərinə yönəldə bilən proqnoz qiymətləndirmə sistemi yaratmaq lazımdır.

Bu zaman material axınları vaxtının, yəni tədavül vaxtının uzunluğu ən azı bu axınları idarəedən sistemin idarəçiliyi məsələlərinin həllinə hazır olması və onların reallaşdırılmasına kifayət etməlidir.

Belə bir vəzifə-problemi istehsal müəssisələrində material axınlarının həcminin və istehsal xidmətilə əlaqədar nəqliyyat vasitələrinin sayının, həm də onların gələcək inkişafının proqnozlaşdırılması ola bilər. Proqnoz, real məqsəd və vəzifələr qoyula bilən, başqa sözlə istehlakçılara xidmət zonası və bu istehsala xidmət üçün lazım olan nəqliyyat vasitələrinin fəaliyyət sərhəddi müəy-yənləşdirilir.

Bu nöqteyi-nəzərdən proqnoza plan işinin ilkinl mərhələsi kimi baxmaq olar. Məhz, nəzərdə tutulan mərhələdə o qarşıya hər hansı konkret tapşırıq qoymur, lakin strategiyanın işlənib hazırlanması üçün lazım olan materiallara malik olur. Strateci proqnozlaşdırmanın aparılması üçün daşınmanın gələcək inkişafının ehti-malı haqqında möhtəbər və etibarlı informasiya mənbəyi tələb edir.Bu mənbədən isə informasiyalar verilmiş obyektiv şərtlər daxilində konkret müddətdə alın-malıdır. Proqnozun əhatə müddəti eyni zamanda proqnoz mülahizələrinin təfsil-ləşdirmə (dəqiqləşdirmə) dərəcəsi ilə də əlaqələndirilməlidir.

Beləliklə, hər bir konkret halda proqnozlaşdırmananın optimal variantının və neft maşınqayırma kompleksinə aid edilən müəssisələr üçün topdansatış müəssisə-lərindən istehsal-texniki təyinatlı məhsulların (ilkin xammal və mate-rial resurs-larının) daşınmasını həyata keçirmək üçün planlaşdırmanın elmi cəhətdən əsaslan-dırılmış metodunu seçmək lazımdır.

«İmpuls», «Atilla Kompani» «Stal» və digər topdansatış müəssisələrindən əsaslandırılmış daşımanın həcmi (Qp) aşağıdakı formula ilə müəyyən edilir.



*burada – H pr- bir milyon manat anbar əmtəə dövriyyəsinə düşən tonlarla xüsusi daşıma həcmini xarakterizə edən göstərici;T- milyon manatlarla anbar əmtəə dövriyyəsinin həcmidir.*

Bir milyon manatlıq əmtəə dövriyyəsinə düşən xüsusi daşınma həcmi göstərici (H pq) aşağıdakı kimi müəyyənləşdirilir:



*Burada - Hrq -tonlarla bir milyon manat əmtəə dövriyyəsinə düşən daşıma həcminin hesabı göstəricisi;Up,Ur-yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirilməsinin plan və faktiki səviyyəsi;Mp,Mr- qeyri mərkəzləşdirilmiş daşımaların plan və faktiki xüsusi çəkisidir.*

Xüsusi çəki göstəricisini korrelyasiya təhlilinin köməyi ilə hesablamaq olar. Bu zaman yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirmə səviyyəsinin və qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşınma səviyyəsinin ona təsiri nəzərə alınmalıdır:

Yuxarıda qeyd edilən formaların dəqiq təhlilini aparma, daha doğrusu, xüsusi daşınma həcminin hesablanması üçün aşağıda verilmiş ilkin məlumatlara əsaslanmaq lazımdır (cədvəl 2.8).

Bir milyon manatlıq əmtəə dövriyyəsinə düşən daşınma həcminin dinamik sırası əsas verir ki, onun hesabat illəri üzrə dəyişməsi əyrisini hiporbola əyrisinə bənzədək. Odur ki, hesabat dövründə bu göstəricinin ümumi dəyişməsi perspektiv dövrdə onun dəyişmə xarakterinin proqnozlaşdırılması üçün əsas ola bilər.

Cədvəl 2.8

Xüsusi daşınma həcminin hesablanması

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **G ö s t ə r i c i l ə r** | **Ölçü vahidi** | **İşarə** | **İ l l ə r** | | | | |
| **2005** | **2010** | **2013** | **2014** | **2015** | |
| Anbar əmtəə dövriyyəsi | mln.m. | T | 100 | 140 | 180 | 200 | 240 | |
| Daşınma həcmi | Min.m. | Q üm | 380 | 616 | 846 | 1000 | 1240 | |
| Bir milyon manatlıq əm­təə dövriy-yəsi üzrə mər­kəzləşdirilmiş qay­da-da daşınan yükün miqdarı. | ton | Hx | 3800 | 4400 | 4700 | 5000 | 5200 | |
| Qeyri mərkəzləşdirilmiş qaydada avtomobillə da­şınmaların xüsusi çəkisi | %-lə | M | 25 | 20 | 15 | 10 | 10 | |
| Yükləmə-boşaltma işlərinin mexa-nikləş­dir­mə səviyyəsi | %-lə | U | 82 | 85 | 85 | 86 | 87 | |

Beləliklə, nəzərdən keçirilən göstəricinin dinamika sıralarının faktiki qiymətlərinin tarazlaşdırılmasını hiporbola tənliyi üzrə aparmaq lazımdır:



Verilmiş tənliyin parametrlərini tapmaq üçün isə korrelyasiya cədvəli tərtib edilməlidir.

Cədvəl 2.9

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | 1 | 1 | 3000 | 0,00033 | 3000 | 0,00033 |
| 2 | 0,50 | 0,25 | 3800 | 0,00026 | 1900 | 0,00013 |
| 3 | 0,33 | 0,109 | 4400 | 0,00023 | 1500 | 0,00008 |
| 4 | 0,25 | 0,062 | 4700 | 0,00021 | 1200 | 0,00005 |
| 5 | 0,20 | 0,04 | 5000 | 0,00020 | 1000 | 0,00004 |
| 6 | 0,17 | 0,029 | 5200 | 0,00019 | 860 | 0,00003 |
|  | 2,45 | 1,491 | 26100 | 0,00142 | 9460 | 0,00066 |

Birinci hiporbola tənliyi üçün a və b parametrini təyin edən





Parametrin tapılmış qiymətlərini hiporbola formulasında nəzərə alsaq, onda



Hesabat dövrü üçün Hx kəmiyyətin perespektiv dövr üçün malik olduğu qiymətləri ekstropilyasiya etmək vacibdir. Başqa sözlə:





Bundan sonra bir milyon manatlıq əmtəə dövriyyəsinə düşən daşınma həcminin qiymətinə təsir edən göstəricilərin təhlilini qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşınmanın xüsusi çəkisinə və yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirmə səviy-yəsinə görə aparırıq.

Bunun üçün nəzərdən keçirdiyimiz göstəricilərin faktiki qiymətlərinə görə qurulmuş qrafikin (şəkil B.V) məlumatlarından istifadə olunmalıdır. Qrafiklərin göstəriciləri bir daha təsdiq edir ki, onun qiymətləri hesabat dövrü üçün hiperbola əyrisi üzrə dəyişir.

Qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşımaların xüsusi çəkisinə görə isə **a** və **b**  para-metrlərini tapmaq üçün də korrelyasiya cədvəli tərtib edilməlidir.

Hiporbola tənliyindəki **a** və **b** parametrlərini təyin etmək üçün yenidən yuxarıda istifadə etdiyimiz formulaya müraciət edək.



Cədvəl 2.10

Qeyri-mərkəzləşdirilmiş daşımaları üzrə korrelyasiya cədvəli

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | 1 | 1 | 30 | 0,033 | 30 | 0,033 |
| 2 | 0,50 | 0,25 | 25 | 0,040 | 12,5 | 0,020 |
| 3 | 0,33 | 0,111 | 20 | 0,050 | 6,6 | 0,016 |
| 4 | 0,25 | 0,062 | 15 | 0,066 | 3,75 | 0,016 |
| 5 | 0,20 | 0,040 | 10 | 0,100 | 2,00 | 0,020 |
| 6 | 0,17 | 0,028 | 10 | 0,100 | 1,66 | 0,020 |
|  | 2,42 | 1,491 | 110 | 0,389 | 56,5 | 0,125 |

**a** və **b** –nin tapılmış ədədi qiymətlərini tənlikdə yerinə yazsaq

 ifadəsini almış olarıq.

Mp göstəricisinin qiymətini hesabat dövrü üçün və onların ekstropolyasiya edilmiş qiymətlərini perespektiv dövr üçün müəyyənləşdiririk.



Yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirmə səviyyəsinin **a** və **b**  parametrini tapmaq üçün də korrelyasiya cədvəli tərtib edilir.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 0,012 | 80 | 0,012 |
| 2 | 0,50 | 0,25 | 82 | 0,012 | 41 | 0,006 |
| 3 | 0,33 | 0,111 | 85 | 0,011 | 28,3 | 0,004 |
| 4 | 0,25 | 0,062 | 85,5 | 0,011 | 21,4 | 0,002 |
| 5 | 0,20 | 0,04 | 86 | 0,11 | 17,2 | 0,002 |
| 6 | 0,17 | 0,028 | 87 | 0,11 | 14,5 | 0,002 |
|  | 2,45 | 1,491 | 505,5 | 0,068 | 202,4 | 0,028 |

Hiperbola tənliyi üzrə **a** və **b** parametrinin ədədi qiymətlərini a=84,4; b= -16 almış olarıq. göstəricisinin qiymətlərini hesabat dövrü üçün və onların ekstropolyasiya edilmiş qiymətlərini perspektiv dövr üçün hesablasaq.



Əgər anbar əmtəə dövriyyəsinin həcminin 2000-ci il üçün 300 mln.manat qəbul edib topdansatış müəssisələrindən daşınan yüklərin həcmini təyin edək.

Hər bir milyon manat əmtəə dövriyyəsinə düşən daşıma həcminin xüsusi göstəricisini aşağıdakı formula ilə müəyyənləşdirilir.



burada - *bir milyon manat əmtəə dövriyyəsinə düşən tonlarla daş ma həcminin xüsusi göstəricisi;bir milyon manat əmtəə dövriyyəsinə düşən daşıma həcmininhesabı göstəricisi (m/manat);yükləmə–boşaltma işlərinin mexanikləşdirmə səviyyə sinin plan (0,85 qəbul edək) və hesabı (*qiymətləri dir;isə qeyrimərkəzləşdirilmiş daşımaların plan (0,15 qəbul edək) və hesabı ( xüsusi çəkiləridir.

Onda /mln.manat olacaq/.

Əgər anbar əmtəə dövriyyəsi 300 mln. manat olarsa onda 1997-ci ilin bir milyon manatına düşən xüsusi daşıma həcmi göstəricisinə görə daşımanın ümumi həcmi 1590 min ton təşkil edərdi. Lakin bu göstəricinin qiymətinə görə isə hesabı daşıma həcmi

 min ton təşkil edəcəkdir.

Proqnozlaşdırmadan sonra topdansatış müəssisəsinə gündəlik daxil olan avtomobillərin sayının daşıma həcminin və avtomobillərin bölgü üzrə daxil olması qanunauyğunluğu təyin edilməsidir. Belə hallarda bir qayda olaraq avtomobillərin sayının optimal olması nəzərdə tutulmalıdır. Bu hər şeydən əvvəl onunla əlaqədardır ki, avtomobillərin sayı çox olduqda onların məhsuldarlığı aşağı düşür, onların sayı az olduqda isə istehlakçılara gündəlik məhsul göndərmə tapşırıqları yerinə-yetirilmir. Məhsul göndərmə üçün müəssisə xidmət avtomobillərinin optimal sayını iqtisadi modellərdən istifadə etməklə təyin etmək olar.Bu zaman tətbiq edilən ehtimal nəzəriyyəsinin bir sıra metodları isə avtomobillərin bölüşdürülməsinə imkan verərdi.

Qeyd edilən müddəaları təsdiq etmək üçün uyğun olaraq aşağıdakı hesab-lama aparılmasıdır.Şərti rəqəmlərdən istifadə etməklə hesablamanı üç göstərici üzrə-gündəlik daşımanın həcmi, avtomobillərin orta və son həddə çatmış məhsuldarlıq aparmaq üçün uyğun cədvəl 2.12-ni tərtib edək.

Cədvəl 2.12

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Cəlb edilən avtomobillərin sayı, ədəd. ***A*** | Gündəlik daşımanın həcmi, ton, ***Q*** | Avtomobillərin orta məhsuldarlığı  ***Q|A*** | Son məhsuldarlıq  ***P*** |
| 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 25 | 5 | 5 |
| 10 | 65 | 6,5 | 8 |
| 15 | 115 | 7,67 | 10 |
| 20 | 190 | 9,5 | 15 |
| 25 | 250 | 10,0 | 12 |
| 30 | 300 | 10,0 | 10 |
| 35 | 340 | 9,71 | 8 |
| 40 | 375 | 9,38 | 7 |
| 45 | 405 | 9,0 | 6 |
| 50 | 430 | 8,6 | 5 |
| 55 | 450 | 8,16 | 4 |

Avtomobilin son məhsuldarlığı daşımanın gündəlik artmasının daşımada iştirak edən avtomobillərinə gündəlik artımına nisbəti kimi aşağıdakı formula ilə təyin edilir;



Onda üçüncü gün üzrə yükdaşıma həcminin artımı

ton olduğu halda avto­mobil­lərin həm gün üzrə artımı

avtomobil olacaqdır.

Nəticə ehtibarı ilə isə avtomobilin son məhsuldarlığı üçüncü gün üçün

ton olacaqdır.

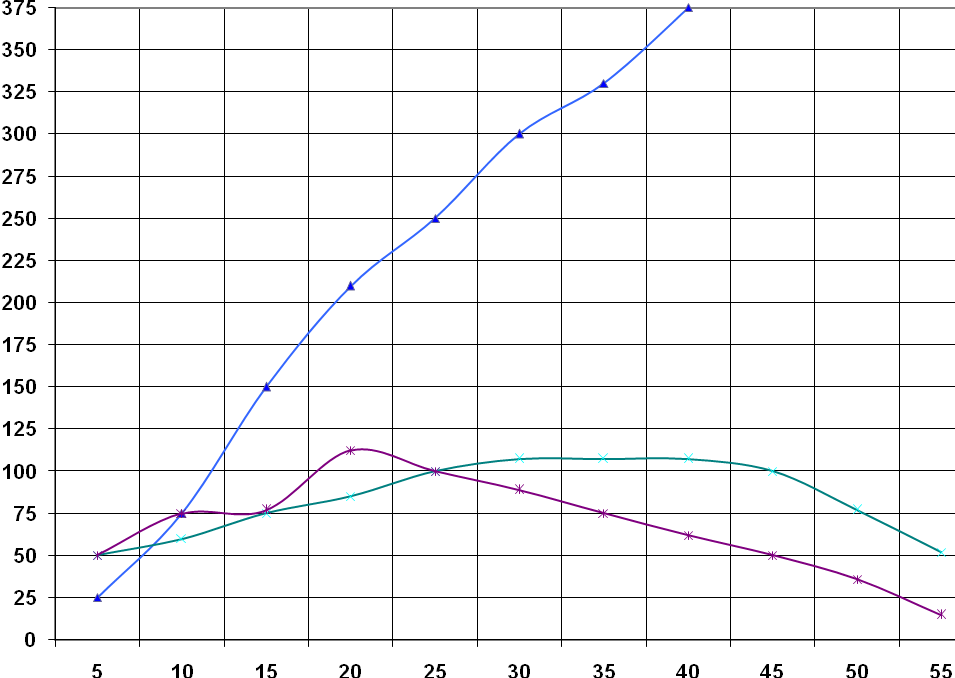
Cədvəldən göründüyü kimi daşıma ilə məşğul olan avtomobillərin sayı artdıqca avtomobilin orta məhsuldarlığı da artır. Bu artım avtomobillərin sayı 25-ə çatana qədər davam edir, sıra isə müəyyən zaman kəsiyi üçün sabit qalır. Sonra isə avtomobillərin sayı artdıqca orta məhsuldarlıq aşağı düşür. Son məhsuldarlıq isə daha sürətlə artaraq daha tez maksimum qiymətilə çatır.

Məsələn, əgər orta məhsuldarlıq 7,67-dən 0,5 tona qədər artırsa - yəni 24 faiz artırsa həmin müddətdə son məhsuldarlıq 10 tondan 15 tona qədər yüksəlir. Başqa sözlə 10 tondan 15 tona qədər yüksəlir. Buda o deməkdir ki, həcmi isə 3 dəfəyə qədər artdıqda orta məhsuldarlıq 46%, son məhsuldarlıq isə 87% artmış olur.

Onuda qeyd edək ki, son məhsuldarlıq orta məhsuldarlığa nisbətən müəyyən şəraitdə davamiyyətlə azalır. Cədvəldən göründüyü kimi, avtomobillərin sayı 20-dən 40-a qədər, gündəlik daşımanın həcmi isə 190-dan 375 tona qədər artdıqda orta məhsuldarlıq demək olar azalmır. (), son məhsuldarlıq isə 15 tondan 7 tona qədər, yəni iki dəfədən də çox azalır.

Avtomobilin orta məhsuldarlığının qiyməti maksimum səviyyəyə çatdıqda son məhsuldarlıqda həmin vaxt eyni qiymət alır. Bu həm cədvəldən göründüyü kimi yük daşıyan avtomobillərin sayı 30-a bərabər olduqda baş verir. Deməli, avtomobillərin sayını 30, gündəlik daşıma həcmini 300 ton optimal hesab lazımdır.

Gündəlik daşıma həcmi ilə avtomobilin orta və son məhsuldarlıqları arasın-dakı asılılığı qrafik surətdə aşağıdakı kimi daha əyani göstərmək olar.



Şəkil 2.3.Ehtiyatların və sifariş partiyalarının planlaşdırıl­ması

Ehtiyatların idarə edilməsi zəruriyyətinə keçməzdən əvvəl onların yaradıl-ması səbəblərini aydınlaşdırmaq lazımdır. Bu hər şeydən əvvəl aşağıdakı obyektiv amillərlə əlaqələndirilir:

- Məhsul sifarişi partiyasının həcmi ilə şərtləşən ehtiyat mümkündür ki, tədqiq edilən «Atilla-Kompani» istehsal topdansatış müəssisəsi məhsulları onların işlədil-məsinə, istehlakına tam uyğun şəkildə deyil, partiyalarla istehsal edir. Başqa sözlə məhsullar vaxtaşırı partiyalarla daxil olduğu halda onun istehlak prosesi bir qayda olaraq eyniistehlak norması çərçivəsində aparılır. Məhz bu baxımdan cari (gün-dəlik) tələbatdan artıq qalan hissə ehtiyata çevrilir.

- əməliyyatların (istehsal, xidmət, alqı-satqı) qeyri bərabərliyi ilə şərtləşən ehtiyat. Bu cür ehtiyatlar əsasən real məhsullara olan tələb və təklifin dəyişilməsi ilə əlaqədar olaraq yaradılır və sığorta ehtiyatını təşkil edirlər.

- məhsulların daşınması ilə şərtləşən ehtiyat. Bu koteqoriyalı ehtiyatlara istehsalçılar, malgöndərən və istehlakçılar arasında, yəni yolda məhsullar, nəqliyyat ehtiyatları aid edilir.

Məlumdur ki, ehtiyatların olması istehsalçılar, mal­göndərənlər və isteh-lakçılar arasındakı asılılığı zəiflədir. Bütün hallarda ehtiyat­ların mövcudluğu həm optimal partiyalarla istehsalı xammal və materi­allarla təmin etməyə, həm də xammalı emal edib optimal partiyalarla hazır məhsul istehsalına şərait yaratmalıdır. Xammal ehtiyatının olması onu göndər­ənlərlə istehlakçı arasındakı aslılığı, hazır məhsul ehtiyatı isə bu məhsulun istehsalçısı ilə istehlakçısı arasındakı aslılığı zəiflədir. Nəhayət, yarımfabrikat şəklində ehtiyatların mövcudluğu isə istehsaldaxili, yəni müəs­sisənin sexləri arasında istehsal prosesinin fasiləsizliyini təmin etmək məqsədi ilə gərginliyin yaranmasına imkan vermir.

Bütün hallarda məhsul göndərənin həcmi tədqiq edilən müəssisənin anbarının maksimum tutumundan artıq ola bilməz. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, məhsul göndərmə həcmi azaldıqca iki məhsul göndərmə arasındakı interval kiçilir, yəni qalan şərtlər eyni olduqda məhsul göndərmələrin sayı artır.Buradan da sifariş partiyasının, yəni məhsulgöndərmə partiyasının optimal həcminin təyin edilməsi, onun planlaşdırılması vacibdir.

Bu baxımdan «Atilla-Kompani» istehsalat-topdansatış müəssisəsində maddi vəsaitlərə, məsələn «A-12» markalı polad təbəqəyə həqiqi tələbat planlaşdırılan tələbata tam uyğun gələrsə, onunla eyniyyət təşkil edirsə və sifariş edilmiş məhsul-lar «Stal» səhimdar cəmiyyəti kimi istehsalçılardan əvvəlcədən razılaşdırılmış vaxtda müəssisəyə çatdırılırsa, aydındır ki belə hallarda ehtiyatların idarə olunmasına ehtiyac qalmır. Lakin müxtəlif amillərin, xüsusi ilə şimal dəmir yolundan daxil olmalarda meydana çıxan qüsurların, Rusiya Federasiyasında aylar-la davam edən maliyyə böhranlarının təsiri altında həm planlaşdırılmış tələbatla (14000ton) real tələbat arasında (9740 ton) kəskin fərqlər yaranır, həm də nəqletmə prosesində, kömrük keçid postlarında uyğun-suzluqlar meydana çıxır.

Ehtiyatların olmaması isə üç tip tədavül xərclərinin əmələ gəlməsinə səbəb olur.

1.Əvvəlcədən mövcud olan sifariş partiyalarının yerinə yetirilməsi üçün müəs­sisənin anbarında olan mal-material qiymətlilərinin sifarişin icra edilməsinə kifayət etməsi ilə əlaqədar yaranan xərclər.

2.Satış bazarının itirilməsi ilə əlaqədar olan xərclər. Deməli real alıcılar bu və ya digər məhsulu əldə etmək məqsədi ilə başqa firma və ya kompaniyalara müraciət edir. Nəticə də isə istehsalçı müəssisə satış bazarının itirilməsi və yeni­sinin axtarılması məqsədi ilə əlavə xərclər çəkməli olur.

3. Ehtiyatların tamamlanması üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrdən mal-material qiymətlilərin alınmasında kənarlaşmalarla əlaqədar istehsalçı müəs-sisənin digər təchizat mənbələrinin axtarılmasına əlavə xərc çəkmək məcburiy-yətində qalır.

Birinci iki növ tədavül xərcləri «firmanın alternativ kurs qəbul etmək məq-sədilə müəssisənin müvəqqəti xərcləri» kimi təsnifləşdirilir. Üçüncü tam tədavül xərcləri hipotetik sifarişçilərin müxtəlifliyi ilə bağlı olaraq çox çətin hesablanan xərclərdir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, ehtiyatların çatışmamasının dəyəri satılmamış malların qiymətindən həmişə yüksək olur.

Qeyd etmək lazımdır ki, sifariş partiyası nə qədər iri olarsa bir o qədər il ərzində sifarişlərin sayı az olar. Eyni zamanda iri partiyalarla sifarişlərin yerinə- yetirilməsi bu və ya digər təyinatlı xərclərin azaldılmasına səbəb olsa da ümumən ehtiyatların həcmini artırır. Başqa sözlə, iri sifariş partiyalarında istər «Atilla-Kompani» istehsal topdansatış müəssisəsinə, istərsədə ondan məhsul alındıqla alıcılara qiymət güzəşti edilməsinə baxmayaraq sifariş edilmiş məhsul vahidinə çəkilən tədarükat xərcləri məhsul göndərmə partiyası böyüdükcə azalır. Digər tərəfdən isə məhsul vahidinin saxlanma xərcləri sifariş partiyasının artması ilə əla-qədar olaraq artır. Əks təqdirdə sifariş partiyası kiçildikcə onların kəmiyyəti azalmağa doğru meyl edir.

Beləliklə, sifarişin həcmi optimal olduqda tədarükat və saxlamanın xüsusi xərcləri minimumlaşır (şəkil 2.4).

xərclər

10 göndərmənin optimal həcmi

1

2

5

sifarişin həcmi

0 1 q0 2 3 q

Şəkil 2.4.Sifariş həcmindən aslı olaraq ehtiyatların xərclərinin qrafik təyini

Xüsusi satın alma xərclərin funksiyası (3) ilə xüsusi saxlama xərcləri (2) funksiyasını topladıqda şəkildən ştrixlə qeyd edilmiş minimum (q0) xərcləri müəyyənləşdirə bilərik. Deməli, tədqiq edilən müəssisənin qarşısına ümumi ehtiyatların optimallaşdırılması ilə bağlı problem məsələ meydana çıxır ki, o da logistikanın əsas vəzifələrindən biri hesab edilir. Şübhə yoxdur ki, ehtiyatların optimallaşdırılması 2 və 3 kimi funksiyalarla bağlı xərclər nəzərdə tutulur.

Tədarükat (satınalma) xərclərinə: sifarişlərin rəsmiləşdirilməsi xərcləri; malgöndərənlərlə əlaqələrin yaradılması və müqavilələrin bağlanmasının rəsmiləş-dirilməsi xərcləri, məhsulların qiymətinə daxil edilməyən nəqliyyat xərcləri, sifa-rişlərin qəbulu və toplanması üzrə xərclər aiddir.

Ehtiyatların saxlanması üzrə xərclərə məhsulların anbarlarda saxlanma şəraiti yaradılması, anbarların özlərinin qorunması, anbar binalarının icarə xərcləri aid edilir. Bu qrupa həm də vergi və anbarların sığortalanması xərcləri aiddir. Ehtiyat-ların xarab olması və s. ilə əlaqədar tədqiq edilən müəssisədə yaranan itkilər də həmin xərclərin tərkib hissəsini təşkil edir.

Təsərrüfat praktikasında ehtiyatların saxlama xərclərinin həcmini, eləcə də məhsulların qıtlığı ilə bağlı xərclərin müəyyənləşdirilməsi çox çətin və mürək-kəbdir. Lakin ehtiyatların və sifariş partiyalarının planlaşdırılması məqsədi ilə onların hesablanması vacibdir.

Odur ki, «Atilla-Kompani» istehsal topdansatış müəssisəsində mancanaq dəzgahının komplekləşdirilməsinində istifadə edilən QPZ-302; QPZ-714;QPZ-409 podşibniklərinin illik tədarükat həcmi 2006-ci il üzrə 3600 min manat, ən kiçik sifariş partiyasının həcminin 600 min manat olduğunu nəzərə alsaq görərik ki, bu müəssisəyə növbəti məhsul partiyası əvvəlki məhsul partiyası tam istifadə edildikdən sonra daxil olur. Deməli, ehtiyatların orta həcmi 300 min manat, saxlama xərclərinin səviyyəsi ehtiyatların dəyərinin 20 faizini hər bir sifarişin yerinə yetirilməsi və rəsmləşdirilməsi ilə bağlı xərclər isə 40 min manat təşkil edir (cədvəl 2.13).

**C**ədvəl 2.13

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sifariş partiyasının məbləği** | **Orta ehtiyatın məbləği** | **Saxlama xərcləri** | **Sifarişlərin sayı** | **Sifarişin yiyəsi ilə bağlı xərclər** | **Ümumi xərclər** |
| 600 | 300 | 60 | 6 | 240 | 300 |
| 1200 | 600 | 120 | 3 | 120 | 240 |
| 1800 | 900 | 180 | 2 | 80 | 260 |
| 3600 | 1800 | 360 | 1 | 40 | 400 |

Cədvəldən göründüyü kimi, partiyanın həcmi artdıqca ona mütənasib olaraq ehtiyatların orta həcmi və saxlama xərcləri artır, sifarişlərin sayı ilə onların yerinə-yetirilməsi xərcləri azalır. Belə ki, sifariş partiyasının həcmi 1200 min manat olduqda xərclərin ümumi məbləği minimum olur ki, o da əlverişli partiya üçün bunun seçilməsini labüdləşdirir.

Hesablamaları formula ilə aparmaq məqsədi ilə aşağıdakı şərti işarələri qəbul edək:

*Rp- bir sifarişin rəsmiləşdirmə xərci, manatla;M-məhsulun illik tədarükat həcmi, manatla; Xs-ehtiyatın saxlanma xərcinin səviyyəsi (ehtiyatın məbləğinə görə faizlə);Q- sifariş partiyasının həcmi, manatla.*

Ehtiyatların saxlanma xərcləri sifariş edilən partiyanın yarısının ehtiyatın saxlanma xərci səviyyəsinə hasili kimi müəyyənləşdirilir. Hər bir sifarişin rəsmiləşdirmə xərci isə illik tədarükat həcminin sifariş həcminə nisbətini bir sifarişin rəsmiləşdirilməsi xərcinə hasili kimi hesablayırlar. Əgər nəzərə alsaq ki, əlverişli sifariş partiyasının həcmi sifariş və saxlama xərcləri bərabərləşdikdə yaranır, onda,

 (1)

Göstərilən bərabərliyi həll etmiş olsaq,

 ifadəsini almış (2)

alarıq. Sonuncu (2) formasında ifadələrin ədədi qiymətlərini yerinə yazsaq.

 min manat

Odur ki, o da cədvəldə göstərilən ən əlverişli partiyadır.

Optimal sifariş partiyasını aşağıdakı kimi də müəyyənləşdirirlər. Bunun üçün məhsul vahidinə düşən sifarişlərin rəsmiləşdirilməsi realizasiya edilən məhsulun illik həcminə vurmaqla sifarişlərin illik rəsmiləşdirmə xərclərini təyin edirlər.Sonra ehtiyatların illik saxlama xərclərini satış intensivliyi dəyişmədikdə sifariş partiya-sının həcmini ehtiyatın saxlanma xərcinin səviyyəsinə və məhsul vahidinin satınal-ma qiymətinə vurmaqla hesablaması olar. Bu zaman sifariş partiyasının həcmi art-dıqca həmin xərclərdə xətti surətdə artır. Ümumi xərclər sifarişlərin rəsmiləşdiril-məsi xərcləri ilə ehtiyatların saxlanması xərclərinin cəminə bərabərləşir.

Deməli, ehtiyatların idarə edilməsi sistemini seçən zaman «Atilla-Kompani», «Stal» və «İmpuls» kimi topdansatış müəssisələri tələbin dəyişməsi tezliyini mütləq nəzərə almalıdırlar. Hesablamaların göstərdiyi kimi tələbin artması ilə sifariş partiyalarında həcmi artacaqdır. Lakin, belə halda zəmanətli ehtiyatın həcmi ya tələbin artım tempinə uyğun olaraq artmalıdır, ya da məhsullara maksimal və ya minimal tələbat zamanı onları qıtlıqdan mühafizə etməlidir. Əgər tədqiq edilən müəssisə bu sistemi qəbul edirsə, onda tələbin artması müqabilində sifariş partiyalarının tezliyi artır. Beləliklə, qeyd edilmiş interval çərçivəsində sistemin fəaliyyəti cədvəl 2.14-ün məlumatlarına əsaslanır.

Cədvəl məlumatlarından göründüyü kimi, optimal sifariş partiyasının həcmi 170 ədəd, iki malgöndərmə arasında orta vaxt intervalı normal olaraq (240 x 170) 12040=20 gün təşkil edir. Ona görə də birinci sifariş nöqtəsi 15 gündən sonra, axırıncı isə 20 gün intervalı ilə aparılır.

Cədvəl 2.14

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ü n l ə r** | | **Sifariş həcmi, ədədlə** | **Ehtiyatların səviyyəsi,ədədlə** | | |
| **Sifariş nöqtəsi** | **Ehtiyatların tamamlanması nöqtəsi** | **Sifariş nöqtəsi** | **Ehtiyatların tamamlanmadan əvvəl** | **Ehtiyatların tamamlanmadan sonra** |
|  |  |  |  |  |  |
| 15 |  | 87,5 | 275,0 | 260,0 | 320,0 |
| 35 | 21 | 102,5 | 287,5 | 267,5 | 347,5 |
| 55 | 41 | 117,5 | 295,0 | 270,0 | 379,0 |
| 75 | 61 | 132,5 | 297,5 | 267,5 | 387,5 |
| 95 | 81 | 144,5 | 295,0 | 260,0 | 400,0 |
| 115 | 101 | 164,5 | 284,5 | 244,5 | 404,5 |
| 135 | 121 | 177,5 | 274,0 | 229,0 | 409,0 |
| 153 | 141 | 192,5 | 256,5 | 206,5 | 406,5 |
| 175 | 161 | 207,5 | 234,0 | 179,0 | 399,0 |
| 195 | 181 | 223,0 | 206,0 | 146,5 | 386,5 |
| 215 | 201 | 237,5 | 174,5 | 109,5 | 369,5 |
| 235 | 221 | 252,5 | 137,0 | 67,0 | 347,0 |
|  | 241 |  |  |  | 319,0 |

Cədvəlin tərtib edilməsi üçün aşağıdakı formuladan istifadə edilir.

günü  ;

 (3)

Gündəlik (Cgündə ) və aylıq (Cp ) tələbat üzrə məlumatlar isə cədvəl 2.15 –də verilmişdir . Cədvəl 2.15

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **A y l a r** | **Aylıq tələbat, ədəd Cp** | **Gündəlik tələbat, ədəd Cgündə** |
| 1 | 60 | 3 |
| 2 | 80 | 4 |
| 3 | 100 | 5 |
| 4 | 120 | 6 |
| 5 | 140 | 7 |
| 6 | 160 | 8 |
| 7 | 180 | 9 |
| 8 | 200 | 10 |
| 9 | 220 | 4 |
| 10 | 240 | 12 |
| 11 | 260 | 13 |
| 12 | 280 | 14 |
| **Cəmi** | **2040** |  |

(3) formulada:*qo – sifarişin optimal həcmi, 170 ədəd;3 q- ehtiyatların bərpa edilməsindən əvvəlki səviyyə-150 ədəd;Ps-gözlənilən gündəlik istehlak ədədlə (8,5 ədəd qəbul edilmiş-dir);Dp- sifarişin icra müddəti ( 5 gün qəbul edilmişdir);P-itorasiya nömrələri.*

Birinci iterasiya üçün hesablama:

 ədəd;

 ədəd;

 ədəd;

 ədəd.

Birinci iterasiyada göndərmənin optimal həcmini və ehtiyatların bərpa edilməsindən əvvəlki səviyyəni uçota alırıq.

İkinci iterasiya üçün hesablama:

 ədəd

 ədəd

 ədəd

 ədəd

Aparılmış hesablama məlumatlarını cədvəldə yerinə yazsaq görərik ki, ehtiyatların minimal səviyyəsi 67-dən 267,5 ədəd arasında dəyişir. Bu o deməkdir ki, material axınlarının idarəetmə sisteminin qeyd edilmiş interval çərçivəsində fəaliyyəti üçün zəmanətli ehtiyatın həcmi QPZ-302, 714,409 yastıqlar üçün 103 ədəd təşkil edir.

****

**Nəticə və təkliflər**

Respublika iqtisadiyyatının bazar iqtisadiyyatı yönümündə inkişaf etdirilməsi iqtisad elmləri qarşısında dərin nəzəri təhlil və əsaslandırılmış praktiki həll edilməsi olan çoxlu problemlər qoymuşdur.Belə problemlərdən ən mühümü mülkiyyətin totalitar dövlətləşdirilməsinə və iqtisadiyyatın mərkəzləşdirilmiş idarəetmə prinsip­inə əsaslanmaqla fəaliyyət göstərən-material axınlarının idarə-edilməsi və tənzim­lənməsini həyata keçirən maddi-texniki təchizat və ticarət nazirliyinin bir sistem kimi ləğv edilməsi ilə əlaqədar olaraq mal axınlarının rasional təşkili və bazar subyektlərini tələb olunan yüksək keyfiy-yətli mal və xidmətlərlə təmin edilməsidir. Məhz bu baxımdan əhəmiyyət kəsb edən problem müasir iqtisadi şəraitdə material axınlarının idarəedilməsini həyata keçirməklə müxtəlif yönümlü təsərrüfat subyekt­lərini mal-material qiymətliləri ilə təmin etməkdən ibarətdir. İqtisadi münasibətlərin bazar istiqa-mətində qurulması material axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı olan fəaliyyət sahələrinə və bu sahələrin iş prinsiplərində keyfiyyət dəyişikliklərinin əmə­lə gəlməsinə əsaslı təsir göstərdi.

Lakin Respublikamızın iqtisadi müstəqillik qazandıqdan sonra bazar yönümlü təsərrüfat sisteminin qurulmasını həyata keçirməklə istehsalın strategiyasında və mal axınları sistemində əhəmiyyətli dəyişikliklərlə müşahidə edilən satıcı bazarın-da alıcı bazarına keçid müasir durumda material axınların idarəedilməsi inkişaf edən əsaslı təsir göstərdi. Bu isə müasir şəraitdə istehsalın idarə edilməsinin səmə-rəli mexanizminin elmi baxımdan axtarılmasını aktuallaşdırır.Bazar münasibətləri sisteminin mürəkkəbliyi, bölgü prosesinin keyfiyyət xarakteristikasına yüksək tələbkarlıq, çevik istehsal sisteminin yaradılması loqistik sistemlərin tətbiq edilməsini zəruri edən ən mühüm amildir.

Aydındır ki, müasir iqtisadi şəraitdə istehsalın ixtisaslaşma səviyyəsi nə qədər yüksək olarsa, bu müəssisə üçün bir o qədər yaxşıdır. Lakin əsas istehsal sferasında yerinə yetirilən əksər logistik əməliyyatlar istehsal əməliyyatlarının tərkib hissəsi olmasına baxmayaraq istehsal əməliyyatları kompleksində bir o qədər də tələb olunan səviyyədə və dərəcədə nəzərə çarpmır. Bu isə bilavasitə istehsal proses-lərinin təşkil edilməsi zamanı icra edilən müxtəlif səpkili, xarakterli əməliyyatlara diqqət verilməsi, ümumi logistik sistemlərdə onların yerinin dəqiq müəyyənləş-dirilməsinin nəticəsidir.

Bazar münasibətləri təbiət etibarı ilə o qədər potensial imkanlara malikdir ki, o, hər dəfə istehsal yerləri üçün və ya bütövlükdə istehsal sferası üçün mürəkkəb problemlər yaradır. Beləliklə, yerinə yetirilən tədqiqat işinə uyğun olaraq aşağıdakı təklifləri vermək mümkündür:

1. Logistik prinsip və metodlardan istifadə edən istehsal strukturları tələb və təklifin dinamikliyi şəraitində bazar yönümlü mürəkkəb və az materialtutumlu məhsul istehsalı strategiyasına malik olmalıdır;

2. Bazar dinamikliyi və tələbin qeyri-müəyyənliyini nəzərə alaraq böyük həcmdə istehsal ehtiyatları yaradılmalıdır;

3.Tələbin konyunkturasını tez nəzərə ala bilən istehsal güclərinə tələbat artır;

4. İstehsalçı firmanın məhsullarının texniki xarakteristikasına, təklifin keyfiy-yət quruluşundakı dəyişikliklərə çevik reaksiya vermək, öz aıcısını itirməmək və dəyanətli-dayanıqlı bazar yaratmaq üçün müasir istehsal kifayət qədər kəmiyyət və keyfiyyət çevikliyinə malik olmalıdır.

5. Logistik prinsiplər əsasında istehsalın idarə edilməsi və təşkili məqsədi ilə texnoloci avadanlıqlardan yüksək istifadə səviyyəsini saxlamaqla istehsal xərclərinin həcmini məhsulların reallaşması nəticəsində əldə edilən mənfəətin həcmi ilə əlaqələndirmək lazımdır.

Müəssisənin idarəetmə aparatı üçün normaların tərtib edilməsi və material ehtiyatlarının bütün parametrləri ilə əlaqədar olan mövcud vəziyyət hərtərəfli və dəqiq araşdırmaq olduqca çətindir. Buna görə də istehsal planında izafi sığorta ehtiyatının yaradılması nəzərə alınmalıdır.

Material axınlarının idarə edilməsi prosesində axınların hərəkəti üzrə uzunmüddətli təqvim planları tərtib etməklə onları optimal istifadə istiqamətlərinə yönəldə bilən proqnoz qiymətləndirmə sistemi yaradılmalıdır.

**İstifadə olunmuş ədəbiyyat**

**Cписок использованной литературы**

1. Аzərbaycan Respublikasının statistik göstəriciləri. Bakı: «Səda», 2016.
2. Əmədov М.А. Qloballaşma və milli iqtisadiyyatın formalaşması. Bakı: 2003, 519 s.
3. İmanov Т.İ. Logistikanın əsasları. Dərslik. I və II cild. Bakı: «Təhsil» NRM, 2005, 474 s.
4. Мəmmədov C.C. Аqrar bölmədə maddi-texniki təminat və xidmət işinin təşkili. Bakı: «Əbilov, Zeynalov və oğulları», 2004, 530 s.
5. Qafarov Ş.S. Мüasir iqtisadi sistem və qloballaşma. Bakı: 2005, 632 s.
6. Альбеков А.У. Проблемы логистики торговли средствами производ-ства. Ростов на-Дону.: Кристалл, 1998, 231с.
7. Болт Г.Дж. Практическое руководство по управлению сбытом. Пер. с англ. / Под ред. Ф.А.Крутикова. 2-е изд. М.: Экономика, 2001, 271с.
8. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика. Уч. пособие. М.: Издательский дом «Дашков и К», 1999, 36с.
9. Гордон М.П. Функции и развитие логистики в сфере товарообраще-ния. // Риск, 2005, №1, с.42-47.
10. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. М.: Центр экономики и маркетинга, 2001, 194с.
11. Иманов Т.И. Маркетинг - основа снабженческо-сбытовой деятельности предприятия. //Аzərbaycan Мilli Elmlər Аkademiyasının İqtisadiyyat İnstitutunun elmi əsərləri, Baki: 2007, s.261-269
12. Камалеев Р.Ф., Доннорт Х.Ю. Концепция логистики в управлении материальными потоками. // Известия Академии наук СССР. Серия экономи-ческая, 2000, №2, с.51-60
13. Лаврова О.В. Материальные потоки в логистике. Саратов, ГТУ, 2005, 36с.
14. Hayek F.Law, legislation and political order of free reopele, c.III, London, 1982
15. OECD: Improvinq the quality of laws and requlations: economic, leqal and managerial techniques. Paris. 1994. p. 9
16. OECD: Requlatory impact analysis bect practice in OECD countries, Paris. 1994. p. 16
17. Martin Christopher. Marketing Logistics. - Oxford, 1997.
18. [www.cbor.az](http://www.cbor.az/)
19. [www.azstat.orq](http://www.azstat.orq/)
20. [www.ekonomiks.az](http://www.ekonomiks.az/)
21. [www. логистика.az](http://www.cbor.az/)