

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

Seyidgülnar Həmidli Mirasif qızı

“Material axınlarının logistik idarəedilməsi sistemində nəqliyyat logistikasının zəruriliyi və təşkili xüsusiyyətləri” mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı 060408 Marketing

İxtisaslaşma Logistika

Elmi rəhbər:

i.e.d prof. İmanov Telman İman oğlu

Magistr proqramının rəhbəri:

Dos. İ.M.Xeyirxəbərov

Kafedra müdiri

i.e.d., prof. İmanov Telman İman oğlu

BAKİ - 2018

Mündəricat

GİRİŞ.....	3
FƏSİL I. BAZAR MÜNASİBƏTLƏRİ ŞƏRAİTİNDƏ MATERIAL AXINLARININ LOGİSTİK İDARƏ EDİLMƏSİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI....	6
1.1. Logistik iqtisadi proseslərin idarəedilməsi vasitəsi kimi	6
1.2. Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsində nəqliyyat logistikasının yeri və rolu.....	22
1.3. Nəqliyyat logistikasının formalaşması prinsipləri və xüsusiyyətləri.....	27
II FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT BAZARININ MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN İQTİSADI QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ.....	47
2.1. Makroiqtisadi səviyyədə nəqliyyat sektorunun logistik tədqiqi	47
2.2. Material axınlarının logistik idarə edilməsi baxımından ölkənin nəqliyyat sisteminin struktur təhlili.....	55
III FƏSİL. MATERIAL AXINLARININ LOGİSTİK İDARƏEDİLMƏSİNİN TƏŞKİLATİ-İQTİSADI MEXANİZMİNİN FORMALAŞMASI.	58
3.1. Ölkənin nəqliyyat sektorunun logistik idarəedilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi	58
3.2. Nəqliyyat sektorunun dövlət tənzimlənməsi meylləri	61
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	64
ƏDƏBİYYAT SİYAHISI	68
Xülasə	
Резюме	
Summary	

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyat logistikası milli iqtisadiyyatın və ictimai istehsalatın müstəqil sahəsi olub sərnişinlər və logistik yüklərin daşınmasını gerçəkləşdirir. Nəqliyyat ictimai istehsalat prosesinin davamı olaraq məhsulu istehsal yerlərindən son təyinat yerlərinə çatdırmaqla məhsulların dəyərinin formalaşması işində bilavasitə iştirak etməkdədir. O, məhsulların istehsalını davam etdirməklə bərabər, onu tədavül prosesi daxilində başa çatdırır. Demək ki, nəqliyyat, maddi - texniki bazanın mühüm tərkibi hissəsi və ən vacib maddi istehsal sferalarından biri olub maddi xidmət göstərməklə məşğuldu. Material axınının ilkin yaranma yerindən son istehlak yerinə qədər hərəkəti zaman logistik əməliyyatların əksəriyyəti məhz fərqli nəqliyyat növlərinin vasitəsilə həyata keçirilir. Bu cəhətdən nəqliyyat logistikanın funksional bölmələri arasında əlaqələndirici funksiya daşıyır. Nəqliyyat sektorunda yük daşınması dedikdə mülkiyyət ilə təşkilati-hüquqi quruluşundan asılı olmayaraq başlıca fəaliyyət sahəsi nəqliyyatla material daşımalarını həyata keçirmək olan hüquqi şəxslər-müəssisələr ilə hüquqi şəxs yaratmadan avtomobil nəqliyyatı sektorunda material axımında iştirak edən fiziki şəxslər vasitəsilə kommersiya məqsədi ilə daşınmış yüklərin həcmidir. Material axımının ilk etapını istehsalın həcmnin təyin olunması təşkil edir. İlkin istehsal, ümumi istehsal və emal sənayesi müəssisələri tərəfindən həyata keçirilir. İlkin istehsalda istehsal gücləri, istehsalın növbəliliyi, məhsul istehsalının quruluşu qruplar üzrə istehsal xərcləri, istehsalın yerləşdirilməsi və genişləndirilməsi, resursların səviyyəsi və təmin olunma mənbələri, işçi heyəti nəzərə alınır. Kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalının bir hissəsi isə emal müəssisələri tərəfindən emal olunmaqla regionların tarazlaşdırılmasında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Yuxarıda qeyd etdiklərimiz əsasında deyə bilərik ki, dissertasiya işinin mövzusu kifayət qədər aktualdır və bu sahələrin tədqiqi məsələyə kompleks yanaşılmasını tələb edir.

Tədqiqatın əsas məqsədi və vəzifələri. Tədqiqat işinin əsas məqsədi material axınlarının logistik idarəedilməsi sistemində nəqliyyat logistikasının zəruriliyi və təşkili xüsusiyyətlərinin müəyyən edilməsidir. Qarşıya qoyulmuş məqsədə çatmaq üçün aşağıdakı əsas vəzifələr qarşıya qoyulmuşdur: Logistikanı iqtisadi proseslərin

idarəedilməsi vasitəsi kimi araşdırmaq; Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsində nəqliyyat logistikasının yerini və rolunu müəyyənləşdirmək; Nəqliyyat logistikasının formalaşması prinsipləri və xüsusiyyətlərini aşkar etmək; Makroiqtisadi səviyyədə nəqliyyat sektorunulogistik tədqiq etmək; Material axınlarının logistik idarə edilməsi baxımından ölkənin nəqliyyat sisteminin struktur təhlili ni aparmaq; Ölkənin nəqliyyat sektorunun logistik idarəedilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsini nəzərdən keçirmək; Nəqliyyat sektorunun dövlət tənzimlənməsi meyllərini müəyyən etmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti. Tədqiqat işinin predmeti material axınlarının logistik idarəedilməsi sistemində nəqliyyat logistikasının zəruriliyi və təşkili xüsusiyyətlərini əhatə edən münasibətlər sistemidir. Tədqiqat işinin obyektı isə Azərbaycan Rspublikasında material axınlarının logistik idarəedilməsinin təşkilati-iqtisadi mexanizmidir. Tədqiqatın informasiya bazası və işlənməsi metodları. Tədqiqatın informasiya bazasını mövzuya yaxın yerli və xarici tədqiqatçıların və ekspertlərin araşdırmaları, dövlət hakimiyyəti və idarəetmə orqanlarının, xüsusilə Nəqliyyat Nazirliyinin, Dövlət Statistika Komitəsinin, İqtisadiyyat Nazirliyinə daxil olan başqa strukturların, eləcə də digər rəsmi orqanların və beynəlxalq şirkətlərin işçi materialları, sənədlər və normativ - metodik materiallar, bəzi seminarların və konfransların sənədləri, mövzu üzrə elmi tədqiqatlar və ədəbiyyatlar təşkil edir. Tədqiqat işinin yazılmasında analiz və sintez, eləcə də induksiya və deduksiya metodları istifadə olunmuşdur. Beləliklə, analiz metodu olaraq mövzu tam olaraq götürülmüş və sonradan fəsillərə bölünərək ayrılıqda təhlil edilmişdir. Daha sonra sintez metodunun vasitəsilə o fəsillər iqtisadi sistemdə birləşdirilib. İnduksiya metodu vasitəsi ilə dissertasiya işi barəsində iqtisadi faktlar toplanıb, sistemləşdirilib və araşdırılıb. Sonra isə deduksiya metodunun vasitəsi ilə isə həmin toplanan faktlar əsasında nəzəri nəticə, ümumi, başqa sözlə isə, əməli fəaliyyətlər üçün lazım olacaq zəruri tövsiyələr müəyyən olunmuşdur.

Tədqiqat işinin elmi yeniliyi və praktiki əhəmiyyəti. Tədqiqat işinin elmi yeniliyinin əsasında dayanır: Makrologistik sistemlərdə bölüşdürmə və məhsul yeridilişinin əsas təşkili xüsusiyyətlərinin təkmilləşdirilməsi; Azərbaycan

Respublikası ərazisində nəqliyyat sferasının fəaliyyətinin müasir durumu kompleks iqtisadi təhlil olunaraq qiymətləndirilməsi aparılıb;Logistik yanaşma əsasında məhsul yeridilişi sisteminin strateji planlaşdırılmasının təşkil edilməsi;Lagistika sahəsində dünya təcrübəsinin araşdırılması, bu sahədə inkişaf etmiş ölkələrin mövcud təcrübələrinin Azərbaycana tətbiq edilməsinin təmin olunması;Məhsul yeridilişinin logistik idarəedilməsinin hüquqi bazasının yaradılması.

İşin quruluşu və həcmi. Dissertasiya işi girişdən, 3 fəsildən, nəticə və təkliflərdən ibarətdir. dissertasiya işində aparılmış tədqiqatlar müxtəlif sxem və cədvəllər üzərində qurulmuşdur.dissertasiya işinin yazılmasında 14 sxem və 4 cədvəldən istifadə olunmuşdur. Dissertasiya işinin sonunda tədqiqat istinad edildiyi ədəbiyyat siyahısı göstərilmişdir. Dissertasiya işinin yazılmasında internet ehtiyatlarının resurslarından da istifadə edilmişdir.

FƏSİL I. BAZAR MÜNASİBƏTLƏRİ ŞƏRAİTİNDƏ MATERIAL AXINLARININ LOGİSTİK İDARƏ EDİLMƏSİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI

1.1. Logistik iqtisadi proseslərin idarəedilməsi vasitəsi kimi

Respublika iqtisadiyyatının bazar iqtisadiyyatı istiqamətində inkişaf etdirilməsi iqtisad elmlərinin qarşısında dərin nəzəri araşdırma və əsaslandırılmış üsullarla əməli həll edilməsi lazım olan çox problemlər qoyub. Bu problemlərdən ən vacibi mülkiyyətin totalitar dövlətləşdirilməsini və iqtisadi sistemin mərkəzi idarəetmə prinsipləri əsasında fəaliyyətini nəzərdə saxlayan bəzi direktiv orqanların ləğv olunması ilə bağlı material, informasiya və maliyyə axımlarının rəşional təşkilinin və bazar faktorlarının yüksək keyfiyyətli məhsullarla və xidmətlərlə təmin olunmasından ibarətdir.

Uzun illərdir ki, material və istehsal resurslarının bölüşdürülməsi sahəsində mütləq hakimiyyətini var olan logistika sistemi, iqtisadi islahatlar nəticəsində əhəmiyyətli keyfiyyət və kəmiyyət dəyişikliklərinə məruz qalıb. İqtisadiyyatın bu sektoruna aid olunan müəssisələr və təşkilatlar dövlətsizləşdirilərək istehsal-kommersiya fəaliyyətlərini həyata keçirən fərqli təşkilati-hüquqi formalı sərbəst təsərrüfat subyektləri olaraq fəaliyyət göstərməyə başladılar. Onunla əlaqədar olaraq istehsalçı və istehlakçıların iqtisadi tələblərini nəzərə almadan ehtiyatların “yuxarıdan” “ciddi” “nizamlaşdırılmış” qeyri-mülayim bölgü mexanizmindən fərqli şəkildə tələbə və təklifə, qiymətə və rəqabətə söykənmiş bazar iqtisadiyyatına keçid mübadiləsinin özünün və ona xidmət etmiş subyektlərin fəaliyyətinin təzə tələblər baxımından formalaşması vacibliyini ortaya çıxardı.

İkincisi, istər daxili, istərsə də dünya iqtisadi sistemində integrativ bağlılığın artması ilə müşahidə olunan bazar iqtisadiyyatında istehsal-kommersiya fəaliyyətlərinin ağırlıq mərkəzinə çevrilmiş tədavül sektoru xərclərin artması bazar fəaliyyətlərinin yeni optimal formasının axtarılaraq tapılmasını və xərcin azaldılmasını güncelledi.

Üçüncüsü, ilk xammal mənbələrindən son istehlakçılara qədər vəsait axınlarının ümumi vaxtının 93% məhsulların müxtəlif dağılam və satış kanallarında tutaraq, 2%-i xüsusi istehsalata, 5%-i məhsulların nəql olunmasına sərf edildiyindən

vəsait axınlarının hərəkəti ilə əlaqədar müxtəlif mərhələlərdə zaman məsrəfinin optimal krediləndirmə, hər iqtisadi mövzunun uca hədəfi halına gəlmişdir. Daha doğrusu, hazırkı iqtisad elmləri qarşılarında duran ən əhəmiyyətli problemlə məsələ məhsulların tədavül kanalında ləngimədən təkrar istehsal prosesinin bir sonrakı etapına tez keçidinin təmin olunması, məhsul istehsalçısının məhsullarının keyfiyyətini artırmaq, məhsul çeşidlərinin artırılması, istehlakçı sifarişinə dolğun cavab vermək cəhətdən əlavə vaxt qazanılması, müxtəlif mərhələlərdə çəkilməmiş material xərclərinin azaldılması.

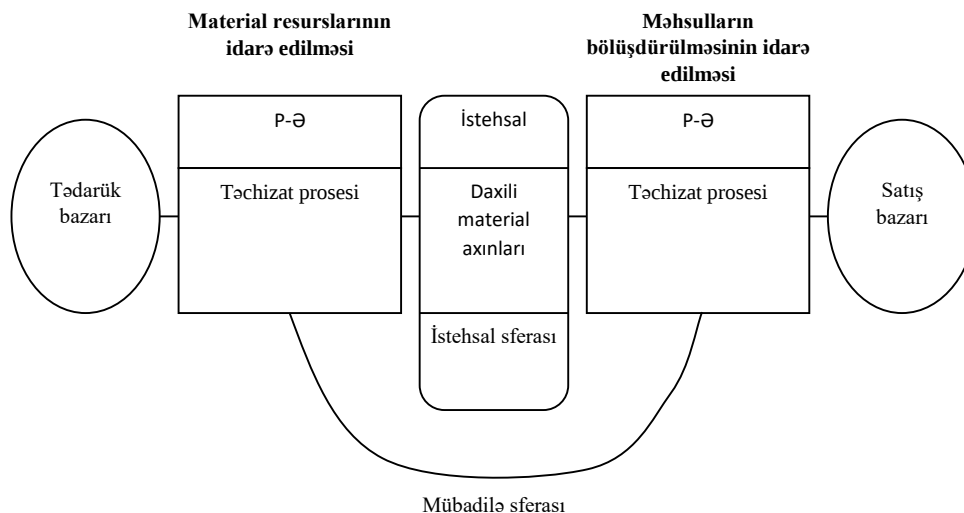
Bazar iqtisadiyyatı vasitəsilə inkişaf edən ölkələrin praktikasını göstərir ki, yuxarıda sadalanan problemlərin ləğv edilməsi və qeyd edilən məsələlərin həlli müasir elmi sahə adlandırılan logistika gerçəkləşdirir. Bazar münasibətlərinin mürəkkəbliyi, məhsul bölgüsü prosesinə keyfiyyətə artan tələbkarlıq, çevik istehsal sisteminin yaradılması, məhsulların daşınma, saxlanma, zəruri ehtiyatların yaradılması, həmçinin onlara nəzarətin aparılması, tədarük prosesinin planlaşdırılma və təşkil edilmə mexanizmi, servis xidmətləri və s. logistikanın yeni elmi sahə olaraq tətbiqini zəruriləşdirən ən mühüm xüsusiyyətlərdəndir.

Bazar iqtisadi sistemi və onun genetik təməli bir daha sübuta yetirir ki, bu iqtisadi quruluşda vacib rol oynayan və onun ilkin həlqələrindən biri olmuş firmalar özlərinin korporativ məqsədlərinin həyata keçirilməsi və qarşıya qoyduqları məqsədə nail olmasından ötrü marketinq və menecment bazası təməlinə güclü təsərrüfat quruluşuna malik olmalıdır. Bundan əlavə, bazar uğurunda rəqabət mübarizəsinin get-gedə kəskinləşdiyi bir etapda resurs etapında hər bir subyekt maliyyə, material, informativ, kadr və başqa resursların həm istehsalat, həm də tədavül sektorunda səmərəli idarəsini həyata keçirməkdən ötrü elm və təcrübə fəaliyyət sferası hesab olunan logistikaya böyük ehtiyac hiss edir (şəkil 1.1).

Logistikanın iqtisadi sərbəstlik qazanmış və bazar iqtisadi sisteminin yolu ilə inkişaf etmiş dövlətlərdə tətbiq edilməsi üzrə təcrübənin azlığına baxmayaraq müasir devrə qədər bu sfera ilə məşğul olanların arasında vahid fikir yoxdur. Ona görə də “logistika” kateqoriyasının keçdiyi uzun tarix semantik mübahisələrin əmələ gəlməsinə gətirib çıxardır. Yunan dilində “logizesthai” feili: oxumaq, hesablamaq,

yadda saxlamaq mənasını verir. Bu mənada hazırkı termin hər şeydən öncə hesablama praktikasına aid olunur.

Fransızca “logistika” termini “loger” feilinə aid edilməklə təchiz etmək, yerbəyer eləmək mənasına gəlir.



Şəkil 1.1. Mübadilə və istehsal sferalarında logistik sistem

Bununla birlikdə nəzərə almaq lazımdır ki, logistik termini haqda iqtisadi ədəbiyyatlarda sayısız mənalandırmaların aparılması bir də sübut edir ki, bu terminin yaranmasının mənbəyi qədim yunancada “laubca” (söhbət, anbar, saxlama) yaxud italiyanca “loggia” sözləri hesab edilir.

Rusca “logistika” terminin etimologiyası birmənalı deyildir. Belə ki, “logistika” sözünün həm qədim yunanca, eləcə də fransız (loger) mənşəyi vardır. Uzun müddətdə rəsmi şəkildə sovet elmi tədqiqatlarında aparılan təsnifatda “logistika” anlayışı nəinki yalnız iqtisadiyyata, eləcə də bütünlüklə ictimai fənlərin heç birinə aid olunmurdu. Logistikanın mənası: a) “riyazi məntiq” terminin yaxınmənalı qarşılığı; b) B.Rossel və onun məktəbinin tərəfindən təklif olunan işlərdə riyazi məntiq elminin inkişafında etapın adı kimi izah edilirdi.

Antik dövrdə “logistika” termini ərzaq və təchizetmə, nəqliyyat və yerbəyer eləmə mənalərini daşıyır və o zaman üçün riyaziyyatda hesablamlar və ölçmə (həndəsədə) “logist” yaxud “logistik” adına malik olurdular.

Antik yunanlar əvvəlcə logistikanı hesablamlar aparmaq bacarıqları olaraq başa düşürdülər və şəxsi dövlət nəzarətçisini logistik adlandırırdılar. O şəxslər Afinanın məsul işçilərinin maliyyə hesabatını aparan dövlət orqanlarını adlandırmaqdan ötrü “logisteriya” sözündən istifadə olunurdu.

Beləliklə, logistikanın yaranması tarixini və inkişaf mərhələləri keçmiş zamanla əlaqəlidir. Eramızdan əvvəl IV əsr Afinanın ən qüdrətli, ictimai quruluşun daha çox demokratikləşdiyi və mədəniyyətlərin çiçəkləndiyi bir zamanda Qədim Yunanıstanda ümumilikdə 10 logistik olmasını Arximed öz əsərlərində təsdiqləmişdir.

Bizim eranın birinci minilliyində bəzi ölkələrin hərbi sözlüyündə silahlı qüvvələrin material resursu ilə təminatı və bu sferada ehtiyatların yaradılmasıyla əlaqədar aparılan işləri logistik fəaliyyət adlandırıblar.

Bizans İmperatoru VI LEONTOS öz “Müharibə bacarığının məcmu təhlili” əsərində müharibələrin taktikası və strategiyaları arasında ümumi və fərqli cəhətləri göstərməklə yanaşı logistikanı hərbin, hərbi məharətinin 3-cü kateqoriyası hesab edib və ilk olaraq logistikanın təyinatını müəyyənləşdirib. Və o, bu cür hesab edir ki, logistikanın ümdə vəzifəsi ordu silahlanması, hərbi avadanlıqlar və ya sursatlarla təchiz olunmasından ibarət olmalıdır.

XVII XVIII əsrlərdə yaşayan alman idealist filosof, riyaziyyatçı, fizik və filoloq Q. Leybins “logistija” və “logija matematija” terminlərindən nəticənin hesablanmasıdan ötrü hazırlanmış “jaljulus ratiojinator” termininin sinonimi olaraq istifadə etmiş, müasir məntiqi logistik elmi adlandırmışdır. Bu düşüncənin riyazi məntiqlə əlaqəsi sonradan 1904-cü ildə Cenevrədə keçirilmiş fəlsəfə konfransında yenidən rəsmiləşdirilib.

Müasir anlamda logistikanın təməllərini yaradanlardan biri də elə hərbi sahəsindəki nəzəriyyəçi və tarixçi Anton Anri Jominidir. 1798-ci il ərzində Jomini İsveçin ordusunda, 1804-cü ildə fransada, 1813-cü il isə Rusiyada xidmət etmişdir. Hərbi akademiyanın yaradıcılarından hesab edilən Jomininin XVIII əsrin sonları XIX əsrin əvvəllərində tədqiqat (müqayisə metodlarının) metodikasının işlənərək hazırlanması sahəsində mühüm xidmətləri olub. Fransız general Anton Anrinin yazıları XX əsrin əvvəllərinə qədər müharibənin aparılma prinsiplərinə və hərbi-nəzəri

təfəkkürün inkişaf etməsinə əsaslı təsir göstərmişdir. O, hərbi bölmələrin idarə edilmə sistemini strategiyaya, taktikaya və logistikaya ayırır və özünün müharibə ilə əlaqədar yazılarında orduların manevr imkanlarının proqnozlaşdırılması, ordunun idarəsi və təchizetməsi, dislokasiya yerlərinin müəyyən edilməsi, istehkamlar və körpülərin tikilməsi, yolların çəkilməsi, eləcə də ordunun ərzaqla təminatı ilə əlaqəli məsələlərin həll olunmasında “logistika” terminindən çox istifadə edib.

Sonradan bu termindən praktik olaraq digər fransız general Napoleon Bonapartın ordusunun hərəkət etməsi zaman hərbi sursatlar, ərzaqlar və mənzillərlə təminat məsələlərinin praktik həllində istifadə edilmişdir.

Bunu da nəzərə alaq ki, Sovet imperiyası Almaniyanın faşizminə qarşı II Dünya müharibəsi apardığı zaman logistikadan, logistika prinsiplərdən praktik olaraq Avropa ölkələrində yerləşmiş ordunun fərqli təyinatlı hərbi sursatlar vasitəsilə maddi-texniki təchizatın həyata keçirilməsində böyük miqyasda istifadə olunmuşdur. Logistik metodların tətbiq edilməsi hesabına silah və hərbi materialları istehsal edən zavod, nəqliyyat sistemi və ordu yerləşən bazaların arasında qarşılıqlı fəaliyyətləri dəqiq təşkil etmək mümkün olub.

XX əsrin əvvəlində müharibə aparan yaxud müharibəyə hazırlanmış hərbi hissələrin texniki inkişaf dərəcəsi və mexanikləşdirmə səviyyəsinin sürətlə artması döyüşdəki hissələrin döyüş taktikalarının müdafiə və idarəsində, xüsusən isə bu bölmələrə hərbi sursatlar, nəqliyyat və ehtiyat hissələrinin göndərilməsi məsələsinin planlaşdırılması, idarəsi və təminatı şəklindəki məsələlərlə əlaqəli hərbi nəzəriyyəsində bəzi dəyişikliklərin aparılmasına, bunların meydana gəlməsinə səbəbiyyət verdi. Ona görə də logistika hərbi sferasında zaman və yer baxımından sifarişlərlə əlaqəli hesablamaların aparılması mənasını daşımağa başlamışdı.

Ötən əsrin 2-ci yarısından etibarən isə dövrü mətbuatda və elmi-praktiki jurnallarda logistikanın əsasları və onun iqtisadi sistemdə tətbiqi imkanları haqda elmi məqalələrin dərc olunması bir növ intensiv xarakter daşıdı. Bazar iqtisadi sistemi şəraitində tətbiq edilməsi məqsəduyğun hesab olunan logistik kateqoriya, konsepsiya, habelə logistikanın yeni anlamda anlaşılmalarına şərait yaradıcı terminlər formalaşmağa başladı.

XX əsrin 70-ci illərindən etibarən isə logistika hər b sferasına aid edilməyən elmi-praktiki işçilərin arasında intensiv istifadə olunmağa başlandı. Daha düzü, 70-ci illərdən etibarən kapitalist dövlətlərinə məxsus istehsalçı müəssisə və şirkətlərin arasında bazarın uğrunda mübarizənin yaşanması, ayrı-ayrı məhsulların növlərinə əsasən rəqabət mübarizəsinin artması, məhsul istehsalçıların bazarların mütəmadi dəyişən vəziyyətlərinə tez uyğunlaşmaq bacarıqları və s. logistikanı müəyyən elmi sahə olaraq praktiki fəaliyyətin sahəsinə çevirdi. Qeyd edilən illərdə “logistika” termini bəzi xarici ölkələrin lüğətlərinə daxil olundu və bu kateqoriya nəzəri təyinatdan fərqli bütün subyektlər tərəfindən praktiki istifadə olundu. Bu termindən yalnız xüsusi ədəbiyyatlarda yox, eləcə də kütləvi informasiya vasitəsində də istifadə olunurdu. Dərc olunan kitablar, məqalələr, tezislərin, biznesmenlərə görə tədris materiallarının kəmiyyəti durmadan artırdı.

Logistik idarəetmə üsullarından geniş istifadə edən Qərb dövlətlərinə məxsus firmalar və şirkətlər material axınlarının idarəsi sahəsində yeni yön hesab edilən və “məhsulun fiziki bölüşdürülməsinin idarəsi” adlanan nəzəriyyəni daha üstün tuturdular. Çünki, sərbəst məhsul istehsalçıları bazarın tələblərindən asılı olmayaraq əmtəlik məhsul istehsal olunması zamanı ikili xarakteri olan rəqabətlə üzləşməkdə idilər. Birincisi, bazar üçün nəzərdə tutulmuş məhsulların istehsal edilməsinə lazım olan xammallar, materiallar və dəstəşdirici məmulatların əldə olunması zamanı optimal satıcı şəbəkələrin qiymətləndirilməsində yaranan çətinliklər və analogi məhsulların istehlakçıların işlətdikləri metodlar və üsullar, xüsusilə qiymət amili ilə əlaqəlidir. İkincisi isə tam məhsulların reallaşdırılmasında meydana gələn problemlərlə xüsusi satıcı şəbəkənin olmaması, satıcı şəbəkələrin saxlanmasına çəkilmiş xərclərin yüksək səviyyəli olması, bu şəbəkələrdə məhsulun reallaşdırılma imkanlarının məhdud olması və s. ilə əlaqəlidir. Ona görə də istehsalçı firmalar və şirkətlər bu nəzəriyyə ilə əlaqəli dövrü mətbuat, xüsusi tədqiqat, elmi-konfrans və konqress materiallarından lazımınca bəhrələnməklə hazır məhsulların axınlarının çox saylı bölüşdürücü şəbəkələr üzrə hərəkətini fiziki bölgü və onun idarəsini aparırdılar. Fiziki bölgü prosesinə adətən nəqliyyat, satış anında materialların və hazır məhsulun yerdəyişməsi, istehlakçıların sifarişlərinin uçota alınması və yerinə yetirilməsi,

ehtiyatların səviyyəsinə nəzarətin aparılması, istehsal gücünün və anbarların yerbəyer edilməsi və s. əməliyyatlar aid edilirdi [13, s. 54].

Güman etmək olar ki, yuxarıda qeyd edilən iqtisadi vəziyyətin dəyişməsi və təsərrüfat subyektlərinin vəziyyətdən çıxış yolunun axtarılması logistik terminologiyanın interpretasiyasına və onların yeni iqtisadi durumda dəqiq və açıq başa düşülməsinə öz təsirini göstərmiş.

Sahibkarlıqda, xarici elmi-iqtisadi ədəbiyyatlarda logistika anlayışı daha çox məhsul göndərənlərə pulun ödənməsi anından istehlakçılara məhsulun çatdırılmasına qədər təsərrüfat dövrində xammal, material və hazır məhsulların saxlanması və hərəkəti ilə əlaqəli olan proseslərinin idarəsi kimi şərh edilir. Bununla əlaqəli mütəxəssislər logistika təyinatını iki mühüm istiqamət üzərə təsnif olunurlar. Bunlardan biri material ehtiyatlarının hərəkətinə funksional yanaşmadır yə'ni, məhsul göndərənlərdən son istehlakçıya qədər xammal, material və hazır məhsulun çatdırılması ilə əlaqəli yerinə yetirilmiş bütün fiziki əməliyyatların idarəsindən ibarətdir. Başqa istiqamət isə əhatəliyi cəhətdən material axınlarının idarəsindən əlavə istehsalçı, istehlakçı və rəqib bazarların tədqiq olunması, məhsullar və xidmətlər bazarında tələb və təklifin əlaqələndirilməsi, eləcə də material axınları işinin hər bir iştirakçısının maraqlarına baxılması və təmin olunması ilə xarakterizə edilir.

Qeyd edilən yanaşmada logistika müxtəlif sayılı təfsirlərə malik olur. Bunların hər birinin ayrılıqda təhlil edilməsi logistik prizmadan baxılacaq bir sıra əsas yönərin aşkar edilməsinə şərait yaradır. Ən geniş yayılan aspektlərə idarəçilik, iqtisadi, əməl və maliyyə amillərini aid etmək mümkündür. Bu sahədə yorulmadan tədqiqat aparmış professor Q. Pavelak və məhsulların bölgüsünün idarə edilməsi üzrə ABŞ-ın Milli Şurasının əməkdaşları logistikanın mahiyyətini müəyyən edən zaman əsas nəzəri idarəetmə aspektinə yönəldirlər. Logistika onların fikrincə müəssisəyə daxil olan, orada emal edilən və bu firmanı tərk edən material və onu uyğun informasiya axınlarının planlaşdırılması və idarə edilməsidir.

Bu sahədə digər tədqiqatçılar, xüsusilə də fransalı mütəxəssislər, logistikanın iqtisadi aspektinə daha çox üstünlük verərək göstərirlər ki, “logistika... əvvəlcədən təyin edilən zamanda və məkanda konkret tələbatla malik hər hansı həcmdə məhsulun

minimum zəruri məsrəflə alınması məqsədi ilə yerinə yetirilən müxtəlif növ fəaliyyətlərin məcmusudur”.

Logistika idarəçiliyi, bir təşkilat içərisindəki material axınının və müştəri əməliyyatlarının optimallaşdırmanı təmin etməyi hədəfləyən bütünləşdirici bir prosesdir. Logistika idarəçiliyi bir planlaşdırma prosesi və məlumat əsaslı bir fəaliyyətdir. Bu planlaşdırma prosesi boyunca, bazardan gələn istəklər istehsal zərurəti və sonra material zərurətinə çevirilir. Logistika anlayışının gerçək faydalarının bilinməsi üçün logistika məntiqinin yuxarı tədarükçülərə doğru və aşağı yekun müştərilərə doğru genişləndirilməsi lazımdır. Bu tədarük zənciri idarəetmə anlayışı olaraq adlandırılır. Tədarük zənciri idarəçiliyi fəlsəfəsi baxımından müəssisələrin fəlsəfəsindən fərqlidir. Tədarük zənciri idarəetmə, marketinq kanalı içindəki tərəfdaşlıq və kanal içindəki varlıqların bir-biri ilə yüksək dərəcə sədaqət içində olma ideyasına əsaslanır. Ənənəvi əməliyyat modeli, fərdi mənada müəssisələrin gəliri maksimallaşdırması və xərcləri minimize edərək xidmət etdiyi fikrə əsaslanırdı. Əgər bu hədəflər kanal içərisindəki başqa bir varlıq üçün maneə yaradacaq şəkildə keçir, bunun üçün hər hansı bir tədbir gördü. Tədarük zənciri modelində isə, hədəf yekun bazardakı rəqabəti ki, bu rəqabət az xərclə ən qısa müddətdə xidmət göstərməkdir, artıraraq gəlirliliyi maksimallaşdırmaqdır.

Logistikanın müəssisələrdə rolunu ətraflı bir şəkildə açıqlamadan əvvəl iqtisadiyyatdakı rolunu açıqlamaq lazımdır.

Logistika iki fərqli şəkildə iqtisadiyyatda həlledici rol oynayır. Əvvəla, logistika müəssisələr içində əhəmiyyətli bir xərc hissəsini yaradır, bu səbəbdən həm iqtisadi fəaliyyətlərə təsir göstərir, həm də iqtisadi fəaliyyətlərdən təsirlənir. Logistikanın iqtisadiyyatda həlledici rol oynamasının ikinci səbəbi isə maddi-texniki bir çox iqtisadi proses axınını və hərəkətini təmin edir və maddi-texniki mal və xidmətlərin satışını asanlaşdıran fəaliyyətləri əhatə edir. Sistem yanaşma içərisində bu rolun əhəmiyyətini anlamaq üçün, məhsulları vaxtında təslim etməyib və müştərilərin bu səbəblə məhsulları almadığını düşünək.

Əgər məhsullar uyğun yerə çatdırılmazsa, ya da məhsullar düzgün şəkildə çıxarılmazsa satış prosesi baş verməyəcək. Bunun nəticəsi olaraq da tədarük zənciri içərisində bütün iqtisadi fəaliyyətlər zərər görəcək.

Logistikanın müəssisələrə verdiyi digər bir dəyər isə fayda yaratmasıdır. İqtisadi mənada fayda, bir istəyi, ya da ehtiyacı ödəyən dəyəri və ya praktikliyi ifadə edir. Dörd növ fayda vardır. Bunlar; Forma faydası, mülkiyyət faydası, zaman faydası və yer faydasıdır. Forma faydası; Mal və ya xidmət yaratmaq, ya da müştərinin istifadəsi üçün mal və xidməti formalaşdırma prosesidir. Məsələn; Honda avtomobil hissələrini və xammal növləri bir arabaya çevirəndə forma faydası yaradılmış olur. Forma faydası yaratmaq adətən istehsal və ya əməliyyat prosesinin məsuliyyətindədir.

Mülkiyyət faydası - müştəri həqiqi mülkiyyəti alanda mal və ya xidmətə dəyər əlavə edən bir prosesdir.

Bu vəziyyət kredit müqavilələri, borc, ya da bənzəri üsullar ilə mümkün olur. Məsələn, General Motors firması bir krediti potensial bir müştəri üçün uzadarsa mülkiyyət faydası təmin olunmuş olur.

Forma və mülkiyyət faydası logistika ilə bilavasitə əlaqəsi olmayan faydalardır. Ancaq istehlak, ya da istehsal üçün lazım olan doğru məhsulun, doğru yerdə, doğru zamanda, doğru şəkildə, doğru xərclə çatdırılmaması halında forma və mülkiyyət faydası təmin etmək mümkün olmayacaq. Doğru məhsulun, doğru yerdə, doğru zamanda, doğru şəkildə, doğru xərclə müştəriyə çatdırılması şəklində aparılan bu tərif "logistikanın 5 qaydası" olaraq E. Grosvenor Plowman tərəfindən təyin edilmişdir və logistikanın bu beş qaydası, logistika tərəfindən təmin olunan vaxt və yer faydasının da əsasını təşkil edir.

Zaman faydası - bir məhsula ehtiyac olduğu anda sahib olma səbəbi ilə əldə edilən faydadır. Bu fayda, istehsal üçün lazım olan material hissələrin vaxtında təmin edilməsi və istehsal xəttinin olmaması mənasına gəlir. Zaman faydası, müştərinin istədiyi məhsulun müştəri istədiyi anda bazarda olması mənasına gəlir. Zaman faydası, yer faydası ilə olduqca bağlıdır. Bir müştəri tərəfindən istənilən məhsul, daşıma mərhələ, anbara və ya başqa bir mağazaya bu vəziyyət yer faydası olmur.

Zaman və yer faydası olmadan, ki bu iki fayda birbaşa logistika tərəfindən dəstəklənir, müştərinin qane olması mümkün deyil.

Bir firmanın qlobal tədarük zənciri strategiyasının həyata keçməsi üçün marketing və logistika sektorlarının birgə çalışması vacibdir. Bir çox kitabda marketing anlayışı "4p" (price: Qiymət, promotion: Tutundurma, product: Məhsul, place: Yer) -in rəhbərliyi kimi tanınmaqla yanaşı praktiki, marketing məhsul, qiymət və tutundurma fəaliyyətlərinə diqqət yetirir. Yer, doğru məhsulun doğru zamanda doğru yerdə olmasını təmin etməkdir və marketingin bir hissəsi kimi görülür. Bu görüşün yavaş-yavaş dəyişdiyi, demək olar, ancaq müştəri xidmətlərinin müəssisələrin dəyişiklikdə təsirinə bağlı olaraq gücünün artdığı görünür. Bir çox bazarda brendlərin gücü azalmağa buna bağlı olaraq da müştərilərin icra məhsulları qəbul etməyə meylli hala gəlmişlər. Məhsullar arasında texnoloji fərqin azalması ilə birlikdə məhsullar üzərindən rəqabət etmək olduqca çətinləşmişdir. Bu kimi hallarda, firmaların rəqiblərindən fərqlənməsini təmin edəcək olan müştəri xidmətləridir. Bir rəqabət vasitəsi kimi müştəri xidmətlərinin əhəmiyyətinin artmasına iki amil töhfə verir.

Bunlardan birincisi müştəri gözləntilərində olan artımdır. Bütün bazarlarda artıq müştərilər daha çox şey tələb etməyə başlamışdır. İkinci amil isə; Yavaş, ancaq qaçılmaz şəkildə əmtəə bazarlarına keçiddir. Bunun mənası, markaların gücünün azalması və məhsullar arasındakı fərqliliklərin müştərilər tərəfindən başa düşülməsinin çətinləşməsidir. Bu vəziyyətlə üzləşən müştərilər qiymət və ya imic hissi tərəfindən təsirlənir.

Qiymət və ya imicdən başqa, müştəri təsir göstərmədə daha dominant olan digər bir amil isə "əlverişlilik" deyir. Mümkünlüyün mənası, müştəri məhsulu almaq istədikdə məhsulun bazada olub olmamasıdır. Bütün müştərilər, təslimat müddətinin qısa olmasını istəyirlər. Bununla yanaşı, müştərilər, markaya da tədarükçü sədaqətini məhsulun əlçatan olmasına üstünlük verəcəklər. Bunun mənası, əgər bir müştərinin istədiyi brend bazalarda, ya da rəflərdə yoxsa bu halda müştəri o markanın icrasına üstünlük verəcəkdir. Doğru məhsulun, doğru zamanda, doğru şəkildə, doğru yerdə olması ancaq logistika ilə mümkündür.

Fiziki daşıyım kanalı, məhsulların istehsal yerindən yekun müştəri üçün münasib hala gəldiyi son nöqtəyə qədər məhsulun və ya məhsul qruplarının fiziki olaraq daşınması və ya dağıdılması üçün istifadə edilən bütün metodları izah etmək üçün istifadə edilən bir anlayışdır. Məhsulun yekun müştəri üçün əlçatan hala gəldiyi bu son nöqtəyə ümumiyyətlə pərakəndə mağazası deməkdir. Ancaq bəzi hallarda bu son nöqtə pərakəndə mağazası əvəzinə müştərinin evi olur. Çünki bəzi daşıyım kanalları mağazalardan çox birbaşa istehlakçılara çatmağı qarşısına məqsəd qoymuşdur. Fiziki daşıyım kanalı ilə birlikdə başqa bir tip kanal da mövcuddur. Bu da ticarət və ya əməliyyat kanalı adlandırılır. Ticarət kanalı eyni zamanda məhsulların, istehsal yerindən istehlak yerinə nəql edilməsini əhatə edir. Tədarük zəncirinin zaman içərisindəki dəyişikliyi anlamaq üçün əvvəlcə ənənəvi bölgü kanalının nə olduğunu bilmək lazımdır.

Ticarətdə yarana biləcək çətinliklərin öhdəsindən gəlmək üçün müəssisələr, digər məhsul və xidmət müəssisələri ilə yaxın əlaqələr yaratdılar. Rəhbərlər, sənaye inqilabının baş verdiyi ilk illərdə təməl qabiliyyətlərini, fərqlərini və miqyas iqtisadiyyatını strateji mənada planlaşdırmaya başladılar. Bu, heç bir firmanın tək başına yetərli olmadığı anlayışı daha əvvəlki illərdə etibarlı olan şaquli inteqrasiya sahibliyi anlayışı ilə ziddir. Firmaların bu bir-birinə bağlı olma vəziyyəti bölgü kanalı və ya marketinq kanalı adlanan anlayışın ortaya çıxmasını təmin etmişdir. 20-ci əsrin sonlarına doğru, kanal strategiyaları və quruluşları dəyişmişdir. Ənənəvi daşıyım kanalı anlayışı kompüter və informasiya texnologiyalarında baş verən inkişaf və internetin ortaya çıxışı ilə öz yerini daha kollaborasionist tətbiqlərə buraxmışdır.

Onun funksiyalarını anlamaq logistika rəhbərləri üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bunun səbəbi, logistika strategiyasının həqiqətdə müştəri istəklərini qarşılamaq üçün kanal daxilində həyata keçirilən bir fəaliyyət olmasıdır.

Bu kanal malların istehsalçıdan müştəriyə doğru hərəkət etdiyi bir yoldur. Başqa sözlə logistika istehsalçının məhsulunu həqiqət istifadəçiyə çatdırmaq üçün bazara çağırmaq üçün lazım olan paylama sistemidir. İstehsalçıları, istehlakçıları, topdan satan ticarətçiləri, pərakəndə satıcıları, vasitəçiləri əhatə edir. Bu səbəblə

logistika, zaman və məkan faydası yaradan istehsal yeri ilə istehlak yeri arasındakı boşluğu dolduran bir körpü vəzifəsi görür.

Günümüzün müasir sahibkarlıq sahəsində baş verən sürətli dəyişiklik və inkişaf müəssisələrin iş görmə modellərinə də yaxından təsir edir. Müasir sahibkarlıq sahəsində baş verən bu dəyişiklik və inkişaflara paralel olaraq müəssisələrin xidmət təqdim etmə anlayışları da dəyişməyə başlamış və məhsulların istehsal prosesləri qədər istehsal sonrası proseslərinin də rəqabətdə çox mühüm bir vasitə olduğu fərq edilməyə başlanmışdır.

Günümüzdə artıq yaxşı məhsul özünü sattırır münasibəti qüvvəsini itirməyə başlamış və ən azı məhsul qədər məhsulların müştərilərə vaxtında və qüsursuz olaraq təslim edilməsi də olduqca əhəmiyyət qazanmışdır. Bu baxımdan müəssisələrin doğru məhsulu, doğru zamanda, doğru yerdə, doğru müştəriyə çatdırma bilməsi müəssisələrin bazardakı rəqiblərinə görə fərqlilik yaradan mühüm bir strateji vasitə halına gəlmişdir.

Müəssisələrdə istər istehsal öncəsi, istirsə istehsal və istərsə də istehsal sonrası mərhələlərdə aparılan ilk maddə və material, yarımfabrikat və məmulat axını fəaliyyətləri logistika anlayışı ətrafında xarakterizə olunur. Logistika məsələsi son illərdə gedərək artan bir şəkildə istər təlimdə istərsə də praktiki olduqca sıx bir şəkildə tədqiq edilən və həyata keçirilən bir məsələ olmuşdur. Logistika məsələsinin son illərdə təlimdə və təcrübədə bu qədər önəmli bir təhlil olunmasının əsas səbəblərindən bəziləri; Logistik xərclərin müəssisələrin xərc maddələri içərisində əhəmiyyətli səviyyəyə çatması, logistik xərclərdə edilə biləcək ən kiçik bir qənaətin əməliyyat adına olduqca əhəmiyyətli miqdarlarda kömək etməsi, müştərilərin son illərdə satış sonrası edilən xidmətlərə və məhsul təhvil olduqca əhəmiyyət verməsi, zamanında, qüsursuz və ziyansız şəkildə aparılan təhvil fərqlənmə strategiyalarında olduqca mühüm bir rol oynamağa başlaması və s kimi sayıla bilər.

Son illərdə logistika sahəsində baş verən bu proseslər sektorun sürətli bir şəkildə böyüməsinə səbəb olmuş və hətta ölkəmizin "logistik baza" ola bilmək xüsusiyyətindən dolayı da "logistik sahələr" layihəsi gündəmə gəlmişdir. Bu işdə də son illərdə logistika sahəsində baş verən proseslərə paralel olaraq logistik

fəaliyyətlərin rəqabət strategiyaları və əməliyyat mənfəəti ilə olan əlaqəni tədqiq etməyə çalışmış və logistika məsələsinin daha aydın olması məqsədilə də ilk növbədə logistik fəaliyyətlərin tarix prosesi içərisindəki inkişafı, əhəmiyyəti və logistika anlayışının müxtəlif qurum, təşkilat və elm adamları tərəfindən edilən formalarının verilməsinin faydalı olacağı düşünülmüşdür.

Logistikanın fəaliyyət sahəsi və rolu son illərdə əhəmiyyətli şəkildə dəyişməyə başlayıb. Logistika ümumiyyətlə, marketinq və istehsal kimi əməliyyat funksiyaları üçün təsdiqedicilərin rol oynamışdır. Son illərdə isə logistika, çox daha qabarıq şəkildə ortaya çıxaraq müəssisələrdə rəqabət üstünlüyü təmin etmək üçün həlledici bir amil kimi tanınmağa başlamışdır. Fəaliyyət sahəsi başlanğıcda nəqliyyat və saxlamaqla məhdud olan logistika; Satın alma, paylama, baza rəhbərliyi, sifariş rəhbərliyi və emalı, qablaşdırılması, hissə və xidmət dəstəyi, istehsal proqramlaşdırma, tələb təxmini, tullantıların geri qazanılması və məhv edilməsi və hətta müştəri xidmətlərini də içinə alaraq genişləniş.

Yuxarıdakı açıqlamayla yanaşı müəssisələr logistika sistemlərinin dizaynı və işlərində adətən bu fəaliyyətlər ilə məşğul olurlar təşkilatı yer seçimi, yığım fəaliyyətləri, baza rəhbərliyi, sifariş işləmə fəaliyyəti, qablaşdırma fəaliyyətləri, material təminat fəaliyyətləri, nəqliyyat fəaliyyəti, geri qayıdan malların rəhbərliyi, müəssisə daxili sövq rəhbərliyi. Ümumiyyətlə bir çox müəssisə üçün logistika fəaliyyətinin məqsədi, ilk maddə və material, yarımfabrikat və məmulatların doğru zamanda, doğru yerdə, doğru miqdarda və istifadə edilən formalarda ən aşağı dəyər və ən sürətli üsullarla alıcıya təslimidir. Amma heç bir sistem eyni zamanlı olaraq həm xərcləri minimuma endirib, həm də xidmət səviyyəsini maksimuma çıxara bilməz. Bundan dolayı logistika sistemində hədəf əvvəlcədən müəyyən edilmiş bir istehsal-marketinq dəstəyi səviyyəsinə, mümkün olan ən aşağı məbləğ xərcə nail olmaqdır. Bu isə, logistika fəaliyyətlərinin tək bir çıxış sistemi içərisində ələ alınmasını ifadə edən kompakt logistika sistemində bağlıdır. "Kompakt logistika, müəssisələrdə ənənəvi olaraq ayrı və dağınıq bir şəkildə yeridilən logistika və paylama fəaliyyətlərinin kompakt bir şəkildə, tək bir çıxış sistemi kimi müzakirə olunmasıdır" şəkildə təsvir oluna bilər.

Bu mənada tədarük zənciri rəhbərliyi baxımından ortaya çıxan logistika - ehtiyatları nəql etmə, yerləşdirmə, istənilən zamanda çatdırma, yer, sahiblik və ən aşağı ümumi xərc faydalarını hədəf alan bir anlayış kimi təsvir edilə bilər. Müəssisənin əlində olan ilk maddə və material, yarımfabrikat və məmulat ehtiyatları doğru zamanda, doğru yerdə müştərilərə çatdırıla bilinmədiyi müddətdə məhdud bir dəyərə malikdir. Əgər müəssisələr davamlı olaraq yer və zaman faydası yarada əməliyyat satışları da mənfi istiqamətdə təsirlənəcək. Logistika fəaliyyətlərindən tədarük zənciri rəhbərliyi çərçivəsində maksimum fayda təmin olunması üçün müəssisədə yerinə yetirilən bütün funksional işlərin birləşdirilməsi lazımdır.

Fəaliyyətlərin birləşdirilməsi nəticəsində müəssisədəki bir tək funksional sahədə alınan qərarlar digər bütün funksional sahələrə də təsir edəcəkdir, bu da müəssisədəki bütün funksiyaların bir-biriləri ilə çox yaxından əlaqəsinin olduğunu və kompakt logistika rəhbərliyinin uğurundakı ən önəmli meyar olduğunu göstərir. Aşağıdakı müəssisələrdə yerinə yetirilən beş əsas logistika fəaliyyətini bütöv bir sistem baxımından ələ almışdır. Bu fəaliyyətlər; Sifariş işləmə, baza rəhbərliyi, nəqliyyat, saxlanma, material daşıma və paketləmə, logistik şəbəkə və təşkilat yeri seçimi kimi sadalana bilər.

Bazarda rəqabət edə və rəqabətə davamlı üstünlüyə malik ola bilmənin mühüm şərtlərindən biri müştərilərin gözündə müəssisənin özünü fərqliləşdirmə qabiliyyətinə bağlıdır.

İkinci olaraq da müəssisənin fəaliyyətlərini yerinə yetirərkən ən aşağı dəyər və ən yüksək mənfəət marjı ilə işləyə bilməsidir. Müəssisənin bazarda dayanaqlı rəqabət üstünlüyünü qoruya bilməsi bütün müəssisə rəhbərlərinin diqqətini bu sahəyə sürüşməsinə və bazarın gerçəkliklərinə qarşı hər an cavab verə biləcək strategiyalar inkişaf etdirməsini zəruri hala gətirmişdir. Artıq günümüzdə "yaxşı məhsul özünü sattırır" münasibəti qüvvəsini itirməyə başlamışdır. Yalnız məhsul və ya xidmətin yaxşı və keyfiyyətli olması tək başına yetərli dəlil olmaqdan uzaqlaşmışdır. Satış əvvəli, satış və satış ərzində keçirilən bütün fəaliyyətlər ayrı bir əhəmiyyətə malik mövqeyə gəlmişlər. Müəssisədə aparılan bütün bu fəaliyyətlərin yerinə yetirilməsində isə logistik fəaliyyətlər çox mühüm strateji vasitədir. Müəssisələrin bütün

fəaliyyətlərində rəqabətə davamlı üstünlüyü davam edə bilməsindəki kritik nöqtə bir çox faktora bağlıdır. Müəssisələrin ticari mənadakı bu uğuru, ya dəyər üstünlüyü və ya dəyər yaratma üstünlüyünə, ya da hər ikisinin uğurlu bir şəkildə bütünləşdirə bilməsinə bağlıdır. Bu bütünləşdirməni təmin edə bilən müəssisələrin fəaliyyətlərini daha fəal və səmərəli şəkildə yerinə yetirdiyi görülür.

Müəssisələr texnoloji prosesləri izləyərkən və global rəqabətə ayaq uydurmağa çalışarkən müştərilərinin tələblərini də nəzərə almalı və müştərilərə dəyər qatmağı bir əməliyyat siyasəti kimi mənimsəməlidirlər. Müştərilərə dəyər qatma fəaliyyəti isə müəssisələrin uğurunda həlledici nöqtə təşkil edir.

Müştəri istiqamətli istehsal və marketinq anlayışında "Ümumi Keyfiyyət İdarəetməsi -ÜKİ" olunmalı ən aşağı dəyərlə ən yaxşı mal və xidmət istehsalı həyata keçirilməlidir. Müştəri ehtiyaclarını müasir istehsal texnikaları ilə bütünləşdirərək qarşılamaqda müəssisələrin əhəmiyyətlə üzərində dayanması lazım olan bir başqa nöqtə də dəyər zənciri təhlil.

Ötən on ildə idarəetmə sistemindəki dünyagörüşünün və strategiyanın dəyişməsi, bazar istiqamətli strategiyaların və müştərilərin get-gedə daha da əhəmiyyət qazanmasına yol açıb və müştərilərin, müəssisələrin təqdim etdikləri məhsul və ya xidmətlərə olan baxışlarını da dəyişdirmişdir. Bu mənada dəyər zənciri anlayışına daha geniş bir baxış prizmasından baxmaq zərurəti də get-gedə artmışdır.

"Rəqabətə davamlı üstünlük" istismara bir bütün olaraq baxılmadığı prosesə tam olaraq başa düşülmür. Müəssisələrdə bir-birindən fərqli bir çox fəaliyyət yerinə yetirilir. Bu fəaliyyətlər əsas olaraq dizayn, istehsal, marketinq, təslim etmə və məhsul və ya xidməti dəstəkləyən digər fəaliyyətlər olaraq sayıla bilər. Firmaların bu fəaliyyətləri yerinə yetirərkən rəqabətə davamlı üstünlük əldə edə biləcək bu fəaliyyətlərin rəqiblərə nisbətən daha aşağı xərclərlə və daha səmərəli şəkildə aparılmasına bağlıdır.

Logistika idarəçiliyi isə, müəssisələrin əsas və yardımçı fəaliyyətlərini yerinə yetirərkən lazım qiymət üstünlüyü istərsə də xərc / səmərəlilik üstünlüyü yaradılmasında müəssisələrə dəstək verən bir fəaliyyətdir.

Yuxarıdakı qeyd olunduğu kimi, yaxşı planlaşdıraraq təşkilatlanmış logistika fəaliyyətlərin nəticəsi həm dəyər üstünlüyü həm də məhsuldarlıq üstünlüyü yaradılır. Aparılan bu fəaliyyətlərdə əsas hədəf isə, müştərilər üçün daha yüksək dəyər yaratmaqdır. Məhsuldarlıq strategiyaları müəssisələrə ən aşağı xərclə məhsul və ya xidmət istehsal etmə imkanı təmin edərkən, dəyər yaratma strategiyaları müəssisənin məhsullarının rəqiblərin məhsullarından fərqlənməsinə və müəssisənin məhsullarına üstəgəl bir dəyər qoşulmasına imkan verir. Məhsuldarlıq üstünlüyündə bir çox sənayedə tipik olaraq yüksək satış rəqəmlərinə və xərc liderliyinə sahib olan bir müəssisə və onu izləyən rəqiblər var.

Bu müəssisələr böyüklüyün gətirdiyi bir çox üstünlükdən də istifadə edirlər. Dəyər üstünlüyündə marketing ədəbiyyatında çox uzun müddətdən bəri qəbul edilən bir həqiqət, müştərilərin məhsulu deyil fayda satın aldıkları həqiqətidir. Bəzən bu faydalar fiziki olaraq da əldə edilmirlər. Məsələn, məhsullar tərəfindən təmin olunan bəzi faydalar (imic, nüfuz və s. kimi) məhsulların fiziki olaraq görünüşündə yoxdur. Bir variant olaraq da məhsullar tərəfindən təmin olunan bəzi funksional imkanlar isə fiziki olaraq fayda verə bilər. Müəssisələr tərəfindən təmin olunan məhsul və ya xidmətlər rəqib müəssisələrin məhsul və ya xidmətlərindən fərqlənmədiyi prosesə bazardakı digər məhsullar ilə eyni xüsusiyyətlərə malik məhsul və ya xidmət edəcək və müştərilər bu məhsul və ya xidmətləri ən ucuz təklif edən tədarükçülərə keçə biləcəyidir.

Logistika anlayışının təməlinə yatan fəlsəfə, kompakt bir sistem yanaşması çərçivəsində ilk maddə və materialların ilk qaynağından alınıb məmulat vəziyyətinə gələnə qədər olan proseslərdə və daha sonra son istehlakçının əlinə keçənə qədər olan mərhələlərdə yaxşı planlaşdırma və əlaqələndirmə anlayışı ilə yerinə yetirilməsidir. Digər bir ifadəylə logistika rəhbərliyinin hədəfi tədarük fəaliyyəti, istehsal prosesi, paylama şəbəkəsi və bazar arasında əlaqənin qurularaq müştərilərə ən yüksək səviyyədə xidmətin keyfiyyətli və ən aşağı dəyər ilə təqdim olunmasını təmin etməkdir. Yuxarıda açıqlanan əhəmiyyətli nöqtələrin habelə rəqabətdə müvəffəqiyyətli olmaq üçün istehsal olunan məhsul və bu məhsul və ya xidmətin

istehsal edilməsi üçün lazım olan proseslərin mükəmməl bir şəkildə işləməsi lazımdır.

1.2. Təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsində nəqliyyat logistikasının yeri və rolu

Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı iqtisadiyyatın gələcək strukturlaşdırılmasının, dünya bazarlarında yerli malların və xidmətlərin rəqabət qabiliyyətinin artırılması və ölkəni dinamik şəkildə dəyişən beynəlxalq əlaqələr sisteminə inteqrasiya etmək üçün bir şərtidir. XXI əsrin əvvəlində iqtisadi əlaqələrin qloballaşması bizi nəqliyyatın inteqrasiya proseslərinin ən mühüm əlamətlərindən biri hesab etməyə imkan verir. Azərbaycan iqtisadiyyatında real sektoru canlandırmaq və bərpa etmək tendensiyası ilə əlaqədar olaraq, maliyyə və kredit sahələrində vəziyyətin tədricən normallaşması həm nəqliyyat sektoruna, həm də nomenklatura baxımından tələbatın artmasına səbəb olmuşdur. Bu müsbət proseslərin inkişafı, yerli və beynəlxalq rəqabətin artması ilə yanaşı, əmtəə dövriyyəsini sürətləndirmək, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini artırmaq və məhsulun yekun qiymətində nəqliyyat komponentini azaltmaq üçün nəqliyyatda əlavə tələblər qoyur.

Azərbaycanın nəqliyyat kompleksi hazırda nəqliyyat xidmətləri milli iqtisadiyyatın və əhalinin ümumi ehtiyaclarını təmin edir. Nəqliyyatda bazar islahatlarının birinci mərhələsinin struktur və institusional dəyişiklikləri praktiki olaraq tamamlanıb. Yeni sosial-iqtisadi şəraitdə nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən hüquqi, iqtisadi və inzibati mexanizmlərin inkişafı aparılır. Nəqliyyat sektorunda dövlət siyasətinin əsas məqsədi səmərəli və təhlükəsiz insan və ətraf mühit üçün artan həcmi və sərnişin və yük daşınması üçün keyfiyyətə dəyişən tələbatı ödəmək üçün edə bilər bir nəqliyyat sisteminin yaradılmasıdır.

Nəqliyyat təbii olaraq istehsal və ticarət proseslərinə inteqrasiya olunur. Buna görə, nəqliyyat komponenti müxtəlif logistika vəzifələrinə cəlb olunur. Lakin nəqliyyat prosesinin iştirakçıları arasında çoxşaxəli koordinasiya material axını qoşulmuş kimi hissələri ilə birbaşa ünsiyyət xaricində hesab etmək olar ki, kifayət qədər müstəqil nəqliyyat logistika var.

Nəqliyyat logistikasının vəzifələri əvvəlcə nəqliyyat prosesində birbaşa iştirakçıların hərəkətlərinin koordinasiyasını artıran vəzifələrə aiddir. Belə problemlərin həllində aktualıq nəqliyyat işlərinin həcmi böyük bir müstəqil serialda (məsələn, ictimai nəqliyyat fəaliyyət göstərərkən, bəzi hallarda isə qeyri-ictimai nəqliyyatda) yerləşdirildikdə yaranır.

Prinsipial olaraq başqa qarışdırılmış daşınmanın təşkili olur. İki tərəfi açıq daşıma prosesinin vahid operatorunun mövcudluğu prinsipial iki tərəfi açıq maddi axını layihələşdirmək, çıxışda verilmiş parametrlərə nail olmaq imkanını yaradır.

Nəqliyyat logistika sisteminin əsas qovşaqları müxtəlif modulların özləri və yük sahibləri arasında qarşılıqlı təsirini təmin edən universal multimodal terminalı hala çevrilmişdir. Kompleks nəqliyyat və logistika xidmətlərinin bazar dəyəri kəskin şəkildə artmışdır.

Multimodal nəqliyyatın təşkili üçün ənənəvi və logistik yanaşmaların müqayisəli xüsusiyyətləri Cədvəl 1-də verilmişdir.

Multimodal nəqliyyat və intermodal nəqliyyatın müqayisəli xüsusiyyətləri

Qarışıq daşıma	İntermodal daşıma
1	2
İki və ya daha çox nəqliyyat növü	İki və ya daha çox nəqliyyat növü
Daşıma prosesinin vahid operatorunun olmaması	Daşıma prosesinin vahid operatorunun olması
Bir neçə nəqliyyat sənədləri	Vahid nəqliyyat sənədi
Fraxtın vahid tarif payının olmaması	Fraxtın vahid nəqliyyat payı
İştirakçılar arasında qarşılıqlı əlaqəli ardıcıl sxem	İştirakçıların ardıcıl olaraq qarşılıqlı təsir mərkəzi planı
Parçalanmış və nəticədə yükə görə aşağı məsuliyyət	Vahid və nəticədə yük üçün yüksək məsuliyyət
Nəticə: "6 loqistika qaydası"nın yerinə yetirilməsinin aşağı olma ehtimalı ¹	Nəticə: "6 loqistika qaydası"nın yerinə yetirilməsinin yüksək olma ehtimalı

1 Lazımi yük, doğru yerdə, doğru zamanda, lazımi miqdarda, lazımi keyfiyyətdə, minimum xərclərlə.

Nəqliyyat biznesinin məzmunu nəqliyyat vasitələrinin texniki və kommersiya istismarı ilə deyil, əmtəə və informasiya axınının effektiv idarə olunması qabiliyyəti ilə müəyyənləşdirilir. Beləliklə nəqliyyat sistemindən ötürü və nəqliyyat

qabiliyyətinin kəmiyyət artması ilə yanaşı, müxtəlif nəqliyyat növlərinin texnoloji üstünlüklərini birləşdirməyə, habelə nəqliyyat-paylama proseslərinin integrasiyalaşdırılmasına əsaslanan yeni nəqliyyat texnologiyalarını tətbiq etmək tələb olunur.

Tranzit potensialının istifadəsi nəqliyyatın texniki yenilənməsini, xarici sərmayələrin axını, tranzit bölgələrin büdcələrinin "tranzit kirayə" vasitəsilə artırılması və yeni iş yerlərinin açılmasını stimullaşdırır. Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı Azərbaycanın xarici və daxili iqtisadi maraqlarına cavab verir. Eyni zamanda, yaxın perspektivdə müvafiq layihələrin həyata keçirilməsi alternativ koridorların formalaşması və tranzit üçün rəqabət artması kontekstində baş verəcəkdir. Nəqliyyat kommunikasiyalarının inkişafı və regional əlaqələrdə sərnişin və yük daşınmasının perspektiv həcmələrinin inkişafı Azərbaycan nəqliyyat sisteminin daha da təkmilləşdirilməsini və milli daşıyıcıların rəqabət qabiliyyətini artırmasını tələb edir.

Dəmir yollarının inkişafı nəqliyyatın sürətinin artırılması, mövcud sərhəd və liman stansiyalarının yenidən qurulması, tikintisində olan limanlara yanaşma, informasiya və digər xidmətlərin təkmilləşdirilməsi məqsədilə daha da modernləşdirilməsinə yönəldiləcək.

Milli terminal şəbəkəsinin inkişafı yüklərin idarə edilməsi və yükləmə terminallarının və çoxmodallı terminallar komplekslərinin mərhələli şəkildə yaradılması, bütün gömrük və yük xidmətlərini, nəqliyyat müəssisələrinin və yük sahiblərinin maraqlarına xidmət edən bir fiber optik ünsiyyət sisteminin yaradılması, logistika mərkəzləri təmin edə biləcək.

Nəqliyyat logistik sxeminin formalaşmasının əsas mərhələləri aşağıdakılardır[21]:

Nəqliyyatın köçürülməsi üçün məhsulların I mərhələsi. İstehsal müddətindən başlayır və konteynerlərə və ya vaqonlara yüklənməsinə qədər davam edir. Bu mərhələdə xərclərin əsas növləri əməliyyat xərcləri və yüklərin paketlənməsi, paletlərin və ya qablaşdırma, konteynerlər və s. alınması (icarəsi) üçün kapital qoyuluşlarıdır;

Mərhələ II malların əsas nəqliyyat növünün terminalına çatdırılması;

Mərhələ III malların yüklənməsi zamanı nəqliyyat və saxlama əməliyyatları. Yükləmə əməliyyatlarının xərclərini müəyyən etmək üçün bu işlərin yerinə yetirilməsini və yükləmə və boşaltma avadanlığının növünü müəyyənləşdirmək lazımdır;

IV mərhələdə əsas nəqliyyat növləri ilə yük daşınması. Göndərmə xərcləri nəqliyyat sxeminin versiyasından asılı olaraq müəyyən edilir;

Mərhələ V malların boşaldılması zamanı nəqliyyat-anbarı əməliyyatları. Bu qrupun xərclərinin hesablanması proseduru II mərhələdə hesablamaya bənzəyir;

Mərhələ VI əsas yük daşınma terminalından yükün alınması və çatdırılması və paylama bazalarına çatdırılması (anbar paylama mərkəzləri);

Mərhələ VII yükün bazara istehlakçıya çatdırılması. Malların daşınması prosesinin hər mərhələsində nəqliyyat vasitələrinin səmərəliliyinin göstəricisi nəqliyyat prosesinin hər bir mərhələsində nəzarətin seçilməsindən asılı olaraq, texniki vasitələr (nəqliyyat vasitələrinin azadlığı, qablaşdırma, konteyner, müxtəlif markaların və ya digər nəqliyyat vasitələrinin avtomobillərinin istifadəsi), nəqliyyatın texnologiyası və təşkilatı müxtəlif ola bilər.

Nəqliyyatda, eləcə də istehsalda və ticarətdə logistikadan istifadə, rəqabət aparən tərəflərin nəqliyyat prosesində bir-birini tamamlayan ortaq tərəfdaşlara çevrilir.

Logistika, qeyd etdiyimiz kimi, bu bir texnika, texnologiya, iqtisadiyyat və planlaşdırma. Buna görə, nəqliyyat logistikasının vəzifələri nəqliyyat prosesində iştirakçıların texniki və texnoloji birləşməsinin təmin edilməsi, onların iqtisadi maraqlarının uyğunlaşdırılması və birləşdirilmiş planlaşdırma sistemlərinin istifadəsini əhatə etməlidir. Bu problemlərin hər birini qısaca xarakterizə edək.

Bir nəqliyyat kompleksində texniki qoşulma həm fərdi növlərdə, həm də interspesifik bölmədə nəqliyyat vasitələrinin parametrlərinin tutarlılığını bildirir. Bu uyğunluq, modal nəqliyyatın, qablar və yük paketləri ilə işləməsinə imkan verir.

Texnoloji birləşmə tək nəqliyyat texnologiyasından, birbaşa yüklənmədən, fasiləsiz ünsiyyətdən istifadə etməyi nəzərdə tutur.

İqtisadi birləşmə bazarın vəziyyətini öyrənmək və tarif sisteminin qurulması üçün ümumi metodologiyadır.

Birgə planlaşdırma ümumi planlaşdırma planlarının hazırlanması və tətbiqi deməkdir.

Nəqliyyat logistikasının vəzifələri aşağıdakılardır:

- nəqliyyat dəhlizlərinin və nəqliyyat zəncirlərinin yaradılması daxil olmaqla nəqliyyat sistemlərinin yaradılması;
- nəqliyyat prosesinin texnoloji vahidliyini təmin etmək;
- anbar və istehsal ilə nəqliyyat prosesinin birgə planlaşdırılması;
- nəqliyyat vasitəsinin növünü seçmək;
- nəqliyyat vasitəsinin növünün seçilməsi;
- rəşional çatdırılma marşrutlarının müəyyən edilməsi.

Nəqliyyat dəhlizi, müəyyən coğrafi sahələr arasında, o cümlədən mobil nəqliyyat vasitələrinin və bu istiqamətdə fəaliyyət göstərən bütün nəqliyyat növlərinin stasionar qurğularının, eləcə də bu nəqliyyatın həyata keçirilməsi üçün hüquqi şərtlərin müəyyən edilməsini təmin edən milli və ya beynəlxalq nəqliyyat sisteminin bir hissəsidir.

Nəqliyyat zənciri bir və ya bir neçə nəqliyyat növünün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edərək müəyyən məsafələr üçün müəyyən məsafələr üçün yük daşımalarının mərhələləri. Bütün bu zaman mallar dəyişməz qalır (məsələn, bir yük paketi və ya konteyner).

Ölkənin iqtisadiyyatına mümkün qədər az miqdarda nəqliyyatın lazımı həcmində nəql imkanlarını səmərəli şəkildə idarə etməyə imkan verən optimal həllərin axtarışı həm sənayenin, həm də kənd təsərrüfatının stabilləşdirilməsinin və inkişafının əsas vəzifələri arasındadır. Yükün və sərnişindaşıma nəqliyyatında cəmiyyətin müxtəlif növ nəqliyyat ehtiyaclarının ödənilməsi dərəcəsi dəyişir.

İxrac və idxal qiymətlərindəki nəqliyyat komponentinin dəyərinin müəyyən edilməsi üçün təchizatçı ərazisində (malların istehsal yerindən ixracatçının milli sərhədinə qədər) və ya alıcının (idxal nöqtəsindən istehlak yerinə qədər) nəqliyyat xərcləri təsir göstərməməsi prinsipini nəzərə almalıdır ixrac və idxal qiymətləri üçün.

Dünya qiymətləri ixracatçının və ya idxalçı ölkənin keçmiş ixrac (port) şərtləri ilə müəyyən edilir.

1.3. Nəqliyyat logistikasının formalaşması prinsipləri və xüsusiyyətləri

Ölkə daxilində nəqliyyatın davamlı fəaliyyət göstərməsi iqtisadi məkanın birliyi, insanların azadlığı, mal və xidmətlərin azadlığı, rəqabətin inkişafı və sahibkarlıq azadlığı, əhalinin şəraiti və yaşayış səviyyəsinin yaxşılaşdırılması, bütövlüyün və milli təhlükəsizliyin təmin edilməsi və qlobal iqtisadi məkana integrasiyasını təmin edir.

Azərbaycanda müasir nəqliyyat sistemi yaradılıb və ümumilikdə fəaliyyət göstərir ki, bu, milli iqtisadiyyatın və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə, ərazi bütövlüyünə və ölkənin iqtisadi və geosiyasi təhlükəsizliyinə olan tələbatını ödəyən sənaye və sosial infrastrukturun vacib bir hissəsidir. Eyni zamanda, nəqliyyat sisteminin əsas funksiyaları ölkənin inkişafının bütün tarixi mərhələlərində dəyişməz olaraq qalır. Nəqliyyat milli və regional əmtəə bazarlarının birləşməsinə, regionların bir-birinə qoşulmasını və vətəndaşların hərəkətliliyini təmin edir. Nəqliyyat olmadan iqtisadiyyatın böyüməsi və yenidən qurulması şəraitində mühüm olan yeni ərazilər və mineral yataqların iqtisadi cəhətdən inkişaf etdirilməsi mümkün deyil.

Nəqliyyat logistika sisteminin formalaşdırılması üçün konkret müddəalar Cədvəl 1-də göstərilən aşağıdakı prinsiplərə əsaslanmalıdır.

Nəqliyyat logistika sisteminin formalaşmasının əsas prinsipləri

№	Prinsiplər	Müəyyənədicə xüsusiyyətlər
1	Sistemli yanaşma	- Logistik axınlar xammaldan başlayaraq bitmiş məhsulun istehlakı ilə bitən kompleks logistika istehsal və nəqliyyat və paylama sistemləri daxilində optimallaşdırılır; - bölgənin nəqliyyat və logistika sistemi kompleks logistik istehsal və nəqliyyat, nəqliyyat və marketinq sistemlərində yer və rolu mövqeyindən baxılır; - nəqliyyat və logistika sisteminin infrastrukturunun yaradılması bu mürəkkəb logistika sistemlərinin maddi axınlarına əsaslanır; - belə mürəkkəb logistik sistemlərin maddi ehtiyatlarının təmin edilməsi və son bitmiş məhsulların reallaşdırılması logistika zəncirləri ticarət vasitəçiləri və çatdırılma sxemlərindən ibarət olan nəqliyyat kanalları vasitəsilə həyata keçirilir; - logistika sistemlərinin səmərəli idarə edilməsi üçün logistika çatdırılma sxemləri, ümumi və qeyri-ictimai istifadənin nəqliyyat və logistika mərkəzləri yaradılır, bu da regional nəqliyyat və logistika sistemlərini təşkil edir və sonuncunun ümumi tərkibi logistik nəqliyyat və paylama sistemini təşkil edir; - Təchizatın logistik sxemləri maddi ehtiyatların və ya hazır bitmiş malların çatdırılmasının logistik zəncirinin əlaqələri hesab olunur; - logistik çatdırılma sxemlərinin formalaşdırılması üçün əsaslar tarifləri və çatdırılma tarixi, hazır məhsullardan müəyyən edilmiş yüklərin həcmi, ona olan tələbat və son bitmiş məhsulların istehsalına hazırlıq və istehlakçıya çatdırmaq üçün logistika dövrünün müddəti.
2	Kompleks logistika istehsal və nəqliyyat, daşınma və paylama sistemləri daxilində ümumi logistik xərcləri	Sistemli yanaşma mənbə xammalından logistik xərclərini minimuma endirməklə başa çatdırılır, son bitmiş məhsulların istehsalına və istehlakçıya çatdırılmasına son qoyulur. Eyni zamanda, nəqliyyat və logistika xərcləri kompleks logistika istehsal-nəqliyyat və nəqliyyat-marketing sistemləri çərçivəsində

	üçün uçot	optimallaşdırılır
3	Qlobal optimizasiya, koordinasiya və integrasiya	Qlobal optimallaşdırma lojistik xərcləri kompleks logistika istehsalında, bir qayda olaraq, birdən çox dövlətin olduğu nəqliyyat və paylama sistemlərində kriter kimi istifadə edərək qlobal bir optimuma çatdırılır. Çox sayda təsərrüfat subyektləri öz fəaliyyətlərini inzibati resurs əsasında koordinasiya edilməsini tələb edən kompleks istehsal və nəqliyyat, nəqliyyat və marketinq sistemləri ilə məşğul olurlar. Təsərrüfat subyektlərinin qarşılıqlı təsir prosesində koordinasiya logistika axınlarının sinxronizasiyasını təmin edir. İntegrasiya, təsərrüfat subyektlərinin və dövlətlərin birləşmələri və kompleks istehsal və nəqliyyat və paylama sistemlərinin digər birləşmələrinə integrasiyasını tələb edən planetar xarakter daşıyır. Nəticə olaraq, bu sistemlər çərçivəsində iqtisadi agentlərin, dövlətlərin və transmilli şirkətlərin maraqları mütləq qarpanlaşır ki, bu onların planlaşdırma xarakterindən, onların hərəkətlərinin koordinasiyasından və bu mürəkkəb logistika sistemlərində qlobal optimallaşdırmanın həyata keçirilməsindən ibarətdir.
4	Təsərrüfat subyektləri arasındakı kompromis nəzəriyyəsinin kompleks istehsal nəqliyyat və nəqliyyat-marketing sistemlərinin əlaqələrindən istifadəsi	Şərtlənmişdir: Layihənin mürəkkəbliyi, fəaliyyətin erkən mərhələlərində tez qurulamaması və qazanc əldə etməməsi, bu, bütün biznes subyektlərinin həmişə sərfəli olmadığı və ya ən azı müəyyən bir müddət ərzində olmasına gətirib çıxara bilər; - təsərrüfat subyektləri arasında kompleks logistika istehsalının, nəqlinin, nəqli və paylama sistemlərinin əlaqələrinin iqtisadi mənafeələrini uyğunlaşdırmaq məqsədi ilə kompromislərin məcburi axtarışı. Xüsusilə müəyyən zərərli olmayan sahibkarlıq subyektlərinin mövcud olmasına icazə verilir, çünki belə taktika bütün sistemdə ümumi mənfəətin artmasına gətirib çıxaracaq və fərdi əlaqələrin

		zərərsiz olması səbəbindən bütün kompleksin uğursuzluqlarını aradan qaldıracaq; - səmərəsiz təsərrüfat subyektlərinin zərərlerini kompensasiya etmək zərurəti Gəlirli və zərərsiz müəssisələr arasında qazancları zamanətlər əsasında bölmək.
5	Logistik xidmətlərin inkişafı aşağıdakı sahələrdə həyata keçirilir	malların satışdan sonrakı xidməti; lazımlı çeşidin seçimi; məhsul kompleksin alınması üçün bir neçə tərkibin qarışdırılması, məsələn, mürəkkəb gübrələr və s.. məhsulların vaxtında çatdırılması və onların təhlükəsizliyini təmin edən maddi ehtiyatların və hazır məhsulların çatdırılmasında kompleks ekspedisiya xidmətləri, təqdim edilən əlavə xidmətlər üçün əlverişli tariflər və ödənişlər. Bunu etmək üçün iştirakçı nəqliyyat növlərinin üstünlüklərini daşıma və nəqliyyat və logistika xərclərini azaltmaq üçün nəqliyyat və logistika mərkəzləri yaratmaq lazımdır.
6	Modelləşdirmə və informasiya kompüter dəstəyi	Riyazi, qrafik, imitasiya və digər modellər kompleks logistik sistemlərinin obyektlərinin təhlili, sintezi və optimallaşdırılmasında istifadə edir. Bu, mürəkkəb logistika sistemlərinin mövcudluğu bu sistemlərin real hissələrində səhvləri (uğursuzluqları) aradan qaldırmaq və bütün bu sistemə görə boş vaxtların aradan qaldırılması üçün müxtəlif modellərə əsaslanan ilkin modelləşdirməni tələb edir. Kompleks logistik istehsalın real vaxtında effektiv fəaliyyət göstərməsi nəqliyyat və nəqliyyat-marketing sistemləri informasiya-kompüter olmadan mümkün deyildir

Nəqliyyat logistikasının ilk və əsas prinsipi onun ümumi kibernetik sistem nəzəriyyəsinin metodologiyasına əsaslanaraq onun formalaşması, təhlili və təkmilləşdirilməsidir. Nəqliyyat logistikasının formalaşdırılmasında sistem yanaşmasının əsas məqamları:

- nəqliyyat logistikası sisteminin yaradılması və fəaliyyətinin məqsədi;

- nəqliyyatın lojistik sisteminin təyin edilmiş məqsədə nail olmaq üçün ibarət olan elementləri;

- müəyyən edilmiş hədəfə nail olmaq üçün nəqliyyat logistikası sisteminin olması lazım olan quruluş;

- təyin olunmuş hədəfə çatmaq üçün nəqliyyat logistikasının işləməsi;

- nəqliyyat logistika sisteminin xarici sistemlərlə qarşılıqlı əlaqəsi;

- nəqliyyat lojistik sisteminin fəaliyyətinin nəticəsi, hədəflə müqayisədə.

İkincisi, nəqliyyat logistikası prinsipi nəqliyyat prosesindəki əsas məsələ nəqliyyat xidmətlərinin bazarının tələbatının hesablanmasıdır. Belə ehtiyaclar ola bilər:

- xidmətlərin geniş çeşidinin təmin edilməsi (məsələn, yükləmə və boşaltma əməliyyatları, malların qablaşdırılması, malların anbarlarında malların müvəqqəti saxlanması, xarici ticarət mallarının gömrük rəsmiləşdirilməsi və s.);

- vahid nəqliyyat sənədləri ilə müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə yüklərin multimodal daşınmalarının təşkili;

- malların aydın cədvəl üzrə çatdırılması;

- nəqliyyat şirkətinin bütün nəqliyyat sənədlərinin qeydiyyatı.

Nəqliyyat logistikasının üçüncü prinsipi istehlakçıya lazımi nəqliyyat xidməti göstərməklə, lazımi vaxtda, lazımi yerdə, doğru keyfiyyətdə və istehlakçı üçün məqbul qiymətlə təmin edir.

Nəqliyyat logistikasının dördüncü prinsipi nəqliyyat xidmətinin böyük həcmdə nəql edilməsi üçün texniki imkanın üzərində, hətta birbaşa nəqliyyat xidmətinin faktiki təminatının prioritetini təsdiq edir, lakin malların daşınması üçün sifarişlərin olmadığı üçün praktik olaraq həyata keçirilmir. Burada bir nəqliyyat müəssisəsinin nəqliyyat vasitələrinin mövcudluğu, malların daşınması üçün böyük imkanları ola bilər, lakin bu xidmətlərə görə müştərilərin bazarda xidmətlərin təşviq edilməməsi və ya nəqliyyat üçün yüksək tariflər və ya nəqliyyat xidmətləri bazarının eyni segmentində digər nəqliyyat müəssisələri ilə sərt rəqabət səbəbindən pisləşməməsi səbəbi yoxdur. Bu vəziyyət nəqliyyat logistikası ilə səmərəsiz sayılır və müştərilərin cəlb edilməsi işinə daha çox diqqət yetirilməlidir.

Nəqliyyat logistikasının beşinci prinsipi müştərilərə ən yüksək deyil, nəqliyyat xidmətlərinin optimal səviyyəsini seçməkdir. Siz nəqliyyat xidmətləri səviyyəsində bir ağlabatan kompromis seçmək lazımdır: bu çox aşağı olmamalıdır (müştərilərə itirmək deyil, belə ki) və ya çox yüksək (nəqliyyat xidmətlərinin dəyəri çox yüksək deyil). Təcrübədə belə hallarda ən təsirli həll nəqliyyat xidmətləri [5, 199] bazarının müxtəlif seqmentlərinin üçün müxtəlif müştərilər üçün müxtəlif nəqliyyat xidmət səviyyəsi çevik sistemi, yəni. E. təşkil etməkdir.

Altıncı prinsip malların axınının başlanğıcında nəqliyyat xidmətinə olan ehtiyacın, yəni malların daşınması üçün lazım olan nəqliyyat prosesinin nöqtəsində təhlil edilməsinin zəruriliyini təsdiqləyir.

Nəqliyyat logistikasının yeddinci prinsipi logistik prosesdə xüsusi bir linkin planlaşdırılması və ya layihələndirilməsi zamanı bu əlaqənin ayrı-ayrılıqda deyil, bütün nəqliyyat logistikası sisteminə təsirinin təhlil edilməsidir. Bu prinsip malların daşınması üçün texnologiya və şərtləri nəzərdən keçirərkən, yəni nəqliyyat müəssisəsi ilə göndərici arasındakı lazımlı nəqliyyat xidmətini müzakirə edərkən həyata keçirilir [5, s. 200].

Nəqliyyat logistikasının səkkizinci prinsipi bir nəqliyyat müəssisəsinin hər bir elementar nəqliyyat xidməti fəaliyyətinin xərclərinin hesablanması təklif edir:

- Ø yük maşını üçün boş bir vasitənin müştəriyə çatdırılması;
- Ø bir nəqliyyat vasitəsinə paletdə bir nəqliyyat paketinin yüklənməsi;
- Ø 1 ton qablaşdırılmamış malın vasitədən anbara boşaldılması;
- Ø 1 ton yükün 1 km məsafəsinə daşınması.

Nəqliyyat logistikasının doqquzuncu prinsipi müştəriyə ən effektiv seçim, texnologiya və yük daşımaları şərtlərini təklif etmək üçün yükün bütün rəqabət variantları üzrə texniki və iqtisadi hesablamalar və əsaslandırmanın həyata keçirilməsidir. Bu hesablamalar və əsaslandırma nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən əvvəlcədən həyata keçirilə və kompüter məlumat bankı tərəfindən saxlanıla bilər.

Nəqliyyat logistikasının onuncu prinsipi hər bir nəqliyyat müəssisəsinə bir, beş və ya 10 il üçün bir strategiya hazırlamaq və digər müəssisələrlə, dövlət orqanları ilə,

nəqliyyat müəssisəsinin ayrı-ayrı şöbələri və fərdi əməkdaşları ilə əlaqələrində rəhbərlik etməyi tövsiyə edir.

Nəqliyyat logistikasının 11-ci prinsipi nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən fəaliyyət göstərən regionda yükdaşımlar və yükgöndərənlər, digər nəqliyyat müəssisələri, rəqiblər, digər nəqliyyat vasitələrinin potensialı, multimodal nəqliyyat, dövlət qurumları, nəqliyyat qanunvericiliyi, banklar haqqında ən tam məlumatları yığmaq və istifadə edir. sığorta şirkətləri, yük terminalları, gömrük anbarı və s. [5, s. 201].

Nəqliyyat logistikasının on ikinci prinsipi yaxşı biznesin yaradılması və saxlanmasını, digər nəqliyyat müəssisələri ilə qarşılıqlı maraq və kompromis əsasında nəqliyyat proseslərinin iştirakçısı ilə tərəfdaşlıq əlaqələrini tövsiyə edir.

Beləliklə, nəqliyyat logistikası - zəruri miqdarda istənilən nöqtəyə, lazımi vaxt üçün optimal marşruta və ən aşağı xərclərə qədər hərəkət etməkdir.

Logistika sektorunun getdikcə inkişaf etdiyi məlumdur və gələcəkdə ən böyük sektorlardan biri halına gələcəyi güman edilir. Bunun səbəbi dünya üzrə nəqliyyat işlərinin artmasıdır. Nəqliyyatdakı artımın səbəblərini üç əsas başlıqda toplamaq mümkündür. Bunlar:

- Dünya miqyasında, həm istehsal həm xidmət sektorunda Tam Zamanında İstehsal (Just in Time) anlayışına keçid həyata keçirilir. Beləliklə, zavodlar xammal və yarımfabrikat ehtiyatları tutmayıb məhsulları lazımlı olduqları zamanda tədarük etməyə başlamışdır.

Qloballaşmanın təsiri ilə böyük firmalar və hətta ölkələr, bir-biri ilə maliyyə baxımından rəqabət edə bilmək üçün müəyyən sahələrdə ixtisaslaşmağa gedir. Beləliklə, bir çox məhsul hər yerdə istehsal edilməyib müəyyən nöqtələrdə hasil edilməkdədir. Həmçinin beynəlxalq müqavilələr, əməkdaşlıq əlaqələri, yeni bölgü kanallarının yaradılması və vahid daşıma (inter-modal transportation) kimi üsullarla məhsulların dünya üzrə daşınmasını asan hala gətirilmişdir.

Texnoloji proseslər nəticəsində nəqliyyat və rabitə asanlıqla həyata keçirilir. Xüsusilə informasiya sistemlərinin inkişaf etməsi ilə daşımanın izlənməsi və lazım olanda yönləndirilməsi mümkün hala gəlmişdir.

Logistikanın təməli nəqliyyat sektorudur. Tarixi baxımdan nəzər saldıqda nəqliyyatın təkərin kəşfi ilə başladığını söyləmək mümkündür. Logistika baxımından bundan sonrakı ən mühüm inkişaf aqrar inqilab ilə insanlığın oturaq sistemə keçməsidir.

Beləliklə, kənd təsərrüfatı keçirilməyə başlanmış məhsulların saxlanması, münasib şəraitdə yerləşdirilməsi, lazım olanda başqa bölgələrə daşınması kimi məsələlər gündəmə gəlmişdir. Növbəti böyük irəliləyiş sənaye inqilabıdır. Bu mərhələ ilə bəşəriyyət mexanikləşdirməni öyrənmiş, asan və ucuz böyük miqdarda məhsul istehsal edə biləcək hala gəlmişdir. Bundan başqa təşkilatlar qurmağı öyrənmiş və cəmiyyətdəki hər kəsin fərqli bir işi görməsi, yəni ixtisaslaşma həyata keçirilmişdir.

Bunların nəticəsi olaraq çox miqdarda istehsal edilmiş məhsulların qarşılıqlı olaraq dəyişdirilməsinin təsdiqlənməsi lazım gəlirdi və logistika fəaliyyətləri ortaya çıxmışdır.

Logistikanın inkişafı baxımından maraqlı bir dövr, dünya müharibələrinin olduğu zamandır. Hər nə qədər müharibə pis olsa da, müharibədəki ehtiyacları vaxtında və düzgün şəkildə qarşılamaq üçün göstərilən səylərlə logistika sahəsində planlaşdırma fəaliyyətləri başlamışdır. İkinci dünya müharibəsindən sonra Avropadakı bir çox ölkə xaraba olduğu halda Amerika Birləşmiş Ştatları yıxılmadan qalması bacarmış və müharibədən sonra bütün dünyaya bir çox məhsul sataraq zənginləşmişdir. Bu prosesdə məhsulların daşınması üçün nəqliyyat şəbəkələri qurulub, nümayəndəlik sistemi qurularaq genişləndirilmişdir. Beynəlxalq logistika bu dövrdə yayılıb.

Hazırda isə insanlıq adına üçüncü böyük inqilab baş verir və bu informasiya inqilabı adlanır. İnformasiya inqilabı hər cür məlumat və informasiyanın ədədi hala gətirilməsi asanlıqla köçürə, çatdırı, çoxaldıla bilmək mənasını verir.

Beləliklə, müəssisələrdə göstərici işləyib məlumat halına çevrilmə prosesi sürətlənmiş, bir çox mövzuda daha qısa müddətdə qərar verilməsini təmin edəcək məlumat axını təmin etməyə başlamışdır. Xüsusən məlumat sistemlərinin inkişaf etdirilməsi sayəsində proseslərin, fəaliyyətlərin asanlıqla izlənməsi, bunlara dair

sənədlərin saxlanması, verilənlərin sürətli bir şəkildə informasiyaya çevrilməsi, informasiyanın saxlanması, çatdırılması, lazımdırsa asanlıqla çoxaldılması mümkün hala gəlmişdir. Logistika baxımından götürsək, günümüzdə nəqliyyat vasitələri dünyanın harasında olursa olsun, izlənilə bilinir, lazım olanda bir marşrut dəyişikliyi ona anında çatdırıla bilinir. Məhsulların sayılması, qeyd edilməsi, təsnifatı və başqa yerlərə köçürülməsi bir neçə dəqiqədə həyata keçirilir. Müştəri tələbləri anında görülməli və hasilat qısa zamanda baş verəcək şəkildə planlaşdırıla bilər. Qıssası, informasiya inqilabı ilə əməliyyat sürəti artmış, bu da bütün həyatımıza məhsuldarlığın artması şəklində əks olunmuşdur. Logistika sektorunun bundan sonrakı inkişaf istiqaməti, yalnız nəqliyyatın deyil, eyni zamanda məlumat və pul axınının da planlaşdırdığı, tədarük zənciri strukturlarının inkişaf etdirilməsi şəklində olacaqdır. Tədarük zənciri ilə xammal tədarükündən, məhsulun müştəriyə çatdırılmasına qədər olan bütün mərhələlərdə hər növ nəqliyyatın keçirilməsi, məlumat və pul axınının izlənməsi və hətta planlaşdırılması fəaliyyətləri həyata keçiriləcəkdir. Bu səbəblə gələcəkdə rəqabətin tədarük zəncirləri arasında olacağı söylenebilir.

Beynəlxalq nəqliyyat rəhbərliyini anlamaq üçün əvvəlcə idarəetmə anlayışını açıqlamaq lazımdır.

Rəhbərlik aşağıda verilən beş funksiyanın yerinə yetirilməsi ibarət olan bir proses olaraq tanınır. Bunlar:

- Qurma (təşkilatçılıq)
- Planlaşdırma
- İcra və istiqamətləndirmə
- Əlaqələndirmə (koordinasiya)
- Nəzarət və düzəltmə

Nəqliyyatın idarəetməsi dedikdə ilk növbədə nəqliyyat işini həyata keçirmək üçün müvafiq təşkilati quruluş ilə əməkdaşların səlahiyyət və məsuliyyətlərinin müəyyən edilməsi və bu işin tələb etdiyi hər cür planlaşdırmanın aparılması başa düşülür. Planlaşdırma işinin içində istifadə ediləcək vasitələrin seçimi, nəqliyyat şəbəkəsinin və kanallarının dizaynı, nəqliyyat tiplərinin və marşrutların

müəyyənləşdirilməsi, kompleks yerlərinin seçimi, obyektlərin necə işlənəcəyinin müəyyən edilməsi kimi bir çox mövzu girir. Ancaq idarəetmənin tam olaraq həyata keçməsi üçün bunlarla yanaşı çalışanların necə motivasiya ediləcəkləri (icra və istiqamətləndirmə), fərqli fəaliyyətlər arasındakı əlaqələndirmənin necə təmin olunacağı (koordinasiya) və görülməli işlərin doğru olub olmadığını da nəzarəti lazımdır. Nəticə olaraq nəqliyyat rəhbərliyi dediyinə bu beş funksiyanın daşıma işilə bağlı olaraq həyata keçirilməsi başa düşülməlidir. Beynəlxalq nəqliyyat dedikdə də xüsusilə planlaşdırma fəaliyyətləri üçün gömrükləmə və sığortalama kimi proseslər də daxil olur.

Nəticə olaraq bu hissədə, logistikanın ən önəmli fəaliyyətlərindən biri olan nəqliyyat logistikası izah edilir.

Əvvəl nəqletməni kimin etdiyi və sonra bunun necə edilməsi lazım olduğuna dair detallı açıqlamalar vermək lazımdır, daha sonra anbar rəhbərliyi, sığortalama və gömrükləmə kimi məsələlərdə də beynəlxalq logistika çərçivəsində aparılması lazım olan digər fəaliyyətlər açıqlanmalıdır.

Nəqliyyat ən ümumi mənada bir əşyanın müəyyən daşıma vasitələrindən istifadə edərək bir yerdən başqa yerə daşınmasıdır. Lakin nəqliyyatın yaxşı olaraq adlandırılması üçün əvvəlcə vaxtında və zədəsiz olaraq həyata keçirilməsi lazımdır. Daşınan obyekt insan və ya bir əşya ola bilər. İnsan nəqliyyatı qısa məsafəli (şəhər içi), uzun məsafəli (şəhərlər və ölkələr arası), dövrü (xidmət vasitələri ilə müəyyən dövrlərdə) və təcili daşıma (təcili tibbi yardım maşını) kimi müxtəlif başlıqlarda araşdırıla bilər. Ancaq insan daşınması bu tədqiqatın çərçivəsindən kənarda olduğu üçün bu məsələdə təfəssilatla düşülməmişdir. Bu işdə əşya çatdırılması və daha xüsusi məhsul adlandırılan hər cür ticari malın çatdırılması araşdırılmaqdadır. Daşıma əslində iki istiqamətlidir. Həm məhsul satışı (məhsulların müştərilərə çatdırılması), həm də məhsul toplanması (xırda və ekstradisiya məhsulların və ya boş kassaların geri gətirilməsi) formasında ola bilər. Məhsulların toplanması və geri gətirilməsi üçün edilən nəqliyyat növünə tərsinə logistika (Reverse Logistics) deyilir.

Hazırda nəqliyyatda keyfiyyət, qiymət, zaman və ətraf mühit kimi meyarların nəzərə alınması lazım olduğu güman edilir. Buna görə uğurlu daşımanın bunları təmin etməsi lazımdır:

- Məhsul istənilən vaxtda, istənilən yerə getmiş olmalıdır (Yurd içi və ya xarici).
- Daşıma sonunda məhsul zədələnməmiş olmalıdır. Əgər ziyan oldusa da kompensasiya edilməlidir (Təminat).
- Daşıyan firmanın xidmət keyfiyyəti müştəri məmnun edəcək səviyyədə olmalıdır.
- Daşıma işinin əvəzi müştəri baxımından məqbul səviyyədə olmalıdır.
- Daşıma ətraf mühitə ən az zərər verəcək şəkildə həyata keçirilməlidir.

Günümüzdə xüsusilə vasitələrin karbondioksid emissiya baxımından daşımağı ətraf mühitə ən az zərər verəcək şəkildə görməsi tələb olunur. Buna qısaca yaşıl logistika (Green Logistics) deyilir.

Bütün bu şərtlərin təmin edilməsi üçün yaxşı mütəşəkkil olmuş, informasiya sistemlərini istifadə edən, milli və beynəlxalq nəqliyyat tələb etdiyi xidmətləri verə quruluşlara ehtiyac var. Keçmişdə nəqliyyat işini "nəqliyyat anbarı" olaraq ifadə edilən şəxs və ya təşkilatlar edərkən günümüzdə gümrükle-mə kimi qarşılanması lazım olan əlavə xidmətlər üçün bu təşkilatların yerini Freight Forwarder (FF) və ya daha yaxşı bir sözlə, Maddi-texniki Xidmət Təchizatçı (LSS) (Logistics Service Provider) adlarıyla anılan yüklenici (podratçı) firmalar almışdır. Qısaca səciyyələndirmək lazım gələrsə, məhsullara dair daşıma, saxlama, əlləmə (handling) və hətta lazım olsa qablaşdırma və nişan işlərini görən, bu işin tələb etdiyi təminat və gümrükle-mə xidmətləri verən, prosesin hamısını informasiya texnologiyaları ilə izləyən və nəzarət edən yüklenici firmalara FF və ya LSS deyilir.

FF firmalarının bir araya gəldikləri FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) adında bir də federasiyaları var. Bu hissədə nəqliyyatı edən yüklenici firma üçün qısaca LSS təbiri istifadə ediləcəkdir.

LSS məhsulun daşınması üçün münasib daşıma vasitələrinə, daşıma üsuluna, daşıma kanallarına və daşıma şəbəkəsinin necə olması lazım olduğuna də qərar verir.

Bunların hamısı ciddi bir qərar problemidir və bu qərar problemlərinin yuxarıda açıqlanan uğurlu daşıma işini reallaşdırmaq üçün elmi yanaşmalarla ələ alınması lazımdır. Qərar problemi, problemə dair qərar vermək üçün tanınan problemidir. Bunun üçün əvvəlcə problemi təsir edən parametrlərin, şərtlərin (məhdud) və cavabı axtarılan problemin nə olduğunu müəyyən etmək lazımdır. Həmçinin problemin hansı məqsədi eniyləyəcək şəkildə həll edilməsi lazım olduğunu da müəyyənləşdirmək lazımdır. Məsələn, LSS üzərinə götürdüyü bir daşıma işi üçün uyğun vasitə növünü müəyyənləşdirmək istəyir olsun. Məqsəd, daşımağı ən az xərclə reallaşdırmaq kimi tanınır. Cavab axtarılan sual, hansı daşıma vasitəsi növünün seçilməsi lazım olduğudur. Məhdudiyyətlər daşınacaq yükün tələb etdiyi xüsusi şərait olacaqdır. Məsələn, titrə olmasının tələb olunmaması və ya daşımaq soyuq şəraitin təmin olunması zərurəti kimi. Parametrlər isə daşınacaq yükün miqdarı, seçiləcək maşının daşıma tutumu, yükün təhvil zamanı kimi ədədi qiymətlər olacaq.

Bunların hamısını nəzərə alaraq yaradılan problem, bir qərar problemidir. Müəyyən olunan şərtlər və parametrlər altında ən az xərcli daşımağı etmək üçün hansı vasitə növünün seçilməsi lazım olduğu araşdırılır.

Bir LSS-in əsas olaraq gördüyü işlər belədir.

1. Daşıma rəhbərliyinin həyata keçirilməsi: Bu mərhələdə həyata keçirilməsi lazım olan fəaliyyətlər belədir:

- Məhsul xüsusiyyətlərinə müvafiq olaraq daşıma növünün və daşıma vasitələrinin müəyyən edilməsi (rütubət, titrə, sıcaq/soğuk hava ehtiyacı və s. ehtiyaclara görə quru, hava, dəniz, dəmir yolu, çay yolu və boru kəməri nəqliyyatı seçmək)
- Donanma dizaynı (özünə aid, razılaşdırılmış və ya inzibati vasitələrindən istifadə etmək)
- Daşıma tipinin müəyyənləşdirilməsi (Tək vasitəli, çox texnikalı və ya birləşmiş)
- Məhsul satış kanallarını müəyyən edilməsi (Bilavasitə, pərakəndə satıcı istifadə edərək, topdan satan ticarətçi istifadə edərək və s).

- Avtomobil marşrutlarının dizaynı (İki nöqtə arasında birbaşa daşıma, uzun məsafəli çox mərhələli daşıma, qısa məsafəli çox mərhələli daşıma və s).
- Vəsitə yükləmə problemlərinin həlli (bir ölçülü, iki ölçülü və ya üç ölçülü yükləmə)
- Daşıma işi üçün lazımlı hər cür sənədin hazırlanması (Daşıma müqaviləsi, sürücü icazə sənədi, yük irsaliye-si, hesab və s).

2. Anbar, depo xidmətlərinin verilməsi: Bu mərhələdə həyata keçiriləcək fəaliyyətlər belədir:

- Anbar yerlərinin və miqyasının seçki (Coğrafi yeri və saxlama həcmi müəyyənləşdirmək)
- Anbar növlərinin seçimi (Mərkəzi anbar, yerli anbar, çarpaz yükləməli anbar, virtual anbar və s).
- Məhsul keyfiyyətlərinə görə anbar xüsusiyyətlərinin müəyyən edilməsi (Soyuq havalı, rütubətsiz, təhlükəli maddə üçün təhlükəsiz, ərzaq saxlamaq üçün haşerat əlil və s).
- Yığmada istifadə ediləcək vasitə materialın təchizatı və əlləmə əməliyyatlarının aparılması (Haça daşıyıcı, AS/RS və ya AGV kimi sistemlərin dizaynı)
- Lazımdırsa yük birləşdirmə keçirilməsi (Məsafə əsaslı, zaman əsaslı və çox mərhələli birləşdirmə)
- Tələb olunursa qablaşdırma, bar kod (EAN-UCC kodları) və s. üsullarla nişanının keçirilməsi.
- Fəaliyyətləri izləmək üçün RFID (Radio Frequency Identification), aktiv informasiya mübadiləsi üçün Əti (Electronic Data Intechange) texnologiyasının istifadəsi

3. Təminat: Bu mərhələdə həyata keçiriləcək fəaliyyətlər belədir:

- Aparılacaq sığorta növlərin müəyyənləşdirilməsi
- Məhsulların sığortalanması və buna dair hər cür rəsmi sənədin hazırlanması

4. Gümrükle-mə: Bu mərhələdə həyata keçiriləcək fəaliyyətlər belədir:

- Məhsulu gömrükdən keçirmək üçün lazımlı hər cür əməliyyatın aparılması
- İdxal və ixrac üçün zəruri rəsmi sənədlərin hazırlanması
- KDGT (Kompüter Dəstəkli Gömrük Tədbirləri proqramı) ilə gömrük əməliyyatlarının izlənməsi

- Xaricə gedən məhsulların varacağı nöqtəyə qədər izlənməsi

5. Digər Fəaliyyətlər: Qeyd olunan fəaliyyətlər xaricində LSSNİN keçirəcəyi başqa işlər də var. Bunlar qısaca belədir:

- Baza rəhbərliyi: Xüsusilə toplanacaq məhsullara aid ehtiyat miqdarının və ehtiyatdakı məhsulu quruculuq strategiyasının müəyyənləşdirilməsi

- Təxminətmə: Daşınacaq məhsul miqdarı, əldə ediləcək gəlir kimi göstərilən məsələyə dair gələcəyə doğru proqnozun elmi üsullarla aparılması

- Bank əməliyyatları, məhsul bədəli kəsirləri: Daşıma işi bitdikdən sonra işi etdirən firma adına məhsul əvəzinin təhsili

- Məlumat sistemi istifadə edərək məhsulu və vasitələrin təyinat nöqtəsinə qədər monitorinqi: Xüsusilə GPS və GIS kimi sistemləri istifadə edərək vasitələri və lazımdırsa yükü gerçək zamanlı monitorinq

- Müştəri əlaqələri rəhbərliyi (Customer Relationship Management-CRM): Müştərilərlə olan münasibətləri və müştəri gözləntilərinin izlənməsi, müştəri məmnuniyyətini artıracaq tədbirlərin araşdırılması və s.

Nəqliyyat rəhbərliyi LSS-nin daşıma ilə bağlı görəcəyi işləri əhatə edir. Daşımanın üç mühüm komponenti var. Bunlar:

- Daşınacaq məhsul
- Nəqliyyat vasitələri
- Nəqliyyat şəbəkəsi

Bu komponentlərin xüsusiyyətlərinə bağlı olaraq ələ alınması lazım olan fərqli qərar problemləri ortaya çıxır.

Daşıma şəbəkə dizaynında, daşıma işinin hansı kanalların istifadə edərək aparılması lazım gəldiyi müəyyən etməyə çalışılır. Bundan başqa, istifadə ediləcək anbar növlərinə də qərar verilir. Bununla yanaşı, lazımdırsa daşıma məhsuldarlığının əhəmiyyətli dərəcədə təsir edəcək yük birləşdirmə qərarları da bu mərhələdə verilir.

Məhsul daşıma kanalları ümumi olaraq dörd sinifdə toplanır. Bunlar:

- Birbaşa Nəqliyyat: Məhsulun firmadan müştəriyə birbaşa daşınmasıdır. Məsələn, qapıya gələrək ensiklopediya və ya kosmetik məhsulu marketinq işi bu qrupa girir. Sənaye müəssisələrində xammal və avadanlıq satışı da birbaşa daşımağa nümunədir.

- Pərakəndə satıcının olduğu Nəqliyyat: Məhsulun firmadan əvvəl pərakəndə satıcıya və sonra müştəriyə çatdırılması halıdır. Diler sistemi bu qrupa girir. Avtomobil rezini satışı üçün istifadə olunan maddə buna bir nümunədir.

- Topdan satan ticarətçinin olduğu Nəqliyyat: Məhsulun əvvəl topdan satan ticarətçiyə sonra pərakəndə satıcıya və ən son müştəriyə çatdırıldığı quruluşdur. Əsasən ərzaq məhsullarının satışında rastlaşılır. Məsələn, şəhərlərdəki tərəvəz və meyvə xalça, topdan satan ticarətçilərin satış etdiyi məsələdir. Məhsul oradan sonra meyvə və göyərtilər satanlara (pərakəndə satıcı) və müştəriyə çatır. Məhsulun topdan satan ticarətçi sonra birbaşa müştəriyə çatdırıldığı vəziyyət də vardır. Məsələn, çap kağızı materiallarının təşkilatı firmalara satışı adətən bu cür olur.

- Nümayəndənin Olduğu Nəqliyyat: Bu quruluş xaricdə istehsal edilən məhsulun ölkədə satması mərhələsində istifadə edilir. Məhsul ilk növbədə ölkə nümayəndəsinə (distribyutor) gəlir. Oradan topdan satan ticarətçi və pərakəndə satıcıya keçərək müştəriyə çatır. Adətən geyim sektorunda və avtomobil kimi məhsulların satılmasında istifadə edilən bir quruluşdur. Nümayəndədən sonra yalnız topdan satan ticarətçi olduğu pərakəndə satıcının olmadığı və ya nümayəndədən sonra yalnız pərakəndə satıcının olduğu bir struktur da ola bilər. Məsələn, konveyer buraxılışlarının satılmasında məhsul əvvəl ölkə nümayəndəsinə oradan da dilerlərə çatdırılır.

Məhsul daşıma kanallarının müəyyənləşdirilməsi prosesində, lazımlı olması halında, yığmanın da necə ediləcəyi müəyyən edilməsi lazımdır. Ancaq daha öncə anbarların haralarda açılması lazım olduğunun müəyyənləşdirilməsi lazımdır. Anbar yerlərinin müəyyən edilməsi adətən obyekt yeri seçimi (Facility Layout) problemləri başlığında araşdırılır. Burada məqsəd bir müəssisə olaraq anbarların coğrafi

mövqelərinin müəyyən olunmasıdır. Bu da yığmada izlənəcək strategiyayla birbaşa bağlıdır. Yığma strategiyaları dörd başlıqda verilir. Bunlar:

- Anbarsız (Direct Shipment): Məhsulun zavoddan son istifadəçiyə birbaşa daşınmasıdır.

Məhsul təslim zamanları azalır, xidmət keyfiyyəti artır, amma vasitələrin hansı yolla gedərək daşıma etməsi lazım olduğunun müəyyənləşdirilməsi lazımdır. Ağlabatan olan maşının mümkün olan ən qısa yolu ilə getməsidir. Bu səbəblə bu problemə ədəbiyyatda ən qısa yol problemi adlanır. Amma praktikada başqa məqsədlər də ola bilər.

Məsələn yollardakı nəqliyyat sıxlığı səbəbiylə fiziki olaraq ən qısa yol, çox zaman alacağı üçün seçim edilməyebilir. Bunun əvəzinə maşının müddət olaraq ən az zaman xərcini edəcək yolu ilə getməsi tələb olunur. Bənzər şəkildə ən az yanacaq xərci tələb edəcək yol və ya ən etibarlı yol kimi fərqli məqsədlər müəyyən etmək. Yenə də əgər müştəriyə firmadan birbaşa (bir dəfəyə) daşıma aparılırsa vasitələrin marşrutu ən qısa yol problemi (Shortest path problem) müəyyən olunur.

- Ənənəvi Saxlama (Warehousing): Məlum olan saxlanma formasıdır və adətən klassik istehsalat sistemi kimi tanınan itələmə sistemlərində istifadə edilir. İtələmə sistemi, məhsulun tələb təxmini nəticələrinə görə müəyyən miqdarda istehsal edilərək dilerlər vasitəsilə müştəriyə təqdim edilməsi şəklindədir.

Məhsulun istehsalı üçün müştərinin tələbi gözlənmir. Əvvəlcədən təxmin edilərək istehsal həyata keçirilir və istehsal olunmuş məhsulların saxlanılması üçün anbarlar istifadə edilir. Beləliklə, ənənəvi yığmada məhsul əvvəl anbara gəlir və oradan sifariş gəldikcə müştəriyə çatdırılır. Bu quruluşda anbarlar mərkəzi və yerli olaraq iki cür ola bilər. Mərkəzi anbar, firma tərəfindən məhsul istehsal edildikcə davamlı olaraq qidalanan anbardır. Buradan müştərilərə paylama etdiyi kimi, yerli anbarlara da paylama ola. Yerli anbar isə təkcə yerləşdiyi bölgəyə xidmət vermək məqsədilə yaradılan, nisbətən aşağı tutumlu anbar və yalnız mərkəzi anbardan bəslənir.

Ənənəvi yığmada anbarların coğrafi olaraq hansı regionda nə qədər güclə qurulması lazım olduğunun müəyyənləşdirilməsi ciddi bir qərar vermə problemidir.

Bununla yanaşı anbarının məhsul xüsusiyyətlərinə bağlı olaraq daşınması lazım olan xüsusiyyətlərin müəyyənləşdirilməsi, (soyuq hava anbarı və s. kimi) nə cür əlləmə cihazlarının istifadə ediləcəyi, anbar daxili yaşayışının necə olması lazım olduğu ayrı bir qərar problemidir. Son olaraq məhsulların zavoddan anbarlara və anbarlardan da müştərilərə və ya məhsulların anbarlar arasında nə vaxt və necə daşınması lazım olduğunun müəyyənləşdirilməsi lazımdır. Buna da ötürməli daşıma (Transshipment problem) adlanır.

Çarpaz Yükləməli Anbar (Cross Docking): Bu anbar növü isə hazırda genişlənən və çəkmə sistemi olaraq da adlandırılan tam zamanında istehsal fəlsəfəsinə uyğundur. Çəkmə sistemində istehsal, müştəridən tələb gəldikcə aparılır. Bu səbəblə istehsalın tam lazım olduğu vaxtda keçirilməsi tələb olunur. Çarpaz yükləməli anbar bu fəlsəfəyə uyğun bir quruluş olduğu üçün tam zamanında dağıtım deyə də adlandırılır. Burada məqsəd, məhsulları ənənəvi quruluşda olduğu kimi anbarda saxlamaq yox, bir an əvvəl qablaşdırıb, nişan müştəriyə çatdırmaqdır. Hətta məhsul üzərində sadə bir neçə montaj əməliyyatının aparılaraq ambalajlanması və etiketi yapışdırılması da mümkündür. Bu cür yığmada məhsullar müxtəlif istehsalçılardan sözügedən çarpaz yükləməli anbara gəlir. Bu məsələyə sadə ötürmə nöqtəsi adlanır. Məhsullar köçürmə nöqtəsində sadalanır, təsnif edilir, ambalajlanır, etiketi yapışdırılır və müştəriyə göndərilir.

Ötürmə nöqtəsi, məhsullar üzərində bir istehsal fəaliyyətinin aparılmadığı amma müxtəlif mərkəzlərdən gələn məhsulların birləşdirilərək fərqli müştərilərə göndərildiyi yerdir. Buradakı birləşdirmə anlayışı, yüklərin qablaşdırılması və vasitələrə yüklənməsi üçün bir araya gətirilməsi (consolidation) mənasındadır.

Virtual Anbar (Virtual Warehouse and Popitt): Günümüzdə informasiya texnologiyalarının inkişafı ilə ortaya çıxan yeni bir növdür. Əslində ortada həqiqi mənada bir anbar yoxdur, amma anbar adı ilə istifadə edilən və məhsulların yalnız təminatının təmin olunduğu sadə bir baza sahəsi vardır. Bu konsepsiya müasir dövrümüzdə inkişaf edən e-ticarət (e-business) sonra ortaya çıxmışdır. İnternet üstündən məhsul ticarət edən vasitəçi firmalar müştəridən sifariş gəldikcə məhsulu əsas istehsalçıdan təmin edir və özü paketləyərək müştəriyə çatdırır. Bunu təmin

etmək üçün istehsalçı firmanın öz məhsullarını saxlandığı və yalnız e-ticarət şirkətlərinə xidmət göstərməkdə istifadə etdiyi (birbaşa öz müştərisi üçün istifadə etmədiyi) anbara, virtual anbar adlanır. Popitt (Points of Mood Saat in the Territory) isə yenə firmanın sahib olduğu bir anbardır. Burada internet üzərindən onsuz da satılmış olan məhsullar saxlanılmaqla müştəri gələndə ona təslim edilir və ya müştəridən geri gələn qüsurlu məhsullar istehsalçıya geri göndərilmək üçün burada saxlanılır.

Nəqliyyatla bağlı olaraq daşıma və anbar rəhbərliyi ilə təminatdan başqa LSS-in keçirəcəyi başqa işlər də var.

Bunlar baza rəhbərliyi, təxminətmə, məhsul əvəzinin kəsirləri və müştəri əlaqələri rəhbərliyi kimi sadalana. Baza rəhbərliyi məhsul, xammal, yarımfabrikat kimi istehsalda və yığmada bilavasitə istifadə edilən materiallardan bazada nə qədər tutulması lazımdır, nə zaman və nə qədər sifariş verilməsi lazım olduğunun və izlənməsi gerekən ehtiyat siyasətinin müəyyənləşdirilməsi işidir. Nəqliyyatda sistemin işləməsi üçün baza rəhbərliyinin aparılması lazımdır. Amma mütləq LSS tərəfindən aparılması da lazım deyil. Baza rəhbərliyi elmi metodlara əsaslanan yanaşmadır. Məsələn bu kitabın izləyən hissələrində açıqlandığı üçün burada təfəssilata düşülməmişdir.

Təxminətmə əldə olan material, pul, əmək və s. hər hansı bir mənbə üçün keçmiş məlumatlara baxılaraq gələcək dəyərinə dair bir təxmin etmə işidir. Statistik metodlar istifadə edilməklə keçirilə bilər. Logistika fəaliyyətlərini planlaşdırarkən düzgün planlaşdırma aparmaq üçün lazım olan parametrlərinə dəyərlərini təxmin etmək vacib olduğundan təxminləmə əhəmiyyətli bir işdir. Məsələn, daşıma işini özünə aid bir donanma quraraq həyata keçirmək istəyən bir firma üçün vasitə donanmasında hansı vasitədən neçə dənə alması lazımdır və nə qədər maddə vasitəyə ehtiyacı olacağını əvvəlcədən bilmək çox faydalı olacaqdır. Bunun üçün də keçmiş illərə aid satış göstəricilərindən yola çıxaraq gələcəyə yönəlmiş proqnozlaşdırma etmək və buna görə vasitə satın almaq və ya icarəyə götürmək lazımdır. Ona görə nə qədər vəsait gerekeceğinin müəyyənləşdirəcəyi bir çox qərar vermə məsələsində parametrlər

dəyərlərini müəyyənləşdirmək üçün təxminləmə üsullarının istifadə edilməsi lazımdır.

LSS-in keçirəcəyi digər fəaliyyətlərdən biri də lazım olanda məhsul bədəlini müştəridən almaq və bununla əlaqədar bank və s. rəsmi prosesi izləməkdir. Xüsusən məhsul qiymətinin alıcı tərəfindən ödənəcəyi hallarda, bədəlin təhsili və satıcıya çatdırılması lazımdır. Bunun üçün nağd ödəniş, kredit kartı ilə ödəmə, bank köçürməsi, milli və ya beynəlxalq çek kimi müxtəlif yollar istifadə edilə bilər. Fəaliyyəti gerçəkləşdirmək üçün LSS-in bir bank ilə razılaşdırılmış olaraq çalışması lazımdır. Son olaraq uğurlu şəkildə nəqliyyat etmək üçün müştərilərlə olan əlaqələrin də idarə edilməsi lazımdır. Məsələn, təşkilati bir müştəri ilə fərdi müştəri eyni xüsusiyyətlər və gözləntilər içində olmaz. Bənzər şəkildə daim müştəri, rəssal müştəri və prioritet müştəri arasında da fərqlər var. Müştərinin növbə tikdirdiyi iş miqdarı və ya bunun maddi qarşılığı ilə ölçülə bilər. Hər nə qədər fərqli müştərilər olsa da işin davamlılığı və uğuru baxımından sistemdəki bütün müştərilərlə olan münasibətlərin müəyyən bir səviyyədə tutulması lazımdır. Müştərilərlə olan əlaqələrin quruluşu, inkişaf etdirilməsi və idarəçiliyi üçün həyata keçirilən söylərin hamısına müştəri əlaqələri rəhbərliyi (Customer Relationship Management-CRM) deyilir. CRM ilə hədəflənən, müştəri məmnuniyyətini artırmaq və firmanın müştərisi kimi qalmalarını təmin edəcək yanaşmalar inkişaf etdirməkdir. Müştərilərlə münasibətlərdə diqqət edilməsi lazım olan meyarlar ümumiyyətlə belə verilir:

- Peşəkarlıq: İşin tam zamanında və xətasız aparıldığının və bir mütəxəssislə çalışıldığını göstərmə.

- Müştəriyə Qarşı Mövqe: Müştəri ilə qarşılaşdıqda nümayiş etdirilən davranışlar, şərait və istifadə edilən materialın keyfiyyəti. Həmçinin bir problem çıxanda bunu həll etmədə göstərilən istedad, səy.

- Müştəri Yönümlü Olmaq: Müştərinin fikirləri ilə dərdlərini əhəmiyyət vermə və bunların ayrıldığını göstərmək.

- Etibarlılıq və Firma Şöhrəti: Firmanın təşkil etdiyi hava ilə inanılır olması, söylədiyini keçirməsi və yaratdığı görkəmini qorumaq üçün göstərdiyi səy.

Nəticə olaraq beynəlxalq nəqliyyat işi günümüzdə olduqca mürəkkəb bir sıra fəaliyyətdən ibarətdir. Sektor inkişaf etdikcə, burada iş yükü artmaqda, xərci azaltmaq və artan rəqabətə dözmək üçün əhəmiyyətli qərar problemlərinə həll tapmaq lazımdır. Bundan başqa, hüquqi və rəsmi prosedurların da vaxtında həyata keçirilməsini təmin etmək lazımdır. Bütün bu işləri günümüzdə LSS adı ilə müxtəlif yüklənici qurumlar üzərinə götürməkdə, firmalar da əsas işlərinə yönəltmək məqsədilə maddi-texniki fəaliyyətlərini bu firmalara 3pl olaraq təhvil verir. Gələcəkdə yalnız daşıma işinin yox, tədarük zəncirindəki bütün fəaliyyətlərin 4pl olaraq başqa yüklənici firmalara təhvil verilməsinin aygınlaşması gözlənilir. Hətta logistika sahəsində mütəfəkkirlərin ifadəsi, gələcəkdə rəqabətin tədarük zəncirləri arasında olacağı söylənilir.

II FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA NƏQLİYYAT BAZARININ MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN İQTİSADI QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ.

2.1. Makroiqtisadi səviyyədə nəqliyyat sektorunun logistik tədqiqi

Nəqliyyat sektoru deyərkən, hər bir ölkədə fəaliyyət göstərən nəqliyyat sferalarının qarşılıqlı fəaliyyətləri nəzərdə tutulur. Nəqliyyatın inkişafı müasir dövrdə dünya ölkələrinin qarşısında durmuş vacib problemlərdən hesab olunur. Əlverişli nəqliyyat sahələrinin inkişaf etməsi ölkələrin iqtisadiyyatına müsbət əlaqələnməklə yanaşı, yeraltı və yerüstü ehtiyatların istehsal dövriyyəsinə cəlb edilməsinə geniş imkanlar açmaqdadır.

Nəqliyyat ölkənin iqtisadiyyatının ahəngdar fəaliyyətinin təşkil edilməsində, hər hansı bir sferada müdafiə qüdrətinin gücləndirilmə və əhalinin artan həyat sabitliyinin təmin edilməsində vacib infrastruktur sahə kimi respublikanın ictimai həyatında mühüm rol oynamaqdadır.

ÜDM-da nəqliyyatın payı hesablanarkən ƏD, məcmu mənfəət, xalis mənfəət, işçi sayı, orta aylıq maaş, əsas fond, əsas kapitalla olunan investisiya nəzərə alınır. 2012-2017-ci illər nəqliyyat üzrə təməl makro göstəricilərə baxdıqda artımların olduğunu müşahidə etmək mümkündür:

Cədvəl 3.1.

Nəqliyyat sektoru üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilər

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017-ci ildə 2012-ci ilə nəzərən dəfə ilə artım(+) və ya azalma(-)
Əlavə dəyər (cari qiymətlərlə), mln manat	670	872	1 607	2 060	2 431	2 493	+3.72
Ümumi mənfəət (cari qiymətlərlə), mln manat	364	556	1 237	1 659	1 933	1 962	+5.39
Xalis mənfəət (cari qiymətlərlə), mln manat	275	394	908	1 270	1 541	1 564	+9.69
Müəssisələrin orta illik sayı, min nəfər	85,2	91,1	97,3	109,1	111,9	112,2	+1.32
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	127	163	237	314	364	395	+3.11
Əsas fondlar (ilin sonuna), milyon manat	3 050	3 350	4 016	4 204	5 067	5 631	+1.85
Əsas kapitala investisiyalar, milyon manat	516	629	748	1 992	1 706	2 435	+4.72

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Cədvəldən göründüyü qədər ilə ƏD göstəricisi 2017-ci ildə 2012-ci ilə nəzərən təxminən 4 dəfə; ümumi mənfəət 5,4 dəfəyə qədər; xalis mənfəət 10 dəfə; işçi sayı 1,3 dəfə; orta aylıq əmək haqqı 3,1 dəfə; əsas fond 1.9 dəfə; əsas kapitala investisiya isə 4,7 dəfəyə qədər artmışdır. Yuxarıda qeyd edilən makro göstəricilərdən əlavə, nəqliyyat sferasında yükün dövriyyəsi, yükün daşınması, sərnişinlərin dövriyyəsi, sərnişinlərin daşınması ilə əlaqəli göstəricilər də təhlil edilir.

Yük dövriyyəsi maddi istehsalatın bir sahəsi olan nəqliyyat sahəsinin əsas iqtisadi göstəricilərindən biri hesab edilir. Bu göstərici özündə daşınmış yükün miqdarını (ton) və daşınma məsafəsini (km) göstərir. Yük dövriyyəsi 1 km-də daşınan yüklərin ton ilə ifadə olunmasıdır. Yükün dövriyyəsini hesablayanda xalis çəkilər hesablanır. Yəni yük daşıyan nəqliyyat vasitəsinin öz çəkisi nəzərə alınmır.

Yük çəkisi əmtəələrin istehsalat strukturu və həcmilə şərtlənir. Eləcə də burada daşıma və təkrarlılıq əmsalları da nəzərə alınmaqdadır. Yükdaşıma məsafəsinəysə ərazinin, bu ərazilərdə yerləşmiş təbii sərvətlər, iqlim durumu təsir edir. Yükün dövriyyəsinin iqtisadi əhəmiyyəti onun statistik göstəricilərlə göstərilməsini zəruri edir.

Aşağıdakı cədvəldə 2009-2017-cu illərdə nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahələrində yük dövriyyəsi əks etdirilmişdir.

Cədvəl 3.2.

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahələrində yük dövriyyəsi

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	127 070	140 417	148 006	160 976	178 283	192 298	209 822	217 657	222 638
Nəqliyyat sektoru	98 445	110 001	117 314	128 328	145 596	167 533	183 093	190 372	196 452
Dəmir yolu	17 464	20 345	20 671	26 522	30 205	28 276	27 432	20 799	22 349
Dəniz	11 381	13 272	13 209	13 680	13 506	10 173	11 898	13 190	11 714
Hava	31	52	75	74	75	52	43	32	40
Boru kəməri	15 831	17 262	18 145	18 534	27 426	47 409	55 731	62 115	62 458
Neft kəməri	9 977	11 283	11 589	11 692	19 947	39 999	44 383	50 480	49 982
Qaz kəməri	5854	5 979	6 556	6 842	7 479	7 410	11 348	11 635	12 476
Avtomobil	53 738	59 070	65 214	69 518	74 384	81 623	87 989	94 236	99 891
Qeyri-nəqliyyat sektoru	28 625	30 416	30 692	32 648	32 687	24 765	26 729	27 285	26 186
Dəmir yolu	7297	8934	8893	7965	8175	7 751	9 964	7 118	6 079
Neft kəməri	8 826	8 855	8 988	11 063	10 211	1 998	998	4 235	3 984
Avtomobil	12 502	12 627	12 811	13 620	14 301	15 016	15 767	15 932	16 123

Mənbə: Dövlət Statistika komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [25].

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahələrində daşınan yüklər ölkənin iqtisadiyyatına mühüm təsir edir. ÜDM-in yaranmasında nəqliyyat xidmətlərinin həcmində baş verən dəyişikliklər vacib rol oynayır.

Cədvəl 3.3.

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahələrində yük daşınması

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cəmi	112,9	104,3	110,5	105,4	108,8	110,8	107,9	109,1	103,7	102,3
Nəqliyyat sektoru	118,4	106,3	111,7	106,6	109,4	113,5	115,1	109,3	104,0	103,2
Dəmir yolu	112,1	113,5	116,5	101,6	128,3	113,9	93,6	97,0	75,8	107,5
Dəniz	118,9	111,1	116,6	99,5	103,6	98,7	75,3	117	110,9	88,8
Hava	77,1	100,0	167,7	144,2	98,7	100,1	69,9	82,6	73,7	124,1
Boru kəməri	107,7	95,8	109,0	105,1	102,1	148	172,9	117,6	111,5	100,6
neft kəməri	108,6	89,3	113,1	102,7	100,9	170,6	2,0d(t)	111	113,7	99,0
qaz kəməri	104,4	109,5	102,1	109,7	104,4	109,3	99,1	153,2	102,5	107,2
Avtomobil	125,7	106,5	109,9	110,4	106,6	107	109,7	107,8	107,1	106,0
Qeyri-nəqliyyat sektoru	98,3	98,1	106,3	100,9	106,5	100,1	75,8	107,9	102,1	96,0
Dəmir yolu	98,7	78,2	122,4	99,5	89,6	102,6	94,8	128,5	71,4	85,4
Neft kəməri	100,0	105,6	100,3	101,5	123,1	92,3	19,6	49,9	4,2d(t)	94,1
Avtomobil	97,3	108,9	101,0	101,5	106,3	105,0	105,0	105,0	101,0	101,2

Mənbə: Dövlət Statistika komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [25].

Günümüz dünyasında, sürətlə irəliləyən texnologiya və bunun nəticəsində inkişaf edən nəqliyyat və rabitə, ölkələr arasındakı münasibəti inanılmaz dərəcədə artırmışdır. Ölkələr, iqtisadi əlaqələrini daha da inkişaf etdirmək üçün, azad ticarət zonaları, gömrük ittifaqları, birgə bazarlar yaradaraq, malların, xidmətlərin, sərmayənin və insanların dünyada daha sərbəst hərəkətini təmin etməyə çalışırlar. Sərhədlərin ortadan qalxaraq, rəqabətin artdığı dünyada, sənayeləşmənin sürətlə inkişaf etməsinə, əhali artımına və yaşayış mərkəzlərinin genişlənməsinə paralel

olaraq, nəqliyyat sistemləri də, gərək sürət, lazım olsa rahatlıq və etibarlılıq baxımından davamlı inkişaf edir.

Azərbaycanda nəqliyyat sektoru; Avtomobil Nəqliyyatı, Dəmir Yolu Nəqliyyatı, Deniz Nəqliyyatı, Hava Yolu Nəqliyyatı, Boru Kəməri Nəqliyyatı olmaq üzrə beş hissədən ibarətdir. Sərnişin və yük daşınmasında, dünyada nəqliyyat növlərindən yalnız birindən istifadə edən ölkə demək olar ki yoxdur. Hər bir ölkədə, dəmir yolu, avtomobil, hava yolu nəqliyyatı ilə yanaşı, ölkənin coğrafi mövqeyinə görə, dənizə çatdırması, nağd yük daşınmasında kəmərlərindən istifadə edir. Əhəmiyyətli olan, ölkənin sosial vəziyyətinə, maliyyə imkanlarına sahib olduğu enerji qaynaqları ilə ərazisinin xüsusiyyətlərinə, texnoloji quruluşuna uyğun düşən nəqliyyat növlərinin seçilib, hər birinə lazım olan üstünlüyün verilməsidir.

Azərbaycanda hər şeydən əvvəl ərazi xüsusiyyətləri, hər növ nəqliyyatın aparılmasına imkan yaradır. Bu vəziyyət də, bu sektorun hər keçən gün daha da inkişaf etməsinə imkan verir.

Nəqliyyat, insan və əşyanın iqtisadi, sürətli və etibarlı bir şəkildə bir yerdən bir yerə köçərək yerlərinin dəyişdirilməsi şəklinə xarakterizə olunur. Nəqliyyatın iqtisadi, ictimai və mədəni mənada çox geniş təsir sahələrinə sahib olduğu deyilə bilər. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi səbəbindən bir çox sivilizasiya tərəfindən istifadə edilən tarixi İpək Yolu və Ədviyyat Yolu kimi müxtəlif nəqliyyat şəbəkələrinə məkan olması təsadüfi deyil. Bir ölkənin dirçəlməsində mühüm amillərdən biri olan nəqliyyat sektoruna keçmişdə verilən önəm, bu nəqliyyat şəbəkələrinin varlığı ilə sübut olunur. Bir ölkənin xüsusilə iqtisadiyyatının və sənayesinin inkişaf etməsinə birbaşa təsir edən nəqliyyat sektorunun əhəmiyyəti bütün dünyada qəbul edilir. Ölkənin iqtisadi mənada, sənaye, kənd təsərrüfatı, turizmi, ticarəti və mədəniyyətilə başqa ölkələrlə rəqabət edə mövqedə olması, ilk növbədə nəqliyyat şəbəkələrinin bu rəqabətə yetəcək səviyyədə olması ilə baş verə bilər.

Dəmir yolu nəqliyyatı, Azərbaycanda sosial-iqtisadi həyatın onurğasını təşkil edir. Ölkədə bir ildə baş verən sərnişin daşınmasında dəmir yollarının payı orta hesabla 8 faiz, ancaq buna metro nəqliyyatı da daxil ediləndə 98% miqdarındadır.

Metro adətən sənişin daşınmasında istifadə edilərkən, digər dəmir yolları yük daşınmasında istifadə edilir.

Azərbaycanda təxminən 26 min kilometrlik avtomobil yolu şəbəkəsi var. Bunun əksəriyyəti stabilə və torpaq yollardan ibarətdir. Avtomobil nəqliyyatında avtobus istifadəsi ağırlıqdadır. Cəmi avtomobil nəqliyyatının yüzə 82.9u avtobuslarla baş verir (www.azatyurt.com/tarihi.htm). Azərbaycan cəmi 27 ədəd hava limanı yerləşir. Ancaq bunlardan 5i normal sənişin təyyarələri yoluna uyğun sahələrdir. Bakı və Gəncə hava limanları beynəlxalq nəqliyyata açıqdır. Digərləri şəhərlər arası nəqliyyatda istifadə edilir.

Ölkənin sahib olduğu təyyarə donanması olduqca yaşlanmış bir vəziyyətdədir. Ehtiyat hissə və göndərməsinin istehsal edilə müəssisələr kifayət və xidmət imkanları məhduddur. Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyatda əhəmiyyəti olan iki quru yolu var. İlki Xəzər Dənizi sahili boyunca Bakıdan keçərək Rusiya və İranı birləşdirən əsas yoldur. İran və Rusiya arasında daşıma həcmnin böyük bir hissəsi bu yolla aparılır. Digəri M27 avtomobil yolu Azərbaycanın paytaxtı Bakı Gürcüstanın paytaxtı Tbilisi ilə birləşdirir.

Təəssüf ki, Türkiyə ilə yalnız Naxçıvan Muxtar Respublikasının 11 km-lik sərhəd var. Türkiyə ilə nəqliyyatın mühüm hissəsi İran quru sərhədindən keçərək aparılır.

Azərbaycanın quru yollarının ümumi uzunluğu 57.770 km-dir. Bütün mühüm qəsəbə və şəhərlərin baş quru yollarına bağlantısı var. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) 20 Yanvar 1880 tarixində yaradılıb. Azərbaycanda ilk dəmir yolunun uzunluğu 20 km qədər olmuşdur. 1883-ci ildə uzunluğu 550 km olan Bakı-Tiflis, 1900-cu ildə uzunluğu 231 km olan Dərbənd- Biləcəri dəmir yolunun tikintisi qurtarmış və istifadəyə verilmişdir. ADDY keçmiş Sovet İttifaqının ən qədim dəmir magistrallarından biri olmuşdur.

TRASEKA (Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi) Milli Katiblər İclası 31 mart- 01 Aprel 2007-ci il tarixlərində Antalyada keçirilmişdir. Toplantıda Nəqliyyat Nazirliyi və Xarici İşlər Nazirliyinin rəsmiləri iştirak etmişdir. İclasda TRASEKA Büdcəsi, 2015-ci ilə qədər Strategiyanı Praktiki Fəaliyyət Planları Planlaşdırma

Layihə Konsepsiyası, 2007-2009 Fəaliyyət Planı kimi məsələlər müzakirə edilmişdir. TRASEKA Daimi Katibliyinin 2007 təxmini gəlir-gedir büdcəsi 772.500 Avro nəzərdə tutulmuşdur. 650.000 Avronun üzv ölkələr tərəfindən qarşılanması gözlənilir.

Məlum olduğu kimi, avrupa- Qafqaz-Asiya Dəhlizindəki beynəlxalq nəqliyyat üçün müəyyən edilən məqsədlər istiqamətində hazırlanan Əsas çoxtərəfli saziş (MADMAZEL), 1998-ci ildə Azərbaycanda keçirilən "TRASEKA zirvesi- Tarixi İpək Yolu Restorasyonu" uzun imzalanmış və 2000-ci ildə də Gürcüstanda Hökumətlərarası Komissiya (IGC) yaradılıb. TRASEKA-nın üzv ölkələr arasında Türkiyə, Ukrayna, Özbəkistan, Türkmənistan, Tacikistan, Rumıniya, Moldova, Monqolustan, Qırğızıstan, Qazaxıstan, Gürcüstan, Bolqarıstan, Azərbaycan və Ermənistan yer alır. Türkmənistan, üzv olmamaqla birlikdə tədbirdə iştirak edir. Əfqanıstan və İranın isə də daxil edilməsi nəzərdə tutulur.

Avropa Birliyinin yeni müstəqil dövlətlərə yönəlik siyasətinin təməl daşlarından biri olan TRASEKA proqramı "XXI. Əsrin İpək Yolu Layihəsi" olaraq adlandırılır.

Keçmiş Sovet Respublikaları nin müstəqillik qazanmalarından sonra, tarixi İpək Yolunun, həm ticarət yolu, həm də tarixi və mədəni əlaqələrinin bərpası gündəmə gəlmiş və bu dəhliz boyu, artıq istifadə edilməyən binaların, yenidən bərpa edilərək, qorunmaları və işlək hala gətirilməsi üçün işlər başlanılıb.

Asiyanı Avropaya bağlayan bir ticarət yolu olan TRASEKA, Şərqi Avropadan başlayıb, (Bolqarıstan, Rumıniya, Ukrayna) Türkiyəyə qədər uzanır.. TRASEKA, Azərbaycan üzərindən Xəzər bərələri (Bakı-Türkmənbaşı, Bakı-Aktau) ilə Orta Asiya dövlətləri Türkmənistan və Qazaxıstana demiryolu şəbəkələri ilə çatır. Bu ölkələrin nəqliyyat şəbəkələri; Özbəkistan, Qırğızıstan və Tacikistan üzərindən Çin və Əfqanıstan sərhədinə əsaslanır. Avropaya alternativ nəqliyyat xətti təqdim etməsi səbəbilə strateji əhəmiyyəti olan TRASEKA-nın, eləcə də, Orta Asiya ölkələrinin Uzaq Şərq ilə yeni ticarət əlaqələrini təmin edib, tarixi İpək Yolunun yenidən mühüm ticarət yolu halına gəlməsinə zəmin hazırladığı demək.

Avropa-Qafqaz-asiya Dəhlizinin məqsədləri, Avropa, Qara dəniz bölgəsi, Qafqaz, Xəzər Dənizi bölgəsi və Asiyada iqtisadi münasibətlərin, ticarət və nəqliyyat

əlaqələrinin inkişafına yardım etmək, beynəlxalq avtomobil yolu, dəmir yolu və dənizçilik bazarına girişi təmin etmək, nəqliyyat təhlükəsizliyini, yük əhəmiyyətini və ekoloji qorunmağı təmin etmək, nəqliyyat sahəsində nəqliyyat siyasətini və hüquqi quruluşu uyğunlaşdırmaq, nəqliyyat əməliyyatları arasında bərabər rəqabət. Yaratmaq şəklində müəyyən etmişdir.

Başlanğıcda, layihə Aİ tərəfindən maliyyələşdirilən edilərkən, 2004-ci ildən etibarən maliyyələşdirmə mərhələ mərhələ üzv ölkələr tərəfindən ödənməyə başlanıb. Fevral 2005te Birləşmiş Millətlər İnkişaf Proqramı (UNDP) tərəfindən İpək Yolu üzərindəki ölkələr arasında tarixi ticarət yolunu təkrar canlandırmaq üçün, regional əməkdaşlığı artırmağı hədəfləyən veriliş başlanıldığı açıqlanıb. TRASEKA 5-ci Nazirlər Konfransı 2-3-ci İl 2006 May tarixlərində Sofiyada, Milli Katiblər Və Hüquqi İşçi Qrupunun İclası 8-9 Fevral 2006-cı il tarixlərində Buxarestdə, Milli Katiblər İclası 15-16 Noyabr 2005 tarixlərində Kiyevdə, (TRASEKA) atanın 2015-ci ilə qədər olan strategiyasını müəyyənləşdirmək üçün yaradılan İşçi Qrupunun Toplantısı 26-27 Sentyabr 2005 tarixində İstanbulda keçirilmişdir.

Mart 2006-cı ildə Aİ tərəfindən TRASEKA Proqramı çərçivəsində erivan-Tiflis dəmir yolunun reabilitasiya üçün iki milyon Avro dəstək verəcəyi açıqlanmışdır.

Layihədə Azərbaycan və Türkiyə, Avropanın Orta Asiya və Qafqaza nəqliyyatı üçün imkanlar təqdim etməsi baxımından mərkəzi rol oynayır. Bu çərçivədə, TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin Asiya-Avropa əlaqəsini təmin edəcək qolu olan Qars-Tiflis-Bakı dəmir yolu layihəsi, Türkiyənin Baş Naziri Tayyib Ərdoğan, Gürcüstan Prezidenti Mixail Şaakaşvili Və Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən Fevralın 2007de Tbilisidə imzalanmışdır.

Tarixi "İpək Yolunu\" dəmir yolu şəbəkələrində yenidən canlandıracağı üçün "İpək Yolu" adlandırılan layihə, qərbdə boğaz keçidli Marmara dəmir yolu tuneli Avropa dəmir yolu şəbəkəsinə, şərqdə də Qazaxıstan və Çin dəmir yolu xətlərinə olunması planlaşdırılır. 400 milyon dollar xərclənərək həyata keçiriləcək layihə tamamlandıqda, İngiltərədən hərəkət edən qatarın fasiləsiz sürətdə Çinə qədər getməsi nəzərdə tutulur. Beynəlxalq nəqliyyat və enerji dəhlizləri üzərində iştirak

edən Azərbaycan, logistika və nəqliyyat quruluşunu bu mövqeyinə uyğun olaraq yenidən qurması halında bölgədə önəmli bir maddi-texniki baza mövqeyinə gələcəkdir.

2.2. Material axınlarının logistik idarə edilməsi baxımından ölkənin nəqliyyat sisteminin struktur təhlili

Ölkəmizdə nəqliyyat və logistika sistemlərinin inkişafı üçün şərq və qərb, şimal və cənub dəhlizləri yaradılması layihələri də bu dövrdə başladı. Bundan əlavə ölkəmizdə 1995-ci ildən özəlləşdirmə strategiyasını tətbiq etmək və şəxsi müəssisələr üçün sərbəst ticarəti dəstəkləmək məqsədi ilə müxtəlif qanun qəbul edilir. Bunlar emal sektorunun inkişafı üçün vacib tədbirlər idi.

Ölkələrin logistika şəbəkəsinin müqayisəli təhlil olunması üçün bir-neçə səbəb var. Birincisi, nəqliyyat, ticarət və bir çox digər sahələrin inkişafında təməl rol oynamasıdır. Ondan əlavə milli baxımdan logistika setini inkişaf etdirməkdən ötrü coğrafi təhlilə ehtiyac duyulur. Bir sıra ölkələr logistikanın vacibliyini anlayaraq bir çox təşəbbüs vasitəsilə onun innovasiyasına önəm verirlər.

İkincisi, şəbəkənin inkişafından ötrü lazım olan komponentlərdən və təbiətdən asılı olaraq logistika setinə Maksimin prinsipi tətbiq edilir. Maksimin prinsipinə görə şəbəkənin bütün məhsuldarlığı gücsüz hissələr əsasında müəyyən edilir. Buna uyğun şəkildə logistika şəbəkəsinin hissələri yoxlanılır və bu hissələr ləğv edilir.

Üçüncüsü, ətraflı təhlil nəticəsində siyası səylər və müəssisələr vasitəsilə inkişaf etdirilən hissələri müəyyənləşdirmək mümkündür. Əgər logistik şəbəkədəki zəifliyin səbəbi siyası faktordursa, yeni siyası səylər vasitəsi ilə bunları aradan qaldırmaq olur.

Bunların Azərbaycana böyük təsirləri vardır. Cədvəldə göründüyü kimi ölkəmiz Dünya Bankı tərəfindən aparılan Logistika Məhsuldarlığı Reytingində (LPI) 155 ölkənin içərisindən 116-cı yerə yiyələnmişdir. Qiymətləndirməyə əsas olan göstəricilərin biri gömrük proseduralarında Azərbaycanın aşağı keyfiyyət nümayiş etdirməsidir. Beləliklə məlum olur ki, Azərbaycanda gömrük proseduralarının yaxşılaşdırılması, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, nəqliyyat xidmətlərinin

keyfiyyətinin yüksəldilməsi üçün tədbirlər görməlidir. Aşağıda göstərilən İndoneziya ilə bağlı məlumatlar Azərbaycan hökumətinin nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafından ötrü yol göstərə bilər.

Cədvəl 2.2.

Azərbaycan və bir sıra İnkişafda olan ölkələrin ölkələrin LPI reytingi

	LPI Reytingi	Gömrük	İnfrastr uktura	Yük göndər- mənin rahatlığı	Logistika və Xidmətləri n keyfiyyəti	İzləmə	Zaman
Azərbaycan	116	147	101	120	143	80	74
Türkiyə	27	32	25	30	26	29	27
İndoneziya	59	75	85	57	62	52	42
Ukrayna	66	88	70	83	61	50	68
Gürcüstan	77	44	58	91	70	93	115
Qazaxıstan	86	73	79	92	74	70	132
Rusiya	95	138	97	106	92	79	94
Ermənistan	100	116	110	96	115	99	92
Özbəkistan	117	118	120	127	117	105	101
Qırğızıstan	130	84	90	147	129	132	135
Tacikistan	136	85	138	135	130	143	146

Mənbə: IBRD / World Bank, Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy, 2012 [24]

Logistika şəbəkəsinin inkişafı üçün siyasi səylərin göstərilməsi. Azərbaycan logistika şəbəkəsindəki zəifliklərin aradan qaldırılmasında müxtəlif siyasətlər aparılmışdır. Bu hissədə TRASECA-nın bir hissəsi kimi həyata keçirilən "Dəmiryolu ticarətinin və nəqliyyatın dəstəklənməsi" layihə olaraq və Bakı yaxınlığında inşa edilmiş, yeni port haqda məlumatlar təqdim ediləcək.

"Dəmir yolu ticarətinin və nəqliyyatın dəstəklənməsi" layihəsi. 1993-cü ildə 3 Qafqaz və 5 Mərkəzi Asiya ölkəsi Avropanı, Qafqazı və Asiyanı birləşdirəcək nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqda Brüsseldə saziş imzaladılar. Bu TRASECA layihəsidir.

“Bakı-Ələt-Böyük Kəsik Dəmir Yol Sisteminin Bərpası Proqramı”nın xarab olmuş dəmir yollarının bərpası və sənişin və yük daşınmasında dəmiryollarının payını artıracağı gözlənilir. Cədvəldən göründüyü qədər ilə “Bakı-Ələt-Böyük Kəsik Dəmir Yolu sisteminin Bərpa Proqramı” 2035-ci ilə qədər yük daşımısını əhəmiyyətli səviyyədə yüksəldəcək. Bundan əlavə növbəti mərhələdə dəmir yolu yeni inşa edilən porta birləşdirilərək Azərbaycana Avropa ilə Asiya arasında körpü rolunu oynamasında böyük faydaları olacaq.

Cədvəl 2.3.

Yük və Sənişinlərin Daşınması

		Real				Proqnozlaşdırılan			
		2008	2009	2010	2011	2015	2020	2025	2035
Yük	(milyon ton)	27.40	20.70	20.50	22.10	23.00	29.00	30.00	40.00
Şənişin	(1000 nəf.)	5387	5306	4011	3500	5400	5800	6000	6500

Mənbə: "Dəmir yolu ticarətinin və nəqliyyatın dəstəklənməsi" layihəsi, Azərbaycan Respublikası. TRASEKA-nın investisiya formu Brüssel.

Təzə Ələt Dəniz limanının İnşası Proqramı. Təzə Ələt Dəniz limanı 49 və 56 şimal en dairələri və 49 - 24 şərq uzunluğu dairələrində yerləşir. Liman Bakıdan 70 kilometrlikdə Xəzər dənizində yerləşməkdədir. 2010-cu ilin Noyabrında Prezidentimizin sərəncamı ilə Yeni Ələt Dəniz limanının inşasına başlanılmışdır. 2012-ci il limanın quru və dəniz hissəsində inşaprosesi davam etdirilib. Quru hissədəki tikinti çərçivəsində Bakı - İran magistral yolunun tikintisi davam edib. Limana birləşən yolun tikintisi zamanı yol altında yerləşmiş qaz, su, kanalizasiya və elektrik xətlərinin də yeri dəyişdirilib. Limanın dəniz hissədəki tikintisi çərçivəsində gəminin hərəkəti üçün dənizin dibinin dərinləşdirilmə və genişləndirilməsi əməliyyatları Hollandiyanın Van Oord firması tərəfindən aparılıb [9, s. 112].

III FƏSİL. MATERIAL AXINLARININ LOGİSTİK İDARƏEDİLMƏSİNİN TƏŞKİLATI-İQTİSADI MEXANİZMİNİN FORMALAŞMASI.

3.1. Ölkənin nəqliyyat sektorunun logistik idarəedilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi

Dünya praktikası göstərir ki, iqtisadi artım tempinin ən mühüm amili ölkədə fərqli fəaliyyət sahələrini əhatə etmiş bir logistika sisteminin formalaşması prosesidir. Sənaye inkişaf etmiş ölkələrdə, maddi axınının idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsinə xidmət edən logistika uzun müddətdir qoyulmuşdur. Müasir bazar mühitində, malların hərəkətinin məntiqi idarəetməsinin obyektiv şəkildə təkmilləşdirilməsi prosesi obyektiv şəkildə hərəkət edən təşkilatların daha çox integrasiyasına səbəb olur. Təchizat zəncirinin səmərəliliyi əmtəə dövriyyəsinin bütün iştirakçılarının iqtisadi əlaqələrinin təşkilati dizaynı səviyyəsində müəyyənləşdirilsə, malların bütün sistemini tənzimləmək lazımdır. Xaricdə olan logistika sistemlərinin təkamülünün təkcə fərdi təşkilatlar üçün deyil, bütövlükdə ölkə üçün rəqabətdə ən mühüm strateji vasitələrdən birinə çevrildiyini sübut edir. Azərbaycan Respublikasında vəziyyət bir qədər fərqlidir. Tarixi, siyasi və iqtisadi təbiətin obyektiv səbəbləri səbəbindən, logistika sahəsində müəyyən bir texnoloji dayaq var.

Bu, bir sıra səbəblərə görə logistika sistemlərinin özünəməxsus inkişafı ilə bağlıdır:

- bir sistemə daxil edilməli olan istehsalçılar, təchizatçılar və istehlakçılar arasında kifayət qədər güclü əlaqələr tələb olunur;
- lojistik sistemlərinin yaradılması kapital investisiyalarını tələb edir və bəzən olduqca əhəmiyyətlidir;
- son illərdə iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində istehsalın, texniki və texnoloji bazasının inkişaf templəri çox yüksəkdir və demək olar ki, daimi təkmilləşdirilməsini və ya birdəfəlik əhəmiyyətli xərclər tələb edən yeni məhsulların tətbiq edilməsini tələb edir;
- texnologiyaların davamlı inkişafı "logistika" ixtisası üzrə kadrların intensiv tədrisini nəzərdə tutur, bu sahədə kadrların orta və üst səviyyə idarəçiliyində yenidən hazırlanmasını və inkişafını təmin edir.

Bu boşluğu aradan qaldırmaq üçün ölkənin logistika sisteminin inkişafı üçün bir proqram hazırlamağa ehtiyac var idi ki, bu sahədə idarəetmə, iqtisadi və maliyyə aspektlərinə ən çox diqqət yetiriləcəkdir. Logistika sisteminin inkişafının vacib bir xüsusiyyəti logistika zəncirinin elementlərinin yerləşdirilməsi, yəni müvafiq qurğu və kommunikasiya ilə dolu bir ərazi quruluşunun qurulmasıdır [12, s. 65].

Müasir dövrdə beynəlxalq logistika və onun tərkibi qlobal daşıma əməliyyatları bazarı xərclərini minimallaşdırmaq və əlavə dəyəri yaratmaq üçün həm firmaların, həm də dövlətlərin diqqətlərini cəlb edir. Qlobal daşıma xidmətləri bazarları 2011-ci ildən bu yana təxminən ildə 7% böyüməklə dünyanın ən yüksək inkişaf sürəti olan sektorudur. 2016-cı ildə təkcə bu sektorun gəlirlərinin 3.8 trilyon dolları keçməsi təxmin olunur. Hal-hazırda ABŞ qlobal daşıma xidmətləri bazarının 42%-ni özündə cəmləşdirir. Növbəti illərdə tələbin artması ilə logistika bazarının genişlənməsi yüksək inkişaf sürətinə malik olan Çinin, Hindistanın, başqa Asiya dövlətlərinin, eləcə də Orta Şərq və Latin Amerikasının da bu sahədə önəminin güclənməsinə səbəb olmalıdır. Azərbaycan öz coğrafi mövqeyinə görə Avrasianın əsas quru və hava nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşmişdir. Yəni, Azərbaycan tarixən Avropa və Asiyayı kəsişdirən qədim İpək Yolunun üzərində yerləşməklə bu mövqeyindən uğurla istifadə etmiş, malların daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamışdır. Süveyş kanalının istifadəyə verilməsi ilə Avropa ilə Asiya arasında olan ticarət Afrika vasitəsi ilə həyata keçirilməyə başladığında İpək Yolunun ləğvinə və Azərbaycanın bu əhəmiyyətinin azalmasına baxmayaraq, carı çətinliklər və pırat təhlükələri İpək Yolunun yenidən istifadəsini gündəmə gətirmişdir. Yeni İpək Yolu adlanan bu marşrut xəttinin təzədən fəaliyyətə başlanması imkanları bu xəttin üzrə yerləşən ölkələrdə nəqliyyat infrastrukturasını bərpa etməsinə və yeni infrastrukturun yaradılmasına təkan verir. Bu xüsusiyyət düzgün istifadə edilərsə, ölkəmiz yalnız Avropa ilə Asiya, eləcə də şimal ilə cənub arasında transit körpüsü kimi yox, eləcə də bölüşdürülmə mərkəzi kimi əhəmiyyətini bərpa edə biləcək. Azərbaycanda qeyri-neft sferasının inkişaf potensialına uyğun şəkildə nəqliyyat mövqeyi və bundan istifadə diqqət mərkəzinə çəkilmişdir. Yəni, 2014-cü ildə ölkənin iqtisadiyyatında yaradılmış əlavə dəyər artımları tamamilə

qeyri-neft sektoru hesabına əldə edilib. 2014-cü il ərzində ölkənin iqtisadiyyatının qeyri-neft sektoru ÜDM-də məxsusi çəkisi 61,0% təşkil edib ki, burda da 5 faiz nəqliyyat və anbar təsərrüfatlarının payına düşüb. Azərbaycanda 2005-2014-cü illərdə nəqliyyat sahəsindən gələn gəlir hər il artıb. 2008-cı ildən etibarən qlobal böhranın təsiri nəticəsində nəqliyyatdan gələn gəlirlərdən artım faizində enən trend müşayiət olunur. Artım faizində enmə əsasən neft kəməri vasitəsilə daşınmaların nəticəsində formalaşmışdır. Belə ki son illərdə cüzi istisna ilə yalnız boru kəmərinə gələn gəlirlərdə əvvəlki ilə nəzərən azalma müşahidə edilib. Hər bir nəqliyyat növünü ayrılıqda nəzərdən keçirəndə aydın olur ki, son illər ən yüksək mənfəət neft daşınmasından əldə olunub. Boru kəməri vasitəsi ilə daşınan məhsullardan gələn mənfəət ən yüksək olmaqla, onu avtomobil nəqliyyatı izləyir. Belə ki, avtomobil nəqliyyatına çəkilən xərclərlə gəlirlər arasında 600 milyon manatdandaha fərqli müsbət fərq yaranmışdır. Hava nəqliyyatından əldə olunan gəlir də yüksək olmasına baxmayaraq, sferaya çəkilən əhəmiyyətli xərc xalis gəlirlərin 70 milyon manatdan aşağı olmasına səbəb olub. Əldə olunan gəliri xərclərdən az olan dəniz daşımalarında yeni infrastruktur layihələr həyata keçirilərək mənfəətin artması planlaşdırılmaqdadır.

“Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”də göstərilmişdir ki, Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Limanı kompleksində və digər ərazilərdə yerləşən logistika və ticarət mərkəzləri vasitəsilə aparılan beynəlxalq ticarətin yerli bazarlara istiqamətləndirilməsi üzrə tədbirlər görülməli və yerli bazarların böyüməsinə dəstək məqsədilə nəqliyyat, xidmət, təchizat və tədarük şirkətlərinin ümumi inkişafına dəstək veriləcəkdir. Logistika və ticarət mərkəzləri dövlətin gələcək prioritet istiqamətlərindən olduğuna görə, bu sahəyə diqqət artırılacaqdır. Azərbaycanın nəqliyyat (dəmir yolu, avtomobil yolları və s.) infrastrukturunun yaxşılaşdırılması ilə bu şirkətlər yerli logistika sahəsinin və digər sahələrin inkişafını stimullaşdıracaqlar.

Yerli nəqliyyat infrastrukturundan əlavə, Azərbaycanın həm daxili, həm də qonşu ölkələrlə nəqliyyat əlaqələri genişləndiriləcəkdir. Belə ki, Azərbaycanla İran arasında hazırda tikilməkdə olan dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi prioritet

kımı götürülərək, yüksəksürətli qatarlarla dəmir yolu infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi planlaşdırılır. Hava nəqliyyatında sərnəşin və yükdaşıma sahəsində keyfiyyətin yüksəldilməsi və digər bölgələrdə hava limanlarının sayının artırılması nəzərdə tutulur. Zərurət yarandığı təqdirdə, yüksək dəyərə malik ixrac mallarının daşınması üçün hava yolu ilə yükdaşıma xidmətlərinin daha da genişlənməsinə şərait yaratmaq məqsədilə Bakıda hava limanının yükqəbuletmə imkanları genişləndiriləcək və ya əlavə yük hava terminallarının tikintisi layihəsi nəzərdən keçiriləcəkdir. Azərbaycanda infrastrukturun təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bu cür fəaliyyətlər özəl sektor və xarici investisiyalar üçün geniş imkanlar açacaq və burada dövlət sektoru dəstəkləyici rol oynayacaqdır.

3.2. Nəqliyyat sektorunun dövlət tənzimlənməsi meylləri

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsini tənzim etmək məqsədilə hüquqi baza yaradılıb. Bu bazada fərqli hüquq qüvvələrinə malik olan normativ hüquqi aktlar yer alıb. Respublikada nəqliyyat sahəsinin tənzimlənməsinin təməlini özündə əks etdirən qanun 11 iyun 1999-cu ildə qəbul edilmiş “Nəqliyyat haqqında” AR Qanunudur. Nəqliyyat sektorunda fəaliyyətin hüquqi tənzim olunmasının əsasını təşkil edən başqa normativ aktlara “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” AR Qanunu, “Avtomobil yolları haqqında” AR Qanunu, “Aviasiya haqqında” AR Qanunu, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişaf Strategiyası, “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramı”, “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramını nümunə olaraq göstərmək olar. Nəqliyyatın fəaliyyətləri ilə əlaqədar əlaqələr müvafiq qanunla, nəqliyyat növləri üzrə məcəllələr və nizamnamələrlə, Azərbaycan Respublikasının digər normativhüquqi aktları ilə tənzim edilir. Yük və sərnəşin daşıma qaydaları, nəqliyyat vasitələrindən istifadə şərtləri, nəqliyyat hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması, əməyin mühafizəsi, yanğın təhlükəsizliyi, texniki-texnoloji, ekoloji və sanitariya normaların tələblərinə əməl olunması nəqliyyat münasibətlərinin bütün iştirakçıları üçün məcburi olan, müvafiq nəqliyyat növlərinin fəaliyyətini tənzimləyən normativhüquqi aktlar, eləcə də

tərəflərin razılıqları ilə müəyyənləşdirilir. Əgər Azərbaycan Respublikasının imzaladığı beynəlxalq müqavilələrdə “Nəqliyyat haqqında” AR Qanununda onlardan fərqli qayda müəyyən edilibsə, həmin müqavilə qaydaları tətbiq olunur.

Bu normativ aktlar nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqı, iqtisadi və təşkilatı əsaslarını müəyyənləşdirir. Nəqliyyat sferası ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyətə malik olduğundan bu sahədə dövlət müdaxiləsi zəruri hesab edilir. Bu baxımdan nəqliyyat sahəsində dövlət müdaxiləsinin praktik reallaşmasının təmini üçün normativ hüquqı bazanın formalaşdırılması hər bir dövlət üçün başlıca vəzifə hesab olunur. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dövlət, xüsusi və bələdiyyə mülkiyyət növlərinə əsaslanır. Bütün nəqliyyat mülkiyyətçiləri bərabər hüquqa malikdirlər və qanunla eyni cür müdafiə olunurlar [18, s. 161].

Ümumi istifadədəki və dövlət əhəmiyyətli dəmiryolları və onların mühəndis tikililəri və qurğuları, magistral boru kəmərləri, mayaklar, gəmilərin təhlükəsiz hərəkətini nizamlayan və ona zəmanətini verən qurğu və nəviqasiya nişanları, hava hərəkətlərinin təşkili və idarə olunması sisteminin aeronaviqasiya vasitələri və avadanlığı, hava gəmilərinin uçuş təhlükəsizliyini təmin edən qurğular, aviasiya daşımaları ilə əlaqədar mühəndis şəbəkələri və qurğuları, həmçinin metropoliten dövlət mülkiyyətindədir. Nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsi hüquqı təminat, vergi qoyma, maliyyələşdirmə, qiymət qoyma, investisiya və vahid elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi ilə yerinə yetirilir.

Qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, dövlət və bələdiyyə orqanlarının nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətinə müdaxilə etmələrinə, həmçinin nəqliyyat müəssisələrinin istismar işçilərini başqa işlərə cəlb etmələrinə yol verilmir.

Nəqliyyat sahəsində dövlət idarəetməsinin əsas vasitələri aşağıdakılardır:

- nəqliyyat sahəsində iqtisadi, investisiya, tarif və elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi, nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin inkişafına dair proqramların işlənilib hazırlanmasının və yerinə yetirilməsinin təşkili;

- nəqliyyat kompleksinin bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinə keçidi ilə əlaqədar islahatların aparılmasına rəhbərlik;
- dövlət, o cümlədən, müdafiə ehtiyaclarının, yük daşımalarına və digər nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatların proqnozlaşdırılması, onların təmin olunması üzrə nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin təşkili və əlaqələndirilməsi;
- nəqliyyatda inhisar fəaliyyətinin məhdudlaşdırılması və rəqabətin inkişafı üzrə məqsədlı tədbirlərin görülməsi, mülkiyyət formasından asılı olmayaraq bütün nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətinin həyata keçirilməsi üçün bərabər şəraitin təmin edilməsi;
- nəqliyyat kompleksinin təhlükəsiz, səmərəli və ahəngdar işinin təmin edilməsi üzrə dövlət tənzimlənməsinin həyata keçirilməsi;
- nəqliyyat kompleksinin, nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin fəaliyyətinə dair normativlərin müəyyən edilməsi və təkmilləşdirilməsi;
- nəqliyyat məsələləri ilə əlaqədar dövlətin iqtisadi mənafeələrinin, nəqliyyat müəssisələrinin və nəqliyyat istehlakçılarının qanuni mənafeələrinin və hüquqlarının müdafiəsi;
- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında millı nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin və rəqabətə davamlılığının artırılması, xarici investisiyaların cəlb edilməsi;
- xarici ölkələrlə nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi və inkişafı.

Nəqliyyat sahəsində yaranan ölkədaxılı və beynəlxalq əməkdaşlıq münasibətləri dövlətlərarası, hökumətlərarası, idarələrarası müqavilələr (sazışlər, kontraktlar), habelə qanunvericiliyə uyğun olaraq nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcıların xarici hüquqı və fiziki şəxslərlə bırıbaşa bağladlıqları müqavilələr (sazışlər, kontraktlar) əsasında həyata keçirilir.

“Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu 1 aprel 2008-cı ıl tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidenti tərəfindən ımzalanmışdır. Bu qanun Azərbaycan Respublikasının ərazisində avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və

yük daşımalarının hüquqı, təşkilatı və iqtisadi əsaslarını müəyyən edir, bu sahədə dövlət orqanları, daşıyıcılar və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımaları üzrə xidmətlərin istehlakçıları arasında yaranan münasibətləri tənzimləyir.

Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasından, Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsindən, “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, “Avtomobil nəqliyyatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, habelə həmin sahəni tənzimləyən digər normativ hüquqi aktlardan və Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdən ibarətdir. Müvafiq sahəni tənzimləyən qanun avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşınması xidmətlərinin göstərilməsi, həmçinin avtomobil nəqliyyatının infrastruktur obyektləri ilə əlaqədar dövlət orqanları, daşıyıcılar, infrastruktur obyektlərinin sahibləri və nəqliyyat xidmətlərinin istehlakçıları arasında yaranan hüquqi və iqtisadi münasibətlərə tətbiq olunur.

Müvafiq qanunun müddəaları aşağıdakılara şamil edilmir:

- kommunal və təcili tibbi yardım xidmətlərə məxsus, həmçinin müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən təxirəsalınmaz təcili xidmətlərə aid edilmiş avtonəqliyyat vasitələri ilə yerinə yetirilən daşımalara;
- müdafiə, ictimai asayışın qorunması və fəvqəladə halların aradan qaldırılması ilə əlaqədar olan avtomobil daşımalarına;
- dövlət hakimiyyəti orqanlarının, büdcə təşkilatlarının və yerli özünüidarəetmə orqanlarının, Azərbaycan Respublikası Mərkəzi Bankının, büdcədənkanar dövlət fondlarının, xarici ölkələrin diplomatik və konsulluq nümayəndəliklərinin, beynəlxalq təşkilatların nümayəndəliklərinin rəsmi və xidməti istifadəsi üçün nəzərdə tutulmuş avtonəqliyyat vasitələri ilə yerinə yetirilən daşımalara;
- hüquqi şəxslərin və fərdi sahibkarların xidməti istifadəsi üçün nəzərdə tutulmuş minik avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımalara;
- hüquqi şəxslərin və fərdi sahibkarların ümumistifadədə olan avtomobil yollarına çıxmadan yerinə yetirdiyi texnoloji və təsərrüfatdaxili

(müəssisələrin, obyektlərin daxilində) avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalarına;

- fiziki şəxslərin mülkiyyətində, yaxud istifadəsində olan avtonəqliyyat
- Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikasında iqtisadiyyatın və sosial sahənin inkişafı və dünya iqtisadiyyatına daha sıx inteqrasiya olunması, bazar münasibətlərinin səmərəli fəaliyyət göstərməsi, ticarətin genişləndirilməsi, daşımalarda vaxtın və nəqliyyat xərclərinin azaldılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, ölkənin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, əhalinin rifah halının yaxşılaşdırılması nəqliyyat kommunikasiyalarının, ilk növbədə avtomobil yollarının inkişaf səviyyəsindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Digər nəqliyyat kommunikasiyaları ilə müqayisədə (dəmiryolları, hava və su yolları) bir sıra üstünlüklərə malik olan avtomobil yolları şəbəkəsi ölkə əhalısının nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsi sahəsində əsas nəqliyyat-kommunikasiya vasitəsi kimi çıxış edir.

“Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair” Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər) əsas məqsədi Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin inkişafı sahəsində dövlət siyasətinin prioritetlərinin müəyyən edilməsindən, ölkədə avtomobil yolları şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi ilə ölkənin milli təhlükəsizlik maraqlarının qorunmasından, müasir nəqliyyat kommunikasiyalarının formalaşdırılmasından və səmərəliliyinin artırılmasından, nəqliyyat xidmətlərinə artan tələbatın ödənilməsindən və keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasından, avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin və sərnişinlərin daşınması məsrəflərinin azaldılmasından, ölkənin avtomobil yollarının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulması nəticəsində ölkə ərazısı ilə tranzit daşımalarının artırılmasından və beynəlxalq əlaqələrin genişləndirilməsinə köməklik göstərilməsindən, respublika əhalisinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasından və onların daşımalara olan tələbatının təmin edilməsindən ibarətdir.

Proqram çərçivəsində 3578 km respublika əhəmiyyətli yollar, 5928 km yerli əhəmiyyətli yollar yenidən qurulma və bərpa edilməli idi. Proqramın iki mərhələdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur:

birinci mərhələdə (2006-2009-cu illər) respublika əhəmiyyətli yollar üzrə 2230 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 2268 km yolun yenidən qurulması və reabilitasiyası işlərinin aparılması;

ikinci mərhələdə (2010-2015-ci illər) respublika əhəmiyyətli yollar üzrə 1348 km və yerli əhəmiyyətli yollarda 3660 km yolun yenidən qurulması və təmiri işlərinin aparılması.

Beləliklə, nəqliyyat sahəsində dövlət tədbirlərinin hüquqi təminatı tənzimləmə obyektindən asılı olaraq icra və qanunvericilik hakimiyyəti orqanı tərəfindən qəbul edilən normativ hüquqi aktlar əsasında həyata keçirilir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Azərbaycan Respublikası müstəqillik qazanandan sonra nəqliyyat sistemi öz inkişafının təzə mərhələsinə qədəm qoyub. Əsaslı strukturislahatları tamamlanmışdır. Ölkənin iqtisadiyyatı sürətli inkişafın növbəti etapına keçib, bazar iqtisadiyyatı durumunda nəqliyyat işinin hüquqi bazasının əmələ gəlməsinə, tələbə yönəlmiş, bazar iqtisadi sisteminin tələblərini əksətdirən güclü fəaliyyət istiqamətlərinə üz tutmağa səbəbiyyət verib. Nəqliyyatda sahə islahatlarının tamalanması yeganə nəqliyyat siyasətinin formalaşmasından ötrü stimül yaratmışdır.

Yeganə nəqliyyat siyasəti hədəflərindən biri subsektorların inteqrasiyasından və nəqliyyat xidməti bazarında istər birləşmiş itərsə də multimodelli nəqliyyat sistemlərində bacarıqların artmasından ibarətdir. Nəqliyyatın artan xüsusi çevikliyi, əhəlinin nəqliyyatla hərəkət etməsi sahəsində hüquqların həyata keçirilməsini təmin etməklə yanaşı, eləcə də AR müdafiə potensialının artırılması üçün önəmlidir. Nəqliyyat sektorunun təməl rolu artmaqda olan tələbın təmin edilməsindən eyni zamanda, ölkəmiz tərəfindən hazırlanmaqda olan sosial-iqtisadi inkişaf islahatları ilə uyğunluq prinsipləri ilə birgə addımlamasıdır. Dəyişən şərtlər nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi üçün əsas yönərlərin müəyyən edilməsini və nəqliyyatın inkişaf etməsi sahəsində dövlət tərəfindən müəyyən edilən vəzifələrin müəyyənləşdirilməsini zəruri edir. Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin və inkişaf etdirilməsinin əsas məqsədi nəqliyyat vasitələri ilə respublika əhalisinin həyat tərzinin və iqtisadi sisteminin yüksəlişini dəstəkləməkdən ibarət olur.

Nəqliyyat sistemlərinin inkişaf məsələləri iqtisadiyyatın iqtisadi artımın fazalarına keçməsinə uyğun şəkildə, dövlətin sosial, iqtisadi prioritetlərinin gerçəkləşdirilməsi ilə bilavasitə əlaqəlidir. Ölkənin nəqliyyat sahəsinin və nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etməsinə dövlət qayğısı hər il sürətlə güclənir.

Təbii ehtiyatların qorunması və həyat durumunun yaxşılaşdırılması üçün gələsi nəsillər qarşısında götürülən məsuliyyət nəqliyyat siyasətinin davamlı inkişaf qaydaları əsasında qurulmasını tələb etməkdədir. Nəqliyyat sisteminin inkişaf etməsi, eləcə də bir sahə olaraq nəqliyyatın bəzi daxili problemlərinin həll olunmasını da tələb etməkdədir. Bu sferada əsas vəzifə struktur dəyişikliklərinin davamı, nəqliyyat

sistemi fəaliyyətləri və inkişafının idarəsi kompleksliliyin artırılması, nəqliyyatın əsas fondlarının köhnəmə tendensiyasının qarşısının alınması və nəqliyyat sistemlərinin texniki səviyyəsinin yüksəldilməsindən ibarətdir. Nəqliyyat-yol kompleksinin tərkib hissələri olan dəmiryolu, su, avtomobil, mülki hava nəqliyyatı, nəqliyyat sub sektorlarında vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və həyata keçirən, sahələrarası münasibətləri tənzimləyici mərkəzi icra hakimiyyəti orqanı Nəqliyyat Nazirliyi. Nəqliyyat sferasında inkişaf, tənzimləmə və idarəetmə funksiyalarını Nəqliyyat Nazirliyi və sahələr üzrə öz səlahiyyətləri çərçivəsində müvafiq dövlət orqanları həyata keçirirlər.

İşin yazılması və tədqiqatın aparılmasının axırında hər bir tədqiqatın axırında olduğu şəkildə aşağıdakı təkliflər vermək istədik:

1. Ölkəmizin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiya olunmasını sürətləndirilmək məqsədilə müvafiq sahədə normativ-hüquqi bazanın dəyişən dövrün tələblərinə müvafiq olaraq daima təkmilləşdirilməsi olduqca zəruridir və nəqliyyat-logistik kompleksin fəaliyyətinin tənzimlənməsinin hüquqi mexanizmi formalaşdırarkən beynəlxalq norma və konvensiyaların tələbləri nəzərə alınmalıdır. Buraya icazə sistemi əsasında həyata keçirilən beynəlxalq avtomobil daşımalarda icazə sisteminin sadələşdirilməsini misal göstərmək olar ki, bunun nəticəsində dövlət büdcəsinə əlavə gəlirlərin daxil olmasının təmin etmək mümkündür;

2. Nəqliyyatda struktur islahatları bazar münasibətlərinin inkişafını, nəqliyyatın kommersiya fəaliyyətində dövlətin iştirakının azaldılmasını, potensial rəqabətçi və təbii-inhisarçı fəaliyyət növlərinin bir-birindən ayrılmasını və nəticədə inhisarçı sektorun ixtisasını nəzərdə tutmalıdır. Nəqliyyatda struktur islahatları operatorların statistik müşahidə sisteminin təkmilləşdirilməsi və birləşdirilməsi, yeni müasir məlumatın əldə edilməsi istiqamətlərdə aparılmalıdır;

3. Nəqliyyat sektorunda antinhisar tənzimləmənin təkmilləşdirilməsi aşağıdakıları nəzərə almalıdır:

- bazar konsentrasiyasına nəzarət etmək üçün "on-line" informasiya rabitə texnologiyasının yaradılması. Nəqliyyat xidmətləri bazarının nəqliyyat vasitələrinin qeyri-bazar kommersiya istismarı

sektorundan və qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə sektorundan ayrılması, rəqabətçi və inhisarçı fəaliyyət növlərinin ayrılması ilə bazarın təşkili üzrə tədbirlərin görülməsi və bazara real nəzarət sisteminin tətbiq edilməsi;

- təbii inhisarçı fəaliyyət sahələrinin birbaşa tənzimləmələrini tədricən bazar tənzimlənməsi metodları ilə əvəzləndirməklə ixtisar edilməsi;
- qanunvericiliyin, o cümlədən antinhisar və xüsusi (sahələr üzrə) qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi, bazarların fəaliyyəti və onlara giriş qaydalarının, habelə təbii inhisar subyektləri tərəfindən göstərilən xidmətlər üçün nümunəvi müqavilələrin işlənilib hazırlanması, təbii inhisarçılarla əlaqədar standart xidmət müqavilə qaydalarının tənzimlənməsi və onların qanunvericiliklə möhkəmləndirilməsi;

4. Tarif və qiymət tənzimlənməsi imkan daxilində təbii inhisar sahələrində aparılmalıdır. Bu halda, nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edənlərin və operatorların maraqları tarazlaşdırılmalıdır. Tariflərin tənzimlənməsi zamanı aşağıdakı əsas şərtlər qoyula bilər:

- inflyasiyanın artmasına imkan verməmək üçün tariflərin ümumi səviyyəsinə nəzarət;
- potensial istehlakçıların əlverişli xidmətlərlə təmin olunması məqsədilə tariflərin maksimum səviyyədə nizamlanması
- dempinqə imkan verməmək üçün tariflərin aşağıdan məhdudlaşdırılması;
- bazarda qiymət şəffaflığının təmin edilməsi (“elan edilmiş tarif” prinsipini tətbiq etməklə);
- tariflərin məqsədəuyğun sabitliyinin təmin edilməsi (müəyyən müddət ərzində tarifi dəyişməsinə imkan verməməklə).

5. Azərbaycan Respublikasının milli strategiyasının vacib tərkib hissəsini təşkil edən malların ixracı kimi nəqliyyat xidmətlərinin ixracının inkişafı da respublika

üçün strateji əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat xidmətlərinin ixracı aşağıdakı istiqamətlərdə inkişaf etdirilməlidir:

- yerli ixrac yüklərinin dünya bazarlarına göndərilməsində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat müəssisələrinin rolunun artırılması;
- idxal yüklərinin gətirilməsində və üçüncü ölkələrin yüklərinin daşınmasında Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat müəssisələrinin payının artırılması;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin tranzit potensialından inkişaf etdirilməsi.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik.Bakı:Digesta, 2007, 820 s.
2. Allahverdiyev S.S.Nəqliyyat müqavilələri(nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı: Digesta,2005, 336 s.
3. Atakişiyev M.Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş.Bakı: Azərbaycan,2004, 264s.
4. Atakişiyev M. Azərbaycan sosial-iqtisadi tərəqqi yolunda.Bakı:Təhsil,2005
5. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000
6. Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüquqi.Dərs vəsaiti.Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005
7. Əliyev E.Ə.Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi.Dərs vəsaiti.Bakı: Zərdabi LTD,2008
8. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı,2002
9. Əliyev E.Ə.Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi-tənzimlənməsi.Bakı,2007
10. Əliyev E.Ə.Nəqliyyat hüququnun əsasları.Bakı:Hüquq ədəbiyyatı,2004
11. Əliyev E.Ə. Yol hərəkətininbeynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti.Bakı: Hüquq ədəbiyyatı,2003
12. Hacıyev Ş.H., Bayramov Ə.İ., Beynəlxalq iqtisadiyyat. Metodiki göstəricilər, Bakı 2000
13. Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000
14. Hüseynov Ə.H. Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə olan inzibati xətlərin kommentariyası (Normativ materiallarla). Bakı: Digesta, 2008
15. İqtisadiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri)Bakı: Nurlan, 2003

16. Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər. Xarici iqtisadi biliklərə dair acərbaycanca-rusca-ingiliscəlüğət-məlumat kitabı / Müəlliftərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005
17. Şəkərəliyev A.Ş."Keçid iqtisadiyyatı və dövlət."Bakı-2000
18. Z.Qafarov, E.Əliyev" Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi" Bakı, 2002
19. F.Bağırov"Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri" Bakı,2009
20. Абузер Кендизелеен, Алисан Айдын. Ташыма жукуку мевзуаты. Истанбул: Бета, 2001, 1011 с.
21. Emin Ertürk. Улусларарасы иктисади бирлешмелер. Истанбул: Випаш А.Ш, 2002.
22. Emine Yazıcıoğlu. Щамбурэ Куралларына эюре ташыйанын сорумлулубу. Истанбул:Бета БасымА.Ш., 2000
23. Fahiman Tekin.Deniz Hukuku. İstanbul, 2001
24. IBRD / World Bank, Connecting to Compete2012:Trade Logistics in the Global Economy, 2012
25. www.stat.gov.az

Xülasə

Dissertasiya işi müasir dövrdə nəqliyyat logistikasının qiymətləndirilməsinə həsr olunmuşdur. Qlobal bazarlar içində, rəqabət üstünlüyünü artırmaq, məhsuldarlıq və səmərəlilik mövzusunda böyük uğur qazanmaq, qazanc əldə etmək və davamlılığı təmin etmək üçün hər bir müəssisə materialların düzgün axımını təmin etməlidir. Ancaq nəqliyyat logistikası sisteminə malik olmaq bütün bunlar üçün yetərli deyil. Bu sistemdən maksimum fayda əldə etməyin yolu, yeniliklərdən və müasir texnologiyalardan istifadə etməkdir..

Dissertasiya işinin “Bazar münasibətləri şəraitində material axınlarının logistik idarə edilməsinin nəzəri əsasları” adlandırılan birinci fəslə təsərrüfat subyektlərinin rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi, nəqliyyat sisteminin quruluşunun təhlilindən ibarətdir. Bu fəsildə yeni iqtisadi inkişaf şəraitində mövcud sistemlərin yeri və rolunun təhlili aparılmışdır.

Tədqiqatın ikinci fəslində makroiqtisadi səviyyədə nəqliyyat sektorunun logistik tədqiqinə diqqət yetirilmiş, material axınlarının logistik idarə edilməsi baxımından ölkənin nəqliyyat sisteminin struktur təhlili problemləri ön planda göstərilmişdir.

Üçüncü fəslə ölkənin nəqliyyat sektorunun logistik idarəedilməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi, nəqliyyat sektorunun dövlət tənzimlənməsi meylləri məsələlərinə baxılmışdır.

Dissertasiya işində aktuallığa uyğun olaraq beynəlxalq şirkətlərin təcrübələri öyrənilmişdir. Müasir dövrdə ölkəmizdə nəqliyyat logistikasının inkişaf tendensiyləri və qiymətləndirilməsi məsələləri araşdırılmışdır.

Резюме

Диссертация посвящена оценке транспортной логистики в современную эпоху. На каждом глобальном рынке каждое предприятие должно обеспечить надлежащий поток материалов, чтобы максимизировать конкурентоспособность, добиваться большего успеха в производительности и эффективности, получать доход и поддерживать устойчивость. Однако для всего этого недостаточно транспортной логистической системы. Способ получить максимальную выгоду от этой системы - использовать инновации и современные технологии.

Первой главой диссертации «Теоретические основы управления материальными потоками в рыночных условиях» является повышение конкурентоспособности хозяйствующих субъектов и анализ структуры транспортной системы. В этой главе анализируется роль и место существующих систем в контексте нового экономического развития.

Во второй главе основное внимание уделяется логистике транспортного сектора на макроэкономическом уровне, при этом структурный анализ транспортной системы страны на передний план с точки зрения логистического управления материальными потоками.

Третья глава посвящена совершенствованию системы управления логистикой транспортного сектора страны, тенденциям государственного регулирования в транспортном секторе.

Изучен опыт международных компаний в соответствии с актуальностью диссертации. Были исследованы современные тенденции развития и оценки транспортной логистики в нашей стране.

Summary

The thesis is devoted to the assessment of transport logistics in the modern era. In every global market, every enterprise must provide an appropriate flow of materials to maximize competitiveness, achieve greater success in productivity and efficiency, generate revenue and maintain sustainability. However, for all this there is not enough transport logistics system. The way to get the maximum benefit from this system is to use innovations and modern technologies.

The first chapter of the thesis "Theoretical Foundations of Material Flow Management under Market Conditions" is to increase the competitiveness of economic entities and analyze the structure of the transport system. This chapter analyzes the role and place of existing systems in the context of new economic development.

The second chapter focuses on logistics of the transport sector at the macroeconomic level, while structural analysis of the transport system of the country to the forefront in terms of logistics management of material flows.

The third chapter is devoted to the improvement of the logistics management system in the transport sector of the country, the trends of state regulation in the transport sector.

The experience of international companies is studied in accordance with the actuality of the dissertation. The modern trends in the development and evaluation of transport logistics in our country were studied.