

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

**“Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın rolu: SOCAR timsalında”
mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

Təhməzova Nigar Mübariz qızı

BAKİ – 2019

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

BMDM-in direktoru

i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fariz Saleh oğlu

_____ imza

“ ___ ” _____ 2019-cu il

“Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın rolu: SOCAR timsalında”
mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060408 - Marketing

İxtisaslaşma: Logistika

Qrup: 310

Magistrant

Təhməzova Nigar Mübariz qızı

_____ imza

Proqram rəhbəri

i.ü.f.d. b/m Samirə Şamxalova Oqtay qızı

_____ imza

Elmi rəhbər

i.ü.f.d., Talıbov Ceyhun Şahmar oğlu

_____ imza

Kafedra müdiri

i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakişi oğlu

_____ imza

BAKI – 2019

“THE ROLE OF LOGISTICS IN THE PETROLEUM AND PETROLEUM PRODUCTS MARKET: SOCAR’S CASE”

SUMMARY

Relevance of the Research: The development problems of logistics in the oil and oil products market are very necessary in regard to expanding the national economy, as well as the global economic relations.

Purpose and Objectives of the Research: The purpose of the research is to study the current state and development issues of logistics in the petroleum and petroleum products market and to develop suggestions and recommendations for further enhancing its role in this market.

Used Investigian Methods: The quantitative and qualitative analysis, interview, analysis and synthesis methods were used during the development of dissertation research.

Information Database of Research: As a research base, the official statistical data of the State Committee of the Republic of Azerbaijan, the annual report materials of SOCAR, internet resources, etc. were studied.

Limitations of Research: In the research process, it was not possible to carry out a thorough investigation due to lack of statistical data on the current state and development of logistics of SOCAR.

Resalts of Research: As a result of the research, the analysis of logistics systems in the petroleum and petroleum products market was conducted and the current situation was assessed.

Scientifical and practical significance of the results: The theoretical results of the study will help to increase the efficiency of logistics in the petroleum and petroleum products market, improve the quality and reliability of petroleum and petroleum products.

Key words: the petroleum and petroleum products market, logistics, SOCAR, information technologies, terminal infrastructure.

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
ABƏŞ	Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti
AÇG	Azəri Çıraq Günəşli
Aİ	Avropa İttifaqı
AR	Azərbaycan Respublikası
ARDNŞ	Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti
ATƏT	Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Təşkilatı
BƏƏ	Birləşmiş Ərəb Əmirliyi
BP	British Petrol
BTC	Bakı Tbilisi Ceyhan
BTQ	Bakı Tbilisi Qars
CQBK	Cənubi Qafqaz Boru Kəməri
QİBK	Qərb İxrac Boru Kəməri
QSC	Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti
LNZ	Logistik Nəqliyyat Zənciri
MMC	Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət
SES	Su Elektrik Stansiyası
SSRİ	Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı
SOCAR	State Oil Company of Azerbaijan Republic
SES	Su Elektrik Stansiyası
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul
TANAP	Trans Anatolian Natural Gas Pipeline
YDM	Yük Dağıtım Mərkəzi

MÜNDƏRİCAT

Giriş	4
I Fəsil. LOGİSTİKANIN ƏSASLARI VƏ ONUN NEFT BAZARINDA İNKİŞAF MEYLLƏRİ.....	9
1.1. Logistika xidmətləri: konsepsiya, vəzifələr, funksiyalar	9
1.2. Neft və neft məhsulları bazarında logistika infrastrukturunun elementləri.....	16
1.3. Logistika infrastrukturunun neft və neft məhsulları bazarında inkişaf meylləri.....	21
II Fəsil. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NEFT VƏ NEFT MƏHSULLARI BAZARINDA LOGİSTİKANIN İNKİŞAFININ TƏHLİLİ	28
2.1. SOCAR-ın istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin qısa xarakteristikası.....	28
2.2. Neft və neft məhsullarının ixracında logistika sistemləri.....	33
2.3. Neft şirkətlərində logistikanın inkişafı: mövcud vəziyyətin qiymətləndirilməsi.....	43
III Fəsil. NEFT VƏ NEFT MƏHSULLARI BAZARINDA LOGİSTİKANIN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ.....	48
3.1. Yüklərin çatdırılmasının müasir texnologiyaları və onların neft və neft məhsulları bazarında istifadə imkanları.....	48
3.2. Ölkənin neft və neft məhsulları bazarında logistika sistemi üzrə informasiya texnologiyasının təkmilləşdirilməsi.....	57
3.3. Terminal infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri.....	62
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	72
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT.....	75
Cədvəllərin siyahısı.....	79
Qrafiklərin siyahısı.....	79

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Son illərdə ölkənin tranzit potensialının genişləndirilməsi, beynəlxalq daşımalar üçün müasir infrastrukturun yaradılması üzrə daha intensiv işlər nəqliyyat parkının modernləşdirilməsi yönündə yeni təşəbbüslərin yaranmasına təkan verdi. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının inşası kimi vacib layihələrin reallaşdırılması Azərbaycanın iqtisadi gücünü artırmaqla yanaşı onun beynəlxalq mövqeyini də gücləndirir.

Ölkəmizin neft emalı və qeyri-neft bölməsində davam edən inkişafı iqtisadi artım üçün çox mühüm sayılır. Nəqliyyat və logistika hökumətin ölkə iqtisadiyyatının daha iri artımı və genişləndirilməsi üçün nəzərdə tutduğu bir sahədir. 2016-2018-ci illərdə Azərbaycan iri infrastruktur tikintisi layihələri və daha artıq işlər reallaşdırmışdır.

Nəqliyyat-logistika xidməti bütün Azərbaycan qarşısında yeni üfüqlər açaraq, ölkəmizin inkişafı üçün güclü təkan oldu. "Logistika və ticarətin inkişafı üzrə Strateji yol xəritəsi" 2016-cı ildə ölkə Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən təsdiqləndi. Bu, ölkənin nəqliyyat sektorunun və logistikasının modernləşdirilməsi, habelə təkmilləşdirilməsi ilə əlaqəli əsas sənəddir. Bu plana əsasən, Azərbaycan 2020-ci ilə qədərki dövrdə logistika və ticarət sahəsində ölkənin 73,5 milyard dollarlıq ÜDM-nə 363 milyon dollar əlavə edərək 18,9 min iş yeri yaratmaq niyyətindədir.

Qlobal deflyasiya riskləri dövründə xammal və enerji daşıyıcılarının aşağı qiymətlərində neft-qaz ixracatçısı olan ölkələr ciddi çətinliklərlə üzləşdi. Həsilat, emal və logistikanın optimallaşdırılması, neft-kimya məhsulları emalı və yenidən emalı dərinliyinin artırılması, təchizat zəncirlərindəki monetizasiya üçün əlavə imkanların axtarışı, logistika potensialının maksimal dərəcədə istifadəsi, işin keyfiyyətinə zərər vermədən xərclərin qənaətbəxş olaraq azaldılması, kadr potensialının və səlahiyyətlərinin qorunması – bütün bunlar antiböhran addımlarının nümunəsidir və bu çətinliklərin həll edilməsi və ölkə iqtisadiyyatının sabitləşdirilməsi proqramlarıdır. Bu tədbirlərin bir çoxu Azərbaycan

Respublikasında uğurlu illərdə həyata keçirilmişdir və ARDNŞ-in tərkibində - güclü neft-kimya istehsal klasterləri, inkişaf etmiş logistika infrastrukturunu və bütün səviyyələrdə ciddi insan resursları potensialı yaradılmışdır.

Bununla yanaşı, xammal böhranının dərinliyi və qlobal və regional iqtisadiyyatlar qarşısında duran çətinliklərin miqyası yeni həllər, ixrac və daxili bazarın inkişaf strategiyaları və taktikasının, logistika imkanlarının istifadəsin, neft email, habelə neft-kimya sənayesinin texnologiyası və səmərəliliyinin gələcək inkişafının daha dərinlən dərk olunmasını tələb edir. Belə çətin mərhələni uğurla başa vurmaq üçün 1990-cı illərin əvvəllərində AR-nın neft-qaz sənayesinin bərpası və inkişafı təcrübəsinə istinad etmək faydalıdır. Bu, SSRİ-nin dağılmasının, neft bazarında aşağı qiymətlərin və müharibədən sonrakı xarabalıqların nəticələrindən xeyli dərəcədə zərər görmüşdür. Ümummillə lider tərəfindən yaradılmış və uğurla həyata keçirilmiş Azərbaycanda neft-qaz sənayesinin inkişaf strategiyası çətin dövrdə effektiv kommertiya və istehsal qərarlarının tapılmasının əla nümunəsidir. İndi sahə qarşısında yenə də çətin şəraitdə aşağı start mövqeyindən böyük nəticələr əldə etmək vəzifəsi durur.

Müasir iqtisadiyyatda və iş təcrübəsində logistikta maddi və informasiya axınları ilə idarə edilən, minimum məsrəflərlə mümkün müştəri məmnuniyyətini maksimum qarşılayan inteqrasiya edilmiş proses kimi müəyyənləşdirilir. Həmin proses xammal və materialların mənbəyinin işlənilib hazırlanmasından hazır mal və xidmətlərin çatdırılmasına qədər fəaliyyətin bütün mərhələləri əhatə edilir. Rəqabət üstünlüklərinin formalaşması istehsal-satış prosesləri ilə təchizat proseslərinin effektiv qarşılıqlı təsirini təmin etməyə qabil prinsiplərdən istifadənin idarəçiliyini nəzərdə tutur. Müasir dövrdə rəhbər prinsiplər yeni iqtisadi yanaşma idi. Müəssisə bölmələrin effektiv qarşılıqlı fəaliyyəti və fikir ayrılıqlarının həlli üçündür.

Resursların bölgüsünün logistikasının təkmilləşdirilməsi neft-qaz bazarında bölgü logistik metodologiyasının inkişafına kömək etməlidir. Müasir iqtisadi reallıqlar neft müəssisələrində logistika menecmenti qarşısında yeni iqtisadi vəzifələr qoyur və onun məsuliyyətinin genişlənməsinə kömək edir.

Logistik idarəetmə səlahiyyətlərinin genişləndirilməsi təbii qazın və neft axınının bütün zənciri boyu - hasilatı, nəqli, saxlanması xammalın istehlakçıya çatdırılmasının idarə edilməsinə qədər baş verir. Bu milli və qlobal səviyyədə logistika sistemlərinin müəssisələrində idarəetmə funksiyalarının ən yüksək səviyyədə inteqrasiyasını qarşılayır. Bu mənada yanacaq resurslarının rəşional yayılması yalnız maddi axınların keçdiyi bütün bölmələrin fəaliyyətlərinin rəşiləşdirilməsi və koordinasiyası şəraitində mümkündür. Bu problemin həlli bölgü prosesinin özü barədə müəyyən fikirlərin yenidən nəzərdən keçirilməsinə və neft-qaz sənayesində onun səmərəliliyinin artırılmasının perspektiv istiqaməti isə təbii xammal axınlarının idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsidir.

Beləliklə, hazırda paylayıcı şirkətlərin ərazi və idarəetmə strukturlarının, bölüşdürmə funksiyaları və satış mexanizmlərinin - xammal bazarında logistik həlqələrin kompleks transformasiyasına əsaslanan logistik bölüşdürmə sistemini yaratmaq lazımdır. Bununla bərabər, neftin daşınması üzrə logistik sistemin fəaliyyəti mövcud bölgü sisteminin logistik həlqələrinin struktur-korporativ transformasiyası ilə reallaşdırılmalıdır.

Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın inkişafı problemləri milli iqtisadiyyat, eləcə də dünya iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsi baxımından daha çox vurğulanır.

Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın rolunun daha da yüksəldilməsi problemlərinin kifayət qədər öyrənilməməsi magistr dissertasiyası mövzusunun seçilməsinə gətirib çıxardı, onun məqsəd və vəzifələri müəyyənləşdirildi.

Problemin qoyulması və öyrənilməsi səviyyəsi: Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın rolu və inkişaf məsələlərinə həsr edilmiş tədqiqatlara Azərbaycan alimlərindən E. M. Hacızadənin, T.İ. İmanovun, M. Atakişiyevin, S.M.Səlimovun, R.N. Nurəliyevanın əsərlərində rast gəlinir. Xarici ölkə alimlərindən Shirin Akiner, Margarita M. Balmaceda, V.A. Baburin, A.O. Balobanov, İ.V. Morozova, A.M. Hacınski, M.N.Qriqoryev, S.A.Uvarov, V.V.Dıbskaya, Y.İ.Zaytsev, L.B.Mirotin, Y.M.Neruş və s. sözügedən məsələ ilə əlaqəli bir çox tədqiqat işləri mövcuddur.

Eyni zamanda, neft və neft məhsulları bazarında logistika vasitələrinin istifadəsi xüsusiyyətləri hələ də lazımı qədər öz əksini tapmamışdır. Odur ki, bu məsələ xüsusi yanaşmalar tələb edir. Neft və neft məhsulları bazarında logistikanın inkişafı problemlərinin həlli məqsədilə müvafiq təşkilati-iqtisadi yollar üzrə elmi axtarışların aparılmasını son dərəcə aktual edir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Tədqiqatın aparılmasında məqsəd neft və neft məhsulları bazarında logistikanın müasir vəziyyətini və inkişafı problemlərini öyrənərək, gələcəkdə onun bu bazarda rolunu daha da artırmaqla bağlı təklif və tövsiyələr hazırlamaqdır. Göstərilən məqsədə uyğun olaraq tədqiqatın aşağıdakı vəzifələri müəyyən edilmişdir:

1. Material-texniki təchizat sahəsində logistika məsələlərini nəzərdən keçirmək.
2. Neft və neft məhsulları bazarında logistika sistemlərinin təhlilini aparmaq.
3. Yüklərin çatdırılmasının müasir texnologiyalarını və neft və neft məhsulları bazarında onların tətbiqi imkanlarını öyrənmək.
4. Neft və neft məhsulları bazarında logistika infrastrukturunu üzrə informasiya texnologiyalarını nəzərdən keçirmək və onların təkmilləşdirilməsi yollarını müəyyən etmək.
5. Terminal infrastrukturunun inkişafı istiqamətində təkliflər vermək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Neft və neft məhsulları bazarında nəqliyyat-logistika infrastrukturudur. Tədqiqatın predmeti neft və neft məhsulları bazarında nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı şəraiti, qanunauyğunluqları və istiqamətləridir.

Tədqiqat metodları: Disertasiya işinin tədqiqi zamanı kəmiyyət və keyfiyyət əsaslı təhlil, müşahidə, təhlil və sintez metodlarından istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın informasiya bazası: AR Dövlət Komitəsinin rəsmi statistik məlumatları, informasiya materialları, elmi-texniki və iqtisadi məlumatlar, internet resursları, eləcə də dövri nəşrlərdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Tədqiqat prosesində SOCAR-da logistikanın mövcud vəziyyəti və inkişafı ilə bağlı statistik məlumatların məhdudluğu səbəbindən daha dərinlən araşdırmalar aparmaq mümkün olmamışdır.

Tədqiqat nəticəsində əldə edilən **elmi-praktiki nəticələr:**

- neft və neft məhsulları bazarında logistika sistemlərinin təhlili aparılaraq mövcud vəziyyət qiymətləndirilmişdir;

- yüklərin çatdırılması üzrə müasir texnologiyalardan istifadənin beynəlxalq təcrübəsi öyrənilməklə onun neft və neft məhsulları bazarında tətbiqi imkanları üzə çıxarılmışdır;

- neft və neft məhsulları bazarında logistika infrastrukturunu üzrə informasiya texnologiyalarından mövcud istifadə yolları araşdırılmış və onların təkmilləşdirilməsi ilə bağlı müvafiq təkliflər verilmişdir;

- neft və neft məhsulları bazarında terminal infrastrukturunun mövcud vəziyyəti tədqiq edilmiş və onun inkişafı istiqamətində təkliflər hazırlanmışdır.

Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyəti: Tədqiqatın nəzəri nəticələri və tövsiyələri neft və neft məhsulları bazarında logistika fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılmasına, neft və neft məhsullarının daşınmasının keyfiyyəti və etibarlılığının artırılmasına kömək edəcəkdir.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi: Dissertasiya işi 3 fəsildən, 9 paraqrafdan, giriş, nəticə və istinadlar siyahısından ibarət olmaqla 79 səhifədir.

FƏSİL I. LOGİSTİKANIN ƏSASLARI VƏ ONUN NEFT BAZARINDA İNKİŞAF MEYLLƏRİ

1.1. Logistika xidmətləri: konsepsiya, vəzifələr, funksiyalar

Logistika qarşıya qoyulmuş məqsədlərinə nail olmaq üçün müəyyən mikro, mezo və makroiqtisadi sistemdə material axınlarını, xidmət axınlarını və bunlarla əlaqəli informasiya və maliyyə axınlarını idarə edən elm olub, onları optimallaşdırır.

Biznes nöqteyi-nəzərindən logistikaya baxsaq, bu, material və xidmət axınlarının idarəetmə metodu, eləcə də müvafiq informasiya və pul vəsaitləri axınları ilə ümumi xərcləri azaltmaq, məhsul və xidmətlərin keyfiyyətinə son istehlakçıların tələblərini ödəmək hesabına biznes təşkilatının taktiki, strateji və əməliyyat məqsədlərinə nail olmaq qabiliyyətinə malik olan vahid menecment vasitəsidir.

Logistika gənc və sürətlə inkişaf etməkdə olan iqtisadi elmdir, buna görə hazırda onun anlayış və müddəaları daim dəqiqləşdirilir, yeni məzmunlarla tamamlanır və təshih edilir.

Logistikaya tərif verilməsinin əsas səbəblərinə daxildir:

- logistikanın iqtisadi fəaliyyətə tarixi dövrlə tətbiqi;
- logistikada funksional və resurs istiqamətlərinin maksimal mövcudluğu;
- logistikanın fənlərarası təbiəti və iqtisadi və mühəndis-texniki fənlərin onda birləşməsi;
- logistika dilində müxtəlif fənlərdən maksimal sayda terminlərin istifadə edilməsi;
- beynəlxalq ölkələrdə yanlış anlayış, eləcə də logistika terminlərlərinin tərcüməsi.

Logistikaya elmi fənn kimi yanaşan A.Hacınski onu bir tərəfdən, sistemlərdə idarəetmə (material, maliyyə, informasiya və xidmət) axınları kimi (Hacınski A.M., 2016, s. 128), digər tərəfdən isə istehsal və ticarətin çevikliyinə etibarlılığına nail olmaq məqsədilə malların tədarükü və hərəkətləri ilə əlaqədar azad bazar

iqtisadiyyatının qanun və qanunvericiliyini öyrənən elm kimi təqdim edir (Hacinski A.M. , 2016, ss. 145-146).

L. Mirotin logistikaya elm kimi yanaşaraq, onun aşağıdakı kimi başa düşülməsini tövsiyə edir:

- bu sistemlərdə baş verən axın proseslərini optimallaşdırmaqla ekoloji və sosial-iqtisadi sistemlərin idarə olunması haqqında;

- məqsədə çatmaq üçün müəyyən mikro, mezo və ya makroiqtisadi sistemdə maddi axınların, xidmət axınlarının və bununla əlaqəli informasiya və maliyyə axınlarının idarəçiliyi və optimallaşdırılması;

- resursların optimal xərcləri ilə sistemin məqsədə çatmaq üçün mənşə yerindən istehlak yerinə qədərki iqtisadi sistemdə maddi və bununla əlaqəli informasiya, maliyyə və xidmət axınlarının idarə edilməsi haqqında (Mirotin L.B. , 2016, s. 194).

Polyakovanın fikrincə, logistika müxtəlif səviyyələrdə iqtisadi sistemlərdə maddi və digər əlaqədar proseslərin təşkili və idarəetməsi qanunlarını öyrənən tətbiqi bölmələrdən biridir (Polyakova T.Y, 2016, s. 136).

İqtisadiyyat sahəsində logistika iki tərəfdən nəzərdən keçirilə bilər: bir tərəfdən biznesdə material qoyuluşlarının səmərəli təşkilinin vasitə və metodların məcmusu kimi, digər tərəfdən, mürəkkəb iqtisadi sistemlərdə iqtisadi axın proseslərinin idarə edilməsi metodologiyası kimi.

Logistika maddi resursların nəqli və çatdırılması (xammal, material, yarımfabrikatlar, yanacaq, ehtiyat hissələri), onların saxlanması və anbar emalı, mal-material qiymətlilərinin saxlanması və idarə edilməsi, maddi axınlar üçün maliyyə dəstəyi və informasiya xidmətləri kimi istiqamətlərin biznes fəaliyyətində inteqrasiyası ilə xarakterizə olunur (Anikin B.A. , 2016, ss. 245-246).

Xidmət sektoruna gəldikdə, logistikanın məqsədi xidmət axını yanaşmasını optimallaşdırmaqla, eləcə də əlaqəli informasiya və maliyyə axınları vasitəsi ilə optimal marşrutlar üzrə və minimal xərclərlə, lazımi miqdarda, əlverişli qiymətə, müəyyən bir zamanda və yerdə zəruri xidmətlərin göstərilməsindən ibarətdir.

Digər bir halda, logistika istehsal-kommersiya, ticarət-satınalma və digər axın prosesi biznes sistemlərini əhatə edən mürəkkəb iqtisadi sistemlərin aralıq təşkilati-analitik optimallaşdırılması prosesidir.

Beləliklə, logistika bütün növ resursların səmərəli istifadəsi yolu ilə biznes sistemlərinin fəaliyyətinin optimallaşdırılması məqsədilə material və onlarla əlaqəli informasiya, maliyyə, xidmət və digər axınların idarə olunması haqqında elmdir.

Logistika, müəssisənin bütün fəaliyyət sahələrini - nəqliyyat və saxlanmanın, eləcə də əmək məhsulu hərəkətinin və bu hərəkətin müəyyənləşdirdiyi informasiyanın daxil olduğu təchizat, istehsal, satış logistikasının nəzərdən keçirilməsindən ibarətdir.

Logistika konsepsiyası müəssisənin fəaliyyətində prioritetləri dəyişmişdir, bunlardan ən vacibləri aşağıdakılardır:

- tələbin daha sürətli şəkildə təmin olunmasına və bazar tələbinin, o cümlədən sərbəst güclərin yaradılması vasitəsilə gecikmədən cavabvermə qabiliyyətinə nail olmaq;

- dövriyyə vəsaitlərinin müəssisə ilə keçməsinin minimum müddəti;

- yüksək keyfiyyətli məhsul buraxılışına nail olmaq;

- xidmətin keyfiyyəti və məhsul təchizatının etibarlılığını artırmaq (Hacınski A.M. , 2016, s. 178).

Logistika konsepsiyasının həyata keçirilməsi şərtlərinin yerinə yetirilməsi prosesində xərclərə təsir edən amilləri müəyyənləşdirmək və xidmət şirkətləri səviyyəsində göstərən nəticələri üzə çıxarmaq mümkündür.

İqtisadi ədəbiyyatda logistikanın əsas vəzifələri aşağıdakı kimi verilir:

- material axınının hərəkəti haqqında məlumatların toplanması, yığılması, təhlili və ötürülməsi;

- müəssisədə maddi ehtiyatların formalaşması və saxlanmasının planlaşdırılması;

- logistika saytında interyer anbar, bölüşdürmə mərkəzi, topdan satış bazası və s. kimi logistika qurğularının ən yaxşı yerlərinin seçilməsi və əsaslandırılması;

- müştəri tərəfindən tələb olunan formatda anbar fəaliyyətinin idarə edilməsi;

- məhsulun çatdırılması və onun keyfiyyətinin qorunması tələbləri nəzərə alınmaqla qablaşdırılması;

- istehlakçıya məhsulların çatdırılması üçün nəqliyyat vasitələrinin tiplərinin və növlərinin seçilməsi;

- məhsulları istehlakçılara çatdırmaq üçün optimal marşrutların seçilməsi.

Logistik vəzifələr ümumi və xüsusi olaraq bölünür:

Ümumi vəzifələrə aşağıdakılar daxildir:

- yüksək keyfiyyətli məhsulun təchizatını təmin edən informasiya və maddi axınların hərəkətinin tənzimlənməsi və nəzarətinin kompleks sisteminin yaradılması,

- müəssisənin (ya da bazarın digər agentinin) dəyişən bazar mühitinə, bazar payının artmasına, rəqabət qabiliyyətinin artmasına sürətli uyğunlaşma (Afanasenko İ.D. , 2016, ss. 157-159).

Bu vəzifələr minimal ümumi xərclərlə həyata keçirilməlidir. Bu vəziyyətdə yerli fayda özünü təmin etməməlidir. Logistikanın aktiv bazar strategiyası ilə sıx əlaqələrinin nəzərə alınmaması tez-tez ağlagəlməz itkilərə və bazar üstünlüklərinin itirilməsinə gətirib çıxarır.

Logistik xərclərin düzgün müəyyən edilməsi və idarə edilməsi istehsal xərclərini azalda bilər və imtina edilə biləcək "əlavə" prosesləri (logistika dövründə "şaqli vaxt" sözü) aşkar edə bilər. Daha da böyük nəticələr əldə etmək üçün logistika xidməti müəssisənin birbaşa fəaliyyət sahəsi xaricində də rəqabət üstünlüklərini axtarmaq və tapmaq lazımdır.

Dəyərliyi artırımı və xərclərin azaldılmasının əsas ehtiyatlarından biri, təchizat zəncirində tərəfdaşlarla qarşılıqlı təsirlərin səmərəliliyinin artırılmasıdır. Təchizat zəncirinə əsasən material, informasiya, habelə maliyyə axınları vasitəsilə məhsul və xidmətlərin xammal və materialların mənbəyindən son istehlakçıya çatdırılması zənciri deməkdir. Təchizat zənciri özündə xammal mənbəyindən son istifadəçiyə hazır məhsulların çatdırılmasına qədər maddi və informasiya mübadiləsi aparan bütün təchizatçıları, xidmət göstərənləri və istehlakçıları birləşdirir (Tebekin A.V., 2016, s. 211).

Bunun üçün aşağıdakı xüsusi vəzifələri həll etmək lazımdır:

- resursların və malların optimal hərəkəti texnologiyasının müəyyənləşdirilməsi;

- maddi axının (xammal, material, yanacaq, ehtiyat hissəsi) müəyyən bir zamanda və maddi axını haqqında məlumatın vahid xidmətə ötürülməsinə real nəzarət;

- informasiya, maddi və digər axınların düzgün qiymətləndirilməsi;

- satınalma və istehsalın ehtiyacları və imkanları arasındakı uyğunsuzluğu minimuma endirmək;

- malların keyfiyyətinə dair tələblərin birləşdirilməsi;

- malların hərəkəti üzrə əməliyyatların idarə edilməsi metodlarının işlənilib hazırlanması;

- istehsal, nəqli və saxlanmanın birgə planlaşdırılması;

- minimum istehsal ehtiyatlarının yaradılması;

- hazır məhsul və qablaşdırma formalarının standartlaşdırma normalarına uyğunluğu;

- hazır məhsulların saxlanılması və nəqli zamanı maksimum azalma;

- zaman itkisinin baş vermiş mərkəzlərinin müəyyən edilməsi, maddi və əmək resurslarının səmərəsiz istifadəsi və s. (Anikin B.A. , 2016, ss. 258-260)

Logistikanın əsas funksiyaları aşağıdakılardır:

- mal təchizatçıları ilə iqtisadi əlaqələrin idarə edilməsi;

- maddi axının həcmnin müəyyən edilməsi;

- nəqliyyat ehtiyaclarını proqnozlaşdırmaq;

- saxlanmanın effektiv təşkil edilməsi;

- məhsulun dövriyyəsinin idarə edilməsi;

- müəssisədə keyfiyyət sisteminin tətbiqi.

Müəssisədəki logistik fəaliyyəti mala olan ehtiyacın ortaya çıxmasından başlayıb bu ehtiyacın ödənilməsi anında bitir. Buna görə müəssisənin logistik idarəetməsi məhsulun istehsalı və satılması üzrə biznes proseslərinin maksimum

effektiv inteqrasiya olunması və onun hazırlanmasından son istifadəçisinə qədər xidmət axınları kimi xarakterizə edilə bilər.

Logistik strategiya material və müvafiq axınların səmərəli idarə edilməsini əhatə edir. Müəssisənin eyni logistik sistemi müştəri yönümlü olmalıdır. Bu iki məntəqəyə əsasən, logistikanın əsas məqsədi: müvafiq miqdarda və keyfiyyətdə məhsulların vaxtında minimal xərclərlə təchizatı, istehsal, satış və nəqlinin, habelə məlumatların alınması, emalı və köçürülməsinin təmin edilməsidir.

Logistikanın əsas məqsədinə çatmaq üçün aşağıdakı alt məqsədləri reallaşdırmaq lazımdır:

- müəssisədə effektiv nəzarət qaydasının yaradılması yolu ilə xərclərin uçotu sisteminin və lojistik əməliyyatların həyata keçirilməsi həcmnin nizamlanması;
- müəssisənin təşkilati strukturunun yenidən təşkil edilməsi;
- müəssisədə logistik idarəetmənin təşkili.

Prinsip - nəzəriyyənin, təlimin və ya elmin əsas mövqeyidir. Logistikanın prinsipləri ümumi məlumatlar, ekspert müşahidələrindən müəyyən edilən hadisələrin qanunauyğunluqlarıdır.

Logistikanın prinsipləri ümumi konseptual, ümumi sistemli və spesifik prinsiplərə bölünür.

Ümumi konseptual prinsiplər aşağıdakıları nəzərdə tutur:

- komplekslik - logistika zəncirinin iştirakçıları üzrə hərəkətlərin təşkili;
- elmilik - axınların optimallaşdırılması zamanı elmi yanaşmalarla əsaslandırılma;
- konkretlik - müəssisədə logistik bölmələrin fəaliyyətinin nəticələri dəqiq müəyyən edilməlidir;
- konstruktivlik - material axınının operativ tənzimlənməsi və onun tərkib hissələrinin hərəkətinə nəzarət;
- etibarlılıq - material axınının hərəkətinin davamlılığını və təhlükəsizliyini qarşılamaq;
- variantlılıq - ümumi xərclərin minimum səviyyəyə endirilməsi üçün maddi axının hərəkətinin optimal variantının seçilməsi.

"Optimallaşdırma" konsepsiyası bir neçə mümkün variantın təhlili və minimum meyarlara əsaslanan ən yaxşı ümumi xərclərin seçilməsi deməkdir.

Logistikanın ümumi sistem prinsipləri sistemli, fəvqəladə, hiyerarxiya və inteqrasiya prinsiplərinə ayrılır.

Sistemlilik nöqtəyi-nəzərindən, logistika sistemi bir-birinə bağlı elementlərdən ibarət olan obyekt kimi qəbul olunur.

Fəvqəladə prinsip o deməkdir ki, müəssisələrin xüsusiyyətləri onun bölmələrinin xüsusiyyətləri ilə üst-üstə düşmür, fərdi bölünmələrin vəzifələrinin optimal həlli bütövlükdə müəssisə üçün müsbət təsir gətirməsi mütləq deyil.

İyerarxiya aşağı səviyyəli elementlərin yüksək səviyyədə ciddi müəyyənləşdirilmiş pillələr üzrə tabe olan strukturlaşdırılmış sistemdir və aşağı səviyyədən yüksək səviyyəyə keçiddir.

Logistik sistemdə tamamilə sərt iyerarxik quruluş ola bilməz, bir qayda olaraq, daha yüksək səviyyələrə görə aşağı səviyyəli muxtariyyətlə birləşir. Özü təşkilatlanma logistika sistemlərinin idarə olunmasında ayrılmaz bir elementdir.

İnteqrasiya hissələrin bütöv tamda birləşməsi adlanır. İnteqrasiya logistik sistemə sinergetik təsiri verir, yəni elementlərin birgə fəaliyyəti nəticəsində əldə edilən təsirin hər bir elementin fəaliyyətinin məcmu təsirindən çoxdur. İnsanların düzgün birləşməsi halında, onların birgə fəaliyyəti effektiv olacaq və sinerji təsiri olacaqdır.

Logistikanın xüsusi prinsiplərinə daxildir:

- logistik və korporativ strategiyanın razılaşdırılması;
- maddi axınların hərəkətinin optimallaşdırılması;
- informasiya axınının hərəkətinin təmin edilməsi;
- insan resurslarının idarəedilməsi səmərəliliyi;
- logistika zəncirinin digər üzvləri ilə vahid loqistika strategiyasının yaradılması;
- müəssisənin maliyyə göstəricilərinin uçotu və loqistika mənfəəti;
- logistika xidmətlərinin optimal səviyyəsinin seçilməsi;
- malların həcmünün optimallaşdırılması;

- loqistika bölmələrinin fəaliyyət göstəricilərinə görə qiymətləndirilməsi

Logistik strategiya aşağıdakı prinsiplərə əsaslanmalıdır:

- Səmərəlilik - istehsalda yalnız son istifadəçi üçün əlavə dəyər daşıyarsa, istehsalda iştirak etməlidir, qalan hər bir şey təchizat zəncirinin bütün aspektlərindən çıxarılmalıdır;

- Təsirlilik - şirkətin bütün tədarük zənciri birbaşa istehlakçıların maraqlarından asılıdır;

- Tez reaksiya - bütün zəncir hər hansı dəyişikliklərə tez uyğunlaşmalıdır;

- Təhlükəsizlik - məhsulun istifadəsinin təhlükəsiz olduğuna və insanların təhlükəsizliyinə və ətraf mühitin qorunmasına təminatlılıq.

1.2. Neft və neft məhsulları bazarında logistika infrastrukturunun elementləri

Logistika infrastrukturunu tam təmin edilmiş təchizat, tədarük, saxlama və təyinat məntəqəsinə (daha doğrusu, müştəriyə) çatdırılma sistemi üzrə fəaliyyətin təmin edilməsinin dəqiq sistemidir. Belə sistemin funksiyası qiymət siyasəti və təchizatçılarla əlaqələrin müəyyənləşdirilməsidir.

N.G. Kuvayevə görə, "Logistika infrastrukturunu malların əlavə emalı ilə, zəruri resurslarla - təbii, maddi-texniki, informasiya, insan, institusional və maliyyə resursları ilə təmin edilmiş ticarət, məişət və inzibati xidmətlərin göstərilməsi ilə əlaqəli nəqliyyat, anbar və xidmət elementlərini birləşdirir" (M.Y.Zalmanova və b., 2005, s. 53).

Hesab edirik ki, logistika infrastrukturunun digər mühüm elementini - kommunikasiyanı ayırmaq lazımdır. Yaxşı qurulmuş kommunikasiyalar olmadan digər elementlərin effektiv işləməsi mümkün deyildir.

Logistika infrastrukturunun obyektləri üç əsas qrupda birləşdirilir. Birinci qrup yerli əhəmiyyətli obyektləri əhatə edir, ərazisində potensialın ayrı-ayrı şirkətlərin və onların şəbəkə birliklərinin əmtəə axınlarının idarəetməsi ilə əlaqəli xidmətlərin müəyyən bir növünü təmin etmək üçün loqistika parkları və mərkəzləri adlanır (АНИКИНА Б.А., 2000, s. 216).

İkinci obyekt qrupu (regional logistika mərkəzləri) yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunu və qurulmuş informasiya sistemi olan ərazidə daha çox logistik xidmətlərin çeşidini təmin edir. Beləliklə, milli, habelə regional bazarlarda məhsulların müxtəlif növlərinin daxil olan və gedən axınlarını daha səmərəli idarəetmə üçün şərait yaradılır.

Üçüncü qrup obyektlər nəqliyyat infrastrukturunun vacib obyektlərinə (limanlara, hava limanlarına, dəmiryol qovşaqlarına, intermodal terminallara) yaxın nisbətən böyük sahəyə yönəldilmiş kompleks infrastruktur obyektləri olan beynəlxalq logistika mərkəzləridir. Müasir informasiya-kommunikasiya texnologiyalarını istifadə etməklə, bu mərkəzlər bütün təchizat zəncirində məhsulların satılması və ölkənin ərazisi ilə tranzit mal axınlarının cəlb edilməsi vaxtının azaldılması məqsədilə logistik xidmətlərin tam çeşidini icra etmək üçün lazımi koordinasiyanı həyata keçirir.

Elə həmin dərlikdə logistik infrastrukturun aşağıdakı tərifini də verilir: "Logistik infrastruktur - maddi və maliyyə axınının hərəkət prosesi və ya məhsul hərəkəti prosesinin həyata keçirildiyi və xidmət göstərildiyi fəaliyyətlərin məcmusudur" (АНИКИНА Б.А., 2000, s. 218).

Düzgün nizamlanmış infrastruktur müasir proqram təminatının inkişafı üçün şərait yaratmaqla, ticarət və informasiya sahəsindəki mütərəqqi yeniliklərin tətbiqinin mühüm amilinə çevrilir. Hər hansı digər sistem kimi, logistika infrastrukturunu da müəyyən komponentlərdən ibarətdir. Bunlara logistika infrastrukturunun idarə edilməsi prinsipləri və normaları daxildir. Məsələn:

- nəqliyyat vasitəsi parkı;
- təmir ediləcək avadanlıq, eləcə də iş avadanlıqları;
- müəssisənin anbar infrastrukturuna aid olan giriş yolları sistemi;
- anbar mülkiyyəti;
- anbarlarda, istehsalatda və kommunikasiya sistemində olan avadanlıq.

Logistik xərclərin səviyyəsi təyin edilməlidir. Odur ki, logistika, bazarın seqmentlərində maddi, maliyyə, əmək, hüquqi və informasiya axınları üzrə hərəkət proseslərinin idarə olunması nəzəriyyəsi və təcrübəsi kimi xarakterizə olunur.

Neft-qaz sənayesi sahə məhsullarının kəşfiyyatı, hasilatı, emalı və daşınmasının ardıcıl proseslərindən ibarət iqtisadiyyat sahəsidir. Bütün bunlar birbaşa yataqlarda aparılır. Ölkəmizin neft-qaz hasilatı sərt iqlim şəraiti ilə əhatə olunmasa da daha çox yerin və dənizin dərinliklərindən çıxarılır, bu, ilk növbədə, infrastruktur elementləri olan ərazilərin əlavə nəqliyyata yanaşmasını tələb edir.

Bununla bərabər, tələb olunan səviyyədə neft və qaz istehsalını qarşılamaq məqsədilə onların satışını təşkil etmək, işçilər üçün əlverişli təhlükəsiz şərait yaratmaq və bir müddət sonra sahələrdə işləmək üçün istifadə olunan avadanlıq və texnologiyaların yenilənməsini qarşılamaq lazımdır. Belə ehtiyaclara əsasən, sahələrdə iki növ yük axını yaranır:

1. istehsal fəaliyyətini təmin edən yüklər.
2. İşçilərin daxili ehtiyaclarını təmin edən mallar.

İstənilən iş yeri üçün, bu mərhələdə aparılan əməliyyatlar növündən (kəşfiyyat, istehsal, hazırlıq, neft emalı və s.), habelə bu proseslərdə iştirak edən avadanlıq növündən asılı olaraq yük axınlarının tərkibi müəyyənləşdirilir.

Quyuların istismarı üsuluna görə bu gün AR-da neft hasilatı strukturunda son bir neçə illər ərzində payı 93,1% -ə çatan nasos üsulu üstünlüyə malikdir. Bununla bərabər yaxşı qazılmış quyuların payı azalmağa davam edir, bu, yeni sahələrin inkişafının aşağı olması, eləcə də uzun müddətdir inkişaf etdirilən quyularda neft hasilatının çətin şəraitinin nəticəsidir. Digər üsullarla müqayisədə, neft hasilatının kompressor metodu ən kiçik paya malikdir.

Neft hasilatının nasos metodunun ən çox istifadə ediləcəyi faktiki nasos avadanlığı olan malların axını, eləcə də maksimum nasos işinin icrası üçün başqa zəruri avadanlıqları müəyyən edir. Torpaq üsulu ilə dağ-mədən sənayesinin həyata keçirildiyi sahələrdə axın qurğuları və klapanları olan yük axınları formalaşır. Neft hasilatı kompressor və ya qaz-lift üsulu ilə həyata keçirildikdə, bir çeşmənin davamıdır, kompressor stansiyaları və digər avadanlıqlar sahələrə göndərilir.

İstehsal qazma quyusunun artması ölkənin neft yataqlarının geniş inkişafı ilə əlaqədardır. Eyni zamanda, kəşfiyyat qazma həcmi olduqca aşağıdır (Snaryev A.İ., 2010, s. 189).

Neft-qaz yataqlarının təşkili torpaq işləri, beton və dəmir-beton konstruksiyalarının tikintisi, magistral boru kəmərlərinin çəkilməsi, polad konstruksiyaların quraşdırılması, yolların, tikililərin və platformaların inşası, ətraf tənzimlənməsi işləri daxil olmaqla bir çox işi əhatə edir. Ağır, texnoloji avadanlıq və qurğuların da daxil olduğu avadanlıqlar quraşdırma və iş yerinə gətirilməlidir. Ancaq bir çox yükün həcmi və çəkisi çox ola bilər və tez-tez əlverişsiz yol şəraiti nəqliyyat vasitələrinin parametrlərinə artan tələblər qoyur.

Sahəyə daşıma həcmi şərti şəkildə təsvir etmək üçün materialların istifadəsi üçün neft hasilatının mərhələlərinin siyahısı göstərilməlidir:

1. Hazırlıq işi aşağıdakıları əhatə edə bilər:

- quyunun yerləşdiyi yerin müəyyən edilməsi;
- bir meşəni yıxaraq, yolun tikintisi üçün ərazini təmizləyirik yollar;
- giriş yolunun tikintisi;
- quraşdırma qrupunun müvəqqəti düşərgəsinin tikintisi, yaşayış məntəqəsinin inşası üçün materialların təchizatı, yaşayış məntəqəsinin strukturlarının quraşdırılması;

-qazma qurğusunun tikintisi üçün ərazini təmizləmək və planlaşdırmaq;

- məişət və istehsal müəssisələrinə elektrik və su təchizatının təşkili.

2. Yüksək quraşdırma işləri və səth qazma qurğularının tikintisi:

- qazma qurğusu üçün təməl çuxur qazma;
- emalatxana və anbarların quraşdırılması;
- qüllə və dəmir konstruksiyalarının, o cümlədən boruların, sementləmə, qazma avadanlığı, cihazların və s. çatdırılması;
- qazma qurğusunun təməlinin qurulması;
- qazma palçıqlarının saxlanması üçün ambar qurulması;
- qazma qurğusunun quraşdırılması;
- elektrik xətlərinin, boru kəmərlərinin çəkilməsi, dizel stansiyalarının tikintisi.

3. Quyu qazma:

- süxurların qazılması;

- qazan və sementləmə ilə quyunun ağzını möhkəmləndirmək.

4. Neft və qaz axını üçün yaxşı sınaq neft və qaz axını əldə etmək üçün məhsuldar üfəqdə çıxış üçün sütunun divarları tornalanaraq reallaşdırılır.

5. İşdən sonra qazma avadanlığı və prefabrik qurğuların sökülməsi.

6. Təyin edilmiş ərazinin meliorasiyası:

- quyu qazma vaxtı və plitə ilə işləyən müəssisə adı;

- bütün ahırların təmizlənməsi;

- tullantıların yandırılması;

- xaric üçün qırıntı metalinin toplanması;

- avadanlıq və personalın çıxarılması.

Bu mərhələlərdən hər biri yüklərin və insanların hərəkətinin, o cümlədən avadanlıqların, işçilərin, zəruri avadanlıqların və xüsusi vasitələrin çatdırılmasının, yataqların ərazi üzrə yaxın məskunlaşmış məntəqələrə qədər hərəkətinin və işçi hərəkətinə daxil olan personalın və əmlakın əks hərəkətinin təmin edilməsinə ehtiyac duyur. Bütün bunlar neft və qaz işləri sahəsində nəqliyyat arteriyalarının əvəzedilməz rolunu nəzərdə tutur və fasiləsiz fəaliyyətini tələb edir.

Logistika şəbəkəsi konsepsiyasını dərinləşdirməklə söyləmək lazımdır ki, onun elementlərinin əksəriyyəti aşağıdakı axınların vasitəsilə bir-biri ilə əlaqələndirilir:

- maddi və onunla əlaqəli;

- məlumat;

- maliyyə.

Odur ki, təbii olaraq istənilən logistik problem ayrıca götürülmüş bir səviyyədə deyil, kompleks şəkildə həll olunmalıdır. Logistiktada infrastrukturun müəyyən edilməsinə yanaşma zamanı nəzərə almaq lazımdır ki, onun formalaşmasının əsas səbəblərdən biri maliyyə aktivlərinin, maddi-əmək resurslarının bazar strukturlarının aktiv şəbəkə zolağı ilə yığılması prosesidir. Bu yolla transmilli şirkətlər və ən iri holdinqlər bazarda öz ticari-biznes şəbəkəsini genişləndirirlər.

1.3. Logistika infrastrukturunun neft və neft məhsulları bazarında inkişaf meylləri

Neft-qaz sektoru iqtisadiyyatın yeganə sektorudur ki, burada tamamilə nəqliyyatın istənilən növləri müxtəlif məqsədlərə cəlb olunur: dəmir yolu, su, hava, yol və boru kəməri. Bundan əlavə, çox vaxt nəqliyyat vasitələrinin özləri təkcə nəql etmə vasitəsi deyil, həm də neft-qaz avadanlıqlarının bir hissəsi, mobil platformaların bir növü olaraq çıxış edir.

Fasiləsiz təchizatı qarşılamaq üçün nəqliyyat şəbəkəsi, xüsusilə hər cür nəqliyyat üçün çətin olan sahələrə uzaq məsafələrdən uzanır. Buna görə ekskavatorlar, kranlar, stansiyalar, emal kompleksləri və s. kimi avadanlıqların ötürülməsi bir sıra çətinliklərə səbəb olur. Yataqda işləyən müəssisəyə xidmət göstərən loqistika şirkətləri yüzlərlə, bəzən tikinti sahəsinə səpələnmiş minlərlə ədəd iri və böyük olmayan yükün daşınmasını təşkil və reallaşdırmaq məcburiyyətindədirlər.

Neft və qaz avadanlıqlarına qazma qurğuları və ixtisaslaşdırılmış maşınlarda istifadə olunan avadanlıqlar, eləcə də qaz qurğuları və qazma qurğusu elementləri, ölçmə tankerləri və müvafiq avadanlıqlar daxildir. Neft avadanlıqlarının nəqli logistika operatorundan onun xüsusiyyətlərini bilməyi tələb edir, çünki bu cür avadanlıqlar demək olar ki, daim qeyri-standart yüklərə aiddir.

Boru kəməri nəqliyyatı əsasən ölkədə daha sürətlə artan neft-qaz yüklərinin nəqlində iştirak edir. Avadanlıqların daşınması yol və hava vasitəsi ilə, həm də dəmir yolu ilə və ya su ilə reallaşdırıla bilər. Normal ticarət nəqliyyatı ilə bir sıra növ neft-qaz yükünü nəql etmək praktiki baxımdan mümkün deyil. Əslində, yük böyük çəkisi və ölçüləri ilə səciyyələnir, buna görə nəql üçün aşağı çərçivəli platforma və ya traktor kimi xüsusi avadanlıqdan istifadə etmək lazımdır, eləcə də belə işi aparmaq üçün lazımi sənədli icazə almaq lazımdır.

Neft və qaz yüklərinin kompleks nəqli üçün ehtiyac yarandıqda, xüsusən də inkişaf etmiş sahələrdə mövcud infrastrukturun problemi kəskinləşir. Neft-qaz sənayesinin logistikası tarixi göstərir ki, təchizatın həyata keçirilməsi xətrinə körpü, dəstəkləyici konstruksiyalar, müvəqqəti yol sahələri və obyektləri kimi

müvəqqəti qurğuların salındığı hallar da olub. Qəsəbələrin ərazisində daşıma həyata keçirildikdə ağaclar müvəqqəti olaraq ləğv edilmiş, yollar genişlənməmişdir; yüklü nəqliyyat vasitəsinin ölçüləri onların altına keçməsinə imkan verəcək şəkildə piyada körpülərinin qaldırıldığı hallar da mövcuddur.

Dəmir yolu və su ilə müqayisədə daşımanın yüksək maya dəyərinə baxmayaraq, avtomobil nəqliyyatı böyük rola malikdir, odur ki, neft-qaz təşkilatları tərəfindən tələb olunur. Bu vəziyyətdəki əsas rəqabət üstünlükləri maneəçilik, rahatlıq və hava vəziyyətindən şərti müstəqillikdir, bu nəqliyyat növü üçün yüksək xərclərə haqq qazandırmasına imkan yaradır.

Bundan əlavə, əhəmiyyətli üstünlük gözlənilməz hallarda daşıyıcının marşrutunu tez bir zamanda düzəldə bilmək qabiliyyətidir; birbaşa nəqliyyatın təşkili daha asandır, yolda sürücünün köməyi ilə davamlı olaraq əlaqə saxlamaq mümkündür. Dəmir yolu, eləcə də su nəqliyyatı ilə daşımalar, əksinə, marşrut planlaşdırmanın, nəqliyyatın təşkilinin və dövlət qurumları ilə uzunmüddətli koordinasiyanın mürəkkəb sxemləri ilə səciyyələnir.

Avtomobil nəqliyyatının lehinə başqa bir cəhət də yükün vəziyyəti və təhlükəsizliyinə dair daimi nəzarətin həyata keçirilməsidir. Su və dəmir yolu ilə daşıma zamanı təhlükəsizlik monitorinqi yalnız göndəriş və təyinat stansiyalarında, eləcə də marşrutun ara nöqtələrində reallaşdırılır. Neft-qaz avadanlığının nəqli xüsusiyyətləri müəyyən edilmiş normalara və standartlara ciddi riayət etmək olmaqla, əksər hallarda logistik xidmətlərin göstərilməsi üçün müqavilədə göstərilir. Çox vaxt qeyri-standart avadanlıqların daşınması zərərin və ya fəvqəladə vəziyyətin yaranmasına səbəb olur.

Böyük ölçüdə nəqliyyat vasitələrinin, yəni neft və qaz avadanlığının nəqli tez-tez bu növ yük daşınması prosesi üçün nəzərdə tutulan yol nəqliyyat vasitələri ilə reallaşdırılır. Məsələn, ağır yüklər üçün multi-oxlu platformalar - trallar istifadə olunur. Standart yüklər adi ticarət avtomobillər ilə çatdırıla bilər.

Ölkənin uzaq və keçilməz sahələrinə avadanlıqların çatdırılmasında aviasiya böyük rol oynayır. Əlbəttə ki, bu daşımalar müştərilər üçün ən bahalıdır, eyni

zamanda infrastruktur baxımından daha az tələbkardır və başlıcası isə ən sürətliyədir.

Neft və qaz avadanlıqlarının hava ilə çatdırılmasında obyektin "qapıya" gəlməsi mümkün deyildirsə, bu yükün daha çox yüklənməsinə ehtiyac olmadan, bu yolda daha çox hərəkət etməklə təyyarə ilə birbaşa avadanlıqla yükləyən yük maşınının yüklənmə sxemindən istifadə edilə bilər.

Su daşımaları ilə nəqliyyətdə digər istənilən növ nəqliyyat tipinə aid olmayan bir sıra üstün üstünlüklərə malikdir. Birincisi, alınan yükün maksimum icazə verilən çəkisi və ölçülü xarakteristikaları gəminin yenidən qurulması və ya əlavə mühəndislik qurğularının tikintisi zərurəti olmadan yol, hava və hətta dəmir yolu nəqliyyatı imkanlarını bir neçə dəfə aşır. Gəmilərin daşınma qabiliyyəti dəniz sinfi üçün dərin dəniz sinfi üçün 5000 tonu və qısa məsafələrdə 20.000 tonu aşır.

Avadanlıqların okean və dərin dəniz vasitəsilə nəql edildiyi kütləvi yüklər, ümumi çəkisi 350 min tondan çox olan yükləri qəbul edə bilər (Baburin V.A., Baburin N.V., 2007, s. 168).

İkincisi, uzun məsafələr üzərində nəqliyyatda qənaət etməklə əldə olunan qiymət üstünlüyü: dəniz nəqliyyatı, əsasən, avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə 20 dəfədən çox ucuzdur.

Azərbaycanın digər su nəqliyyatının tam potensialından istifadə etmək çox çətinlikdir. Əsas çətinliyə qısa müddətdə navigasiya və uzun müddət səyahət səbəb olur. Bu iki səbəb çatdırılması əvvəlcədən planlaşdırılmasını tələb edir, xüsusilə də, gəminin yükü başa çatdırılmalı və ödənilməlidir, gəminin gəlməsi zamanı son təyinat üçün çatdırılan nəqliyyat mütəşəkkil və vaxtında xidmət edilməli, bütün infrastruktur elementlərinin də hazırlanması lazımlıdır. Daşınma beynəlxalq olarsa, planlaşdırma yükün gedişi və gəlişi üçün gömrük rəsmiləşdirilməsinə dair sənədlərin hazırlanması zərurəti ilə mürəkkəbləşir (Qoryev A.E., 2008, ss. 95-96).

Beləliklə, logistika zəncirinin bütün elementlərini su nəqliyyat vasitəsi ilə uyğunlaşdırmaq, eləcə də navigasiya dövründə dəyişikliklər ilə bağlı fərziyyələr öhdəliyin və gözlənilməz xərclərin yerinə yetirilməməsinə əlavə risklər yaradır. Gəmi ilə nəql uğursuz olmasına baxmayaraq, gəmi növbəti navigasiya müddəti

gediş məntəqəsində və ya daha çox naviqasiyanı davam etdirmək mümkün olmadıqda, təyinat məntəqəsində gzlmlidir.

Neft-qaz məhsullarının dəmir yolunun vasitəsi ilə daşınmasından tez-tez istifadə olunur və əsasən qeyri-standart və ađır avadanlıq və qurđuların (mumi məhdudiyətlərin nisbətən aşadı həddi) daşınması, geniş dəmir yolu řbksi, hava řraitin zəif asılılıđı, uzun məsafələrə daşımalarında nəqliyyat daha aşadı qiymət kimi geniş imkanlardan ibarət bir sıra üstünlüklərə malikdir.

Təcrübədə yük əməliyyatının əsas prosesinin həqiqətən daha aşadı maya dəyərinə baxmayaraq, dəmir yolu ilə (və su ilə) nəqlinin ümumi dəyəri əhəmiyyətli dərəcədə yüksək ola bilər. Təchizat büdcəsi mütəxəssislər tərəfindən tərtib edilərkən, yükləmə, boşaltma əməliyyatları və yükün digər hərəkətləri üçün bütün əlavə xərcləri nəzərə alınıraq "dair üzrə" daşınma dəyəri qəbul edilir. Buna görə çatdırılma "qapıdan qapıya" həyata keirilmediyi halda, yəni dəmir yolu, su və ya hava ilə nəql olunduqda, layihənin dəyərinə həmişə nəqliyyat vasitəsinə yüklənmə xərclərini, başqa bir nəqliyyat vasitəsinə yklmyi, malın nəzərdə tutulduđu obyekt çatdırılmasını əlavə etmək lazımdır.

Nəticədə, əlavə əməliyyatların dəyəri əsas nəqliyyat xərclərini aşı bilər. lav əməliyyatların reallaşdırılması zamanı mallara ziyan vurma riski (məsələn, yükləmə zamanı) və çatdırılma tarixinin baş verməməsi riski (yükləmə v boşaltma prosedurlarında nvblr, nəqliyyat gecikmələri və s.) artır.

Neft və qaz avadanlıqlarının çatdırılması yalnız qeyri-standart ölçü ilə deyil, həm də ađır ki ilə bir sıra təşkilati çətinliklərə səbəb olur. Daha əvvəl gstrildiği kimi, dađ-mədən və ya kəşfiyyat sahələrinə göndərilən avadanlıqlar tez-tez bahalı və elektron komponentlər, alətlər, sensorlar, monitorlar, quraşdırılmış kompüterlər və ya ölçü mexanizmləri kimi kövrək hissələri ehtiva edir. Demək olar ki, bütün laboratoriya v kəşfiyyat qurđuları bütün avadanlıqların zədələnməsinə gətirib çıxara biləcək oxşar hissələrə malikdir. Bu mənada, logistika operatoru həmişə nəqliyyat vasitəsinə həyata keçirə biləcək nəqliyyat vasitəsi üçün deyil, eyni zamanda yk təmin edən sxemlər, marşrutun kilcyi yol üçün, hətta sürücünün peşəkar keyfiyyətləri üçün də tələblərə malikdir.

Bu komponentlərin bir-biri ilə qarşılıqlı asılılığını nümunə göstərə bilərik: əgər ünsiyyət qurğularının balans prinsipi üzərində işləyən ağırlıqlı avadanlıqların daşınması keyfiyyəti aşağı olan yolda aparılırsa, sürücü sürət limitini pozur və qruplaşdırma sxemləri müəyyən yük üçün nəzərdə tutulmur və kifayət qədər sabitləşməyib, cihazın daxili mexanizmlərinin salınmasına və çatdırılma nəticəsində, əlbəttə, onu iş şəraitindən çıxaracaq yükün ümumi hərəkətliliyinə təsir edəcəkdir.

Hər bir qeyri-standart çatdırılma marşrutu mütəxəssislər tərəfindən əvvəlcədən və fərdi olaraq hazırlanır. Daha əvvəl göstərildiyi kimi, bütün marşrut üzrə yolun keyfiyyətinə, ən qısa yol boyunca hərəkət imkanına diqqət yetirilməlidir. Ağır və böyük yüklərin daşınmasını planlaşdırarkən, yerli idarəetmə orqanları ilə icazə və koordinasiya tələb olunur. Nəql edilən strukturların ölçülərini şəhər nəqliyyat infrastrukturunun belə elementləri vasitəsilə mümkün körpülər, kanallar, tunellər, yollar kimi mümkün keçməməsi üçün yoxlamaq lazımdır. Marşrutlar yaşayış yerləri ilə qoyulduqda, şəhərdə hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələri üzrə mümkün qədər ağırlıq məhdudiyyətlərinə də diqqət yetirmək lazımdır.

Nəqliyyat vasitələrinin özləri beynəlxalq standartlara uyğun, düzgün qaydada olmalıdır, nəql olunacaq yük növünə və marşrutun qoyulacağı yollara görə seçilməlidir. Avtomobil nəqliyyatının hava şəraitindən çox asılı deyildir, lakin nəqli çətin bölgələrin və ya iqlim şəraitində çətin bölgələrin iştirakı ilə nəql edildikdə neft və qaz avadanlıqlarının nəqli kontekstində planlaşdırma və təşkili zamanı ehtimal olunan təbiət hadisələrinə diqqət yetirmək lazımdır.

Həmçinin, nəqliyyat vasitələrinin təhlükəli, qeyri-standart və ya bahalı malların daşınması üçün loqistika şirkətinə icazə verilməsi üçün müvafiq icazələr olmalıdır.

Mürəkkəb daşıma prosesində uğursuzluqların qarşısını almaq üçün avadanlıq və avtomobil nəqliyyatı infrastrukturunu planlaşdırma, proqnozlaşdırma, lazımi sənədlərin hazırlanması, büdcə və marşrut planları kimi mənfi təsirləri yaşamış deyil, yəni hazırlıq prosesi çox dəqiq və ətraflı olmalıdır. Xaricdən

avadanlıqların tədarükü və təchizatına gəldikdə, proses beynəlxalq nəqliyyatın reallaşdırılması üçün xüsusi şərtlərlə mürəkkəbdir.

İqtisadi ədəbiyyatda nəzəri mənada neft və neft məhsulları bazarında logistika yönündə mövcud olan aşağıdakı problemlər, onların fəsadları, logistik sahə və mümkün həll yolları dərin maraq doğurduğundan onları tədqiqat işinə daxil etmişik (Varlamova O.Q., Fyodorova O.B., 2017, s. 62).

1-ci problem: Təchizatçılar tərəfindən neft məhsullarının tədarükünün məhdudlaşdırılması.

Nəticələr:

- 1) Rəqabətqabiliyyətliliyinin azaldılması.
- 2) Tərəfdaşlar qarşısında öhdəliklərini yerinə yetirmək imkanlarının olmaması
- 3) Neft məhsullarının qiymətinin artması
- 4) Müəssisənin İşinin davamlılığını pozmaq

Logistik sahə: Satınalma

Mümkün həll yolları:

- 1) Təchizatçı bazasının genişləndirilməsi.
- 2) Satış həcmlərinin savadlı planlaması
- 3) Yeni idarəetmə sisteminin tətbiqi

2-ci problem: Öz neft bazasının olmaması

Nəticələr.

- 1) Daşınmaya ehtiyacının artması.
- 2) Göndərmə xərclərinin artması

Logistika sahəsi: Anbar

Mümkün həll yolları. Saxlama üçün tankerlərin icarəsi

3-cü problem: Nəqliyyatın uzunmüddətli dayandırılması

Nəticələr:

- 1) Yanacaq və sürtkü yağlarının daşınması xərclərinin artması

Logistika sahəsi: Nəqliyyat

Mümkün həll yolları. Daşınma proseslərinin optimallaşdırılması

4-cü problem: İnfrastrukturun olmaması

Nəticələr. Çatdırılma metodunun seçilməsi ilə bağlı məhdudiyyət

Logistika sahəsi: Nəqliyyat

Mümkün həll yolları: Xərcləri azaltmaq üçün maksimum tutumun istifadə edilməsi.

FƏSİL II. AZƏRBAYCANIN NEFT VƏ NEFT MƏHSULLARI BAZARINDA LOGİSTİKANIN İNKİŞAFININ TƏHLİLİ

2.1. SOCAR-ın istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin qısa xarakteristikası

AR-nın neft sənayesini özündə ehtiva edən SOCAR uzun müddət ərzində "Azərneft" kimi tanınmışdır. XIX əsrin əvvəllərindən etibarən müxtəlif vaxtlarda tərkibindəki müəssisələrin xarakterindən asılı olmaqla, keçmiş SSRİ-nin ayrı-ayrı təşkilatların tabeçiliyində olmuş, bəzən "Azərneftkomitə", bəzən "Azərneftkombinat", bəzi hallarda isə "Azərneftçixarma" Birliyi və s. kimi fəaliyyət göstərmişdir. Keçən əsrin 50-ci illərində "Azərneft" in bazasında respublikada Neft Sənayesi Nazirliyi, 65-70-ci illərində isə Neftçixarma Sənayesi Nazirliyi təsis edilmişdir. Qurum 1970-ci ilin avqustundan etibarən yenidən "Azərneft" adlandırılıb. Azərbaycan keçən əsrin sonlarında suverenliyini bərpa etdiyi vaxtdan sonra, ölkə Prezidenti tərəfindən 1991-ci ilin 3 dekabrında imzalanmış Fərmana əsasən "Azərneft" Dövlət Konserni olmuşdur. Prezident 1992-ci ilin sentyabrında təsdiqlədiyi Fərmanla "Azərneft" Dövlət Konserni ilə "Azərneftkimya" İstehsal Birliyi bazasında Dövlət Neft Şirkəti yaradılıb.

ARDNŞ yarandığı vaxtdan etibarən onun strukturunda bəzi dəyişikliklər oldu. 1994-cü ildən başlayaraq Dövlət Neft Şirkətinin tərkibində Dəniz və Quru ərazilərdə Neft və Qazçixarma İstehsal Birlikləri təşkil edildi. 2003-cü ildə Birliklər birləşdirilməklə "Azneft" İstehsalat Birliyi təşkil olundu.

SOCAR ölkə ərazisində olan neft və qaz ehtiyatlarının axtarışını, kəşfiyyatı və işlənməsini, neft, qazın və qaz kondensatı hasilatını, emalı və nəqlini, neft və neft-kimya məhsullarını, qazı daxili və xarici bazarlarda reallaşdırılmasını, eləcə də ölkə ərazisində sənaye və əhəlinin təbii qazla təchizatını icra edir. SOCAR-ın tərkibində 3 istehsal birliyi, neft-qaz emalı zavodları, habelə Dərin Özüllər Zavodu, 1 elmi tədqiqat institutları daxil olmaqla hüquqi şəxs statuslu 23, qeyri-hüquqi şəxs statuslu 4 qurum fəaliyyət göstərir. Bundan əlavə SOCAR ayrı-ayrı sahələrdə fəaliyyətdə olan (sığorta, emal, inşaat, marketinq, gəmiqayırma və i.a.) şirkətlərdə

paya malik olmaqla onun iştirakı ilə 33 müştərək müəssisə fəaliyyətdədir (<http://www.socar.az/socar/az/company/about-socar/discover-socar>, 2018).

SOCAR-ın başqa şirkətlər də daxil olmaqla 5 Alyans yaradıb.

AR ərazisində SOCAR şaquli inteqrasiya edilmiş milli neft və qaz şirkəti olub bilavasitə hasilat, daşınma və emal fəaliyyətləri ilə məşğul olur. SOCAR həm də Azəri-Çıraq-Günəşli yataqlarında çıxarılan neftin başlıca ixrac marşrutu kimi fəaliyyət göstərən BTC Boru Kəməri, habelə AÇG və Şahdəniz yataqları üzrə hasil edilən neftin başlıca ixracat marşrutu olan CQBK daxil edilməklə AÇG və Şahdəniz HPBS-ləri, həmçinin bəzi beynəlxalq boru kəmərlərində xeyli paya malikdir.

Bununla yanaşı, SOCAR Türkiyənin vahid neft- kimya istehsalçısı kimi fəaliyyət göstərən Petkim üzrə nəzarət-səhm paketi (51%) vardır (<http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/>, 2018).

Xam neftin hasilatı Azərbaycanda 1847-ci ildən başlayaraq mövcuddur və SOCAR hazırda onun xam neft hasilatının təqribən beşdə birinə nəzarət edir. Öz hasilatı ilə bərabər, Şirkət BP tərəfindən idarə edilən şirkətlər daxil olunmaqla beynəlxalq neft şirkətləri ilə bəzi HPBS-ləri bağlayıb. Şirkətin AÇG HPBS-dəki payı 11,7%-ə, Şahdəniz HPBS-dəki payı 10%-ə bərabərdir.

SOCAR-ın missiyasına AR-nın yanacaq-enerji təhlükəsizliyi, neft-qaz, habelə neft-kimya sənayesinin tərəqqisi ilə bağlı strateji maraqların qarşılınması, mütərəqqi və ekoloji təmiz texnologiyaları tətbiq edərək ölkənin elmi-texniki, iqtisadi, habelə əqli potensialının artırılmasının dəstəklənməsi, regional və beynəlxalq enerji layihələri üzrə həlledici mövqeyin təmin edilməsi, karbohidrogen ehtiyatları ilə emal məhsullarının xarici və daxili bazarlarda satışından maksimal mənfəətin əldə olunması daxildir. Şirkətin məramının əsasında da əməliyyat effektivliyi, social, habelə ekoloji məsuliyyəti progressiv təcrübəyə uyğun, dünya üzrə şaquli inteqrasiya edilmiş böyük beynəlxalq neft-qaz şirkətinə çevrilmək dayanır. Şirkət hasil olunmuş bütün karbohidrogenlərə, habelə onların emalından əldə edilən neft, neft-kimya, eləcə də qaz məhsullarına münasibətdə sahibliyi yerinə yetirir.

2017-ci ilin axırı üçün SOCAR-ın nizamnamə kapitalının dəyəri 3 mlrd. 36 milyon manata bərabər olub, dövlətə məxsusdur (<http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/>, 2018).

“SOCAR” vasitəsilə ölkənin neft-qaz hasilatında dövlətin iştirakı reallaşdırılır. İstər ölkə ərazisində, istərsə də dünya bazarında SOCAR neft, qaz, habelə neft-kimya sənayesinin müxtəlif sahələri üzrə fəaliyyətdədir. SOCAR ölkə ərazisində neft-qaz ehtiyatlarının axtarışını, kəşfiyyatı və işlənməsini, neft, qaz və qaz kondensatı hasilatını, emalı və nəqlini, neft, qaz, habelə neft-kimya məhsullarının xarici və daxili bazarlarda satışını aparır. 2017-ci ilin statistik məlumatlarına görə SOCAR-da mövcud işçilərin sayı 50 min 424 nəfər olub (<http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-annual-reports/davamli-inkisaf2016.pdf>, 2018).

2017-ci ildə şirkətin bölüşdürülməmiş mənfəəti 7 milyard 357 milyon manata bərabərdir (<http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-financial-reports/Malivve.hesabat.2017.pdf>, 2017).

Məhz şirkətin özü həmin vəsaitin gələcək taleyi ilə bağlı qərar çıxarır.

SOCAR-da texnoloji imkanların artmasına, yeni yataqların aşkarlanmasının artmasına baxmayaraq neft istehsalında azalma müşahidə edilmişdir. Bu müddət ərzində SOCAR tərəfindən çıxarılan neftin ən yüksək səviyyəsinə 2008-ci il ərzində (8,6 milyon ton) nail olunub. Halbuki 2010-cu illərin statistik məlumatlarına görə ölkə üzrə neft hasilatında rekord səviyyəyə (50,8 mln. ton) nail olunub. Sonrakı illər ərzində azalma tendensiyası nəzərə çarpır və 2017-ci il ərzində daha aşağı səviyyəyə - 7,4 milyon tona enib. Son 10 il ərzində şirkətin neft hasilatı bütövlükdə 14,2%-ə qədər azalmışdır. SOCAR-ın ölkə üzrə məcmu neft hasilatında xüsusi çəkisi 17-20 faiz civarında olmuşdur. Ümumən neft hasilatının artması kontekstində SOCAR-ın payının azalmasına rəğmən (16,7%) 2017-ci ildə 19,2%-ə qalxmışdır (Cədvəl 1).

Hökumətin xüsusi qərarlarına uyğun şəkildə dövlət büdcəsinə, müxtəlif dövlət agentliklərinə, habelə hökumətin reallaşdırdığı layihələrə SOCAR tərəfindən pul formasında qoyuluşlar və maliyyələşdirmələr yerinə yetirilir. Bu növ

yatırımlar və maliyyələşdirmə həcmələri (dövlət idarələrinin subpodratçalarına ödəmələr formasında) 2017-ci il ərzində 567 və 89 mln. manat təşkil etmişdir. Bu vəsaitlər əsasən respublikada mövcud olan, eləcə də yeni istirahət, təhsil, nəqliyyat və tibb infrastrukturunun təmiri, yenidən qurulması məqsədilə istifadə olunub. Ümumilikdə götürdükdə isə 2013-2017-ci illər ərzində SOCAR tərəfindən dövlət layihələri üçün pul formasında yatırımların və maliyyələşdirmələrin məbləği 1890 mln. manat təşkil edib (Qrafik 1).

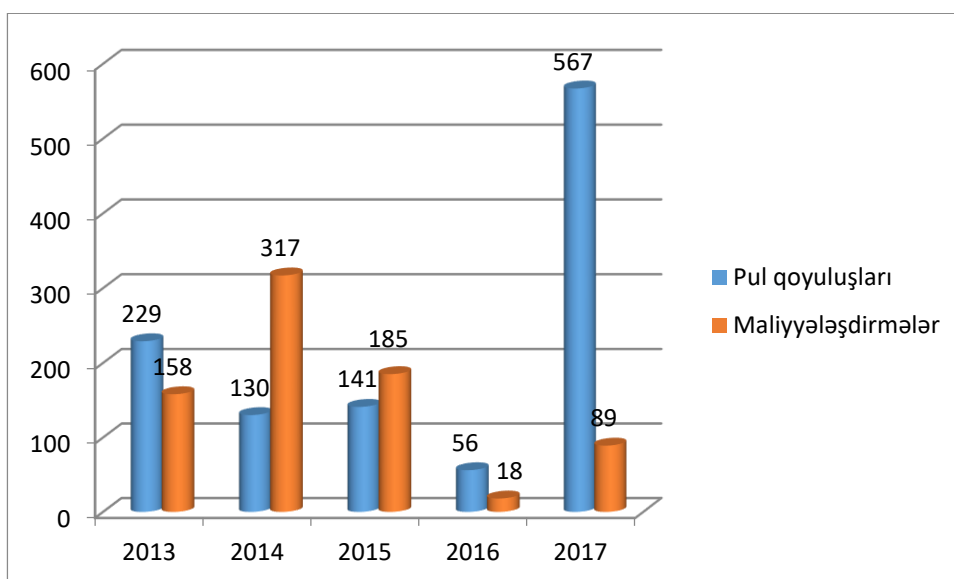
Cədvəl 1. 2008-2017-ci illər ərzində SOCAR-da neft hasilatı və onun respublika üzrə neft hasilatında payı, mln. tonla

İllər	Azərbaycan üzrə cəmi	SOCAR üzrə cəmi	SOCAR-ın ölkə üzrə neft hasilatında payı, faizlə
2008	44,53	8,65	19,4
2009	50,42	8,54	16,9
2010	50,80	8,46	16,7
2011	42,63	8,40	18,4
2012	43,39	8,29	19,1
2013	43,48	8,32	19,1
2014	42,02	8,32	19,8
2015	41,59	8,16	19,6
2016	41,03	7,52	18,3
2017	38,69	7,43	19,2

Mənbə: SOCAR-illik hesabatlar

<http://www.socar.az/socar/az/economics-and-statistics/economics-and-statistics/socar-reports>

Qrafik 1. SOCAR tərəfindən pul formasında yatırımlar və maliyyələşdirmələr (mln. manatla)



Mənbə: SOCAR- maliyyə hesabatları

<http://www.socar.az/socar/az/economics-and-statistics/economics-and-statistics/socar-reports>

Son vaxtlar ərzində SOCAR təbii qazın nəqli sahəsinə öz diqqətini artırıb. 2011-ci ildən etibarən Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinin reallaşdırılmasına start verilmiş və layihənin ilkin mərhələsi sayılan Trans-Anadolu qaz boru kəməri (TANAP) ilə bağlı tikinti sənədləri təsdiqlənib. 45 milyard ABŞ dolları məbləğində sərmayə yatırılması planlaşdırılmış Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinə dünya üzrə 7 ölkə, 12 nüfuzlu şirkət və 12 qaz istehlakçısı cəlb edilib. Dəhlizin reallaşdırılması yönündə 4 layihə üzrə işlər görülür: Şahdəniz yatağı üzrə tam miqyaslı işləyib hazırlamaq, Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinə genişləndirmək, TANAP və TAP boru kəmərlərini inşa etmək (SOCAR-ın 2015-2017-ci illər üzrə maliyyə hesabatları).

Cənubi Qaz Dəhlizi layihəsi üzrə tam hazır əldə edildikdən sonra illik ötürücülük qabiliyyəti ilkin mərhələdə 16 mlrd. kubmetrə bərabər olacaq. Sonrakı müddətlərdə bu göstəricini 30 mlrd. kubmetrədək artırmaq imkanları da diqqətdə saxlanılır. Şirkət rəhbərinin açıqlamasına görə, 2025-ci ilədək ölkənin ümumi ixrac potensialını 40 mlrd. kubmetrə çatdırılması tamamilə real görünür. Şirkətin hədəfinə əsasən “Şahdəniz-2” layihəsi üzrə ilkin təbii qazı 2019-cu ildə bazarlara çatdırmaq, eləcə də həmin layihəni 2020-ci ilə kimi başa vurmaqdır (SOCAR-ın 2015-2017-ci illər üzrə maliyyə hesabatları).

Hazırkı regional enerji dəhlizinin yaranmasında Bakı–Tbilisi–Ceyhan neft kəmərinin əhəmiyyəti əvəz edilməzdir. Bu kəmərlər Xəzər və Aralıq dənizlərini birləşdirərək enerji dəhlizini yaratdı. Hazırda Azərbaycan qazı bu dəhliz vasitəsilə dünya bazarlarına çıxarılır. Dəhlizlərin coğrafiyası da xeyli dərəcədə eynidir (bu dəhliz indi Şərqi–Qərbi nəqliyyat dəhlizinə çevrilməkdədir). Azərbaycanın coğrafi mövqeyi, yatırılan sərmayə və səriştəli xarici siyasət, tərəfdaşlarla aparılan müştərək fəaliyyət yeni və müsbət reallıqlar formalaşdırmışdır. Azərbaycanın açıq dənizlərə, beynəlxalq bazarlara çıxışı yoxdur və buna görə ki, neft və qaz kəmərlərinin inşasına böyük həcmdə vəsait yatırılır. Tranzit, istehlakçı dövlətlər də həmin layihələrə böyük maraq göstərir. Tranzit dövlətlər bundan sonrakı onilliklər ərzində böyük qazanc götürəcək, istehlakçı dövlətlər isə əlavə olaraq alternativ qaz mənbələrinə çıxışa nail olacaqlar (Atakişiyev M., 2004, ss. 128-145).

2.2. Neft və neft məhsullarının ixracında logistika sistemləri

Neft ixracında logistika sistemləri neftin müxtəlif nəqliyyat növlərilə nəqlini nəzərdə tutur. İndi isə onlardan hər birini daha ətraflı nəzərdən keçirək.

Dəmir yolu nəqliyyatı – yüklərin daşınmasının ən geniş yayılmış nəqliyyat növüdür. Maye neft yüklərinin daşınması xüsusi qalınlığı 8-11 mm olan poladdan hazırlanmış 50, 60 və 120 ton yük daşıyan xüsusi polad vaqon-sisternlərdə həyata keçirilir. Neft məhsullarının sisternə tökülməsi, bir qayda olaraq, yuxarıdan, axıdılması isə və aşağıdan aparılır.

Sisternlər müşahidə platformaları, daxili və xarici pilləkənlər, aşağı drenaj qurğuları ilə və marşrut boyu, habelə tökmə əməliyyatları zamanı etibarlı istismar üçün digər lazımı vasitələrlə təchiz olunmuşdur.

Neft məhsulları üçün konteynerlər kimi metal, plastik və taxta barel və bidonlar, kontrplak və metal kontrplak qutuları və zərb alətləri, şüşə qablar, pambıq və kağız çantaları və s. istifadə olunur.

Dəmir yolu nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları 2-ci cədvəldə təqdim edilmişdir.

Cədvəl 2. Dəmir yolu nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları

Üstünlükləri	Nöqsanları
-universallıq (istənilən həcmdə neft və neft məhsullarının nəqli); -su nəqli ilə müqayisədə il ərzində malların daha yüksək sürətlə birbaşa çatdırılması; -sıx məskunlaşmış sənaye və kənd təsərrüfatı ərazilərində geniş dəmir yolu şəbəkələrinin olması səbəbindən neft məhsullarının istehlakın əksər məntəqəsinə çatdırılması;	-yeni tikinti, mövcud xətlərin bərpası və yenidən qurulmasında böyük kapital xərcləri; - nisbətən yüksək əməliyyat xərcləri; - daşınan yükün gücündən istifadə səviyyəsi nisbətən aşağı effektivdir (sisternlər əks istiqamətdə boş qayıdır); - nəql və yükləmə-boşaltma əməliyyatları zamanı neft və neft məhsullarının əhəmiyyətli itkiləri; sistern daşınması üçün xüsusi drenaj nöqtələrinə və ballara ehtiyac.

Mənbə: П.Б. Катюха (2015) Основы нефтяного бизнеса. – М.: Издательский центр РГУ нефти и газа. s.102-104

Neftin su ilə nəqli daxili su yolları (çaylar, göllər) və dənizlə - dəniz və okeanlar (həm qitənin daxili dənizləri, həm də qitələr arasındakı dənizlər) üzrə bölünür. Neft çay və göllər üzrə barjalarda və çay tankerlərində - neft yüklərinin daşınması üçün nəzərdə tutulan xüsusi özüyəriyən gəmilərdə nəql olunur. Neft

yüklərinin dəniz daşınması dəniz tankerləri - dəniz və okeanları keçməyə qadir olan ağır yük gəmiləri tərəfindən həyata keçirilir. Müasir dəniz supertankerlərinin daşınma qabiliyyəti bir milyon tona çatır.

Su nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları Cədvəl 3-də verilmişdir.

Cədvəl 3. Su nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları

Üstünlükləri	Nöqsanları
<p>aşağı sürətli hərəkətdə daha az müqavimət quru yolla nəqlindən daha az dartı qüvvəsi tələb edir (istifadə edilən mühərrikin gücü 6-7 dəfə azdır);</p> <ul style="list-style-type: none"> - heç bir ölçü məhdudiyəti yoxdur; - yol boyu sərhedsiz buraxılış qabiliyyəti (buraxılış qabiliyyəti limanların pis çatlamaları səbəbindən azalır); - aşağı yanacaq sərfi, çünki limanlar arasında hərəkət ən qısa məsafədə baş verir; - daşımaların daha aşağı maya dəyəri dəmir yolundan 2 dəfə azdır; - dəniz nəqliyyatında əmək məhsuldarlığı dəmir yolundan 5 qat daha çoxdur. 	<ul style="list-style-type: none"> - nisbətən aşağı çatdırılma sürəti; - liman mexanizasiyasından bahalı qurğular mövsümi iş nəticəsində, mexanizmlər boş dayanır; - əlaqənin nizamsızlığı; - digər yollarla müqayisədə 3-3,5 dəfə yolu uzanan çay yollarının dağınlığı.

Mənbə: П.Б. Катюха (2015) Основы нефтяного бизнеса. М.: Издательский центр РГУ нефти и газа. s.105-107.

Neft yüklərinin boru kəməri ilə nəqli istehsal sahələrindən istehlak yerlərinə qədər xüsusi boru kəmərləri ilə reallaşdırılır. Pompalı məhsul üzrə magistral boru kəmərləri neftin nasosla vurulduğu neft boru kəmərlərinə və benzin, dizel yanacağı, kerosin, mazutun vurulduğu neft məhsulları kəmərlərinə bölünür.

Əsas neft boru kəmərləri neftin hasilat rayonlarından neft emalı zavodlarına və yaxud dəmir yolu vaqon-sisternlərinə neft yükləmə məntəqələrinə və yaxud onun tankerlərinə yüklənmə yerlərinə çatdırmaq üçün nəzərdə tutulmuş diametri 529-1220 mm və uzunluğu 50 km və yaxud daha çox olan boru kəmərlərini ehtiva edir.

Əsas neft məhsulları kəmərlərinə neft məhsullarının istehsal rayonlarından, habelə daşınan neft tanklarının istehlak rayonlarına - yanacaq doldurma stansiyaları, limanlar, iri sənaye müəssisələri, istilik və elektrik stansiyaları və s. qədər nəqli üçün nəzərdə tutulmuş diametri ən azı 219 mm və uzunluğu 50 km və ya daha çox olan boru kəmərləri aiddir.

Boru kəməri nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları Cədvəl 4-də verilmişdir.

Cədvəl 4. Boru kəməri nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları

Üstünlükləri	Nöqsanları
<ul style="list-style-type: none"> - nasosla vurmanın ən aşağı maya dəyəri; - nəql olunmuş yük vahidinə düşən kiçik xüsusi kapital qoyuluşu və boru kəmərlərinin tikintisi zamanı xərclərin sürətli qaytarılması; - iqlim şəraitindən asılı olmayaraq, il ərzində fasiləsiz təchizatı; - yüksək əmək məhsuldarlığı; nasosla vurma zamanı neft və neft məhsullarının əhəmiyyətsiz itkiləri; - tikintinin nisbətən qısa müddətləri; - bir kəmər vasitəsilə bir neçə növ neft və neft məhsullarının nəql edilməsi imkanı; - əlavə nasos stansiyalarının tikintisi və paralel hissələrin çəkilməsi yolu ilə boru kəmərinin gücünü artırma imkanı. 	<ul style="list-style-type: none"> - tikintidə iri birdəfəlik kapital qoyuluşu (bütün boru kəmərini çəkmək lazımdır); - boru kəmərini istismara verərkən neft və ya neft məhsulları ilə doldurmaq üçün böyük material xərcləri tələb olunur. Bu xərclər uzun məsafəli neft məhsulu boru kəmərləri üçün xüsusilə yüksəkdir: yüksək metal istehlakı, uzun müddət sabit yük trafikinə, neft və neft məhsullarının aşağı sürətinə (5 km / saat) tələbat.

Mənbə: П.Б. Катюха (2015) Основы нефтяного бизнеса. М.: Издательский центр РГУ нефти и газа. s.101-102.

Avtomobil nəqliyyatı, bölüşdürücü neft təsərrüfatlarından və yığılmış nöqtələrdən birbaşa istehlak yerlərinə neft məhsullarının daşınması üçün əsas nəqliyyat vasitəsidir. Neft daşınması üçün avtomobil nəqliyyat vasitələrindən demək olar ki, istifadə edilmir. Neft məhsullarının avtomobil ilə nəqli əsasən bir neçə kilometr aralıda həyata keçirilir.

Uzun məsafələrdə avtomobil nəqliyyatı dəmir yolu ilə müqayisədə qənaətcil deyildir və yalnız digər nəqliyyat növləri şəbəkəsi olmadıqda istifadə olunur. Kütləvi neft məhsulları (benzin, dizel yanacağı, mazut, bəzi yağlar) xüsusi avtomobil sistemləri və avtoqoşqular, kiçik miqdarda neft məhsulları isə nəqliyyat vasitələrində konteynerlərdə nəql olunur.

Avtoəqliyyat vasitələrinin üstünlükləri və nöqsanları Cədvəl 5-də verilmişdir.

Hava nəqliyyatı ilə neft nəqli üçün yüksək maya dəyəri səbəbindən ondan bu məqsədlə praktik olaraq istifadə edilmir. Neft məhsulları ağır çıxış yerlərinə çatdırılmalıdırsa, istifadə olunur. Bir qayda olaraq, neft məhsullarının hava nəqliyyatı ilə çatdırılması barellərdə həyata keçirilir.

Cədvəl 5. Avto nəqliyyat vasitələrinin üstünlükləri və nöqsanları

Üstünlükləri	Nöqsanları
<ul style="list-style-type: none">- yüksək sürətlə müxtəlif məsafələrdəki az miqdarda neft məhsullarının çatdırılması;- daha çox manevr və yüksək çıxış;- yüksək operativlik.	<ul style="list-style-type: none">-yüksək istismar xərcləri, avtonəqliyyatla daşınma xərclərinin dəyəri dəmir yolu ilə müqayisədə 10, 20 dəfə daha yüksəkdir;- avtosisternlərin nisbətən az yükqəşimə qabiliyyəti, sisternlərin boş hərəkətlərinə görə mobil nəqliyyat vasitələrinin natamam yüklənməsi;

Mənbə: П.Б. Катюха (2015) Основы нефтяного бизнеса. М.: Издательский центр РГУ нефти и газа. s.112-113.

Hava nəqliyyatı ilə neft nəqli üçün yüksək maya dəyəri səbəbindən ondan bu məqsədlə praktik olaraq istifadə edilmir. Neft məhsulları ağır çıxış yerlərinə çatdırılmalıdırsa, istifadə olunur. Bir qayda olaraq, neft məhsullarının hava nəqliyyatı ilə çatdırılması barellərdə həyata keçirilir.

Hasil olunan Azərbaycanın nefti dünya bazarlarına bir neçə marşrut üzrə çıxarılır: Gürcüstanın Supsa, Rusiyanın Qara dəniz sahilindəki Novorossiysk limanı və Türkiyənin Ceyhan limanı. İlk iki kəmərin müsbət, eyni zamanda da mənfi cəhətlərinin olmasına baxmayaraq, Ulu öndər Heydər Əliyev doğru qərar qəbul edərək hər iki neft kəmərinin çəkilməsini tələb bildi. İlk neft layihəsinin tətbiqi və onun dünya bazarlarına ixracı “Çıraq”, “Günəşli”, “Azəri” yataqlarında görülən işlərin sürətlənməsinə və AR-nın karbohidrogen resurslarının işlənməsinə yeni investisiyaların cəlb olunması üçün şərait yaratdı. Ancaq bu kəmərlər uzunmüddətli dövrdə yetərli deyildi. XX əsrin 90-cı illərində Azərbaycan öz neftinin nəqli üçün bir marşruta, yəni Şimal marşrutuna sahib idi. Azərbaycan nefti əsas etibarilə uzunluğu 1.330 km olan Novorossiysk-Bakı neft kəməri vasitəsilə Qara dənizin Novorossiysk limanına daşınırdı. Tərəflər Rusiya ərazisindən Azərbaycanın neftinin nəql edilməsinin hüquqi-texniki məsələlərini də razılaşdırdılar. Müqavilənin ilkin şərtlərinə müvafiq olaraq 1997-ci ilin sonlarında Azərbaycanın nefti Şimal boru kəmərinin vasitəsilə dünya bazarına çıxarıldı.

Ölkəmiz neft nəqlində alternativ marşrutlar əldə etməkdən ötrü milli mənafeyə uyğun siyasət həyata keçirmişdir. Bütün siyasi risklərə rəğmən, 1996-cı il mart ayının 8-də Ulu öndər Heydər Əliyevlə Gürcüstan Prezidenti Eduard

Şevardnadze Tbilisidə Supsa-Bakı neft kəmərinin çəkilməsi haqda razılaşdılar. “Əsrin müqaviləsi”nin iştirakçısı olan şirkətlərin yaratdığı ARDNŞ, Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti (ABƏŞ), Gürcüstan hökuməti arasında bağlanmış üçtərəfli müqavilə “Çəraq”, “Günəşli” və “Azəri” yataqlarından hasil olunan ilkin Azərbaycan neftinin Supsa-Bakı neft kəməri vasitəsilə nəqlini nəzərdə tuturdu. Supsa-Bakı neft kəməri ilə ilkin neftimiz 1999-cu ildə ixrac edilməyə başlandı. Bu marşrutun əsas özəlliyi o idi ki, Azərbaycan nefti təmiz halda əsasən “Azəri light” markası altında dünya bazarına çıxarılırdı. Bundan başqa, kəmərin başqa bir özəlliyi neftin Novorossiyskə nisbətən Supsaya daha ucuz nəql edilməsidir. Belə ki, neftin bir tonunun Novorossiyskə nəqli 15.68, Supsaya nəqli isə 13.15 ABŞ dollarına başa gəlir. Supsa-Bakı kəmərinin istismara verilməsi Cənub Enerji Dəhlizinin bünövrəsini qoymuş və ölkəmiz öz müstəqilliyi tarixində ilk dəfə idi ki, neft nəqlində alternativ marşruta sahib olmuşdur.

“Əsrin müqaviləsi” çərcivəsində hasil olunan neft (gündə 1 milyon barelə yaxın) Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri ilə dünya bazarlarına nəql olunmaqdadır (http://www.azerbaijans.com/content_1030_az.html, 2018).

1999-cu ilin noyabrında ATƏT-in Türkiyənin İstanbul şəhərində keçirilmiş sammitində Türkiyə, Azərbaycan, ABŞ, Qazaxıstan, Türkmənistan və Gürcüstan prezidentləri tərəfindən Bakı–Tbilisi–Ceyhan Əsas İxrac Neft Boru Kəmərinin çəkilməsi haqqında dövlətlərarası müqavilə bağlandı (http://azertag.az/xeber/Azərbaycan_Respublikasının_muasir_enerji_siyasetinin_u_gurlari-70164, 2018).

Bu hadisələrdən bir qədər sonra, 2002-ci il sentyabrında Bakı şəhərində, Səngəcal terminalında Bakı–Tbilisi–Ceyhan neft kəmərinin əsası qoyuldu və inşasına başlandı. Sonralar bu kəməri Azərbaycan neftinin tez bir zamanda dünya bazarlarına çıxarılmasına imkan verdi, o cümlədən İpək Yolunun və türkdilli dövlətlərin də əsas magistral kəməri oldu. Ancaq BTC-də iştirak edən konsorsium üzvləri Rusiyanın strateji maraqlarına da tamamilə laqeyd qalmadılar, Türkmənistan qazının ixracı məsələsində ehtiyatlı oldular (Starçenkov Q., 2006, pp. 7-8).

Tətbiq edilən nəqliyyat layihələri ölkənin maliyyə potensialının artırılmasına və onun regionda siyasi mövqeyinin möhkəmlənməsinə şərait yaratmışdır. Ancaq o dövrdə xam neftin təhlükəsiz və iqtisadi baxımdan səmərəli qaydada dünya bazarlarına çıxarılması mübahisə yaradan məsələ olmuşdur. Bütün bu çətinliklərə rəğmən, Ulu öndər diplomatik bacarığı və qətiyyətli mövqeyi nəticəsində regional layihələrin tətbiq edilərək Azərbaycanın neftinin dünya bazarlarına çıxarılmasına nail olmuşdur. Bu proses RF ilə 1996-cı ildə Novorossiysk-Bakı xətti ilə Azərbaycan neftinin ixrac olunması barəsində razılaşma əldə olunması ilə başladı. 1997-ci ildən istifadəyə verilən bu xətt neftin nəqlindən qazanılan gəlirlərin 1995-ci illə müqayisədə 2 dəfə artaraq 10.4 milyon manata qalxmasına gətirib çıxarmışdır.

1997-ci ildə Azərbaycanın neftinin Qara dənizə çıxarılması üçün Gürcüstanla Tbilisi– Bakı–Supsa xətti ilə nəql olunması üçün saziş bağlandı və həmin xətt 1999-cu ildə istifadəyə verildi. Bundan bir müddət sonra isə daha xüsusi əhəmiyyətə malik Bakı–Tbilisi–Ceyhan neft kəmərinin tikintisi haqqında Türkiyə, Gürcüstan, ABŞ, və Qazaxıstan dövlətləri ilə müqavilə bağlandı. Bu kəmərin inşası 2005-ci ildə başa çatdırıldıqdan sonra istifadəyə verildi. Bu kəmərin fəaliyyət göstərməsi Azərbaycan iqtisadiyyatı üçün əhəmiyyətli bir hadisə idi. Qısacası, bu kəmərin istifadəyə verilməsi nəticəsində neftin nəqlindən qazanılan gəlir 2007-ci ildə özündən əvvəlki illə müqayisədə 13 dəfə artaraq 1 milyard manata çatdı. Bundan sonra neftin nəqlindən qazanılan gəlir hər zaman yüksək olmuş, o cümlədən 2009-2010-cu illərdə 1.5 milyard manata qalxmışdır.

Başqa sahələrdəki əməkdaşlıqla yanaşı, müasir dövrdə Mərkəzi Asiyanın Azərbaycan üçün əhəmiyyəti daha çox iki sahədə özünü göstərir: enerji və nəqliyyat. Müstəqillik əldə etdikdən dərhal sonra Azərbaycan və Mərkəzi Asiya dövlətləri sahib olduqları karbohidrogen ehtiyatlarının çıxarılması və ixracına öz iqtisadi və siyasi müstəqilliklərinin möhkəmləndirilməsinin əsas vasitələrindən biri kimi baxırdılar. Bu nöqteyi-nəzərdən enerji resurslarının təhlükəsiz marşrutlar vasitəsilə dünya bazarına çıxarılması hər zaman AR-nın və onun karbohidrogen ehtiyatları ilə zəngin mərkəzi asiyalı qonşularının ortaq marağı olmuşdur. İxrac

marşrutlarının yaradılması haqqında Qazaxıstan, Türkmənistan, Azərbaycanın özünəməxsus planları olmuş, bu planlar bir-birindən fərqlənsə də, adətən üst-üstə düşmüşdür. Misal üçün, 1990-cı illərdə Qazaxıstan üçün prioritet “Tengiz” yatağından çıxarılacaq nefti Novorossiysk limanına nəql edəcək kəmərin inşası olsa da, rəsmi Astana ilk gündən Azərbaycanın təklif etdiyi Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri layihəsinə dəstək olduğunu bildirmişdi (Shirin. A, 2012, ss. 157-175).

Transxəzər neft daşımaları sahəsində Azərbaycan və Qazaxıstan arasındakı əməkdaşlıqda ilk ciddi addım isə 1998-ci ildə həmin ölkənin Ankarada Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyənin iştirakı ilə imzalanmış Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəmərinin tikintisinə dəstək bəyanatına imza atması olmuşdur. Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri 2005-ci ildən fəaliyyətə başlamış və böyük həcmdə Xəzər neftini birbaşa Aralıq dənizinin vasitəsilə dünya bazarına çıxaran ilk kəmərim kimi yaddaşlara həkk olunmuşdur. Kəmərin inşa edildiyi gündən indiyə kimi 2,1 milyard barel (280 milyon ton) Xəzər neftini Ceyhan limanı vasitəsilə dünya bazarına çıxarmışdır. Bu neftin çox hissəsi Azərbaycanın olsa da, milyonlarla barel Mərkəzi Asiya nefti də bu kəmərim vasitəsilə dünya bazarına ixrac olunmuşdur (<http://report.az/en/energy/oil-export-via-btcincreased-by-6/>, 2017).

Müasir dövrdə Qazaxıstan Azərbaycan ərazisi ilə illik 5 mln. ton xam neft ixrac edir ki, bunun əsas hissəsi boru kəmərləri vasitəsilə deyil, dəmir yolu infrastrukturu ilə “KazMunayQaz”ın sahib olduğu Gürüstanın Batumi terminalına nəql edilir (http://abc.az/eng/news_07_02_2014_79238.html, 2017).

Onu da vurğulayaq ki, Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri karbohidrogen resursları ilə zəngin başqa Mərkəzi Asiya dövləti – Türkmənistan üçün ən əsas neft ixracı marşrutu rolunu oynayır. Türkmənistan hazırda hasil etdiyi neftin (illik 11,8 mln. ton – 201471) böyük hissəsini Azərbaycanın neft kəmərləri vasitəsilə ixrac edir. Türkmənistan Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri vasitəsilə 2013-cü ildə 3,3 mln. və 2014-cü ildə 5,6 mln. ton neft ixrac etmiş, 2015-ci il ilk 7 ay ərzində bu rəqəm 3,7 mln. ton olmuşdur (<http://en.trend.az/azerbaijan/business/2424933.html>, 2017).

2015-ci il ərzində Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri ilə ümumilikdə 5,2 mln. ton Qazaxıstan və Türkmənistan nefti dünya bazarına çıxarılmışdır

(<http://www.socar.az/socar/en/news-and-media/news-archives/news-archives/id/9252>, 2016).

Qazaxıstanın iri “Kaşaqaq” yatağında istehsalın başlanması ilə bu ölkənin Azərbaycan vasitəsilə neft ixracını artıracağı gözlənilir. Yer üzünün ən iri neft yataqlarından olan (8-12 mld. barel çıxarıla bilən neft ehtiyatı) (<http://www.equities.com/news/headline-/29.05.2016/>, 2016) “Kaşaqaq” yatağında neft hasilatı uzunmüddətli ləngimələrdən sonra, 2016-cı ilin oktyabr ayında yenidən başlanmışdır və 2020-ci ildə yataqda illik neft hasilatının 13 mln. ton olacağı gözlənilir (<http://caspienbarrel.org/?p=37174>, 2016).

Azərbaycan Xəzər hövzəsinin neft-qaz hasil edən vacib ölkələrindən hesab edilir. 2017-ci il ərzində ölkədə 38,8 milyon ton neft hasil olunmuşdur. Bu həcmdə neftin 31,3 milyon tonu “Çıraq”-“Azəri”-“Günəşli”nin və “Şahdəniz”in (kondensat), 7,5 milyon tonu ARDNŞ-ə aiddir. 2017-ci ildə ölkə ərazisindən 35.3 milyon tondan çox neft ixrac edilmişdir. AR-dan ixrac edilən xam neftin təqribən 82-83%-i Bakı–Tbilisi–Ceyhan kəməri ilə nəql olunur ki, bu da Gürcüstanın və Türkiyənin Azərbaycan üçün strateji əhəmiyyətini daha da yüksəldir (Cədvəl 6).

Cədvəl 6. 2015-2018-ci illərdə Azərbaycan neftinin nəql göstəriciləri (min ton)

Əsas istiqamətlərin adı	Təşkilatların adı	2015	2016	2017	2018
Şimal kəməri	Konsorsium	-	-	-	-
	SOCAR	1187	1299	1498	1299
Qərb kəməri	Konsorsium	4223	4071	3791	3751
	SOCAR	-	-	-	-
BTC kəməri	Konsorsium	28836	29075	27221	27333
	SOCAR	439	140	60	120
Dəmir yolu	Konsorsium	292	-	-	-
	SOCAR	-	-	-	-
NICO İran İR-yə	Konsorsium	109	386	275	164
Cəmi:		35085	34972	32844	32666

Mənbə: Yanacaq-energetika kompleksində görülən işlər haqqında hesabat. 2016, 2017, 2018. http://www.minenergy.gov.az/docs/illik_Hesabat_2017.pdf

SOCAR-dan ixrac edilən xam neftin əsas hissəsi Şimal kəmərinin payına düşür. Bu kəmərlə ixrac edilən Azərbaycan neftinin həcmi 2017-ci ildə 2015-ci ilə nisbətən 26,2% artaraq 1,5 mln. tona çatmasına baxmayaraq, 2018-ci ildə 13,3% azalaraq 1,3 mln. ton təşkil edib. BTC kəməri ilə SOCAR-dan ixrac edilən neftin həcmi isə 3,7 dəfəyə qədər azalıb.

Dövlət başçımız İlham Əliyev tərəfindən sərgilənən iradə nəticəsində “Cənub Qaz Dəhlizi” layihəsinin həyata keçirilməsi ilə 1994-cu ildə imzalanmış “Əsrin müqaviləsi”, habelə onun əsasında həyata keçirilən Bakı–Tbilisi–Ceyhan layihəsinin uğuruna yenisi əlavə ediləcək. Azərbaycan qazı üçün Cənub Qaz Dəhlizinin açılması Aİ-nin qaz təhlükəsizliyi ilə əlaqədar ən strateji qərarları arasındadır. AR-nın enerji təchizatçısı kimi əhəmiyyəti artır və o cümlədən artan gəlirləri bir çox maraqlı xarici dairələri lobbiçilik üçün təşviq edir. AR-nın enerji siyasəti bu sahədə Avropa miqyasında artan təsiri baxımından daha çox uğurlu görünür (Tina Flegel, 2016, s. 15).

Bakı–Tbilisi–Ceyhan Əsas İxrac Neft Boru Kəmərinin son nöqtəsi olan Ceyhanda çənlərin sayı yeddidir və gəmini yükləmə qabiliyyəti 600 min bareldən 2 milyon barelə qədərdir (<http://socar.az/socar/az/activities/transportation/baku-tbilisi-ceyhan-btc-main-export-oil-pipeline>, 2018).

Supsa-Bakı kəmərinin gəmini yükləmə qabiliyyəti 600 bareldən 1 milyon barelə qədərdir (<http://socar.az/socar/az/activities/transportation/baku-supsa-western-export-pipeline>, 2018).

Onu da qeyd edək ki, bu beynəlxalq əməkdaşlığın formalaşdırılması üçün Azərbaycan kifayət qədər cəhd göstərdi. Xəzər hövzəsindən Avropaya ixrac ediləcək potensial neft-qaz resurslarının ixracında vacib olan neft-qaz ixrac boru kəmərləri (misal üçün, Bakı–Tbilisi–Ceyhan) zaman-zaman Rusiyanın geosiyasi və geoiqtisadi maneələri ilə qarşı-qarşıya qalırdı. Aİ ölkələri də əvvəlcə digər alternativ mənbələrə nəzər saldılar. SSRİ dönməndən Rusiya mərkəzli formalaşdırılan neft-qaz kəmərləri infrastrukturunu sistemi Azərbaycan–Gürcüstan–Türkiyə enerji dəhlizinin aktiv olması ilə artıq alternativsiz deyildi (Margarita M. Balmaceda., 2013, ss. 38, 53).

Əgər 1990-cı illərin ortalarına doğru üçtərəfli – Azərbaycan–Gürcüstan–Türkiyə enerji diplomatiyası formatı yarandısa, hazırda bu format genişlənir, “Cənub Qaz Dəhlizi” nin üzv ölkələri müxtəlif qurumları təmsil edir. Buna rəğmən Azərbaycan–Gürcüstan–Türkiyə və Aİ-yə üzv ölkələr – Yunanıstan, Bolqarıstan,

İtaliya, habelə Albaniya – artıq 7 ölkə, 11 şirkət “Cənub Qaz Dəhlizi” nin üzvüdür və Balkan ölkələri də bu layihəyə maraq göstərir.

2017-ci ilin sentyabrında imzalanmış kontrakta əsasən “Azəri-Çıraq-Günəşli” neft yataqlarından istifadə müddətini 2050-ci ilə qədər uzatmaqla SOCAR-ın payının 11 %-dən 25 %-ə qaldırılması, mənfəət neftinin 75 %-nin Azərbaycana çatması, 3,6 mlrd. dollar bonus qazanması haqda xarici tərəfdaşlarla rəsmi razılıq əldə edilib (AR NK-nin 2017-cı ildə fəaliyyəti haqqında hesabat, 2017: s. 86).

Xam neftin daşınmasında boru kəməri ilə dəmir yolu nəqliyyatının növlərarası rəqabəti mövcuddur.

Dəmir yolunun əsas üstünlükləri aşağıdakılardır: kiçik neft partiyalarının daşınma imkanı; dəmir yolu şəbəkəsinin boru kəmərinə nisbətən daha geniş əhatə dairəsi; müxtəlif keyfiyyət tərkibli neft nəql etmək bacarığı.

Dəniz nəqliyyatı ilə müqayisə edilə bilən marşrutlarda boru kəməri ilə rəqabət etmək demək olar ki, mümkünsüzdür.

Müqayisəli marşrutlarda boru kəməri ilə birbaşa rəqabət aparmaq üçün imkanlar yaradan əsas nöqsanı daşımanın dəyərinin daha yüksək olmasıdır. Məsələn, xam neft kimi yük üçün daxili sahəvi rəqabət bazarında olduğu kimi neft kəmərinin inşası zamanı növlərarası rəqabətdə də aşkar uğursuzluq mövcuddur.

Birinci halda "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC öz mövqeyini möhkəmləndirmək üçün qiymət siyasətini və xidmətlərin keyfiyyətini balanslaşdırmalıdır. İkincisi - dəmiryolu nəqliyyatının keyfiyyət parametrləri üzrə (yüksək keyfiyyətli xam neft, neft məhsulları, kiçik müəssisələr - neft istehsalçı və istehlakçıları - magistral "boruya" çıxışı yoxdur) uduş qazandığı bu növ neft yüklərinin və nəqlinin ixtisaslaşması. Bu, kükürlü (hidrogen sulfidli) xam neftin və digər aqressiv tərkibli maddələrin nəqlini təmin edən korroziyaya qarşı dayanıqlı və ya korroziyaya qarşı örtüklü tanker parkının olmaması ilə əlaqədardır. Adi tankerləri istifadə edərkən, həm təhlükəsizlik və həm də istismar müddəti kəskin azalır.

Neft yükünün daşınması seqmentində "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin məqsədli vəzifəsi inventar parkı ilə daşınmasında mövcud bazar payını qoruyub saxlamaqdır. Bu seqment hərəkət heyətinin yenilənməsi və yüksək rəqabətli daşıma şəraitinin təmin edilməsi baxımından prioritet sayılır. Bu seqmentin inkişafının məqsədli istiqamətləri neft məhsullarının, yüksək keyfiyyətli xam neftin, magistral boruya çıxış imkanları olmayan yataqlardan və zavodlardan, eləcə də boru kəmərləri ilə sonadək təmin olunmayan sürətlə inkişaf edən ixrac bazarlarının istiqamətində neftin kiçik partiyalarıdır.

2.3. Neft şirkətlərində logistikanın inkişafı: mövcud vəziyyətin qiymətləndirilməsi

Beynəxalq təcrübəyə əsasən, neft hasilatında kiçik və orta biznes bir tərəfdən sahənin həddindən artıq inhisarçılığına ziddir, digər tərəfdən isə ehtiyatları çıxarmaq çətin olan kiçik yataqların mənimsənilməsi və işlənməsi üzrə əsas istehsal qüvvəsidir.

Neft məhsulları təminatı sisteminin ətraflı öyrənilməsi bizi neft məhsulları bazarında neft məhsullarının təminatı prosesinin mərhələlərindən asılı olaraq müəssisələrin mümkün fəaliyyət istiqamətlərini müəyyənləşdirməyə imkan verir

Burada əsasən 3 mərhələ nəzərdə tutulur (Avdeyev İ.S., 2007, s. 11).

I mərhələ: Neft hasilatı:

- inteqrasiya olunmayan hasilat şirkətləri;
- quyuların əsaslı təmiri üzrə xidmətlərin göstərilməsi;
- neft axınının intensivləşdirilməsi üzrə xidmətlərin göstərilməsi.

II mərhələ: Neft emalı:

- mini neft məhsulları doldurmaq;
- neft məhsullarının doldurulması məntəqələrinin layihələndirilməsi, tikintisi və təmiri üzrə şirkətlər;
- neft məhsullarının sertifikatlaşdırılması üzrə xidmətlər.

III mərhələ: Neft məhsullarının satışı:

- neft məhsullarının sertifikatlaşdırılması üzrə xidmətlər;

- müstəqil avtodoldurma stansiyaları;
- təmir və xidmət işləri;
- avtodoldurma stansiyalarının layihələndirilməsi, tikintisi və təmiri üzrə şirkətlər.

SOCAR əsasən AR-nın ərazisində daşınma, emal, hasilat fəaliyyət ilə məşğul olan şaquli inteqrasiya edilmiş milli neft və qaz şirkəti kimi çıxış edir. SOCAR eyni zamanda Çıraq-Azəri-Günəşli yataqlarında hasil edilən neftin əsas ixrac marşrutu sayılan Bakı-Tiblis-Ceyhun Boru Kəməri, o cümlədən Çıraq-Azəri-Günəşli, habelə Şahdəniz yataqlarında hasil olunan neftin əsas ixrac marşrutu sayılan CQBK daxil olmaqla Çıraq-Azəri-Günəşli və Şahdəniz HPBS-ləri və bəzi beynəlxalq boru kəmərlərində xeyli paya sahibdir. Bununla yanaşı, SOCAR Türkiyə üzrə yeganə neft- kimya istehsalçısı sayılan Petkimdə nəzarət-səhm paketinə (51%) sahibdir (socar-annual-reports/davamli-inkisaf2016.pdf, 2018).

XX əsrin sonlarına doğru SOCAR-ın əsas hədəfi Azərbaycan neftinin dünya bazarlarında satışını qarşılamaq və modern texnologiyaları mənimsəmək idisə, XXI əsrdə isə əsas hədəfi Azərbaycan qazının Avropa bazarlarında satışını bərpa etmək, özünün emal və satış imkanlarını daha da çoxaltmaq olub.

SOCAR-ın illik hesabatlarının təhlilindən aydındır ki, neft-qaz hasilatından başqa neft emalında da azalma olub. 2008-2016-cı illər ərzində şirkət üzrə ümumilikdə neft emalının həcmi 18,3 % azalaraq 7347 milyon tondan 6009,5 milyon tona düşüb. Bu müddətdə neft emalının ən yüksək həddi 2008-ci ildə qeydə alınmışdır. Dünya bazarlarında neftin ucuzlaşdığı 2014-cü ildə emalın həcmi artaraq 6740,4 milyon tona qədər artsa da yenidən azalıb.

SOCAR-ın son 10 ildə istehsalı etdiyi neft emalı məhsulları daha çox daxili bazara hədəflənib. 2008-ci il ərzində neft məhsullarının 44,7 %-ni ixrac etdiyi halda, 2016-cı ildə ixracın payı 27 % olub (Cədvəl 7).

Şirkətin 2013-cü il ərzində daxili bazarda satışı ən yüksək həddə - 73 % olub. İxrac edilən neft məhsullarının 60-70%-ni neft koksu və dizel yanacağı təşkil edir. SOCAR neft məhsullarından fərqli olmaqla neft-kimya məhsullarının satışı əsasən xarici bazarlarda reallaşdırıb. Bu məhsulların təxmini olaraq 80-85%-ə

qədəri ixraca yönəldilmişdir. 2014-cü ildə ixracın payı 90%-ə yaxınlaşıb. Lakin 2014-2016-cı illər ərzində ixracın payında azalma olub və 2016-cı ildə 85,6 %-ə düşüb(Cədvəl 8).

Cədvəl 7. 2008-2016-cı illər ərzində neft məhsullarının ixracının və onların daxili bazarda satışının dinamikası

İllər	Neft məhsullarının ixracı	Neft məhsullarının daxili bazarda satışı
2008	44,8	53,2
2009	43,4	56,6
2010	43,5	56,5
2011	35,1	64,9
2012	29,0	71,0
2013	22,8	77,2
2014	35,0	65,0
2015	38,0	62,0
2016	27,0	73,0

Mənbə: SOCAR-illik hesabatlar

<http://www.socar.az/socar/az/economics-and-statistics/economics-and-statistics/socar-reports>

Cədvəl 8. 2010-2016-cı illərdə neft-kimya məhsullarının ixracının və onların daxili bazarda satışının dinamikası

İllər	Neft-kimya məhsullarının ixracı	Neft-kimya məhsullarının daxili bazarda satışı
2010	85,5	14,5
2011	87,7	12,3
2012	87,3	12,7
2013	87,2	12,8
2014	90,4	9,6
2015	87,0	13,0
2016	85,7	14,3

Mənbə: SOCAR-ın illik hesabatları

<http://www.socar.az/socar/az/economics-and-statistics/economics-and-statistics/socar-reports>

SOCAR-ın illik gəlirində artımın baş verməsinin ən önəmli səbəbi şirkət tərəfindən satış və bölgü üzrə fəaliyyəti artırmasıdır. Şirkət son dövrlər xaricdə (Gürcüstan, Rumıniya, İsveçrə, BƏƏ) və daxildə neft məhsullarının satışı və bölgüsü ilə ciddi şəkildə məşğul olur. Gəlirlərin tərkibində daha böyük payı olan bu mənbə üzrə gəlirlər 2015-2017-ci illəri əhatə edən dövrdə 3 dəfəyədək artıb. Şirkətin gəlirlərin əsas hissəsi İsveçrədəki fəaliyyət nəticəsində əldə olunub. Şirkətin İsveçrədə təsis etdiyi şirkələrin vasitəsilə 2017-ci il ərzində 80 milyard manata yaxın gəlir əldə edib ki, bu da göstərilən il üzrə konsolidə olunmuş

gəlirlərin 85%-nə bərabər olub. Müqayisə etmək üçün göstərək ki, 2015-2016-cı illərdə bu göstərici müvafiq olaraq 73 % və 77% olub (SOCAR-ın 2015-2017-ci illər üzrə maliyyə hesabatları).

Cenevrə şəhərində 2008-ci ildə təsis olunan SOCAR Trading Azərbaycan neftinin və 3-cü tərəf iştirakçılara aid neft və neft məhsullarının satışını reallaşdırır. SOCAR Trading”in baş qərargahı da daxil olan əsas ofisləri Cenevrədə, Dubay, London, Sinqapur, Kalqari və Hyuston şəhərlərindədir.

Vurğulamaq lazımdır ki, SOCAR Energy Switzerland və ya qısa olaraq SES adlanan şirkət İsveçrə bazarındakı neft məhsulları üzrə topdan, habelə pərakəndə ticarət satışını reallaşdırır. SOCAR və “ExxonMobil” şirkətlərinin arasında 2012-ci ildə bağlanan müqaviləyə əsasən “Esso Switzerland” şirkətinin bütün aktivləri SOCAR-ın nəzarəti altına alınıb. Günümüzdə İsveçrədə SOCAR brendi adı ilə 167 yanacaq doldurma məntəqəsi öz fəaliyyətini davam etdirməkdədir.

Şirkət təhlil etdiyimiz sonuncu 10 il ərzində 10-dan artıq ölkə ərazisində fəaliyyət göstərən nümayəndəlikləri, Gürcüstan, Ukrayna, Türkiyə və s. ölkələrdə mövcud olan birgə müəssisələrinin vasitəsi ilə dünya energetika bazarına nüfuz edə bilmişdir. SOCAR-n Gürcüstan bazarına daxil olması 2006-cı ilə təsadüf edib. Məhz həmin ildən etibarən Energy Georgia törəmə müəssisəsinin vasitəsi ilə neft və neft məhsullarının, 2008-ci ildən SOCAR Georgia Gaz törəmə şirkətinin vasitəsilə qazın satışı ticarətini aparır. 2008-ci ildən Türkiyə bazarına nüfuz edərək “SOCAR -Turcas- İnjaz” alyansının tərkibində Türkiyə üzrə ən böyük neft-kimya şirkəti sayılan “Petkim” şirkətinin nəzarət səhm zərfinə sahib olmuş, beləliklə də şirkəti öz idarəçiliyinə götürmüşdür. “Petkim”in məhsulları Türkiyə bazarının 25-27 %-ni qarşılıyır. Bu göstəricinin 40 % olması nəzərdə tutulmuşdur. SOCAR-ın başlıca hədəflərindən biri “Petkim”i daha iri logistika mərkəzinə, Avropanın və Türkiyənin daha böyük, əsas istehsal komplekslərindən birinə çevirməklə daha çox yararlanmaqdır. 2011-ci ildən etibarən Türkiyədə inşasına başlanılmış və 6,2 mlrd. dollarlıq sərmayə əsasında yaradılan STAR neft emalı şirkətinin 2018-ci ildə fəaliyyətə başlaması ən mühüm uğurlardan hesab edilə bilər.

SOCAR həmçinin ölkəmizin daxili bazarında neft məhsullarının emalını artırmaq istiqamətində uğurlu siyasətini reallaşdırmaqdadır. Belə ki, ölkə Prezidentinin 2014-c  ildə təsdiqlədiyi sərəncamla SOCAR t r f nd n Sumqayıt Kimya Sənaye Parkında “SOCAR- karbamid” zavodunun tikintisində bařlanmıř və 2019-cu ilin 16 yanvarında istismara verilmiřdir. Bu zavodun dəyəri 800 mln. avroya bərabərdir. Bundan əlavə 2018-c  ilin iyulunda “SOCAR-ın t ř bb s  ilə Sumqayıt Kimya Texnoparkında “Yeni Polipropilen zavodu” və 2019-cu ilin fevralında isə “Yüksək sıxlıqlı polietilen zavodu” istismara verilmiřdir. SOCAR Polymer zavodları yerli bazarın ehtiyacını tam həcmdə qarřılamaqla bərabər, məhsullarının 75 faizini Avropaya v  Türkiyəyə ixrac edəcəkdir.

FƏSİL III. NEFT VƏ NEFT MƏHSULLARI BAZARINDA LOGİSTİKANIN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. Yüklərin çatdırılmasının müasir texnologiyaları və onların neft və neft məhsulları bazarında istifadə imkanları

Müasir dövrdə neft və neft məhsullarının müxtəlif istiqamətlərə daşınması mühüm məsələlərdən biridir. Adətən, neft və neft məhsulları müəyyən nəqliyyat növlərindən istifadə edilməklə istehlakçılara təqdim olunur.

Dünya neft bazarında neft və neft məhsullarının nəqlində dəmiryolu nəqliyyatı başlıca yerlərdən birini tutur. Hazırkı şəraitdə nəql edilən cəmi neft və neft məhsullarının təqribən 40 faizə qədəri dəmiryolunun vasitəsi ilə daşınır. Dəmiryolunun vasitəslə neft və neft məhsullarının nəqlinin fərqli xüsusiyyətlərindən biri də odur ki, o, ilin hər hansı fəsilərindən asılı olmadan bütün il boyu fasiləsiz fəaliyyət göstərir. Bununla yanaşı neft və neft məhsullarının dəmiryolu ilə daşınmasında müsbət cəhətlərlə yanaşı, onun qüsurlu mənfi tərəfləri də mövcuddur. Belə ki, nəqliyyatın bu növünün inşası böyük həcmdə əsaslı vəsait yatırımları tələb edir, istismar xərcləri xeyli böyük olur, xidmət və əsaslı təmir işlərinə uzun zaman və vəsait sərf olunur.

Azərbaycan ərazisində ilk dəmiryolunun çəkilişi 1878-ci ilə təsadüf etmiş və 1880-cı ilin əvvəlində Bakı-Sabunçu-Suraxanı xətti istismar olunmağa başlanmışdır. Bu xəttin vasitəsilə neft mədənləri ilə kerosin zavodları, habelə dəniz limanları arasında əlqələr yarandı və neft daşınmasında əhəmiyyətli rol oynadı. Bakı-Tiflis xəttinin istifadəyə verilməsi 1883-cü ildə reallaşdı və əvvəllər Tiflisdən Batumiyə və Potiyə çəkilmiş xətlərin köməyi ilə Xəzərlə Qara dəniz limanları arasında birbaşa əlaqə yarandı. 1900-cü ildə işə salınan Biləcəri-Dərbənd xəttinin köməyi ilə Zaqafqaziya, Şimali Qafqaz və sabiq SSRİ-nin digər respublika və rayonları, 1908-ci ildə istismara təqdim edilmiş Culfa-Noraşen-Masis dəmiryolunun köməyi ilə Culfa stansiyasını İrəvanla və Zaqafqazıyanın başqa məntəqələri ilə əlqə yarandı. Bu xətlərlə nəinki sərnişin daşıyırdı, eyni zamanda neft və neft məhsulları nəql edilirdi. Dəmiryolu ilə neft, habelə neft məhsullarının

daşınmasında sisternlərdən istifadə olunur. Sisternin latın dilindən tərcüməsi su tutumu və yaxud da su anbarı kimidir. Stasionar sisternlərin hazırlanması üçün betondan, dəmir-betondan, polad və ya alüminium ərintilərindən istifadə edilir. Dəmiryolu sisternləri silindirik formaya malik qaynaqlanmış metal rezervuardan ibarət vaqonlardır. Mayeni boşaldarkən xüsusi axıdıcı qurğudan istifadə edilir. Tutumu 140 tona kimidir. Bununla da, dəmiryolu neft, habelə neft məhsullarının ölkədaxili, eləcə də ölkədən kənar daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamağa başladı.

Dəniz nəqliyyatından istifadə olunmaqla neft və neft məhsullarının, eləcə də digər növ maddi sərvətlərin və sərnişinlərin daşınması hər bir ölkənin iqtisadi-sosial həyatında vacib əhəmiyyətə malikdir. Neft və neft məhsullarını dəniz nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə daşımaq dəmiryolu ilə daşıma ilə müqayisədə az məsrəf tələb edir. Bundan əlavə, neft və neft məhsulları adətən müxtəlif növ dəniz və okeanlarda daşındığına görə burada istifadə olunan gəmilər və tankerlərin də bir-birindən fərqli cəhətləri mövcuddur. Neft və neft məhsullarını daşıyan gəmilər hərəkətmə xarakterinə əsasən iki qrupa bölünürlər: yedək gəmiləri vasitəsilə hərəkətə gətirilən barclar və özü hərəkət edən gəmilər. İngilis dilində tanker sözünün tərcüməsi sistern, çən və yaxud tutum kimi başa düşülür. Tanker rezervuarlarında adətən maye, yarım-maye, habelə səpələnən yükləri (neft, benzin, spirt, sürtgü yağı, maye qaz, qida məhsulları və i.a.) daşıyan gəmilərdir. Tankerə yüklər bir qayda olaraq qapalı boru kəmərlərinin köməkliyi ilə doldurulur və gəmi nasoslarından istifadə etməklə ondan boşaldılır. Tankerin yükləyici qabiliyyəti təxminən 500 min tona çatır, subasını isə 600 min tona qədərdir.

Azərbaycan ərazisində neft sənayesinin inkişafı təxminən XIX əsrin sonlarına təsadüf edir və dəniz nəqliyyatından istifadə edilməklə yük dövriyyəsi sürətli olaraq artır. Keçən əsrin əvvəllərində AR-da neft və neft məhsullarının təxminən beşdə dörd hissəsi dəniz nəqliyyatı vasitələrindən istifadə olunmaqla daşınırdı. 1962-ci ildən etibarən Bakı ilə Krasnovodsk şəhər limanları arasında iri gəmi-bərələr fəaliyyətə başladılar. Hazırkı şəraitdə Xəzər dənizində yük dövriyyəsinin təxminən 42%-ə qədəri Bakı limanının payına düşür. Bu liman

Azərbaycan və İran arasında ticari əlaqələrin genişlənməsində də mühüm əhəmiyyətə malikdir.

“ACSC Logistics” adlı məhdud məsuliyyətli cəmiyyət “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-in tərkibində fəaliyyət göstərir:

Onun əsas fəaliyyətinə aşağıdakılar daxildir:

–nəqliyyat növlərinin bütün imkanlarından istifadə edilməklə müxtəlif yüklərin “Qapıdan qapıya”, daha doğrusu, ilkin məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə kimi ən qısa zamanda və təhlükəsiz çatdırılmasını, eləcə də yüklərin aralıq və başqa məntəqələrdə boşaldılması, saxlanması, habelə qablaşdırılmasının təşkili;

– yüklərin daşınması məqsədilə ən optimal marşrutun təklifi, nəqliyyat növünün seçilməsi, eləcə də digər məsələlərlə əlaqədar məsləhətlərin verilməsi;

– yüklərin daşınması prosesində tələb edilən sənədləşmə və müşayiət xidmətlərinin, xüsusən də gömrük rəsmiləşdirilməsi, sığorta, nəqliyyat, gəmi agentləri, ekspedisiya, habelə digər xidmətlərin göstərilməsinin təşkili və təmini.

Şirkət müxtəlif nəqliyyat növlərini cəlb etməklə müxtəlif təyinatlı yükləri başlanğıc məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə kimi təhlükəsiz, qısa zaman ərzində, həm də effektiv daşınmasını təşkil edir. Bundan əlavə, “ACSC logistics” MMC yükləndirənlər üçün optimal marşrutun və nəqliyyat növlərinin seçilməsi ilə bağlı məsləhətlər vermək və yükləri daşımaq prosesində tələb edilən sənədləşmə, müşayiət, gömrük, eləcə də sığorta xidmətləri göstərir.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi”-ndə tanker donanması Xəzər hövzəsində özünün neft və neft məhsullarının daşınmasında aparıcı mövqeyini qoruyub saxlamaqdadır. Hövzədə neft məhsullarının daşınmasında xüsusi çəkisini saxlamaq məqsədilə donanmamız son illərdə daha çox yeni gəmilərlə zənginləşməkdədir. Gələcək illərdə də tanker donanmasının daha da yenilənməsi planlaşdırılır. Maye yük daşıyan Azərbaycan gəmiləri Aktau (Qazaxıstan), Türkmənbaşı, Oğuzxan, Kiyanlı, Alaca, (Türkmənistan), Mahaçqala (Rusiya), Nouşəhr, Ənzəli, Neka, Fereydun – Kənar, habelə Əmirabad (İran) limanlarından

yüklərin ixrac və idxalını həyata keçirir. Yükdaşımların əsas hissəsi Aktau – Bakı (Səngəçal, Dübəndi) və Türkmənistan – Bakı (Səngəçal, Dübəndi) istiqamətlərində nəql olunan neft və neft məhsullarıdır. Böyük İpək yolunun bərpası, eləcə də “Əsrin müqaviləsi”nin nəticəsi kimi ”Bakı–Tbilisi–Ceyhan” neft kəmərinin işə düşməsi yuxarıda sadalanan istiqamətlərdə daşınan maye yüklərin həcmi xeyli artırdı.

Vurğulayaq ki, “ACSC Logistics” MMC həm ölkəmiz daxilində, həm də ölkə xaricində nəqliyyat və logistika xidmətlərini həyata keçirir. Şirkətin əsas məqsədi Asiya ilə Avropa arasındakı daha qısa marşrut olaraq qədim İpək Yolu, xüsusən də Transxəzər Nəqliyyat Dəhlizinin tam şəkildə istifadəsini təşviq etmək, həmin istiqamətdə əlavə yük daşıma potensialını araşdırmaq və reallaşdırmaqdan ibarətdir. Şirkət öz fəaliyyətində şəffaf və aydın tarif siyasətini həyata keçirir, innovativ iş üsullarından istifadə edir, əlavə xərcləri aradan qaldırılması məqsədilə qabaqlayıcı tədbirlər görür, yaranmış problemlərin həllində sürətlilik göstərir. Şirkət müştərilərinə yüklərin daşınması məqsədilə ən optimal marşrut seçimində, təhlükəli və iri həcmli yüklərin və onların daşınma şərtlərinin müəyyən edilməsində zəruri tövsiyələr verir, yüklərin Xəzər və Qara dəniz, Azərbaycan, Qazaxıstan, Gürcüstan, Özbəkistan, Türkmənistan, Baltik ölkələri və MDB-nin istər dəmir, istərsə də dəniz yolları vasitəsi ilə daşınmasını reallaşdırır.

Avtomobil nəqliyyatından mərkəzləşdirilmiş şəkildə istifadə edildikdə onun səmərəliliyi xeyli artır. Avtomobil nəqliyyatının köməkliyi ilə, bir qayda olaraq, xüsusi xırda qablara neft və neft məhsulları doldurulmaqla nəql olunur. Uzaq məsafələrə bu məhsulların daşınması avtosisternlərdən istifadə edilməklə həyata keçirilir. Avtosistern dedikdə maye və səpələnən yüklərin daşındığı avtomobil başa düşülür. Sisternin xarici görünüşü adətən, silindirik və ya konusvarı formada olub, həcmi 0,8-15 m³ civarında olur. Avtomobil nəqliyyatının üstünlüklərinə burada xərclərin az olması, asanlıqla idarə olunması, sürətli və çevik olması, başqa nəqliyyat növlərinə ehtiyac olmadan quruda yükləri təyinat məntəqəsinə vaxtında çatdırması, yükü tara olmadan, yaxud ucuz qablarda daşınması daxildir. Sadalanan

keyfiyyət xüsusiyyətinə görə avtomobil nəqliyyatı yükdaşınma həcminə görə nəqliyyat növlərinin sırasında birinci yerdə durur.

Digər nəqliyyat növlərindən istifadə olunmaqla daşınması mümkün olmadıqda neft və neft məhsullarının təyinat yerinə çatdırılması aviasiya nəqliyyatının vasitəsilə mümkün olur. Bu nəqliyyatın başlıca üstünlüyü yüksək sürətli uçuşun sayəsində vaxta qənaətin edilməsidir. Ölkəmizdə hava nəqliyyatı 1924-cü ildən etibarən fəaliyyət göstərir. Hava nəqliyyatının Azərbaycanın məcmu yük dövriyyəsindəki xüsusi çəkisi başqa nəqliyyat növləri ilə müqayisədə olduqca azdır, lakin bununla belə, sərnişin dövriyyəsindəki payı xeyli yuxarıdır.

Neft və neft məhsullarının uzaq məsafələrə nəqli Azərbaycanın şəraitində daha çox boru kəməri vasitəsilə reallaşdırılır. Bu məhsulların daha çox uzaq məsafələrə ən qısa yolla çatdırılması, fasiləsiz nəqlin təyin olunması, itgilərin minimal səviyyəsi, nəqlin mexanikləşdirməsi və avtomatlaşdırılması boru kəmərləri nəqliyyatının əsas üstün cəhətləridir. Lakin bununla belə, həmin nəqliyyat növünün üstün cəhətləri ilə paralel olaraq qüsurları da istisna deyildir. Əsas qüsurları sırasına böyük metal sərfinə və birdəfəlik vəsait qoyuluşuna tələbin olmasıdır.

Ölkəmizdə ilk neft kəmərinin çəkilməsi 1878-ci ilə təsadüf edir, çünki, bu kəmərlər neft mədənləri ilə neft emalı zavodlarını birləşdirmişdir. Həmin dövr üçün dünyanın ən uzun neft kəməri sayılan Bakı-Batumi kəməri də məhz 1897-1907-ci illər ərzində istismara verilmişdir. Müasir dövrdə də istismarı davam etdirilən bu neft kəməri 867 kilometr boyu uzanır, borunun diametri 20 santimetrə bərabərdir. Kəmərlər boyu neftvurma stansiyalarının sayı 20-yə çatır. 1990-cı illə müqayisədə sonrakı illərdə boru kəmərinin vasitəsilə yük dövriyyəsində xeyli azalma baş versə də, 1998-ci ildən etibarən neft kəmərinin dövriyyəsi artmağa doğru meyl etmişdir.

Cədvəl 9-da nəqliyyatın bütün növləri üzrə yük daşınmasının dinamikası verilmişdir.

9 sayılı cədvəlin məlumatlarından aydındır ki, yüklərin daşınması 2005-2017-ci illər ərzində 1,5 dəfədən çox artmış və 2017-ci ildə 250 mln. tona yaxın təşkil etmişdir. Yüklərin daşınmasında daha böyük artım tempi boru kəmərlərinə

məxsus olmuşdur. Belə ki, təhlil edilən dövrdə boru kəmərləri ilə daşınan yüklərin həcmi 3,2 dəfə, o cümlədən neft kəməri ilə təyinat yerinə çatdırılan məhsulların həcmi 3,64 dəfə artmış və müvafiq olaraq 2017-ci ildə 58,5 və 42,6 mln ton olmuşdur. Nəticədə ölkə üzrə daşınan yükün həcmində neft kəmərinin payı 2005-ci ildəki 7,3 faizdən 2017-ci ildə 17,1 faizə yüksəlmişdir.

Cədvəl 9. 2000-2017-ci illər ərzində Azərbaycan yüklərinin daşınması dinamikası, min ton

	2005	2010	2015	2016	2017
Dəmir yolu	26522	22349	17180	15479	14558
Dəniz	13680	11715	6626	5817	8344
Aviasiya	75	40	128	162	173
Boru kəmərləri	18532	62458	60923	59558	58490
Qaz kəməri	6844	12475	15251	15425	15932
Neft kəməri	11692	49982	45673	44129	42559
Avtomobil	69518	99892	137606	141459	144854
Cəmi	160975	222638	245468	245411	249205

Mənbə: Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri. 2018. Bakı, 2018, s. 599

Xəzər dənizi üzrə Azərbaycan sektorundan hasil edilən neftin xarici bazarlara ixracı strategiyasının reallaşdırılması 1996-cı və 2000-ci illərə təsadüf etmişdir. 1996-cı ildən Xəzər dənizi üzrə Azərbaycan sektorunda çıxarılan neftin ixracı məqsədilə «Bakı-Novorossiysk», eləcə də «Bakı-Supsa» kimi iki neft boru kəmərinin inşasına başlandı. Birinci neft boru kəmərinin istiqaməti Rusiya ərazisindən keçməklə Qara dənizdəki Novorossiysk limanına, ikincisi isə - Gürcüstandan keçməklə Qara dənizdəki Supsa limanına çıxır(Cədvəl 10).

İlkin neftin ixracı məqsədilə həm Rusiya ilə və həm də Gürcüstanla mühüm müqavilələr bağlanmış və müasir şəraitdə onlar uğurla həyata keçirilmişdir. 1996-cı ilin əvvəllərində xam neftin nəqli barədə Azərbaycanla Rusiyanın arasında imzalanmış müqavilə əsasında Şimal neft boru kəməri üzrə inşaat və bərpa işləri başa çatmış və 1997-ci ilin sonlarında ölkə neftinin Novorossiysk limanı istiqamətinə nəqlinə nail olunmuşdur. 1996-cı ildə isə Gürcüstanla Azərbaycan Qərb ixrac boru kəməri üzrə bağlanmış müqaviləyə əsasən 1999-cu il aprelində Gürcüstanın Qara dəniz sahilində yerləşən terminalla birgə Supsa-Bakı neft boru kəməri istifadəyə verilib.

Hazırkı regional enerji dəhlizinin yaranmasında Bakı–Tbilisi–Ceyhan neft kəməri əvəzənməzdir. Bu kəmər Xəzər dənizini Aralıq dənizi ilə birləşdirdi və enerji dəhlizini yaratdı. Hazırda Azərbaycan qazı bu dəhliz vasitəsilə dünya bazarlarına çıxarılır. Dəhlizlərin coğrafiyası da xeyli dərəcədə eynidir (bu dəhliz indi Şərqi–Qərbi nəqliyyat dəhlizinə çevrilməkdədir). Azərbaycanın coğrafi mövqeyi, yatırılan sərmayə və səriştəli xarici siyasət, tərəfdaşlarla aparılan müştərək fəaliyyət yeni və müsbət reallıqlar formalaşdırmışdır. Azərbaycanın acıq dənizlərə, beynəlxalq bazarlara çıxışı yoxdur və buna görə ki, neft-qaz kəmərlərinin inşasına böyük həcmdə vəsait yatırılır. Tranzit, istehlakçı dövlətlər də həmin layihələrə böyük maraq göstərir. Tranzit dövlətlər bundan sonrakı onilliklər ərzində böyük qazanc götürəcəkdir, istehlakçı dövlətlər isə əlavə olaraq alternativ qaz mənbələrinə çıxışa nail olacaqlar (Atakişiyev M., 2004, ss. 128-145).

Cədvəl 10. Dünya bazarına Azərbaycan neftinin müxtəlif daşınma marşrutları üzrə kapital qoyuluşu və nəqliyyat məsrəfləri

Marşrutun istiqaməti	Göndəriş həcmi, mln. ton	Kapital qoyuluşu, mlrd. dol.	Neft kəmərləri üzrə, dol./ton	Dənizlə daşınma, dol./ton	Yükləmə və liman yığımları, dol./ton	Cəmi, dol./ton
Bakı-Novorossiysk (1535 km)	30	1,0	15,7	5,6	-	21,9
Bakı-Supsa (926 km)	7	2,5	3,1	8,7	4,5	16,5
Aktau-Bakı	25	2,4	3,0	-	-	27,5
Bakı-Tiflis-Ceyhan (1773 km)	50	3,6	15	4,8	4,6	24,5
Bakı-Təbriz (304 km)	25	0,9	4,1	-	-	4,1

Mənbə: Салимов С.М. Нефтегазовая промышленность – основа стратегии устойчивого развития Азербайджанской Республики. Монография. – М.: МАКС Пресс, 2015. – 292 с. s.188

BTC boru neft kəməri ölkəmiz üçün iqtisadi cəhətdən olmasa da, öz siyasi mahiyyətinə görə ən optimal variant olmaqla, çox mühüm strateji əhəmiyyətə malikdir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan istiqamətində belə bir kəmərin çəkilməsi Azərbaycan, Qərbi dövlətləri və aparıcı Avropa ölkələri arasında iqtisadi və siyasi əlaqələrinin möhkəmlənməsinə əlverişli şərait yaratmış, o cümlədən regional əməkdaşlığın genişləndirilməsinə stimül vermişdir.

Bazar şəraitində korporativ struktur kimi SOCAR xərcləri minimuma endirmək məqsədilə logistika problemlərinin həllinə dair yanaşmaların dəyişdirilməsini və müvafiq olaraq, neft və neft məhsullarının daşınması zamanı logistika zəncirinin seçilməsini dərinlən işləməyə məcburdur.

Korporativ strukturların təşkilati-iqtisadi əlaqələrinin səmərəliliyinin artırılması məqsədilə logistika mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi aşağıdakılarla şərtlənir:

- əhəmiyyətli sayda yataqların tükənmə kateqoriyasına köçürülməsi və neft ehtiyatlarının çatışmazlıq kateqoriyasına çatdırılması, nəticədə istehsal və dövriyyə xərclərinin artması ilə nəticələnən neft hasilatının iqtisadi şəraitinin sürətlə pisləşməsi;

- neft hasilatının intensivləşdirilməsi, son məhsulların diversifikasiyası və maddi-texniki resursların alınması və neft yüklərinin tədarükünün müasir logistika sxemlərinin işlənilib hazırlanması üzrə müasir texnologiyaların istifadəsini nəzərdə tutan innovativ inkişaf metodlarını nəzərə alaraq neft emalı müəssisələrinin inkişaf etdirilməsinin zəruriliyi.

Bu baxımdan, logistika mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi prosesi iki şəkildə nəzərdən keçirilə bilər:

- artan neft hasilatı xərclərinin mənfi təsirlərini aradan qaldırmağa və neft şirkətlərinin gəlirlərinin düşməsinə yönəlmiş antiböhran idarəçiliyi;

- korporasiyaların innovativ potensialının inkişafı və bazarda rəqabətli mövqelərin möhkəmləndirilməsi məqsədi ilə əsas biznes prosesləri üzrə kompleks reinjirinq prosesi kimi.

Hal-hazırda müəssisənin təşkilati-iqtisadi əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi üçün ümumi qəbul edilmiş yanaşma yoxdur. Bu dəyişikliklər təşkilatın daxili mühitində, uzunmüddətli inkişafın və xarici bazar şəraitinin prioritetlərinə uyğun olaraq idarəetmə sistemində hərtərəfli dəyişiklik prosesi kimi nəzərdən keçirilə bilər. Həmçinin vurğulayaq ki, logistika amillərinin payı neft sənayesi müəssisəsinin islahatı nəticəsində əldə edilən müsbət təsirlərin təxminən 15-18% - ni təşkil edir.

Buna rəğmən, etiraf olunmalıdır ki, neft şirkətlərinin restrukturizasiyası zamanı logistikanın istifadəsi heç də geniş tətbiq tapmayıb. Eyni zamanda, korporativ strukturların ardıcıl logistika yönümlülüüyü qlobal yenidənqurma zamanı biznes proseslərinin əsaslı surətdə restrukturizasiyası ilə miqyasına görə müqayisə edilən radikal təşkilati-iqtisadi dəyişikliklər tələb edir.

Praktikada, müəssisədə logistika layihələri üzrə bir neçə variant tətbiq etmək olar: müstəqil logistika layihəsi və logistika komponentini nəzərə alaraq restrukturizasiya layihəsi. Logistik mexanizmlərin inkişafı da bir növ restrukturizasiya variantı kimi qəbul edilə bilər. Təşkilat strukturunun bu cür dəyişiklikləri müəssisənin daxili və xarici biznes mühitinin geniş spektrini əhatə edir. Bu, "yuxarıdan" restrukturizasiyanın həyata keçirilməsində olduğu kimi, geniş miqyaslı olmasa da, müəssisənin təşkilati sisteminin müəyyən sistemli şəkildə restrukturizasiyasına gətirib çıxarır. Bir-birindən asılı olmadan ayrı-ayrılıqda həyata keçirilən bu layihələr öz nisbi mənfi və üstün cəhətlərinə malikdirlər. Əgər müəssisənin restrukturizasiya əsasında islahatlaşdırılması, "yuxarıdan" şaxələndirilmişdirsə, onda logistik dəyişikliklər layihəsi ilk növbədə "logistika altında" istiqamətləndirilir. Eyni zamanda, müəssisənin "aşağıdan" transformasiyası resursların daha yaxşı konsentrasiyası sayəsində daha çox idarə edilən proses olur.

Seçilmiş korporativ strukturdan asılı olaraq tətbiq olunan logistika mexanizminin mürəkkəblik dərəcəsini neft sahəsinin inteqrasiya birliyinə logistik dəstək təşkilinin üç əsas səviyyəsini ayırmaq mümkündür:

1. Səmərəsiz struktur bölmələrinin aradan qaldırılması. Törəmə müəssisələrin və digər təsərrüfat subyektlərinin yaradılması ilə müqayisədə sadə şəkildə restrukturizasiya. Bu tip dəyişikliklər, ümumiyyətlə, struktur elementlərin keyfiyyətə yeniləşdirilməsinə gətirib çıxara bilməz və eyni səmərəli sahiblər arasında aktivlərin adi restrukturizasiyasına gətirib çıxara bilər. Bu yenidənqurma modelinin loqistikası başlanğıc səviyyədə yerli inkişaflarla məhdudlaşır.

2. Səmərəli təşkilati strukturların tətbiqi, məsuliyyət mərkəzlərinin yaradılması. Şirkətin maliyyə sahəsində daha çox azadlığı olduğundan bu

səviyyədə restrukturizasiyanın logistikası funksional komplekslər şəklində inkişaf edir.

3. Təşkilatın yeni anlayışına əsaslanan inkişaf məqsədi üçün restrukturizasiya. İdarəetmə sisteminin restrukturizasiyası, nəzarətin tətbiqi, strateji logistikadan istifadə edilməsi.

3.2 Azərbaycanın neft və neft məhsulları bazarında logistika sistemi üzrə informasiya texnologiyasının təkmilləşdirilməsi

Azərbaycanın neft və neft məhsulları bazarında logistik sistemlərin əsasını "informasiya" təşkil edir. Logistikanın elementi kimi informasiya özü müxtəlif alt sistemlərdən ibarət mürəkkəb bir sistemdir. İnformasiya sistemi funksional və dəstəkləyən alt sistemlərdən ibarətdir. Funksional alt sistem ümumi məqsədin həllinə yönəlmiş məsələləri özündə birləşdirir, dəstək alt sistemə texniki və informasiya dəstəyi daxildir və funksional vəzifələrin həllinə yönəldilir. Logistik informasiya sistemləri tam avtomatlaşdırılmışdır.

Logistik informasiya sistemlərində riyazi təminat mətnlərin hazırlanması, maddi axınların idarə edilməsi, sorğu məlumatlarının tələb edilməsi və texniki vasitələrin işləməsi məsələlərini həll etməyə yönəldilmiş proqramlaşdırma vasitələrinin məcmusudur. Ənənəvi informasiya sistemləri logistik informasiya sistemlərindən onunla fərqlənir ki, sonuncular material axını üzrə idarəetmə elementlərinin daha geniş bir şəkildə inteqrasiyasını təmin edir. Bu sistemlər arasındakı digər əhəmiyyətli fərq, həmin sistemlərin qurulmasında istifadə edilən metod və prinsiplərdir.

Logistik informasiya sistemləri üç qrupa ayrılır:

1. planlı;
2. dispozitiv;
3. icraedici.

Planlı sistemlər inzibati səviyyədə yaradılır və strateji qərarların alınmasına yönəldilir. Bunlar istehsal planlaşdırması, resursların, xərclərin və i.a. idarəetməsi ilə bağlı uzunmüddətli qərarlardır. Anbar, sex işininin idarə olunması üçün

dispozitiv sistem yaradılır. İcraedici sistemləri operativ idarəetmə üçün yaradılır (Mirotin L.B., 2013, s. 105).

Bu logistik sistemlərdə yükün real vaxt rejimində irəliləməsinin idarə olunması, müəssisənin fəaliyyətinin operativ idarəetməsi, şirkətdə vaxtında yoxlamaların tətbiqi həyata keçirilir.

Çoxsəviyyəli logistika informasiya sistemlərinin tətbiqi sistemin çoxfunksiyalılığını və onun yüksək inteqrasiya səviyyəsini təmin edən proqram təminatının işlənməsi ilə bağlı yüksək xərclərlə əlaqədardır.

Logistik sistemlərdə sistemli yanaşmaya görə 3 səviyyə mövcuddur: birinci, ikinci və üçüncü.

Səviyyə 1 - material axını üzrə logistik əməliyyatın birbaşa həyata keçirildiyi iş yeridir.

Səviyyə 2 - malların daşınması prosesinin həyata keçirildiyi sahə, anbar və ya sexdir.

Səviyyə 3 - hazır məhsulların son istehlakçıya çatdırılması ilə bitən hadisələr zəncirinin özüdür (Dıbskaya V.V., Zaytsev E.İ., 2008, ss. 89-92).

Nəqliyyat vasitələrinin alınması, nəqliyyat işinin təşkili və nəqliyyat vasitələri parkının istismarı üzrə investisiya qərarları qəbul etməklə bağlı bir sıra vəzifələri həlli üçün SOCAR "Nəqliyyat vasitəsi parkının idarə edilməsi" adlı bir sıra qərarlar dəsti təklif edir. Nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi onların əsas fəaliyyəti olduğundan, bu qərarlar müxtəlif nəqliyyat növlərinin nəqliyyat şirkətləri üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Bu qərarlar aşağıdakı nəqliyyat növləri üçün müasir idarəetmə sisteminin qurulmasına imkan yaradır:

- dəmir yolu;
- avtomobil;
- boru kəməri;
- su;
- hava.

Demək gərəkdir ki, burada neft-qaz şirkətləri tanker donanmasının, boru kəmərinin nəqlinin, dəmir yolunun keçid məntəqəsinin, motorlu donanmanın

təşkilində "Nəqliyyat vasitələri parkının idarə edilməsi" dəstindən da qərarlar tətbiq edə bilər.

SOCAR-ın nəqliyyat vasitəsi parkının idarə olunması üçün "Müasir müəssisənin idarə edilməsi kompleksinin müxtəlif funksional komponentlərinin standart parametrlərini, əsas məlumatlarını və sənədlərini istifadə edir. Bu alətlər təchizatın, satışın, maliyyənin, heyətin strateji planlaşdırılması və büdcələşdirilməsi və idarə edilməsi üçün vasitədir. SOCAR-ın qərarları nəqliyyat vasitələrinin həyat dövrünün bütün mərhələlərində parkın idarə edilməsinə dəstək verir.

Nəqliyyatda SOCAR-ın qərarlarının tətbiqi sahələri aşağıdakılardır:

1. Kapital qoyuluşu proqramları:

- nəqliyyat vasitələrinin alınması;
- nəqliyyat vasitələrinin lizinqi;
- dövriyyə kapitalında istehlakın planlaşdırılması.

2. Daşımaların yerinə yetirilməsi:

- marşrutların planlaşdırılması;
- marşrutda nəqliyyat vasitələrinin izlənməsi;
- yanacaq və yağların işlənməsi və sərfinin operativ uçotu.

3. Texniki xidmətin və təmirin idarə edilməsi:

- texniki xidmətin və təmirin planlaşdırılması;
- resursların bölüşdürülməsi;
- işlərin icrası;
- nəqliyyatın etibarlılığının idarə edilməsi;
- nəqliyyat vasitələrinin vəziyyəti üzərində operativ yoxlama.

4. Anbarlar və ehtiyat hissələri:

- texniki xidmət üzərində təchizat;
- anbarların idarə edilməsi;
- ehtiyat hissələrinin optimallaşdırılması.

5. Səmərəliliyin idarə edilməsi:

- səmərəliliyin əməliyyat paneli;

- balanslaşdırılmış göstəricilər xəritəsi.

Nəqliyyat vasitələrinə aid olan xüsusiyyətlərə əsasən «Məhsulun həyat dövrünün idarə olunması» qərarları çərçivəsində «Avadanlığa texniki xidmətin və təmirin idarə edilməsi» komponentinə və «Maliyyənin idarə edilməsi» qərarları çərçivəsində «Əsas vəsaitlərin idarə edilməsi» komponentinə, eləcə də istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq, logistika zəncirlərinin qurulması aiddir.

Standart təqdimatın komponentlərindən başqa, SOCAR və onun tərəfdaşları əlavə interfeyslər təklif edirlər:

- SOCAR-ın standart qərarlarının coğrafi informasiya sistemləri (GIS-sistemləri) ilə inteqrasiyası üçün;

- SOCAR-ın standart qərarlarının avtomatlaşdırılmış layihələndirmə sistemləri (CAD sistemləri) ilə inteqrasiyası üçün.

Ümumi və nəqliyyat vasitələrinə aid olan sistemdəki əsas informasiyalar əsasında nəqliyyat vasitələrinin daşımalarını və boş işləmələrini planlaşdırır. Sistemdə qeydiyyatdan keçmiş daşıma sifarişlərinin informasiyaları daşımaların planlaşdırılması üçün əsas ola bilər, misal üçün:

- marşrutun başlanğıc, son və aralıq məntəqələri;
- çatdırılma vaxtı;
- daşıma şərtləri.

Bu informasiyalar əsaslanaraq, sistem konkret nəqliyyat vasitəsinin mövcudluğunu nəzərə alaraq tələb olunan nəqliyyat növünü seçə bilər. Problem "Logistik zəncirin idarəetmə" sistemi və xarici coğrafi informasiya sistemləri həm ayrı-ayrılıqda, həm də birligə həll edilə bilər. Həm aparıcı malgöndərənlərin, həm də bir neçə daha az yayılmış sistemlərin GIS sistemlərinə interfeyslər ayrı-ayrı təmin edilir. Hesablamalar zamanı bunu həyata keçirmək üçün vacib olan nəqliyyat vasitələrinin əsas informasiyaları istifadə edilir, məsələn:

- yük bölmələrinin tutumu və ya sərnişinlərin maksimum sayı barədə informasiyalar - növlərin və tələb olunan sayda nəqliyyat vasitələrinin müəyyən edilməsi;

- benzin, neft və sürtkü yağlarının orta istehlakı barədə informasiyalar - yanacaq doldurma məntəqələrinin planlaşdırılması və buunla əlaqədar vaxt və maliyyə xərcləri üçün;

- nəqliyyat vasitələrinin maksimum icazə verilən kütləsi və xarici ölçüləri barədə informasiyalar - konkret aeroportlardan istifadə imkanlarının, körpülər və məhdud gücə malik tunellərin keçidinin müəyyən edilməsi üçün.

Daşınmanın yerinə yetirilməsi və ya nəqliyyat vasitəsinin baza yerinə qayıtması prosesində müəssisənin resurslarının idarəetmə sistemində yanacaq və sürtkü yağları, xüsusi mayelərin və qazların istifadəsi, xərcləri üzrə faktiki informasiyalar qeyd edilə bilər. Bu informasiyalar daha sonra maliyyə idarəciliyində faktiki xərclərin kalkulyasiyası üçün istifadə olunacaq. Bu informasiyalar həm də idarəetmə təhlili üçün plan göstəricilərini faktiki göstəricilərlə müqayisə etmək yolu ilə istifadə olunacaq.

Nəqliyyat vasitəsində hava kompüterini mövcuddursa, informasiyalar interfeys və ya çıxarıla bilən məlumat daşıyıcısı ilə ötürülə bilər, informasiyalar həm də müəssisənin resurs idarəetmə sistemində əl ilə daxil edilə bilər.

Son zamanlarda yükün yerləşdiyi mövqe barədə operativ informasiyalara tələblər getdikcə daha da sərtləşir. Bu informasiyalar həm nəqliyyat şirkətlərinin müştəriləri üçün, həm də öz qüvvələri ilə öz mallarını daşıyan müəssisələrdə yüklərin dispeçerləri üçün tələb olunur. Yükün operativ axtarışı vəzifəsi informasiya sistemlərinin birgə işlərinin köməyi ilə effektiv şəkildə həll edilə bilər.

SOCAR aşağıdakı həll təklifini təqdim edir:

1. SOCAR-ın sifariş idarəetmə sistemində (nəqliyyat şirkətləri üçün satışlar və ya daşınma şirkətlərinin özləri tərəfindən daxili nəqliyyatla daşınması) yükün hansı vasitədə olduğu müəyyən edilir.

2. Nəqliyyat vasitəsi haqqında informasiyalara əsasən onun koordinatları müəyyən edilir. Əgər SOCAR sistemi GIS sistemi ilə inteqrasiya edilmişsə, nəqliyyat vasitəsi isə qlobal naviqasiyanın (GPS, Glonass) aktiv vasitələri ilə təchiz edilmişsə, onda yükün yeri GIS sisteminin coğrafi xəritəsində göstərilir.

3. Nəqliyyat vasitələrində global mövqeləşmə sistemi və onun yerinin müəyyən edilməsinə çıxış olmadıqda, müəyyən nəqliyyat növləri üçün xüsusi həll yolları tətbiq edilə bilər. Məsələn, SOCAR şirkətinin resurs idarəetmə sistemi (məsələn, bir dəmir yolçu) və dəmir yolu nəqliyyatının ixtisaslaşdırılmış hərəkət idarəetmə sistemi arasında interfeys hazırlana bilər. Bu halda SOCAR sistemində yükün hansı heyətdə və vəqonda yerləşməsi müəyyən edildikdən sonra, yükün yeri haqqında informasiyaları daşıma idarəetmə sistemindən Web xidmətindən istifadə etməklə əldə oluna bilər.

Ümumi vəzifələrlə yanaşı, SOCAR müəyyən nəqliyyat növlərinə və ya iqtisadiyyatın müxtəlif sektorlarının nəqliyyat ehtiyaclarını qarşılamaq üçün həll yolları təklif edir. Məsələn, "Treyder və planlaşdırmanın alətləri"ndən istifadə edərək, neft və sıxılmış qazın nəqlini planlaşdırmaq üçün, tanker donanmasının gəmilərinin texniki və iqtisadi xüsusiyyətlərini təsvir etmək, faydalı istifadəni və boş gedişi nəzərə alaraq fraxt müqavilələrinin modelləşdirilməsini həyata keçirmək olar. Boru kəməri nəqliyyatından istifadə üçün də həll yolları mövcuddur.

Beləliklə, nəqliyyat vasitələrinin idarə olunması məqsədilə SOCAR-ın verdiyi qərarlar öz nəqliyyatından istifadə edərkən həm nəqliyyat şirkətlərində, həm də digər şirkətlərdə nəqliyyat logistikasının idarəetmə məsələlərini həll edə bilər.

3.3. Terminal infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri

Xəzər dənizində nəqliyyat və logistika Azərbaycan üçün prioritet məsələdir, çünki dünyanın ən böyük daxili dənizlərindən biri olan Xəzər dənizi əsas coğrafi və siyasi mərkəzlərdən biridir. Səkkiz suveren ölkə, o cümlədən Rusiya və İran dənizə çıxır, həm də onlar neft-təbii qaz resursları ilə zəngindir. Beləliklə, bu, Orta Asiyanı Uzaq Şərqi və Avrasiya ilə birləşdirən mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzidir (transport-exhibitions.com - Transport & logistics in the Caspian Sea bnews.).

Xəzər regionu nəqliyyat və logistika fəaliyyətinin canlı mərkəzidir. İri su tutumuna malik olmaqla, nəqliyyat fəaliyyətinin böyük hissəsi dəniz sektorundan

daxil olur. Onun sahilboyu ölkələrindən bir çoxu regionda ticarət əməkdaşlığı və nəqliyyat həcmələrini gücləndirmək məqsədilə öz infrastrukturunu və nəqliyyat əlaqələrini gücləndirir.

Tədqiqat işində biz regiondakı etibarlı nəqliyyat əlaqələrinin hazırkı inkişafı üzrə dəqiq təsəvvür əldə etmək üçün Xəzər regionunda nəqliyyat və logistika sahəsinin üç istiqamətinə baxacağıq.

Birincisi, Xəzər dənizinin nəqliyyat və logistika sektoru: Azərbaycan. Bölgədə fəaliyyət göstərən liman əsasən mineral xammalın ixracatına yönəlib və iri neft terminalıdır. Ümumiyyətlə, Bakı limanı ildə 18 milyon tona qədər yük aparma potensialına malikdir.

Bakı həmçinin Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmiryol marşrutu üzrə Gürcüstanın paytaxtı Tiflis və Türkiyənin şimalındakı Qars şəhərindən keçən terminaldır. Bakı və Tbilisin mövcud xəttlə bağlı olmasına baxmayaraq tikinti davam edir. Ancaq 826 km uzunluğunda olan marşrutu Çin ilə Türkiyə arasında birləşdirəcək. Bu, Xəzər regionunun Şərqi və Qərbi birləşdirməsi üçün əhəmiyyətini getdikcə artıracaq. Başlanğıcda BTQ-nın 6 milyon ton yük daşıyacağı, 2034-cü ilə qədər isə maksimal olaraq 17 milyon tonluq gücə çatacağı gözlənilir.

İkincisi, Xəzər dənizinin nəqliyyat və logistika sektorudur: Qazaxıstan. Qazaxıstanda yeganə liman beynəlxalq ticarətə açıqdır, Aktau Xəzər dənizində yerləşir. Bu, istehlak malları, eləcə də neft məhsulları üçün əhəmiyyətli terminaldır, yəni müvafiq saxlama infrastrukturunu ilə yaxşı xidmət göstərir. Aktau limanında ildə 12 milyon ton saxlama qabiliyyəti olan 4 neft yükləmə terminalı, həmçinin 3 yük gəmisi var. Quru yük yerlərində yük dövriyyəsi 2 milyon ton təşkil edir. On il ərzində yük daşımalarının həcmi artırmaq üçün limanda bir sıra yeniliklər planlaşdırılır. Burada bir neçə yeni yataq və quru terminallar tikilir. Ümid var ki, bu əlavələr yükləmə qabiliyyətini ildə 18 milyon tona çatdıracaq. (kz - Казахстан и Азербайджан станут «транзитным хабом» для грузоперевозок между Европой и Азией).

Bakı, Aktau kimi, Qazaxıstan üçün əhəmiyyətli bir obyektədir, Bakı Azərbaycanın əsas beynəlxalq limanıdır. Əslində, Xəzər regionunda ən böyük dəniz limanıdır.

Üçüncüsü Xəzər dənizinin özünəməxsus nəqliyyat və logistika sektorudur: Türkmənistan. Energetika sənayesinin gəlirlərinin köməyi ilə Türkmənistan Xəzər dənizi ticarətinə qatılmağa hazırdır. 2013-ci ildən etibarən, Xəzər dənizi sahilində Türkembaşıda 2 milyard dollarlıq liman tikilmişdir. Yeni liman bir müddət müzakirə edilib və yaxın illərdə tikintinin başa çatması gözlənilir. Tam işə salınmasından sonra Türkembaşı beynəlxalq limanı ildə 15 milyon ton yük üçün nəzərdə tutulacaq. Bu, həmçinin, Türkmənistan və digər ölkələrdəki limana avtomobil və dəmiryolu marşrutlarının birləşdirilməsi planlaşdırılan multimodal mərkəzin əsası olacaqdır.

Şimal istiqamətində tikilən uzunluğu 1330 km-ə, diametri 53 sm-ə bərabər olan Novorossiysk- Bakı neft kəməri SOCAR-ın 231 km uzunluqdakı Azərbaycan ərazisindən keçən hissənin operatoru kimi çıxış edir. 1996-cı ilin oktyabrında boru neftlə doldurulmuşdur. Ötürmə qabiliyyəti gün ərzində maksimum 105 min barelə çatan neft kəməri 3 nasos stansiyasına (Sumqayıt, Siyəzən, Səngəçal) malik olub, ölçmə stansiyası Şirvanovka ərazisində yerləşir.

Eyni zamanda vurğulayaq ki, Xəzərin Azərbaycan bölməsində hasil olunan neftin Gürcüstan ərazisindən keçirməklə beynəlxalq bazarlara nəqlini reallaşdırılan Qərb İxrac Boru Kəməri (QİBK) böyük əhəmiyyətə malikdir. Belə ki, burada xam neftin Gürcüstan ərazisində Supsa terminalında tankerlərə yüklənməklə Bosfor boğazından keçərək Avropa bazarlarına yola salınması reallaşdırılır. Uzunluğu 833 km-ə çatan QİBK-in keçdiyi marşrut yolu Səngəçal terminalından başlamaqla Gürcüstan sahilinə aid Supsa terminalına kimi davam edir. Diametrik ölçüsü 53 sm-ə bərabər olan neft kəmərinin inşası 1997-1998-ci illərə baş verib. 1998-ci ilin sonunda doldurulmasına başlanmış borular 1999-cu ilin əvvəllərində tamamlanmış və Supsanın ilk neft yükü 1999-cu ilin aprelində gəmilərə yüklənərək yola salınmışdır.

QİBK-in obyektləri sırasına Azərbaycan ərazisində 3, Gürcüstan ərazisində 3 nasos stansiyası, hər ikisi Gürcüstanda yerləşməklə iki təzyiqaşaltma stansiyası və biri Azərbaycanda yerləşməklə ərzin buraxma stansiyası daxildir. QİBK Supsada dörd rezervuara sahibdir. Rezervuarların ümumi tutumu təxminən 1

milyon barelə qədərdir. Kəmərin malik olduğu gəmiyə yükləmə qabiliyyəti 600 min barellə 1 milyon bərel civarındadır.

Mühüm əhəmiyyətə malik məsələlərdən biri kimi vurğulayaq ki, Azərbaycan neftini Xəzər dənizindən Türkiyənin Ceyhan limanı istiqamətinə, bu limandan da Aralıq dənizindən keçməklə Avropa bazarlarına doğru daşınmanı Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Neft Boru Kəməri yerinə yetirir. BTC-nin inşası 2003-2005-ci illər civarında reallaşdırılmışdır. BTC-nin uzunluğu 1768 km-ə, diametri 46/42/34 düymə, gündəlik ötürmə qabiliyyəti 1 milyon barelə bərabərdir.

BTC boru kəmərinin obyektləri sırasına ikisi AR-da (Səngəçal daxil olmaqla), ikisi Gürcüstanda və dördü Türkiyədə olmaqla səkkiz nasos stansiyası, üç (biri AR-da, 2-cisi Türkiyədə) ərzinburaxma stansiyası daxildir.

Azərbaycan neft kompleksinin nəqliyyat infrastrukturunun gələcək inkişafı aşağıdakı əsas amillərlə şərtlənir:

- AR neft və neft məhsulları üçün yeni ixrac marşrutlarının yaradılmasının məqsədəuyğunluğu;

- Xəzər dənizində yeni neft hasilatı mərkəzlərinin yaradılması;

- İxracı dənizdə neft tədarüku üçün öz neft terminallarına ehtiyac var;

- Xəzər regionunda iri neft hasilat mərkəzlərinin meydana gəlməsi, sonra Azərbaycanın magistral boru kəmərləri vasitəsilə neftin nəqli;

- AR-nın boru kəməri sistemi ilə neftin tranzitini təmin etmək üçün neft nəqli güclərinin ehtiyatına sahib olmaq zərurəti;

- Daha effektiv şəkildə neft məhsulu nəqlinin genişləndirməyin zəruriliyi.

Bu istiqamətlərin bir hissəsinin həyata keçirilməsi, əsasən yeni dəniz neft ixracı terminallarının qurulmasını və mövcud olan terminalların isə inkişafını tələb edir.

2017-ci ilin 14 sentyabrında AR-nın Prezidentinin və bir qrup yuxarı səviyyəli əcnəbi hökumət və dövlət rəsmilərinin olduğu tədbirdə Azərbaycan hökuməti və AR-nın Dövlət Neft Şirkəti (SOCAR), “Chevron”, “INPEX”, “Statoil”, “TPAO”, “İTOCHU”, BP” və “ONGC Videsh” şirkətləri tərəfindən “Çıraq”, “Azəri” və “Günəşli” yataqlarının dərinisulu hissəsinin birlikdə istifadə edilməsi və hasilatın pay bölgüsü barədə dəyişdirilmiş və yenidən tərtib edilmiş

sazişi imzalandı və bununla belə, “Azəri-Çıraq-Günəşli” yataqları blokunun işlənməsində yeni dövr başlandı.

Hasilatın pay bölgüsü barədə dəyişdirilmiş və yenidən tərtib edilmiş sazişə görə AÇG yataqlarının istifadə müddəti 2049-cu ilə kimi uzadılır və BP layihənin operatoru kimi qalır.

Sazişin bir hissəsi kimi SOCAR-ın AÇG-də olan iştirak payı 11,64 %-dən 26 %-ə yüksələcək və beynəlxalq tərəfdaş şirkətlərin Azərbaycan Dövlət Neft Fonduna ödədikləri bonusun həcmi 3,6 milyard ABŞ dollarına bərabərdir.

Azərbaycana çatması mənfəət neftinin səviyyəsi 75 % olacaq. Bundan sonrakı 32 il ərzində AÇG-yə 40 milyarddan artıq ABŞ dolları sərmayə yatırılması potensialı mövcuddur. Saziş təsdiq edildikdən dərhal sonra AÇG-də tərəfdaşların təzə iştirak payları aşağıdakı nisbətdə olacaqdır: “Statoil” - 7,26 %; AzACG (SOCAR) – 24 %; Chevron - 9,56 %; “İNPEX” - 9,32 %; “Exxon-Mobil” - 6,79%; BP - 30,36 %; “TPAO” - 5,7%; “İTOCHU” - 3,6 % və “ONGC Videsh Limited (OVL)” - 2,32%. Bu sazişdən sonra, SOCAR və tərəfdaşlar arasında AÇG müqavilə ərazisi üzrə əlavə hasilat platformasının qiymətləndirməsi üçün mühəndis-layihə işlərinin görülməsi haqqında razılaşma əldə edilmişdir.

“Əsrin Müqaviləsi” təsdiqləndikdən bəri AÇG-yə 33 milyard ABŞ dolları sərmayə qoyulmuş, 440 milyon tona qədər neft hasil olunmaqla ölkəmiz 125 milyard ABŞ dollarından çox birbaşa mənfəət qazanmışdır. 1997-ci ilin noyabrından etibarən “Çıraq” yatağından ilk neft hasilatı başlamışdır. 2018-ci ilin sonunadək AÇG-dən 3,2 milyard barel (təxminən 440 milyon tona qədər) neft hasil olunmuş bu neft dünya bazarı əsasında Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Qərb Marşrutu İxrac Boru Kəmərinin vasitəsilə nəql edilmişdir.

SOCAR-ın Gürcüstandakı fəaliyyəti “SOCAR Georgia Petroleum”-un, “Black Sea Terminal”-in, “SOCAR Gas Export-İmport”-un, “SOCAR Georgia Gas”-ın, “SOCAR Georgia Gas Distribution”-un və başqa şirkətlər vasitəsilə reallaşdırılır. Müasir dövrdə Gürcüstanda SOCAR-a məxsus şirkətlərdə ümumilikdə 4000-ə yaxın işçi fəaliyyət göstərir.

Mühüm neft terminallarından sayılan Black Sea Terminal-Kulevi terminalı 2008-ci ildən istismara verilib. Terminal AR və Orta Asiya regionlarından neft və neft məhsullarının daşımaları üçün nəzərdə tutulub. İstifadə edilməmişdən əvvəl investisiya xərcləri 230 milyon ABŞ dollarından artıq həcmdə təşkil edib. 2008-2017-ci illərdə terminala 100 milyon ABŞ dollarına yaxın (2017-ci il ərzində 10 milyon ABŞ dolları daxil olmaqla) sərmayə yatırılmışdır.

SOCAR Georgia Petroleum (SGP) şirkətinin başlıca fəaliyyəti Azərbaycan və üçüncü tərəf iştirakçılarının neft məhsullarının Gürcüstan bazarı üzrə topdan və pərakəndə satışını reallaşdırmaqdan ibarətdir. Müasir dövrdə Gürcüstanda SOCAR brendi kimi 116 Yanacaq Doldurma Məntəqəsi fəaliyyətdədir. 2006-2017-ci illərdə şirkət tərəfindən 200 milyon ABŞ dollarına yaxın dəyərində investisiya qoyulmuşdur.

SOCAR Türkiyədəki fəaliyyəti SOCAR Turkey Enerji Şirkəti (STEAS) vasitəsilə reallaşdırılır. Aliğa yarımadası üzərində neft emalı - neft-kimya-enerji və logistika inteqrasiyası layihəsi reallaşdırılır və bu inteqrasiyanın 2023-cü ildə fəaliyyət göstərməsi planlaşdırılır. Layihə kontekstində mövcud infrastrukturun genişləndirilməsi və yeni zavodların tikintisi nəzərdə tutulmuşdur. 2015-ci ildə dünyanın nəhəng investisiya qurumları olaraq tanınan Goldman Sachs və JP Morgan tərəfindən təşkil edilən əqdin çərçivəsində Goldman Sachs 1,3 milyard ABŞ dollarını ödəməklə STEAS-da 13% pay almışdır. Bu da STEAS-ın reallaşdırdığı layihələrin iqtisadi əhəmiyyətinin vacib göstəricisidir.

SOCAR-ın ən böyük xarici aktivi və Türkiyə neft-kimya sahəsinin yeganə istehsalçısı "Petkim Petrokimya Holding A.Ş."nin 52 %-lik səhm paketi 2008-ci ildən STEAS-a aiddir. SOCAR Türkiyədəki fəaliyyətlərinə sırf Türkiyənin Özəlləşdirmə İdarəsindən Petkimi 2 milyard 40 milyon dollar qarşılığında alaraq başlamışdır. SOCAR-ın PETKİM-də reallaşdırdığı layihələr və davam etdirdiyi investisiyalar sayəsində müəssisənin Türkiyə neft-kimya məhsulları bazarındakı payı artaraq 30%-dən çox olacaqdır. Zavod illik 3,6 milyon ton məhsul istehsalı həcminə malikdir. Müasir dövrdə istehsal gücünün artırılması üçün zavodların yenilənməsi üzrə işlər görülür, yeni avadanlıqlar qurulur.

Petkimdə həyata keçirilən layihələrdən başqa, "Value-Site 2023" konsepsiyası kontekstində illik 10 milyon tonluq xam neftin emalı potensialına sahib olan STAR Neft Emalı Zavodu, 1,5 milyon TEU həcmində Konteyner Terminalı və başqa layihələr reallaşdırılır. Petkim yarımadasındakı layihələri reallaşdırmaq məqsədilə Türkiyə dövləti "Petkim" ərazisinə "Özəl Təhlükəsizlik Sahəsi" və "Özəl Layihə Sahəsi" statuslarını təqdim etmişdir.

2012-ci ildə inşasına başlayan STAR NEZ-də 2018-ci ilin əvvəlində ümumi işlərin artıq 98,23 %-i tamamlanmışdır. Eyni tarixədək layihə üzrə zavoda təqribən 5,7 milyard ABŞ dolları sərmayə yatırılmışdır. Zavod 2018-ci ilin üçüncü rübündə istismara verilmişdir. Türkiyə Hökuməti layihənin müstəsna əhəmiyyətini nəzərdə tutaraq STAR layihəsinə Türkiyə tarixində ilk dəfə Strateji İnvestisiyanın Təşviqi Sertifikatı vermişdir. STAR Neft Emalı Zavodunda ildə 10 milyon tonluq xam neftdən istifadə olunmaqla Petkimin yüngül və ağır nafta üzrə xammal ehtiyacı təmin olunacaq, eyni zamanda hazırkı şəraitdə Türkiyəyə idxal edilən bəzi məhsullar üzrə (aviasiya yanacağı, maye qaz, ultra aşağı kükürlü dizel ksilollar və s.) yerli tələbat ödəniləcəkdir.

STEAS-ın Petkim yarımadası üçün müəyyən etdiyi "Value-Site 2023" konsepsiyasının vacib addımlarından birini təşkil edəcək Petkim Konteyner Limanının (Petlim) rəsmi imzalanma mərasimi 2013-cü ildə baş vermişdir. 2014-cü ildə Goldman Sachs layihədə 30 % paya (250 milyon dollardan artıq məbləğdə) malik olmuşdur ki, bu öz növbəsində layihənin əhəmiyyətinin bir göstəricisidir. Petkim layihəsi kontekstində də işlər qrafik üzrə reallaşdırılır və limanın ilk mərhələsinin 2016-cı ilin aprelində, ikinci mərhələ 2017-ci ilin iyulunda yekunlaşdırılmış və əməliyyatların reallaşdırılması üçün dünya səviyyəsində lider mövqeyə sahib olan APM Terminals şirkətinə təhvil verilmişdir. Bu liman Egey bölgəsində ən böyük, Türkiyənin isə üçüncü ən böyük konteyner limanı olacaqdır. Limanın tikintisinə cəmi 394 milyon dollar həcmində investisiya yatırılmışdır. SOCAR-ın Ukraynada fəaliyyəti "SOCAR Energy Ukraine" şirkəti tərəfindən aparılır. Şirkət 2009-cu ilin sonlarında yaradılmışdır. Şirkətin əsasən təbii qazı topdan, neft məhsullarını topdan və pərakəndə və aviasiya yanacağını topdan

satmaqla məşğul olur. SOCAR tərəfindən ümumilikdə şirkətə fəaliyyətə başladığı dövrdən 286 milyon dollar sərmayə yatırılmışdır ki, bu investisiya daha çox yanacaq doldurma məntəqələrinin yaradılması, neft bazalarının alınması və işlək kapitalın formalaşdırılması üçün sərf edilmişdir. Fəaliyyətdə olduğu müddətdə şirkət tərəfindən Ukrayna hökumətinə ödənilən vergi məbləği 219 milyon dollara bərabər olub.

Son dövrlərdə “SOCAR Energy Ukraine” şirkəti Ukraynada bir çox yeni layihələrə qoşulmaqla əhəmiyyətli nəaliyyətlər qazanmışdır. 2018-ci ilin əvvəlində şirkətin Yanacaq Doldurma Məntəqələrinin sayı 61 olmuşdur. Ukrayna ərazisində yerləşən “SOCAR Energy Ukraine” şirkətinə aid dörd neft bazası Odessa, Lvov, Kiyev və Xarkov şəhərlərində fəaliyyətdədir. “SOCAR Energy Ukraine”nin törəmə şirkətləri sayılan “Tör-goviy Dom” və “SOCAR-AVIA” şirkətləri isə yüngül neft məhsullarının və Ukrayna hava limanlarında aviasiya yanacağını satırlar.

SOCAR-ın İsveçrədəki fəaliyyəti SOCAR Trading və SOCAR Energy Switzerland (SES) şirkələrinin vasitəsilə reallaşdırılır. SOCAR Trading Cenevrə şəhərində 2008-ci ildə təsis olunmuşdur. Şirkətin Azərbaycan mənşəyinə malik xam neftin və 3-cü tərəf iştirakçılara aid neft və neft məhsullarınının satışını icra edir. SOCAR Trading Azərbaycan mənşəyinə malik xam neftin Bakı-Tiblisi-Ceyhan boru xətti vasitəsilə Ceyhan limanına daşdıqdan sonra dünya bazarlarına birbaşa SOCAR tərəfindən çıxararaq ölkə neftindən əldə edilən gəlirləri artırmaq və o cümlədən beynəlxalq bazarlarda 3-cü tərəf iştirakçılara aid neft və neft məhsullarının satışını aparanlar olmaqla SOCAR-ın mənfəətini və AR-nın dünyada təsir dairəsini genişlətmək üçün yaradılmışdır. Əsas ofisləri Cenevrə, London, Sinqapur, Dubay, Hyüston və Kalqari şəhərlərindədir.

SOCAR Trading öz fəaliyyəti dövründə Azeri light neftini emal edə bilən dünyanın bütün emal zavodları ilə səmərəli əlaqələr qurmuş, habelə Azərbaycan neftini ona rəqib sayılan aşağı kükürlü xam neftlə zəngin olan Aralıq dənizi ərazisindən uzaqlaşdırmaqla Asiyaya yönləndirmiş və AR xam neftinin qiymətinin yüksəldilməsinə nail olmuşdur. Şirkət öz beynəlxalq nüfuzunu yüksəltmək

məqsədlə BƏƏ-də Fuceyra limanı üzrə neft terminalı və Maltada LNG terminal layihələrində iştirak etmişdir.

İsveçrə bazarında neft məhsulları sahəsində topdan və pərakəndə ticarəti icra edən şirkətlərdən biri də SES-dir. 2012-ci ildə SOCAR-la “ExxonMobil” şirkətlər arasında bağlanan müqaviləyə əsasən “Esso Switzerland” şirkətinin aktivləri SOCAR-ın nəzarəti altına alınıb. 2017-ci ilin məlumatlarına əsasən İsveçrə ərazisində SOCAR brendi altında 170-ə qədər YDM fəaliyyət göstərmişdir. Bu YMD-lərdə, o cümlədən İsveçrədə tanınmış Migros şirkəti və françayzing müqaviləsinə əsasən pərakəndə satış mağazaları fəaliyyətdədir.

Rumıniya bazarındakı fəaliyyət SOCAR tərəfindən Romania S.A şirkətinin vasitəsilə reallaşdırır. Şirkətin təsis edilməsi 2011-ci ilin əvvəlinə ROMTRANSPETROL strukturuna əsasən Botosani şəhərində reallaşmış və ilkin fəaliyyəti dövründə cəmi 12 yanacaq doldurma məntəqəsinə (YDM) malik olmuşlar. Rumıniya bazarında SOCAR neft məhsullarınının həm topdan, həm də pərakəndə satışı ilə məşğuldur. Şirkətin bu bazarda 2017-ci il ərzində fəaliyyəti 39 vahid YDM və 2 vahid neft bazası ilə təmsil olunur. Eyni vaxt müddətində təqdim edilən məlumat əsasında aydın olur ki, şirkətdə çalışan işçilərinin sayı 500 nəfərdən artıq olmur ki, bunların da ancaq 4 nəfəri Azərbaycan vətəndaşı kimi qeydiyyatdan keçib.

Vurgulamaq zəruridir ki, 2011-2017-ci illər ərzində SOCAR-ın Rumıniyaya qoyduğu sərmayə yatırımı təxminən 80 milyon ABŞ dollarına bərabərdir, bu sərmayələrin sayəsində 39 YDM açılmış və fəaliyyətə göstərmişdir. Təhlil edilən dövrdə şirkətin Rumıniya hökumətinə ödədiyi verginin həcmi bütövlükdə 90 milyon dollara yaxındır.

Mərkəzi ofisi Cenevrədə olan “SOCAR Treyding” Xəzərin Azərbaycan bölməsində yerləşən AÇG yataqlar blokundan çıxarılan neft və başqa malların bazarlarda satışının təşkili üçün 2007-ci ilin sonlarında təsis edilib. SOCAR-ın İsveçrə ərazisindəki fəaliyyəti “SOCAR Treyding” tərəfindən yerinə yetirilir və şirkət bu dövlət çərçivəsində neft məhsullarının satış bazarlarında fəal surətdə iştirakçı olur. Şirkətin bazar dəyəri təqribən 1,14 mlrd. ABŞ dollarına çatır.

“SOCAR Treydinq” şirkəti öz hasilat payını xarici bazarlarda artırmağa çalışan “Azeri Light” markalı yüngül neftin dünya səviyyəsində ən iri təchizatçısı kimi çıxış edir və müasir dövrdə şirkətin Dubay, Sinqapur, İstanbul, London və Monakoda nümayəndəlikləri mövcuddur.

Şirkət Xəzər və Aralıq dənizləri sularında öz nəqliyyat potensialını böyütmək niyyətindədir və 2017-ci il ərzində 2 vahid 140 min tona bərabər tutumu olan “Suezmax” sinifli və 5 vahid 80 min ton tutumlu “Aframax” sinifli tanker alıb.

2017-ci ilin sonlarında ölkəmizin “SOCAR Treydinq” və Vyetnam dövlətinin “Binh Son Refining and Petrochemical Co.” (BSR) şirkətləri arasında müqavilə bağlanıb. Müqavilənin qüvvədə olacağı 2018-2021-ci illəri əhatə edən dövrdə hər ay “SOCAR Treydinq” Vyetnam şirkətini ay ərzində 3 mln. barel “Azeri Light” və 2 mln. barel başqa markalı xam neftlə qarşılıyacaq. Göstərilən xammal şirkətin “Dung Quat” neft emalı zavodunda istifadəyə görə düşünülüb.

AR-nın neft terminal infrastrukturunda daim artım müşahidə edilmişdir. Bu, əsasən yüksək neftli yataqların istifadəsi üzrə qlobal layihələrin reallaşdırılması ilə əlaqədardır. Bütövlükdə AR-da strateji əhəmiyyətli istiqamətlər yönümündə neft və neft məhsullarının yüksək səviyyədə və vaxtında nəql edilərək çatdırılması məqsədilə planlaşdırılan bir sıra başlıca neft terminallarının inşası həyata keçirilir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

SOCAR-ın neft ixracatında logistika sistemlərinin çatışmazlığı aşkar edilmişdir. SOCAR regional strukturlarının əmtəə hərəkəti sistemlərinin təhlili göstərir ki, mövcud planlaşdırma prosesi çox vaxt nəqliyyat və təchizat planlaşdırma arasında dəqiq əlaqə yaratmır. Logistik funksiyaların mərkəzləşdirilməməsi səbəbindən şirkətin müxtəlif şöbələri arasında nəqliyyatın təşkili prosesində vəzifələri və səlahiyyətləri qeyri-səlis bir şəkildə ayırır. Bu, şaquli inteqrasiyanın üstünlüklərindən tam istifadəyə imkan vermir və həddindən artıq hallarda şirkətin rəqabət üstünlüklərini itirməsinə gətirib çıxarır.

SOCAR üçün daxili təchizatı sistemlərinin yaradılması ilə bağlı təkliflər hazırlanmışdır. İqtisadi axınların idarə edilməsini optimallaşdırmaq üçün yenidən qurulmaya yeni sistemli və logistik yanaşma lazımdır. Yenidən qurulmanın logistik təminatı şirkətin kommersiya xidmətlərinin səmərəliliyinin artırılmasına, işgüzar əlaqələrin möhkəmləndirilməsinə, logistika xərclərinin müəyyənəşdirilməsi və minimallaşdırılmasına və logistika metodları əsasında neft məhsulları təminatının əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasına yönəldilmişdir.

SOCAR-ın neft və neft məhsulları bazarında logistika istiqamətində fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması üzrə bir çox təkliflər irəli sürmək olar:

1. Birbaşa istehsalçı şirkətləri satınalma prosedurlarına cəlb etmək.
2. Satınalma prosesində qalib şirkətlərə qabaqcadan müəyyən avanslar (10-15%) ödəmək.
3. SOCAR daxilində təchizatla birgə fəaliyyət göstərən logistika idarəsi yaratmaq və bununla da zavodlarla birbaşa işləmək imkanına nail olmaq.
4. Satınalmada iştirak edən şirkətlər üçün reyting tətbiq etmək.
5. Gömrük işlərini mərkəzləşdirilmiş şəkildə həyata keçirmək.

Azərbaycanda neft məhsullarının daşınması belədir ki, daşınmanın təxminən 90-95% -i nəqliyyatın iki və ya daha çox növünün iştirakı ilə həyata keçirilir, müxtəlif nəqliyyat sistemlərinin (dəmir yolu, dəniz, çay və avtomobil nəqliyyatı)

birləşmə nöqtələri olan nəqliyyat qovşaqlarında isə yüklərin 70%-ə qədəri yerdəyişmə vaxtını gözləyir.

Bu baxımdan nəqliyyatın idarə edilməsinin ən mühüm istiqamətləri: neft bazarının tələblərinə cavab verən innovativ, yəni daha qənaətcil və mütərəqqi texnologiyalara keçid, nəqliyyat proseslərinin səmərəliliyinin əhəmiyyətli dərəcədə artırılması, daşınmalarda neft iqtisadiyyatının tələbatına uyğun nəqliyyat sektorunun texniki potensiala gətirilməsidir. Onların təşkilinin mahiyyəti yüklərin çatdırılması prosesində nəqliyyat infrastrukturunun bütün elementlərinin təmsil olunduğu, logistik nəqliyyat zənciri (LNZ) şəklində təqdim edildiyi logistika metodikasını tətbiq etməkdir. Bu metodun əsasları istehsalçıdan istehlakçıya və müvafiq informasiya axınına daxil olan maddi axınların keçməsi ilə əlaqəli bütün funksional sxemlərin inteqrasiyasıdır.

Bununla yanaşı, dəmir yolu nəqliyyatı daha iri sistemin tərkib hissəsi kimi, yəni logistika nəqliyyatı zənciri qəbul edilməlidir. Bu halda bütün sistem üçün daha yüksək təsir əldə etmək məqsədilə LNZ-lərin (limanlar, dəmir yolu stansiyaları və s.) ayrı-ayrı həlqələrini effektiv şəkildə birləşdirmək imkanı yaranır.

Sistemli yanaşma nöqtəyi-nəzərindən bu model istehsal, nəqliyyat və istehlak arasında qarşılıqlı əlaqə proseslərini xarakterizə edir. Belə ki, yüklərin "yalnız vaxtında" çatdırılması əmək, maddi, maliyyə resurslarının minimal xərcləri ilə həyata keçirilməlidir, yük axınlarının logistika kanalını qurarkən sistemli yanaşma ilə yanaşı, optimallıq prinsip tətbiq olunmalıdır.

Belə sxemi tətbiq etmək üçün sistemin texnoloji və texniki parametrləri optimallaşdırılmalıdır. Nəticədə, logistik yanaşmanın tətbiqi maksimum səmərəliliklə nəticələnməlidir.

Hazırda SOCAR müəyyən təşkilati-iqtisadi çətinliklərlə üzləşmişdir. Odur ki, neft istehsalının və nəqlinin infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, neft quyuları üçün materiallar və avadanlıqların alınması üçün sistemlərin inkişafı və neft məhsullarının tədarükü üçün paylayıcı şəbəkə vasitəsilə təşkilati əlaqələrin səmərəliliyinin obyektiv şəkildə artırılmasına ehtiyac var. Dinamik iqtisadi mühitdə fəaliyyət göstərən şirkət kimi qanunvericilik bazasının yetərinə

mükəmməl olmaması səbəbindən bəzi hallarda o, təşkilati idarəetmə strukturunun qısamüddətli tənzimləmə tədbirləri ilə məhdudlaşmağa məcbur olur.

Logistik vasitələrin istifadəsi, təşkilati-iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin artırılması üzrə layihənin biznes proseslərinin hərtərəfli təhlilini təmin etməyə imkan verir, şirkətin islahatının aparılması üçün səmərəli planın hazırlanmasına kömək edir, logistik audit və monitorinq vasitəsilə onun həyata keçirilməsinə və monitorinqinə kömək edir. Logistik idarəetmə qazma qurğuları üçün maddi-texniki resursların və avadanlıqların təchizatının etibarlılığını təmin etməklə, neft məhsullarının istehlakçıları üçün tələb edilən servis xidmətlərini lazımi səviyyədə qarşılamaqla korporativ strukturların biznes risklərini minimuma endirir. Bununla yanaşı, təşkilati-iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsi proseslərinə strateji, hərtərəfli və uzunmüddətli xarakter vermək mümkündür, bu da neft şirkətlərinin istehsal-maliyyə fəaliyyətlərinə və onların rəqabət qabiliyyətinə xeyli dərəcədə təsir göstərir.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. AR-nın milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi – 2016.
2. AR-nda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi - 2016.
3. Azərbaycan Respublikasının muasir enerji siyasətinin uğurları. /11.06.2014/http://azertag.az/xeber/AR-nin_muasir_enerji_siyasetinin_uqurlari-70164
4. AR NK-nin fəaliyyəti haqqında hesabat -2018.
5. AR DSK.: Statistik məcmuə. 2015-2017.
6. A. A. Şəkərəliyev (2002). «Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinin beynəlxalq və regional əhəmiyyəti», «Beynəlxalq konfrans» Bakı 6-7 iyul.
7. Enerji resurslarının nəqli strategiyası. - http://www.azerbaijans.com/content_1030_az.html
8. E.M. Hacızadə, T.Ə. Paşayev (2000) Neftqaz sənayesində yeni bazar mexanizmlərinin formalaşması istiqamətləri, Bakı, «Elm», 200 s..
9. M. Atakişiyev (2004) Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş. Bakı, 264s.
10. SOCAR-ın illik hesabatları. 2015-2017.
11. SOCAR-ın maliyyə hesabatları. 2015-2017.
12. R.N. Nurəliyeva (2010) Azərbaycanın yanacaqenerji kompleksinin inkişafının iqtisadi-ekoloji problemləri. Bakı “Azərnəşr” 220 s.
13. T.İ. İmanov (2005) Logistikanın əsasları. Bakı "Tohsil" NPM, 474 s.

Rus dilində

1. A. M. Гаджинский (2016) Логистика. М.: Издательско-книготорговый центр "Маркетинг", 396 с.
2. А. М. Гаджинский (2012) Логистика: М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 484 с.
3. А.Э. Горев (2008) Грузовые автомобильные перевозки: - М.: Издательский центр «Академия», 288 с.

4. А.И. Снарев, (2010). Расчеты машин и оборудования для добычи нефти и газа. - Вологда: Инфра-Инженерия. - 232 с.
5. А. В. Тебекин (2016) Логистика. М.: Дашков и Ко, 356 с.
6. Афанасенко И. Д. (2016) Логистика снабжения М.: Питер, 336 с.
7. Б. А. Аникин (2016) Коммерческая логистика. М.: Проспект, 432 с.
8. В.А.Бабурин, Н.В. Бабурин (2007) Управление грузовыми перевозками на водном транспорте. - М.: Мир. 304 с.
9. В. В.Дыбская, Е. И. Зайцев (2008) Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес процессов в цепях поставок. М.: Эксимо, 944 с.
10. Г. Старченков. Каспийская нефть в региональной экономике и мировой политике. // "Центральная Азия и Кавказ", 2006 - № 1 (43), с.7-8.
11. Г. Яшина (2010) На дирижаблях и вездеходах - по бездорожью и Заполярию Федеральное интернет-издание. - Режим доступа: <http://карйа1-rus.ru/articles/article/178395>.
12. Л.Климович, Е.Шека Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики/ // Журнал международного права и международных отношений. 2012- № 1. - С. 96-102.
13. Л.Б. Миротин (2013) Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов, Феникс, 423 с.
14. Л.Б. Миротин (2016) Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры. М.: ИНФРА- М, 252 с.
15. Логистика: Под ред. Б.А. Аникина: М.: ИНФРА-М, 2000. - 352 с.
16. М. Е.Залманова, О. А.Новиков, А. И. Семенов (2005) Производственно-коммерческая логистика: Учеб. Пособие. Саратовский, гос. техн. ун-т.
17. О.Г.Варламова, О.Б. Федоров (2017) Проблемы логистики в сфере нефтепродуктообеспечения. Нефть и газ Западной Сибири. Материалы Международной научно-технической конференции. Тюмень ТИУ 336 с.
18. С. Авдеев Логистические подходы в развитии малых предприятий нефтяного бизнеса. Автореферат дисс. на соискание уч. ст. канд. экон. наук, Москва.: 2007, с. 11.

19. С.В. Горельцев (2013) Повышение эффективности государственного регулирования бизнеса на железных дорогах России: дис. ... канд. эк. наук: 08.00.05 / М., 127 с.
20. С.М. Салимов (2015) Нефтегазовая промышленность – основа стратегии устойчивого развития Азербайджанской Республики. Монография. – М.: МАКС Пресс, 292 с.
21. Т.С. Кяримова Транспортно-логистические особенности процесса поставки на нефтегазовых предприятиях//Нефтегаз.ру. 2014- №3-4. - с.70-74.
22. Т. Ю. Полякова (2016) Английский язык в транспортной логистике. М.: Высшая школа, 240 с
23. Т.Ю. Сафонова Обеспечение экономической устойчивости компаний нефтегазового сектора в условиях высокой волатильности цен на энергоресурсы // Российское предпринимательство.2012-№ 7(205).98--102.
24. Ю.М. Неруш (2007). Логистика: М.: ЮНИТИ-ДАНА, 389с.
25. П.Б. Катюха (2015) Основы нефтяного бизнеса. – М.: Издательский центр РГУ нефти и газа– 349 с.

İngilis dilində

1. Almost 239,000 tons of Kazakh oil already carried via BTC pipeline. /07.02.2014/ - http://abc.az/eng/news_07_02_2014_79238.html.
2. By 2020 oil production on Kashagan field to reach 13 million tons, Caspian Barrel. /09.12.2015/ - <http://caspianbarrel.org/?p=37174>
3. Equities. - <http://www.equities.com/news/headline-story?dt=2012-12-25&val=860983&cat=energy/29.05.2016/>
4. Margarita M. Balmaceda. (2013). The Politics of Energy Dependency. University of Toronto Press, Scholarly Publishing Division, p.38, 53
5. More than 28,8 mln tons of Azerbaijani oil transported via BTC in 2015./07.01.2016/ - <http://www.socar.az/socar/en/news-and-media/news-archives/news-archives/id/9252>

6. M. Tsurkov Turkmen oil transportation via BTC increases. /18.08.2015/ - <http://en.trend.az/azerbaijan/business/2424933.html>
7. Oil exports via BTC increased by 6%./19.02.2015/ - <http://report.az/en/energy/oil-export-via-btcincreased-by-6/>
8. Shirin Akiner (Spring 2012) Kazakhstan's relations with the South Caucasus states, Caucasus International, Vol: 2 No: 1, pp: 157-175.
9. Tina Flegel. (2016). "Foreign Actors' Influence on Azerbaijan's Energy Policy: Decisions under Complex Uncertainty". Springer Fachmedien Wiesbaden, p.15.

İnternet resursları

1. <http://socar.az/socar/az/activities/transportation/baku-tbilisi-ceyhan-btc-main-export-oil-pipeline>
2. <http://www.socar.az/socar/az/company/about-socar/discover-socar>
3. <http://socar.az/socar/az/activities/transportation/baku-supsa-western-export-pipeline>
4. <http://www.socar.az/socar/az/company/about-socar/discover-socar>
5. <http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-annual-reports/davamli-inkisaf2016.pdf>
6. <http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-financial-reports/Maliwe.hesabat.2017.pdf>
7. <http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-financial-9>
8. <http://www.socar.az/socar/assets/documents/az/socar-annual-reports/davamli-inkisaf2016.pdf>
9. http://www.eiti.az/doc/2015/2015_EITI_report_published_aze_final.pdf
10. transport-exhibitions.com - Transport & logistics in the Caspian Sea
10. bnews.kz - Казахстан и Азербайджан станут «транзитнымхабом» для грузоперевозок между Европой и Азией

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1. 2008-2017-ci illər ərzində SOCAR-da neft hasilatı və onun respublika üzrə neft hasilatında payı, mln. tonla.....	31
Cədvəl 2. Dəmir yolu nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları.....	33
Cədvəl 3. Su nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları.....	34
Cədvəl 4. Boru kəməri nəqliyyatının üstünlükləri və nöqsanları.....	35
Cədvəl 5. Avto nəqliyyat vasitələrinin üstünlükləri və nöqsanları.....	36
Cədvəl 6. 2015-2018-ci illərdə Azərbaycan neftinin nəql göstəriciləri (min ton)...	40
Cədvəl 7. 2008-2016-cı illər ərzində neft məhsullarının ixracının və onların daxili bazarda satışının dinamikası.....	45
Cədvəl 8. 2010-2016-cı illərdə neft-kimya məhsullarının ixracının və onların daxili bazarda satışının dinamikası.....	45
Cədvəl 9. 2000-2017-ci illər ərzində Azərbaycan yüklərinin daşınması dinamikası, min ton.....	53
Cədvəl 10. Dünya bazarına Azərbaycan neftinin müxtəlif daşınma marşrutları üzrə kapital qoyuluşu və nəqliyyat məsrəfləri.....	54

Qrafiklərin siyahısı

Qrafik 1. SOCAR tərəfindən pul formasında yatırımlar və maliyyələşdirmələr (mln.manatla).....	31
---	----