

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

“Azərbaycanda logistika sektoru və problemləri” mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İmanzadə Ramid Zeynal oğlu

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**

“Azərbaycanda logistika sektoru və problemləri”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060408 Marketing

İxtisaslaşma: Logistika

Qrup: 310

Magistrant

İmanzadə Ramid Zeynal oğlu

_____ **imza**

Elmi rəhbər

i.ü.f.d. Talıbov Ceyhun Şahmar oğlu

_____ **imza**

Proqram rəhbəri

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

_____ **imza**

Kafedra müdiri

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

_____ **imza**

BAKİ – 2019

The sector of Azerbaijan logistics and problems

Summary

Actuality of the research: The competition of many enterprises in international markets has reduced profit margins, products and services have become more considerable than before to reach markets and consumers with time, place, quantity and value with globalization of the international trade. Meanwhile logistics centers have become popular and these centers have spread all over in the world, which are supported by intermodal transportation facilities.

Purpose and objectives: The purpose is of this thesis study is to reveal the weaknesses of the logistics sector and logistics centers of Azerbaijan and to identify the problems in the sector and to provide solutions. Main goal is that, to neutralize weaknesses of the logistics sectors and make maximum use of opportunities.

Used investigation methods: In the preparation of the thesis study, the logistics sector in the country and the logistics sector of the developed countries are examined with using theoretical methods. In the here, comparison, analysis and statistical methods were used.

Information database: Logistics articles, books, websites of logistics centers, the strategic road map of Azerbaijan have been used as a database.

Limitations: In the local literature, the subject matter database is inadequate.

Scientific-practical significance of the research: The thesis study offer the solutions of the weaknesses of the Azerbaijani logistics sector. If these proposals are implemented, the problems in the logistics sector will be decreased relatively. When these steps are taken, the import and export process will be simplified and it leads to additional motivation for entrepreneurs.

Key words: logistics, logistics problems, logistics centers

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

AB	Avropa Birliyi
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul
ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
AİP	Analitik İyerarxiya Prosesi
TCDD	Türkiyə Cümhuriyyəti Dəmir Yolları
LPI	Logistik Performans İndeksi
MDB	Müstəqil Dövlətlər Birliyi

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	4
I FƏSİL. LOGİSTİKA VƏ LOGİSTİK MƏRKƏZLƏR	6
1.1 Firmalarda logistik fəaliyyətlər.....	6
1.1.1 Tədarük logistikası.....	6
1.1.2 İstehsal logistikası.....	7
1.1.3 Paylama logistikası.....	8
1.1.4 Tərsinə logistika.....	9
1.2 Logistik xidmətlər.....	10
1.3 Logistik mərkəz anlayışı və tarixi inkişafı.....	19
1.4 Logistik mərkəzlərin faydaları.....	24
II FƏSİL. DÜNYA LOGİSTİKA SEKTORU VƏ LOGİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ	29
2.1 Dünya logistika sektoru.....	29
2.1.1 Xarici ölkə təcrübəsində logistik mərkəzlər.....	36
2.2 Logistik mərkəzlərin qiymətləndirilməsi.....	42
2.3 Logistik performans indeksi.....	44
2.3.1 Azərbaycanın Logistik Performans İndeksi.....	48
III FƏSİL. AZƏRBAYCAN LOGİSTİKA SEKTORU VƏ PROBLEMLƏRİ	50
3.1 Azərbaycanda logistika sektoru və müasir vəziyyəti.....	50
3.2 Azərbaycanda mövcud logistik mərkəzlər.....	54
3.3 Dünya və Azərbaycan logistika sektorunda problemlər.....	58
3.4 Azərbaycan logistika sektorunda strateji məqsədlər.....	62
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	63
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT.....	65
Cədvəllərin siyahısı	67
Şəkillərin siyahısı	67

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Dünyada ticarətin tədricən sərbəstləşdirilməsi ilə birlikdə rəqabətin artması və qlobal miqyasda təşkilatların artması ilə yanaşı, daşıma yollarının uzanması sürət amilini önə çıxarmışdır. Bu vəziyyət, xammal və işlənmiş məhsulların alıcılara aşağı xərcə və vaxtında çatdırılmasının, başqa sözlə, logistika xidmətlərin əhəmiyyətini artırmışdır. Logistika xidmətlər mal axınının tənzimlənməsi və bu prosesin davamlılığının təmin edilməsi baxımından ölkə iqtisadiyyatı üçün böyük əhəmiyyətə malikdir.

İnkişaf etmiş ölkələr logistika sektorunun önəmini dərk edir və logistika sektorunun səmərəli inkişafı üçün lazımi addımlar atır.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyinə nisbətən logistika sektoru lazım olduğu səviyyədə deyil. Ölkədə kompakt xidmətlər göstərən logistik mərkəz yox səviyyəsindədir. 2016 cı ildə Strateji Yol Xəritəsində bu kimi problemlər araşdırılmışdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Tədqiqatın məqsədi ölkədəki logistika sektorunun problemlərin öyrənilmə həll yolları təklif etmək və Azərbaycanın logistika sektorunu inkişaf etdirməkdir. Əsas məqsədlərdən biri də logistika sektorunun rəqabət qabiliyyətini artırmaqdır. Bununla da ixrac və idxal prosesi sadələşir, vaxt itkisi azalır və yekunda ölkənin ticarət həcmi artır.

Tədqiqatın obyekt və predmeti: Dissertasiya işinin obyekt Azərbaycan logistika sektoru və mövcud logistik mərkəzlərdir. İşin predmeti logistik sektordakı problemlərdir.

Tədqiqat metodları: Dissertasiya işində müxtəlif tədqiqat metodlarından istifadə edilmişdir. Məsələn: Gzit analizi, statistik metodlar, müşahidə və s. metodlar istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: İnformasiya bazası kimi logistika ilə bağlı kitablar, məqalələr, dissertasiya işləri, logistik mərkəzlərin veb saytları və s. olmuşdur.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Azərbaycan dilində informasiya bazası yetərsiz səviyyədədir.

Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyəti: Dissertasiya işi Azərbaycan logistika sektorunun zəif cəhətlərini müəyyən edərək həll yolları təklif edir. Bu təkliflər həyata keçirildiyi təqdirdə logistika sektorunda problemlər nisbətən aradan qalxacaq.

Dissertasiya işinin strukturu və həcmi: Azərbaycanın logistika sektorunun mövcud vəziyyəti, sektorda yaşanan problemlər və problemlərə yönəlik həll təklifləri dissertasiya işinin əsasını təşkil edir. Dissertasiya işi giriş, 3 fəsil və nəticə və təkliflər, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarət olmaqla 66 səhifədən ibarətdir.

I fəsil - logistik anlayışlar, logistik fəaliyyətlər, logistik xidmətlər, logistik mərkəzlər və faydalarından bəhs edir.

II fəsil - dünyada logistika sektoru, logistik cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrin logistika sektoru və logistik mərkəzlər, logistik performans index-indən bəhs edir.

III fəsil - Dissertasiya işinin son fəslində ölkəmizdəki logistika sektoru, sektorun zəif və güclü tərəfləri, Azərbaycan logistika sektorunda strateji məqsədlər, Azərbaycandakı logistik mərkəzlər araşdırılmışdır.

I FƏSİL. LOGİSTİKA VƏ LOGİSTİK MƏRKƏZLƏR

1.1 Firmalarda logistik fəaliyyətlər

Müəssisələrin tədarükçüləri və müştəriləri arasındakı fiziki axınların idarəedilməsini təşkil edən logistik fəaliyyətlərin hamısı müəssisə logistikası adlanır. Robert Mc Garrah logistika ilə firma logistikası anlayışlarını eyni sayaraq “ Logistika, xidmət göstərilən hər bazarda istifadə olunacaq təsislərin sayı, miqdar, zaman və quruluş yerinin seçilməsi ilə bərabər, stoklanacaq məhsul və xidmətlərin seçimi və ya təşkilat yolu ilə tədarük nöqtələrindən istehlakçılara doğru hərəkət etdirilməsi ilə bağlı hər növ fəaliyyəti əhatə edir.” kimi qeyd etmişdir. (Akdın., 2006: s127; Elif Simge Daşkan.,2016: s18)

Firma logistikası, xammaddə, material, ehtiyat parça və bitmiş məhsulların satıcılardan istehlakçı, istifadəçi və ya alıcılara doğru hərəkət etdirilməsi ilə bağlı strategiyaların tətbiq edilməsi ilə fəaliyyətlərin idarəedilməsi prosesi olaraq da göstərilir.

Firma logistikası tədarük nöqtəsindən başlayıb müştəriyə qədər davam edən kanal içində məhsul və xidmətlərin axını ilə bağlı bir çox fəaliyyəti əhatə edir. Logistika, zaman və uzaqlıq ilə bir birindən ayrılabilən istehsal və istehlak nöqtələri arasında körpü rolunu oynayır. Firma logistikası tədarük logistikası, istehsal logistikası, paylama logistikası və tərsinə logistika olmaqla 4 prosesdən ibarətdir.

1.1.1 Tədarük logistikası

Tədarük logistikası – Adından da göründüyü kimi müəssisələrin həyata keçirdiyi istehsal fəaliyyətlərinin davam etdirə bilmələri üçün ilk etapda lazım olan xammaddə və materialların tədarükçülərdən alınaraq lazımlı istehsal nöqtələrinə çatdırılmasından ibarətdir. Tədarükçü ilə istehsalçı arasındakı logistik fəaliyyətləri əks etdirən bu termin təklif edilən xammal və ya xidmətin tədarük nöqtəsindən istehsal nöqtəsinə və ya istehsalçının anbarına qədər olan prosesi əks etdirir. Hansı xammaddə və material, nə zaman və nə qədər sifariş ediləcək, hansı tədarükçüdən

alınacaq, daşıma necə həyata keçiriləcək, materiallar harada anbarlanacaq və s. suallara həll tapır.

Tədarük logistikasında səmərəli istifadə müəssisələrə, firmalara istehsal qabağı xərclərdə avantaj qazandırır.

Tədarük logistikasının performansına birbaşa təsir edən əsas faktor tədarükçü seçimidir. Tədarükçü seçimi satınalmanın düzgün, sürətli və ən aşağı xərcə həyata keçirilməsi vasitəsilə bütün müəssisə, firma performansının və buna bağlı olaraq rəqabət qabiliyyətinin artırılması baxımından çox önəmlidir.

Tədarükçü seçimində müxtəlif metod və analizlərdən istifadə olunur. Bunlardan biri də Analitik İyerarxiya Metodudur. Bu metoddə tədarükçülərin bəzi performans faktorları əsas götürülür və bu faktorlar baxımından yüksək xal alan tədarükçülərin seçilməsi uyğun hesab edilir.

1.1.2 İstehsal logistikası

İstehsal logistikası, müəssisə daxilindəki bütün mal axınlarının və onlara aid məlumat axınlarının planlanması, idarə olunması və nəzarətini əhatə edir.

İstehsal öncəsi logistik fəaliyyəti tamamlayıcı bir ünsür olaraq istehsal logistikası, istehlakçılardan məhsulların toplanması, stoklanması və müştərilərə dağıtılmasını təşkil edən sistemin işləməsinə yönəlik fəaliyyətlərin bütünüdür. İstehsal logistikası xammal və materialların vaxtında lazımlı yer və təzğahlara çatdırılması, fabrikin daxili daşıma, çıxış anbarlarından dağıtım kanallarına və müştərilərə qədər uzanan zəncirin halqalarıdır.

İstehsal logistikası zamanında təslim, təslimin qısa vaxtda yerinə yetirilməsi və yüksək keyfiyyət ilə müştəri məmnuniyyətini artırmalıdır. Düzgün idarə edilmiş istehsal logistikası, materialların idarə edilməsini optimizasiya edər, stok xərclərini aşağı salar və məhsuldarlığı artırır. İstehsal logistikasının əsas funksiyası istehsal prosesini qısaltıb və daha çox yeni məhsulun bazara çıxarılmasını təmin edəcək, istehsal sistemi yaratmaqdır. İstehsal logistikası, şirkətin bütün logistik fəaliyyətlərinin birləşdiyi nöqtədedir. Bu səbəblə də daşıma işlərini idarə edən qrupun belə istehsal fəlsəfəsinə sahib olmalıdır. Firmalardan, müəssisələrdən müştəriyə çatdırılacaq məhsulun və firmalara bu məhsulların istehsalı üçün lazım

olan xammalın vaxtında çatdırılmasında logistik sistemin düzgün idarə olunması, satış və marketinq baxımından müsbət təsir yaradır və firmanın ticari mənfəətliliyini artırır.

1.1.3 Paylama logistikası

Paylama logistikası – İstehsalı tamamlanmış məhsulların topdançı, vasitəçi, diler, pərakəndəçi və müştərilərə sürətli və iqtisadi bir şəkildə çatmasını təmin edən bir prosesdir.

Paylama logistikasında paylama kanalları əsas rol oynayır. Paylama kanalı iştirakçıların sayından asılı olaraq aşağıdakı şəkillərdə ola bilər.

- Sıfır mərhələli kanal – Birbaşa paylama. Prosesdə 2 iştirakçı olur: istehsalçı və istehlakçı. İstehsalçı məhsulu heç bir vasitəçi olmadan istehlakçıya çatdırır.
- Bir mərhələli kanal.
İstehlak mallarında: İstehsalçı – Pərakəndəçi – İstehlakçı
Sənaye məhsullarında: İstehsalçı – Sənaye malı distributoru – Sənaye malı alıcısı
- İki mərhələli kanal. Bu tipli kanallarda istehsalçı ilə istehlakçı arasında 2 vasitəçi olur:
İstehsalçı – Topdançı – Pərakəndəçi – İstehlakçı
- Üç mərhələli kanal – İstehsalçı – Topdançı – Agentlik – Pərakəndəçi – İstehlakçı zəncirindən ibarətdir.
- Dörd mərhələli kanal. İstehlakçıların firma qurmadan məhsulu digər istehlakçılara satması geniş yayılmışdır. Bu tipli satışlar paylama kanallarının 1 mərhələ də artmasına gətirib çıxarır. Ümumiyyətlə götürüldüyündə belə satışlar çox geniş yayılmışdır və məbləği çox böyük miqdarda olsa da avtomobil, ev və s. qiymətli əşyalardan başqa digər əşyaların satışının müəyyən bir qeydiyyatı olmur. İstehlakçıdan istehlakçıya satışın və ya malın mülkiyyətinin dövr edilməsi halının

olduğu dörd mərhələli marketinq kanalının mərhələlərini aşağıdakı kimi göstərmək mümkündür:

İstehsalçı – Topdançı – Agentlik – Pərakəndəçi – İstehlakçı – İstehlakçı

Paylama logistikası məhsulların istehsal nöqtəsindən paylama kanallarına göndərilməsi ilə başlayıb son istehlakçıya çatması ilə sona çatır. Bu proses düzgün və səmərəli şəkildə yerinə yetirilməlidir. Çünki bu prosesdə baş verən ləngimələr istehlakçıda məmnuniyyətsizliyə, marka imicinin zədələnməsinə, satışın aşağı düşməsinə və müəssisə daxili narazılıqlara səbəb olmaqdadır.

Paylama logistikası fəaliyyətlərinin içində etikətləmə, daşıma, anbarlama kimi fiziki paylama xidmətləri yer alır. Müştərinin ehtiyac duyub istədiyi məhsulları istənilən şəkildə, qüsursuz və ən aşağı xərclə müştəriyə çatdırmaq paylama logistikasının əsas vəzifəsidir.

1.1.4 Tərsinə logistika

Tərsinə logistika – xammaddə, yarımfabrikat, hazır məhsul və əlaqəli məlumatların istehlak nöqtələrindən geriye doğru yəni istehsal yerinə, yenidən dəyər qazanması və ya yox edilməsi məqsədi ilə axının planlanması, tətbiqi və nəzarətidir. Bu baxımdan tərsinə logistika firmaların ətraf mühitdə daha təsirli olmalarını təmin edir. Qısaca desək tərsinə logistika malların istehlakçıdan istehsalçıya doğru axınıdır.

Tərsinə logistikanın tətbiqi ilə firmalar müsbət imic yaradır və cəmiyyət tərəfindən sosial məsuliyyətli firma hesab edilir. Məhsulların yenidən istehsala salınması, ətraf mühitin qorunması və çirkliliyin azaldılması məqsədilə bir çox ölkələrdə tərsinə logistika məcburi vəziyyətə gəlmişdir.

Firmalar geri göndərilmiş məhsullardan geri qazanma fəaliyyətləri ilə məhsullar əldə edərək, həm xammal və dəyər qazanır, həm də daha az enerji sərf edərək gəlir əldə edir.

Məhsulların geri göndərilməsinin səbəbləri aşağıdakılar ola bilər:

- Müştərilərin məhsullardan məmnun qalmamaları
- İstehsal xətlərinin olması

- Məhsulların təmirə olan ehtiyacı
- Çatdırma zamanı məhsulların zədə alması və ya səhv məhsul təslimatı
- Məhsulların yenilənmə ehtiyacı
- Məhsulların geri çağırılmasıdır.

Tərsinə logistikaya misal kimi, avtomobillərin texniki problemlərə görə geri çağırılması, vaxtı keçmiş məhsulların geri qaytarılması, xammal kimi istifadə olunacaq şüşə butulkaların yığılması və s aiddir.

Tərsinə logistika prosesi 5 mərhələdən ibarətdir.

- 1) Qəbul mərhələsi: İstehlakçının tələbi üzərinə geri qazanılacaq məhsulun giriş, mühasibat və başqa əməliyyatların yerinə yetirilməsidir.
- 2) Geri alma: Qəbul əməliyyatından sonra geri dönəcək məhsulların istehlakçıdan toplanaraq müəyyən edilmiş yerlərə daşınmasıdır.
- 3) Yoxlama: İstehlakçı tərəfindən geri göndərilən məhsula hansı əməliyyatların tətbiq olunacağı qərarının verilmə mərhələsidir.
- 4) Yeniləmə: Yoxlama mərhələsində qərar verilən geri qazanma fəaliyyətinin tətbiq olunduğu mərhələdir.
- 5) Çatdırma: Yenidən dəyər qazanmış məhsulun yenidən istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılmasıdır.

1.2 Logistik xidmətlər

Logistika məhsulların və ya xidmətlərin axını sırasında, tədarük qaynağından başlayıb müştəriyə çatdırılmasına qədər bir çox fəaliyyətləri həyata keçirir. İdarəetmə metodlarındakı və texnologiyalarındakı inkişafın sürətlənməsilə bərabər logistik fəaliyyətlərin əhatə dairəsi də inkişaf etmişdir. Logistik fəaliyyətləri aşağıdakı kimi göstərə bilərik:

- Müştəri xidmətləri
- Daşıma və paylama
- Anbarlama
- Material handling

- Qablaşdırma
- Satın alma və tədarük
- Gömrük xidmətləri
- Tələbin planlanması
- Sifarişlərin idarə olunması
- Material və stokun idarə olunması
- Satış sonrası xidmətlər
- Anbar üçün yer seçimi
- Material daşıma
- Tərsinə logistika

Müştəri xidmətləri – Firmaya sifarişin gəlişindən məhsulun istehlakçıya təslim edilməsinə qədər və ehtiyac duyulduqda təmir, bərpa etmə xidməti və digər texni xidmətlərin təqdim olunması kimi xidmətlər göstərilərək, zəncir boyunca satışların həyata keçirilməsidir.

Logistik idarəetmədə müştəri xidmətlərinin məqsədi, logistik performansın artırılmasıdır. Müştəri xidmətləri logistik funksiya kimi hədəf bazarda müştərilərə hansı səviyyədə xidmət göstərilməsini göstərir. Uğurlu müştəri xidmətlərinin həyata keçirilməsi üçün firma məqsədini, hədəfini bu istiqamətə yönəltməlidir. Firmanın müştəriyə göstərdiyi hər davranış müştərinin zehmində firma imicini formalaşdırır.

Daşıma – Logistik fəaliyyətlərin ən önəmli hissəsi daşıma və ya çatdırma hissəsidir. Xammalın istehsal nöqtəsinə, məhsulların müştərilərə və ya anbardan anbara daşınmasını həyata keçirən sistemdir. Qlobal bazarlarda rəqabətin gündən günə artması ilə, şirkətlər bazar payının artırılması üçün planlı, nizamlı bir çatdırma və ya daşıma sistemində ehtiyac duyurlar.

Daşıma fəaliyyətlərinin ən iqtisadi və ən sürətli həyata keçirilməsi üçün alınan qərarları aşağıdakı kimi göstərə bilərik:

1. Daşıma metodunun müəyyən edilməsi: Daşıma növləri arasında xərc və gəlir analizləri edilərək, məhsulların vəziyyətini nəzərə alaraq və

çatdırmanın bünövrəsinə uyğun hava,dəniz, dəmiryolu və s. daşımaçılığın birinin seçimi qərarının verilməsidir.

2. Daşıyıcı seçimi: Çatdırmanı həyata keçirəcək daşıyıcı və ya daşıyıcılar seçilir.
3. Daşıma vasitələrinin seçimi: Daşınacaq məhsulun cinsi nəzərə alınaraq, məhsulun daşınacağı nəqliyyat vasitəsinin icarəyə götürülməsi və ya alınması qərarı verilir.
4. Marşrutun müəyyən edilməsi: Məhsulların çatdırılmasında ən ucuz və ən sürətli yol seçilir.
5. Tərəflər arasında daşıma sөzləşməsi və əhatəsi müəyyən edilir.
6. Beynəlxalq daşıma şərtlərinə uyğun daşıma sənədləri hazırlanır.

Daşıma (çatdırma) zamanı avtomobil yolu, dəmiryolu, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı, boru kəməri və elektronik daşıma vasitələrindən istifadə olunur.

Avtomobil nəqliyyatı – olduqca elastik, sürətli və ucuz bir daşıma formasıdır. Xərclər baxımından hava və dəniz nəqliyyatı arasında yerləşir və ən geniş yayılmış daşıma vasitəsidir. Xüsusilə hazır məhsul və yarımfabrikatlar bu vasitə ilə daşınır.

Avtomobil nəqliyyatı, başlanğıc və təyinat məntəqələri arasında birbaşa bir daşımaya imkan verməsi, digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha sürətli olması və xüsusilə qısa məsafəli daşımalarda nisbətən ucuz olması səbəbindən bəzi üstünlüklərə malikdir.

Avtomobil yolu daşıma sistemləri nəqliyyat firmaları, daxili və xarici müştərilər, iqtisadi və sosial amillər ilə dövlətin ortaya qoyduğu hüquqi çərçivə ilə daim qarşılıqlı təsir halındadır. Başqa sözlə nəqliyyat sektorunda tələb və təklifin qarşılıqlı təsirində dəstək xidmətlər, daşımağa olan tələb, marşrut və ya alternativ yollar, terminallar, gömrüklər, sərhədlər, ara keçid nöqtələri, nəqliyyat vasitələri, müəssisələrin sayı, qanunlar və aktlar fəal rol oynayır. Buna görə daşıma sistemləri xüsusilə texnologiya, kommunikasiya, iqtisadiyyat kimi xarici amillərdən intensiv olaraq asılıdır.

Buna qarşılıq, avtomobil nəqliyyatının daşıma zamanı istər sərnişin/km, istər ton/km qiyməti, istehlak etdiyi enerji miqdarı, istifadə etdiyi enerji növü, yol açdığı ətraf mühitin çirklənməsi, yüksək qəza riski və xüsusən beynəlxalq siyasi və iqtisadi şəraitdə meydana gələn hadisələr qarşısında nisbətən həssas və kövrək olduğundan, bəzi çatışmazlıqları da var. Həmçinin sektor, başda ağır rəqabət və yüksələn neft qiymətləri səbəbi ilə, artan maliyyə xərcləri başda olmaqla, öz içində bəzi çətinliklərlə qarşı-qarşıyadır.

İqtisadi inkişafın və rifahın inkişafında böyük əhəmiyyəti olan avtomobil nəqliyyatı, öz çərçivəsi daxilində başlı başına bir iqtisadi fəaliyyət olduğu kimi, digər bütün sahələrlə də çox yaxın əlaqəsi olan və bu sektorları müsbət və ya mənfi istiqamətdə təsir edən bir xidmət sektorudur.

Dəniz nəqliyyatı - Bir regiondan başqa regiona, yük və sərnişininin dəniz vasitəsilə çatdırılmasına dəniz nəqliyyatı deyilir. Neft, qaz və faydalı qazıntıların mühüm bir faizinin dənizlərin altında olması və dünyanın dördü üçün sularla örtülü olması dəniz nəqliyyatının əhəmiyyətini artıran faktorlardır. Bu nəqliyyat növü milli normalardan çox beynəlxalq normalara görə hərəkət edir və bu sahədə qanun və əsasnamələr beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən yaradılır. Bu səbəblə dəniz nəqliyyatı daşımalarının fəaliyyət sahəsi beynəlxalq bir xüsusiyyət daşıyır. Beynəlxalq siyasi şərtlər və iqtisadi proseslər dəniz nəqliyyatının qayda və şərtlərini müəyyən edir.

Qloballaşan dünya iqtisadiyyatında, denizüzəri ticarətin artması ilə birlikdə dəniz daşımaçılığı çox böyük bir önəmə qovuşmuşdur. Bugün dünya ticarətində dəniz nəqliyyatı daşıma sistemi ən çox yükün daşındığı bir sistemdir. daşımaların təxminən 90 % - i dəniz vasitəsilə daşınır. Bunun əsas səbəbi yük başına düşən xərcin aşağı olmasıdır. Eyni zamanda yük götürmə qabiliyyətinin çox olması da dəniz nəqliyyatının müsbət cəhətlərindəndir.

Dəniz nəqliyyatı - bir dəfədə çox yük götürməsi, etibarlı olması, sərhədlərin olmaması, mal itkisinin minimum səviyyədə olması, digər itkilərin demək olar ki, heç olmamasından və dənizyolu ilə keçirilən daşımaların, dəmir yoluna görə 3,5; avtomobil yoluna görə 7; hava yoluna görə isə 22 dəfə daha ucuz olduğuna görə

dünyada ən çox üstünlük verilən daşıma formasıdır. Dəniz ticarəti çox böyük investisiya tələb edən və istifadə edilən vasitələrin çox bahalı olduğu bir sektordur. Bütün üstünlüklərinə baxmayaraq dəniz ticarətinin tələb etdiyi investisiyanı tək bir firmanın etməsi olduqca çətindir. Dəniz nəqliyyatında liman, estakada kimi bahalı qurğulara ehtiyac duyulması və daşıma üsulu kimi yavaş olması zəif cəhətləridir.

Hava nəqliyyatı - Təyyarə, vertolyot, zeplin(hava gəmisi) və s. hava nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilən daşıma sistemində hava nəqliyyatı daşımaçılığı deyilir. Hava yolu nəqliyyatı ticari bir məqsədlə, hava vasitələri ilə sərnişin, yük və poçt bağlamalarının təyyarələr vasitəsilə sürətli bir şəkildə təyinat məntəqələrinə çatdırılmasını təmin edən nəqliyyat sistemidir. Hava yolu nəqliyyatının ən böyük məqsədi insan və ya yük daşımaqdır. Digər nəqliyyat vasitələrinə nisbətən çox daha sürətli olan hava yolu nəqliyyatı eyni zamanda bahalı nəqliyyat üsuludur.Hava yolu daşıma sistemi çox sürətli texnoloji və struktur dəyişiklikləri göstərir.

Hava yolu nəqliyyatının investisiya və xidmət dəyəri yüksək olduğuna görə, digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha az üstünlük verilir. Yük daşınmasında 500 km-dən daha uzaq təyinat nöqtələri üçün istifadə edilən nəqliyyat növüdür.

Qısa ömürlü olan yüklərin, məsələn ərzaq məhsullarının, uzun məsafələrə qısa müddətdə çatdırılması, təcili yetişməli olan, gecikəndə iqtisadi itkilərə yol açacaq yüklərin sürətli olaraq çatdırılması, hava nəqliyyatından istifadə olunur. Hava daşınmasında, titrəmə və sarsıntılarının az olması, həssas yüklərin daşınmasına uyğun olması, yüksək qiymətli yüklərin təhlükəsiz olaraq daşınmasını təmin etməsindən dolayı yük daşınmasında hava yolu seçim edilir. Həmçinin hava limanlarının böyük iqtisadi mərkəzlərə yaxın olması vəziyyətində, yükün hava limanına daşınması üçün lazım olan xərclər azalır.

Dəmir yolu nəqliyyatı - ağır və həcmli yüklər üçün çox yüksək xərclər çəkilmədən aparıcı xarici faktorlardan təsirlənməyən bir daşıma növüdür. Əsas infrastruktur olaraq, relsli sistemlər, elektrik və siqnalizasiya sistemləri, lokomotiv və vaqonlar, stansiyalar və terminallardan istifadə edilir. Dəmir yolları aşağı

dəyərli, ağır materiallar üçün istifadə edilir və 300-500 km-dən daha çox məsafələrə xidmət edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı, beynəlxalq daşımalarda da avtomobil nəqliyyatına görə daha ucuz və daha etibarlı variantlar yaradır. Yüksək investisiya, əməliyyat və xidmət xərclərinə baxmayaraq, istifadə xərcləri digər daşıma növlərinə görə olduqca aşağıdır. Adətən dövlət tərəfindən işlənir. Bu səbəblə nəqliyyat fəaliyyəti dövlət təşkilatlarının fəallıq və məhsuldarlığı ilə birbaşa mütənasibdir. Digər daşıma rejimlərinə görə daha aşağı dəyərli olması, sərnişin və yük nəqliyyatına uyğun olması, avtomobil yollarının nəqliyyat yükünü azaltması, ətraf mühitə olan kirlilik xərclərinin aşağı olması üstün cəhətlərindəndir. Həmçinin əlverişsiz hava şəraitindən avtomobil yollarına görə daha az təsirlənir.

Boru kəməri nəqliyyatı - malların borular köməyi ilə nəql etmə formasıdır. Xam neft, təbii qaz, qaz, benzin kimi enerji maddələrinin nəqlində istifadə edilən bir daşıma növüdür. Adətən maye və qaz maddələr daşınır, amma pnevmatik borularda kapsullara qoyulan bərk maddələr, hava təzyiqi istifadə edilməklə daşıma həyata keçirilir. Ən əhəmiyyətli üstünlüyü böyük miqdarda neft və təbii qazı başqa bir regiona nəql etmədə ən iqtisadi yol olmasıdır. Hava şəraitindən təsirlənməyən bir nəqliyyat növüdür.

Dəmir yolunda olduğu kimi bu nəqliyyat növündə də ilk investisiya xərci yüksəkdir. Boru kəmərləri dəniz altına da inşa etmək olar, hər iki üsulda iqtisadi və texniki cəhətdən çox diqqət tələb edir. Əsasən xam neft, təbii qaz kimi maye ya da qaz halında olan məhsullar daşınır. Etibarlı olması və çox yüksək miqdarda məhsul daşıma imkanı verməsinə baxmayaraq, elastikliyi son dərəcə aşağıdır.

Elektron Nəqliyyat - Ən yeni daşıma Şəklidir. Keçmişdə yalnız fiziki formalarda yollanan musiqi kimi mallar, bu daşıma forması ilə internet yolu ilə elektron olaraq yollanır.

Anbarlama. Anbar – xammal, yarımfabrikat və məhsulların olduğu, məhsulların tədarük nöqtələrindən istehsal nöqtələrinə, istehsal nöqtələrindən istehlak nöqtələrinə çatdırılmasında strateji rol oynayan ara nöqtədir.

Anbarlama fəaliyyətlərini bir məhsulun müəyyən edilmiş şərtlərə uyğun olaraq təsirli və aşağı xərcli bir şəkildə anbarlanması müddətinin planlanması, tətbiq və idarəedilməsi olaraq göstərmək olar.

Müəssisələr rəqabət gücünün artırılmaq və riskləri minimuma salmaq üçün ehtiyac anında xammala çatma və müştəri sifarişlərindəki qeyrisabitliyə görə ehtiyat saxlamalıdır. Məhsullar əvvəlcədən istehsal edilib anbarlanmadığı zaman, məhsula olan tələb istehsal sürətini keçəcək və bu da satışın azalmasına və ya itməsinə gətirib çıxaracaqdır. Hər logistik sistemin ayrılmaz hissəsi olan anbarlama stok saxlama funksiyası ilə yanaşı sifariş alma, təslim alma, yerləşdirmə, sayma, toplama, nəzarət, göndərmə və başqa bir çox funksiyaları da yerinə yetirir.

Anbarlama müddətinin uzunluğu anbarları fərqliləşdirir. Anbarlama müddəti çox olduqda anbar, müddət az olduqda isə paylama mərkəzi adlanır.

Anbarlarda ehtiyat saxlamanın əsas hədəfi dəyişən ehtiyacların, tələb dalğalanmasının, mal alqı-satqıları və istehsalın düzgün işləməsinə təmin etməkdir.

Anbarlarda ehtiyat saxlanma səbəbləri aşağıdakılardır:

- Dəyişən ehtiyacların ödənilməsi
- Tələb dalğalanmasına qarşı tədbir
- Böyük partiyalarda satın almalarda endirim təmin olunması və kütləvi istehsalın maya dəyəri aşağı salması
- Tələb və təklifin müəyyən dövrlərdə fərqli olması
- İstehsalın fasiləsiz və düzgün işləməsi, anbarlar sayəsində olur.
- Yüksək inflyasiya dövründə gəlirli bir investisiya forması olması və s.

Material handling – Sadə şəkildə desək, “material handling” materialların yüklənməsi, daşınması və boşaldılması prosesidir.

Amerika Material Handling institutu material handlingə belə tərif vermişdir:” Material handling düzgün materialın düzgün yerə, düzgün miqdarda, düzgün sıxılıqla, düzgün istiqamətləndirmə ilə düzgün zamanda, düzgün idarəetmə ilə düzgün xərcdə çatdıran sənət və elmdir.

Handling anbarda material boşaltma, malların qəbulu, seçərək ayırma, təslim-təslimat, paket açma, bölmə, yerləşdirmə, yerini dəyişdirmə,

yenilmə, toplama, etiketləmə, yükləmə və b. funksiyaları əhatə edən logistik fəaliyyətidir.

Material handling fəaliyyətlərinin əsas məqsədləri aşağıdakılardır:

- Anbarlama, yükləmə və daşıma proseslərinin məhsuldarlığını maksimum səviyyəyə çatdırmaq
- Handling fəaliyyətlərini və xərclərini azaltmaq
- Məhsulların gözləmə müddətini azaltmaq
- Daşıma fəaliyyətinin sayını azaltmaq
- Fəaliyyət prosesində insan gücündən istifadəni azaltmaq
- Logstik xidmətləri artırmaq
- Daşıma, yükləmə, anbarlama fəaliyyətlərində iş şəraitini sadələşdirəcək sistemin qurulması və s.

Qablaşdırma – Məhsulları xəsarət almadan istehlakçılara çatdırılması zamanı istifadə olunan bütün qoruyucu vasitələrdir. Qablaşdırmanın məqsədi məhsulun istənilən yerə daşınmasını və qorunmasını təşkil etməkdir.

Müasir dövrdə qablaşdırmadan reklam və marketinq aləti kimi də istifadə edirlər. Düzgün seçilmiş qablaşdırma istehlakçılarda məhsul haqqında müsbət fikirlər yaradır. Məhz bu səbəbdən dolayı firmalar qablaşdırmaya daha çox xərc ayıraraq rəqabət gücünü artırmağa çalışırlar.

Məhsulun daşınması zamanı iqlim şərtləri, məhsulu daşınma forması və növü məhsulun təhlükəsizliyinə təsir edir. Qablaşdırma zamanı ortaq bir dil olan simvollardan istifadə olunaraq məhsulun hansı şərtlər daxilində daşınması, anbarlanması, anbar içində yerləşdirilməsi məlumatları qeyd olunur.

Satın alma və tədarük – Müəssisənin ehtiyac duyduğu xammal, yarımfabrikat və s ilə təmin olunmasını, tədarükçülərin analizini və seçimini əks etdirir.

Müəssisənin mal və xidmət istehsal edə bilməsi üçün uyğun qiymət, miqdar, keyfiyyət və zamanda tədarük edəbilmə işlərini əks etdirir.

Satın alma fəaliyyətləri bu cür ümumiləşdirilir:

- Tədarükçü seçimi və qiymətləndirmə

- Tədarükçünün çıxışını qiymətləndirmə
- Sazişin hazırlanması
- Qiymət, keyfiyyət, xidmət müqayisəsi
- Mal və xidmət resursu təmin etmək
- Satın alma vaxtının seçilməsi
- Müqavilə şərtlərinin müzakirəsi
- Qiymətin dəyərləndirilməsi
- Daxili keyfiyyət nəzarətinin aparılması
- Satın alınan malın qəbul formalarını müəyyənləşdirmək kimi ifadə edilir.

Logistika fəaliyyətlərdə yer alan satın almağın bir sıra məqsədləri var.

Bunlar;

- Firmaya davamlı olaraq material və xidmət axını təmin edərək firma fəaliyyətlərinin davamlılığını təmin etmək
- Müəssisənin rəqabət qabiliyyətini gücləndirmək
- Müəssisənin gəlirliliyini və elastikliyini artırmaq
- Xarabolma, texnoloji köhnəlmə və oğurlanma səbəbiylə ortaya çıxan baza qeydlərini ən aşağı səviyyədə tutmaq
- Fərqli tədarük mənbələrini axtarmaq və tapmaq
- İş apardığı tədarükçülərlə daim əlaqə qurmaq
- Firmanın digər hissələri ilə ən yüksək dərəcədə bütövlük təmin etmək
- Satın alma fəaliyyətlərini ən aşağı xərcə yerinə yetirmək üçün siyasət irəli sürməkdir.

Gömrükləmə fəaliyyətləri – Xarici ölkələrlə həyata keçirilən ticarət fəaliyyətlərində, məhsul və ya xidmətlərin gömrükdən keçdiyi zaman dövlətlə olan əlaqə və sənədləşmələrin həyata keçirilməsi xidmətidir. Gömrükləmə fəaliyyətində hər məhsula görə alınan ƏDV və Avropa Birliyi xarici ölkələrdən alınan 3-15 % arasındakı dəyişən əlavə vergilər firmaların satdığı məhsulların qiymətinə ciddi təsir göstərir.

Gömrükləmə fəaliyyətlərindən biri də antrepodur. Firmalar xaricə məhsul göndərəndə və ya xaricdən məhsul aldıqda aparılması lazım olan müəyyən gömrük prosedurları var. Bu proseslərin baş verməsi müəyyən bir müddət aldığından ölkəyə girişindən öncə məhsulların anbarlarda saxlanması lazımdır. Bu anbarlar gömrük binalarına çox yaxın olaraq yerləşdirilir və antrepo adlandırılır. Buraya qoyulan malların vergisi hələ ödənməyib və lazımı əməliyyatlar başa çatana qədər məhsullar burada qoruma altında saxlanılır. Burada olan məhsullar ticari məhsullardır.

Antrepo 6 fərqli tipdə təsnif olunur. Bunlardan ilki A tipli antrepodur. Bu ümumi antrepo tipində icarədar anbarda olan məhsullarda hər hansı bir nöqsan olması vəziyyətində gömrük vergilərini ödəməklə borcludur. Əşya bu anbarlara qoyulanda kommersantları da icarə qazancı əldə edirlər.

B tipli antrepolar da isə istifadəçi əşyadan cavabdehdir. Antrepo icarədarına məhdud dərəcədə məsuliyyət verilir. Əgər gömrük idarəsi icazə verərsə B tipli antrepodakı məhsul gömrüyə təqdim etməz.

C tipli antrepolar şəxsi antrepolardır. İcarədarı və istifadəçisi eyni adamdır. Buraya qoyulan əşyalar ancaq əşya siyahısında göstərilənlər olmalıdır.

D tipli antrepolar da icarədar və istifadəçi eyni adamdır. Buradakı məhsulların gömrüyə təqdim edilməsinə lüzum olmadan əməliyyat apara bilmək imkanı var. Əşya siyahısı xaricində bu antrepoya məhsul qoyula bilər, ancaq gömrük baş idarəsindən icazə alınması lazımdır.

E tipində də icarədar və istifadəçi eyni adamdır. Saxlanma yeri olmadan da prosedurlar həyata keçirilir. Burada antrepo ehtiyat dəftəri saxlanılır.

F tipli antrepolar gömrük idarələri tərəfindən işlədilir. Ümumi antrepolar olaraq adlandırılır. Müvəqqəti saxlanma yerləri F tipli antrepo olaraq istifadə edilir.

1.3 Logistik mərkəz anlayışı və tarixi inkişafı

Logistik mərkəzlər bu dissertasiya işinin əsas araşdırma mövzularından biridir. Bəs logistik mərkəz nədir? Logistik mərkəzə müxtəlif təriflər verilmişdir. Bir tərifə görə logistik mərkəz “ fərqli çatdırma növlərini birləşdirmək və çatdırma

prosesindəki axını təmin etmək üçün lazım olan xidmətlərlə təmin olunmuş özəl sahələrdir”.

"Logistika mərkəzlər, yük paylama vasitələrinin funksional bir şəkildə inteqrasiyasını və şəhər ətrafında dağınıq halda olan paylama mərkəzlərinin avtomobil yoluna yaxın olan sahələrdə yerləşməsinə nəzərdə tutan sahələrdir".

Logistik mərkəz termininin ilk dəfə işlədilməsi 1967-ci ilə təsadüf edir. Bu dövrdə logistik mərkəzlərin istifadəsindən sonra ABŞ və Avropa ölkələrində logistik mərkəzlərin sayı sürətlə artmağa başladı. XX əsrin 80-ci illərində logistik mərkəzlərin tarixi inkişafında sürətli artışı müəyyən edildi.

Logistik mərkəz anlayışının Yaponiyada da yollarda sıxlığı, ətraf mühit, enerji və iş gücü xərclərinin azaldılması üçün təklif edildiyi məlumdur.

Daha sonra proqramın Qərbi Avropa ölkələrində istifadəsinə rast gəlinmişdir. İlk nümunələri Fransada geniş miqyasda Paris yaxınlığında Garanor və Sogorisdə istifadə olunmuşdur. 1960-cı illərin sonu 70-ci illərin əvvəllərində İtaliya və Almaniyada logistik mərkəzlər yaradılmışdır. 1980 və 90-cı illərdə logistik mərkəzlər dünyada sürətlə artmış və Fransa, İtaliya, Hollandiya, Almaniya, İngiltərə və Belçikada inkişaf etmişdir.

ABŞ-da logistik mərkəz anlayışına "inland port" deyilir. Misal üçün Teksasdakı Huntsville limanı içində dəmiryolu, havayolu, avtomobilyolu daşımaçılıq növlərini özündə birləşdirən bir ərazidir. Burada Huntsville beynəlxalq havalimanı, beynəlxalq intermodal mərkəzi və Jetplex sənaye parkı yerləşir.

Yəqin ki, logistik mərkəzlərin yaranması üçün ən vacib səbəb şəhərdəki artan ticarət həcmi və müşayiət olunan logistik hərəkətlilikdir. Dünyadakı qlobal ticarətin artması ölkənin iqtisadiyyatına müsbət təsir göstərir, satışları artırır, iş dünyasını stimullaşdırır və balanslaşdırır. Bununla belə, bu müsbət təsir ağır nəqliyyat vasitələrinin daha çox istifadəsinə və nəticədə havanın çirklənməsinə gətirib çıxarır və yaranmış yol sıxlığı ilə insanların həyat keyfiyyətini aşağı salır. Bu da bölgəsəl rəqabətçiliyi də artırır. Artan ticarət həcminə və yük daşımaçılığına paralel olaraq, ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər həyatının keyfiyyətinə mənfi təsir göstərməməsi üçün tək çarə ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər içində qət etdiyi

məsafəni azaltmaqdır. Bunun üçün intermodal və multimodal kimi sistemlərdən istifadə etmək vacibdir. Ancaq nəzərə almaq lazımdır ki, logistik mərkəzləri şəhərin daxilində yox mümkün olduqca yaxınlığında olmalıdır. Bu həlli həyata keçirmək üçün təyin olunacaq bu sahə həm nəqliyyat şəbəkələrinə, həm də şəhər bazarına çıxışı asan olmalıdır.

Ümumiyyətlə qeyd edə bilərik ki, logistik mərkəzlərin tarixi inkişafında əsas rolu qloballaşmaya meyillilik tutur. Qloballaşmanın təsirlərinin ən yüksək olduğu dövrdə logistik mərkəzlərin tarixi inkişaf prosesinin sürətlənməsi bunu təsdiqləmiş olur. Logistik mərkəzlərin tarixi inkişafına təsir göstərən digər bir amil isə ölkələrin fərqli hədəflərinin olmasıdır.

ABŞ və Yaponiyadakı inkişafın əsas təkanı enerji və işgücü xərclərinin azaldılması vermişdir. Xüsusilə nəqliyyatın sıxlığı ilə bağlı problemlərin baş verməsi, logistik mərkəzlərin yaradılmasına şərait yaratmışdır.

Logistik mərkəz anlayışı daşımaçılıq, paylama, anbarlama, gömrükləmə, ixracat, idxalat, tranzit əməliyyatlar, sığorta, bankçılıq və istehsal kimi bir çox logistik fəaliyyətlərin müəyyən bir bölgədə həyata keçirilməsini təmin edir.

Dünyada çoxlu sayda logistik mərkəzlər fəaliyyət göstərir. Bu mərkəzlər ölçülərinə, ticarət həcminə və verilən logistik xidmətlərin çeşidliliyinə görə aşağıdakı kimi sinifləndirilir:

- Qlobal logistik mərkəzlər
- Beynəlxalq logistik mərkəzlər
- Regional daşıma və paylama mərkəzləri
- Yerli daşıma və paylama mərkəzləri olaraq sinifləndirilir.

Logistik mərkəzlər daha çox böyük və önəmli istehsal mərkəzlərinə, şəhərlərə və dəmiryollarına, mümkünsə limanlara yaxın yerləşdirilir. Logistik mərkəzlər mümkün qədər şəhər xaricində yerləşdirilir, burada məqsəd şəhərdaxili nəqliyyat sıxlığını azaltmaq və həyat keyfiyyətini artırmaqdır. Logistik mərkəzlərdəki xidmətlərə daşımaçılıq, paylama, malların sinifləndirilməsi və qruplaşdırılması, anbarlama və bütün bu əməliyyatların həyata keçirilməsi üçün lazımlı digər əməliyyatlar (bank xidməti, sığorta və başqa xidmətlər) aiddir.

Logistik mərkəzlərdəki xidmətləri nəzərdən keçirərkən bu fəaliyyətləri 2 yerə bölmək olar: əsas xidmətlər və köməkçi xidmətlər.

Əsas xidmətlərə müştəri xidmətləri, daşıma və nəqliyyat xidmətləri, stoklama, anbarlama, tələbin idarəedilməsi, sifarişlərin idarə olunması, paketləmə və s. aiddir. Köməkçi xidmətlərə isə paylama mərkəzinin yer seçimi və yerləşməsi, istehsal planlama, satın alma, ehtiyat hissə və satış sonrası dəstək, sığortalama, gömrükləmə, geridönüş və s. aiddir.

Logistik mərkəzlərdə göstərilən xidmətlərə aşağıdakılar aiddir:

- Anbarlama xidmətləri
- Quruluş yerinin seçilməsi
- Etiketləmə
- Material axınının təmin olunması
- Çatdırma
- Daşıma
- Geri dönmə məhsullarının idarə olunması
- Sığortalama və s.

Nümunə kimi, Baku Logistic Center-in göstərdiyi xidmətləri göstərə bilərik:

- Daşınmanın planlanması və idarə edilməsi
- Məsuliyyətli anbarlama
- Keyfiyyətə nəzarət
- Əlavə dəyər xidmətləri
- Logistik idarə etmə
- Tədarük zənciri həlləri
- Daşıma
- Tərsinə logistika

Logistik mərkəzlərin sahib olduğu əsas xüsusiyyətlər aşağıdakılardır:

- Demək olarki bütün logistik mərkəzlərdə multimodal və intermodal terminallar vardır
- Logistik mərkəzlərdə fərqli növ anbarlar və tikililər olur

- Gömrük xidməti, təhlükəsizlik xidməti və bir çox xidmətlər logistik mərkəzlərdə olur
- Logistik mərkəzlərdə logistik fəaliyyətlərin asanlaşdırılması üçün işlər görülür
- Birdən çox daşınma növünü qarşılaya biləcək şəkildə bünövrəyə sahib olmalıdır
- Bir logistik mərkəz üçün ən az 50 hektar ərazi lazımdır
- Logistik mərkəzlər iri şəhərlərin ya içində yada yaxınlığında yerləşməlidir
- Master planın olması logistik mərkəzlərin xüsusiyyətləri əhatəsində digər bir faktordur
- Logistik mərkəzlər tək bir mərkəzdən idarə edilən mərkəz xarakteri daşımaqdadır
- Açıq və bağlı stok yerlərinin olması, logistik mərkəzlərin təməl xüsusiyyətlərindəndir
- Keyfiyyətli yer seçimi logistik mərkəz üçün çox vacibdir.

Avropadakı logistik mərkəzlərin ümumi xüsusiyyətləri:

Avropadakı logistika mərkəzlərdə mövcud olan və logistik mərkəzləri logistik mərkəz edən funksional və fiziki xüsusiyyətlər aşağıdakı kimi müəyyən edilmişdir.

- Böyüklük: Ən az 100 hektar əraziyə malik olmalıdır.
- Mövqe: Bir şəhərin içində və ya yaxınlığında amma yaşayış regionlarından uzaqda olmalıdır.
- Əlverişlilik: Avtomobil yolu ilə mükəmməl nəqliyyat imkanı olmalı, dəmir yolu əlaqələrinə malik olmalı, girişlər nəzarətli olaraq aparılmalıdır.
- Yaxınlıq: Çox növlü daşıma müəssisələrinə, limanlara, daxili siuyollarına və ya hava limanlarına yaxınlığı, ya da birbaşa giriş imkanı olmalıdır.
- Dizayn: Dizayn baxımından planlı abadlığa, rahatlıq və mənzərəyə (şəhərin estetik gözəlliyinə xidmət) malik olmalıdır.
- Ofislər: Müasir ofislər və binaları (anbarlar) olmalıdır.

- İnformasiya bünövrəsi: İnkişaf etmiş rabitə və informasiya texnologiya bünövrəsinə sahib olmalıdır.

Görüldüyü kimi logistik mərkəzlərin xüsusiyyətləri, logistik fəaliyyətlərin uğurlu olmasına birbaşa təsir göstərən xüsusiyyətlərdən ibarətdir. Logistik sektorunda baş verəbiləcək inkişafalar gələcəkdə logistik mərkəzlərin xüsusiyyətlərinin tərkibinin dəyişilməsinə gətirib çıxara bilər.

Logistik mərkəzlərdə təşkilati quruluş haqqında aparılan müşahidələrdə fərqli ünsürlərin ortaya çıxdığı quruluşlar görülə bilər. Ancaq logistik mərkəzlərin quruluşlarında dəyişilməyəcək olan zərurətlər vardır. Logistik mərkəzlərdə istənilən səviyyə və məhsuldarlıqda xidmət təqdim edən peşəkar idarəetmə quruluşunun olması vacibdir.

1.4 Logistik mərkəzlərin faydaları

Beynəlxalq səviyyədə rəqabətin artması və dəyişən iqtisadi vəziyyət rəqabətə birbaşa təsir edir və rəqabət səviyyəsini artırır. Logistika sektorundakı rəqabəti logistik mərkəzlər müəyyən edir. Logistik mərkəzin ölkə üçün əhəmiyyəti olduqca yüksəkdir. Burada həm ölkədaxili logistika həm də ölkəxarici logistika əhəmiyyətli rol oynayır. Nəzərə alsaq ki indiki dövrdə ölkələr arasındakı ticarət axını, məhsul mübadiləsi birbaşa logistikadan asılıdır.

Logistikanı müəssisə və iqtisadiyyat anlayışı içərisində bir bütün olaraq istifadə etmək daha faydalı olacaq. Logistika milli iqtisadiyyata təsir edən, insan və material ehtiyatlarının intensiv şəkildə istifadə edildiyi bir sahədir. Logistikanın iqtisadiyyat üzərindəki təsirini ölçmək üçün müxtəlif araşdırmalar keçirilmişdir.

Bu tərz işlərdən biri, İngiltərədə çalışan əhalinin 30%-nin logistika ilə bağlı sahələrdə çalışdığını göstərir. Yaxın vaxtlarda Amerikada aparılan bir araşdırmaya görə Şimali Amerika, Avropa və Asiya iqtisadiyyatında ümumi daxili məhsulunun 10%-15% arasında təkcə logistik fəaliyyətlərindən əldə edildiyini göstərir. Bu rəqəmlər bəzi çox vacib xərcləri təmsil edir və logistika xərclərinin quruluşunu anlamağın və bu xərcləri minimuma salmağın nə qədər vacib olduğunu göstərir. Ən aşağı xərclər İngiltərə və Amerikada baş vermişdir, bunun ən

əhəmiyyətli səbəbi isə çox uzun zamandan bəri logistika anlayışının bu iki ölkədə əhəmiyyətinin anlaşılmasıdır. Bütün ölkələr üçün orta hesabla 2,5% xərc çəkilir. bu faiz göstəricisi çoxdur, ancaq yenə də nisbi olaraq aşağı olduğu deyilə bilər. 20 il əvvəl eyni statistika olsaydı heç şübhəsiz, bu cəhət bütün bu ölkələr üçün daha yüksək olacaqdı. İngiltərədə 20 il əvvəlki qeydlərə getdikdə logistika xərclərinin 18%-20% ətrafında olduğu görülmüşdür.

Logistikanın ayrı-ayrı ünsürlərinin xərcləri üzərinə müxtəlif tədqiqatlar keçirilmişdir. Herbert W Davis & Company tərəfindən Amerikada logistika fəaliyyətləri mövzusunda aparılan bir araşdırma 45%-lik bir nisbətə ən əhəmiyyətli xərc faktorunun nəqliyyat olduğunu və bunu müvafiq ehtiyat saxlamaq xərci (23%), anbarlama (22%) və idarəetmə (10%) xərclərinin tutduğunu göstərmişdir. (Rushton və b., 2006: s 10-13; Melih Başkol., “Lojistik ve Lojistik Yönetimi” s 52)

Ölkələrin inkişaf səviyyəsini başa düşməyimizi təmin edən ən əhəmiyyətli göstəricilərdən biri, o ölkənin iqtisadi göstəriciləridir. Bu göstəricilərin müsbət istiqamətli və yüksək olması, ölkənin iqtisadi, sosial, psixoloji və mədəni davranışlarına müsbət təsirlər edir. Bu təsirlər, cəmiyyətdəki fərdlərin mədəniyyət, həyat və rifah səviyyələrini yüksəldərək keyfiyyəti artırır. Sözügedən bu iqtisadi göstəricilərin dəyişməsində və yüksəlməsində mühüm rol oynayan vasitələrdən biri logistikadır. Logistika, iqtisadi quruluş içərisində üzərinə götürmüş olduğu bu rolla, ölkə iqtisadiyyatına bir çox yöndən töhfə verir.

Lambert və Stock-a görə logistik proseslər ölkə iqtisadiyyatları içərisində, həm müəssisələr, həm də ictimai baxımdan verdikləri əlavə dəyərlə və sektor olaraq Ümumi Daxili Məhsul (ÜDM) içərisindəki payları ilə mühüm mövqedədir. Logistika sayəsində istehlakçıların ehtiyaclarını aradan qaldırmaq üçün məhsul və xidmətlərin milli və beynəlxalq bazarlara istiqamətlənməsi baş verir. Artan bazar ehtiyaclarının aradan qaldırmağa çalışılması müəssisələri daha mürəkkəbləşdirmiş və böyümələrini təmin etmişdir. Zavodlar çoxtərəfli fəaliyyətlərə üz tutmuş və istehsalını artırmışdır. Məhsulların istehsal nöqtələrindən istehlak məntəqələrinə doğru paylanması üçün edilən xərclər sənayeləşmiş ölkələrin ÜDM-nin çox

mühüm bir qismini təşkil edir. Nümunə olaraq ABŞ-da logistika, ÜDM-nin təxminən 11%-ini təşkil edir. Göründüyü kimi, logistik xərclərin ölkə iqtisadiyyatları içərisində yeri olduqca çoxdur. Bu nisbət logistika əməliyyatlara qoyulan investisiyalarla daha da artır. Son illərdə səmərəli logistika idarəetməsi firmaların gəlirlilik və rəqabətə davamlı çıxışlarının artırılmasında önəmli bir faktor kimi qəbul edilmişdir.(Stock & Lambert., 2001: s 19; Nadire Cengiz., s 8)

Logistika təmin etdiyi dəyərlərə və töhfələrə makro aspektdən baxıldığında bu töhfələrin iqtisadi, sosial, psixoloji, mədəni, strateji, hərbi və siyasi və s. kimi sahələrdə olduğu görülür. Bu dəyər və töhfələrə mikro baxımdan baxıldığında isə; Milli gəlirin artması, alım gücünün artması, məşğulluğun təmin olunması, əhval və motivasiyanın artması, təhsilin inkişafı, geostrateji və geosiyasi əhəmiyyətin artması, ikitərəfli və çoxtərəfli müqavilələr, logistik bazalar, siyasi güc və liderlik, strateji tərəfdaşlıq, rol modeli və model tərəfdaşlığı, gəlir bölgüsündə ədalətin təmin edilməsi, vergi ödəmələri, rəqabət gücünün artması, sektorun və ticari əlaqələrin inkişaf etməsi və böyüməsi, iqtisadi inkişaf, ixrac və idxalın inkişafı, ölkə dailindəki xarici sərmayənin böyüməsi, xarici mənbə istismarının artması, mədəni transferin təmin edilməsi, sülh yaratma, saxlama və qoruma hərəkəti ilə humanitar yardım fəaliyyətləri və s. kimi xüsusiləşmiş sahələrdə olduğu görülür. Yuxarıda istər makro, istərsə də mikro baxımdan sadalanan logistikanın verdiyi dəyərlər və töhfələr; logistik sahənin günümüzdə və gələcəkdə qlobal mühitin yaratdığı inkişaf etmiş və mürəkkəb bazar və bazarlarda rəqabət etməyin ən mühüm vasitələrdən biri olmasının nəticəsi kimi, iqtisadiyyata və cəmiyyətin digər alt sistemlərinə təsirləri olaraq qarşımıza çıxır.

Çox yaxşı planlaşdırılmış və yük daşınması ilə əlaqəli bütün fəaliyyətlərin ən yaxşı şəkildə idarə olunduğu bir logistik mərkəzin verdiyi faydalar aşağıdakı kimidir:

- Yük daşımaları ilə bağlı biznes fəaliyyətlərin bir araya toplanması vasitəsilə logistik zəncirin ən mükəmməl xidmət verə bilməsi
- Vasitə (xüsusilə yük maşınları və tır), anbar, insan gücü istifadəsinin ən uyğun hala gətirilməsi

- Bütün fəaliyyətlər üçün etibarlı bir mühitin yaradılması
- Vahid mərkəzdən idarəetmə yaradılması
- Tək əldən planlaşdırma etmək
- Ümumi nəqliyyat, sənaye və kadr xərclərinin azaldılması
- Daşıma həcmələrinin artırılması
- Keyfiyyətli iş mühitinin təmin olunması
- Köməkçi xidmətlər verə bilməsi və s.

Bir logistik mərkəzdən gözlənilən faydaların əldə edilməsi üçün verilən servis xidmətlərinin müxtəliflik kəsb etməsi və keyfiyyətli olması lazımdır. Əsasən logistika mərkəzlərdə təqdim olunan servis xidmətləri aşağıdakılardır: Anbar və müəssisələr, gömrük xidmətləri, bank, poçt, yük və sığorta firmaları, sosial, təhsil və səhiyyə müəssisələri, təhlükəsizlik xidmətləri, hüquq büroları, dövlətə açıq telefon, sərnişin daşıma ilə nəqliyyat infrastrukturunu, yükləmə və boşaltma əməliyyatları üçün yerləri və park sahələri, mehmanxanalar, restoran və kafelər, çatdırma vasitələrinin baxım və təmir mərkəzləri, yanacaq doldurma stansiyaları və avtomobil yuma yerləridir. Bu xüsusiyyətlərə sahib olan bir logistik mərkəz hər növ servis xidmətlərini təklif etdiyi kimi, logistik mərkəzin idarəçiliyini, hətta, bu mərkəzdə yerləşən firmaların da işlərini asanlaşdıracaq.

Logistik mərkəzlərin, nəqliyyat və tədarük zəncirinə təmin etdiyi texniki faydalardan başqa, yaşayış mərkəzlərini və insanlara təsir edən ictimai faydaları da vardır. Bunlar aşağıdakı kimidir:

- Şəhər mərkəzlərinə, təsirli və ətraf mühit dostu daşımanı təmin edir və yükün lazımi yerlərə təslimini asanlaşdırır.
- Sənaye və daşıma şirkətləri üçün maraqlı imkanlar təqdim etməklə, bölgənin iqtisadi inkişafını sürətləndirir və regionun rəqabət qabiliyyətini artırır.
- Yükün, avtomobil yolundan dəmir yoluna yönəlməsinə təsir edir, avtomobil yolundakı nəqliyyat yükünü azaldır və daha az ətraf mühitin çirklənməsini təmin edir.

- Özəl sektorun da içində olması səbəbi ilə regionda məşğulluğun inkişafına töhfə verir.
- Ərazilərin planlı bir şəkildə istifadə etməklə, ətraf mühitdə estetik gözəllik yaradır.

Qeyd etmək lazımdır ki logistik mərkəzlərin səviyyəsi ölkədəki logistika sektorundan xəbər verir. Logistika sektorunda irəliləmək üçün yüksək səviyyəli logistik mərkəzlərin var olması çox vacibdir.

II FƏSİL. DÜNYA LOGİSTİKA SEKTÖRÜ VƏ LOGİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

2.1 Dünya logistika sektoru

Dünyada logistika və logistika sektorunun inkişafı üçün görülən işlər hər kəsin bildiyi kimi çox qədimə dayanır. Bu maraq, 1850-ci illərdə iqtisadçı olan Yale Universitetinin rektoru, Henri Adamsın Nəqliyyat İqtisadiyyatı adlı dərslərin tədrisini təklif etməsilə başlamışdır. Logistik fəaliyyətin başlanğıcı ilk təşilatlanmış ticarətin meydana gəlməsinə qədər uzanır. Ancaq bir elm kimi, 1900-cü illərdə kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasında diqqəti öz üzərinə çəkmişdir.

Buxar mühərriklərindən dəniz, avtomobilyolu və dəmiryolu nəqliyyatında istifadə, daha sonra dünya müharibələrində hərbi cəhətdən logistik dəstək logistikanın inkişafına gətirib çıxarmışdır. 1950 və 1965-ci illər arası texnoloji və iqtisadi ehtiyaclar sürətli şəkildə dəyişərək, logistikanın inkişafı üçün önəmli fürsətlər yaratmışdır.

1970-ci illərin əvvəlində dünya logistik sistem strukturunun yaranmasına təsir edən faktorlardan bəziləri, logistik təşkilat strukturunun və təşkilat mədəniyyətinin yaradılması, yenilik və dəyişimin ortaya çıxması və bu yeniliyə uyğunlaşmaq üçün öyrənmə bir təşkilati strukturun yaradılması və dizayn edilməsi, qərar vermə sisteminin qurulması və nəzarətmədə hesablama modellərinin inkişaf etdirilməsi kimi faktorların logistik sistem strukturunun yaradılmasındakı payı çox önəm daşıyır. Müasir logistika anlayışının əsası qeyd etdiyimiz logistik sistem strukturunun yaradılması ilə qoyulmuşdur.

1960-cı ildə Peter Druckerin qələmə aldığı məqalədən sonra, modern logistika anlayışı araşdırılmağa başlamışdır. Bu tarixlərdə Peter Drucker problemi ortaya çıxarmış və diqqətləri logistika və paylama mövzusunə yönəltmişdir. Logistika anlayışı 1980-ci illərdən etibarən müəssisələr tərəfindən qəbul edilməyə başlanmışdır və 1990-cı illərdə inkişafından başqa tamamilə yenilənməsi nəzəriyyələri həyata keçirilməyə başlanmışdır və bu proses hələ də davam etməkdədir. Logistika və ölkə iqtisadiyyatı arasında önəmli bir əlaqə vardır. Logistik iş həcmi ölkə iqtisadiyyatının vəziyyətindən olduqca təsirlənir.

İqtisadiyyat canlandığı zaman logistik iş həcmi də artır, durğunluq vəziyyətində isə logistik xidmətlərə olan tələb aşağı düşür. Bu vəziyyət, firmalar və ölkələr arasında rəqabətin yaranmasına səbəb olur. Son illərdə global səviyyədə yaşanan rəqabət şirkətləri məhsullarını daha sürətli hazırlamağa və vaxtında, sürətli təslimata doğru sövq etməkdədir. Hal hazırda istehsal xərcləri bir-birinə yaxın dəyərlər təklif etdiyi bir mühitdə rəqabət qabiliyyətini artırmada logistik xidmətlərin önəmi artmışdır. Belə bir rəqabət ortamında bazar payının və gəlirin artırılmasının və qorunmasının ən önəmli nöqtəsi, aşağı xərcə materialların əldə edilməsini və məhsulların rəqabət qabiliyyətli qiymətlərlə və vaxtında bazara təqdim edilməsini təşkil edən logistik fəaliyyətlərdir.

Logistika bir müəssisənin mənfəətliliyinə təsir edən ən önəmli proseslərdən biridir. Hal hazırda dünya ümum daxili məhsulun 20%-i logistik fəaliyyətlərdən ibarətdir. Dünyada istehsal olunan hər 1 dolların 25 senti logistik idarəetmə və məlumatı üçün xərclənməkdədir. Logistika sektoru dünyada sürətlə inkişaf etməkdədir. Sektorun ümumi dəyəri 1995-ci ildə 1 trilyon dollara yaxın, 2002-ci ildə sürətli artım göstərərək 2.5 trilyona çatmışdır. Eyni dövrdə real sektor müəssisələri nəqliyyat xidmətlərini logistik müəssisələrə köçürdü. 1995-ci ildə istehsalçı müəssisələrin 3%-i logistik müəssisələrdən dəstək alarkən, 2002-ci ildə bu göstərici 12% olmuşdur. Bu dövrdə Hong Kong, Rotterdam və Dubay kimi şəhərlər təmin etdikləri infrastruktur və xidmətlərlə dünyanın logistik bazaları mövqeyinə gələrək, iqtisadiyyatlarına 30 milyard dollar gəlir qazandırmışlar.

Beynəlxal Nəqliyyatçılar Assosiasiyasının hazırladığı sektor hesabatına görə, logistik xidmətlərdə gələcəkdə önə çıxacaq regionlar; Asiya, Latın Amerika, Şərqi Avropa və Mərkəzi və Şərqi Afrika kimi sıralanır. Bölgələrə görə logistik sektorun performansına baxıldıqda, Avropa Birliyinin bazarda önəmli paya sahib olduğu görünür. Xüsusilə burada Almaniya, İtaliya, Fransa və b. ölkələr fərqlənir. Asiya bazarının Çin logistik xidmət təminatçıları üçün böyük bir gələcək vəd edəcəyi düşünülür.

Almaniya logistika sektoru. Logistika sektoru hazırda 3 milyon əməkdaşı və illik 260 milyard dövriyyəsi ilə Almaniyanın ən böyük 3-üncü iqtisadiyyat

sektorudur. Bu sektorda xüsusilə orta böyüklükdə şirkətlər yer alarkən global oyunçu səviyyəsində milyard avro luq qazanc gətirən böyük miqyaslı şirkətlər də var. Logistika sektoru üçün istehsal edən şirkətlərdə təxminən 600.000 işçi var. Logistika sektorunun 1/3 hissəsini nəqliyyat xidmətləri təşkil edir. Təxminən 60.000 şirkət bu nəqliyyat xidmətini verir. Şirkətlərdə ildə adam başı 50 ton yük daşınır. Bu yüklərin daşıma prosesi 69% -i avtomobil yolu, 16% -i dəmir yolu və 10% -i də dəniz yolu ilə həyata keçirilir.

Almaniya, logistika sektoru üçün çox əlverişli bir məkan üstünlüyünə malikdir. Qərbi Avropada yer alan digər ölkələrlə müqayisədə, Almaniyanın yüksək sənayeləşmə dərəcəsi logistika sektorunun burada yerləşməsi üçün müsbət təsir etmişdir. Sənaye iqtisadiyyat sektorları, digər sektorlara nisbətən daha çox nəqliyyat və digər logistik xidmətlərə ehtiyac duyur. Son illərdə orta hesabla sənaye Almaniya da ən çox böyüyən sektor olub. Beləliklə, böyüyən Alman iqtisadiyyatı, bu ölkəni logistika şirkətləri üçün olduqca əlverişli bir bazar halına gətirmişdir. Almaniyanın adambaşına düşən yüksək gəlir miqdarı da logistik firmaları üçün müsbət bir amildir, çünki yerli satış potensialı, mövcud gəliri və xüsusi xərclər, ticarət və sənaye şirkətləri üçün bağlayıcı xüsusiyyətə malikdir. Ümumi daxili məhsul rəqəmlərində idxal və ixrac hissələrinə görə G8 (dünya iqtisadiyyatının 65%-ini əlində saxlayan 8 ölkə) ölkələrindən heç bir ölkə Almaniyanın çatdığı rəqəmlər səviyyəsinə çatmayıb. Almaniya dünya ixracat çempionudur və xarici ticarətində əldə etdiyi göstəricilər, ümumi daxili məhsulundan daha sürətli bir şəkildə artır.

Coğrafi mövqeyi ilə Avropanın tam mərkəzində yerləşməsi və 9 ölkə ilə sərhəd qonşusu olması, logistika sektoru üçün ən uyğun mərkəz olma vəziyyətini yaratmışdır. Bu mövqe, Almaniyanı Avropada çox əhəmiyyətli bir tranzit ölkə edir və beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat missiyası qazandırır.

Almaniyanın nəqliyyat bünövrəsi də bu missiyada əhəmiyyətli bir üstünlükdür. Son illərdə nəqliyyat sıxlığı infrastrukturdan daha sürətlə artmasına baxmayaraq həm keyfiyyət, həm də kəmiyyət baxımından Almaniyanın nəqliyyat infrastrukturunu beynəlxalq müqayisələrdə üstün mövqedədir. Ölkənin, Avropada

intensiv quru və dəmir yolu şəbəkəsi var. Hava limanları və nəqliyyat limanları, qitənin ən böyük və müasir sahələridir. Həmçinin Ren çayı Avropa Birliyinin önəmli su yoludur.

Almaniya Logistika sektoru rəqəmlərlə

- 2018 ci ildə Almaniya logistika sektoru, Dünya bankının logistik performans indeks hesabatına görə 160 ölkə içində 1-ci olmuşdur
- Almaniya Avropada ən böyük logistika sektoruna malikdir və illik dövriyyəsi 260 milyard avrodur. Fransa və İngiltərə 2 və 3-cü yerləri tuturlar.
- Avropanın 1 nömrəli iqtisadiyyatı və dünyanın ən böyük 4-cü iqtisadiyyatına olub illik 3.0 trilyon Avro dəyərində mal və xidmət istehsal edir.
- Almaniya dünyada ixracat və idxalatda 3 cü yeri tutur.
- Almaniya logistik innovasiya və texnologiyalara görə dünya birincisidir. Logistika sektorunda 3 milyon işçi və 60 mindən çox şirkət fəaliyyət göstərir.
- Deutsche Post World Net (№ 1), DHL, DB Schenker and Dachser kimi qlobal logistik liderlərinə ev sahibliyi edir.
- Almaniya, 13 milyard Avro ilə dünyanın ən böyük intralogistika ixracatçısıdır, 10,1 milyard Avro ilə Çin və 7,4 milyard Avro ilə ABŞ 2 və 3-cü yerdədir.

Çin logistika sektoru. Çin Xalq Respublikasının inkişaf edən sənayesi və iqtisadi islahatlar, logistika sektorunda da struktur dəyişiklərə səbəb olmuşdur. Buna görə, Çinin logistika bazarı, 1978 islahatı öncəsi və 1978 islahatı sonrası olmaq üzrə iki dövrə ayrılır.

1978 - İslahat Öncəsi Dövr

İslahat öncəsi dövr, bütün sektorların dövlət tərəfindən idarə edildiyi bir sistemə tabe olduğuna görə, müəssisə anlayışı da bir dövlət təşəbbüsü xüsusiyyəti daşıyırdı. Bu səbəbdən, dövrün logistika bazası yalnız Çin Xarici Ticarət Birliyinə məxsus topdan satan ticarətçilər və zavodlar tərəfindən istifadə edilmişdir. Bu da logistika şəbəkəsinin Tianjin, Şanxay və Guangzhou kimi dəniz nəqliyyatına yaxın olan mərkəzi bölgələrdə yerləşməsinə səbəb olmuşdur. Beləliklə, yaradılan

nəqliyyat şəbəkəsi və logistika sistemi tamamilə dövlət tərəfindən nəzarət edilən bir quruluşa bürünmüşdür.

1978 - İslahat Sonrası Dövr

İqtisadi islahatlarla bərabər gələn xarici investisiyalar, logistika sisteminin dəyişməsində təsirli bir rol oynamışdır. Bu çərçivədə aparılan ən mühüm tənzimləmə, xarici firmalara da Çinli firmalar vasitəsilə bazara giriş hüququ təmin edilməsidir. Beləliklə, logistika şəbəkəsi arzu-istək münasibətilə doğru mütənasib olaraq formalaşdırılmış və sektor müasir quruluşa qovuşmuşdur. 2001-ci ildə qüvvəyə minən logistik idarəetmə isə hava, quru və dəniz nəqliyyatını Dünya Ticarət Təşkilatı Standartlarına uyğun hala gətirmişdir.

Sektorun Problemləri

- Yerli hakimiyyət və mərkəzi hakimiyyət arasında fərqli hüquqi aktlar olduğundan dolayı, logistik əməliyyatlar zamanı bəzi problemlər çıxır.
- Ölkə miqyasında nəqliyyat xidməti verən logistik firma sayı çox azdır. Logistika şirkətlərinin əksəriyyəti regional çərçivədə xidmət verir.
- Çində dəmir yolu nəqliyyatı, əsasən mədən və xam maddə kimi ağır sənaye məhsullarında istifadə edilir. Bu səbəbdən, digər məhsulların logistik əməliyyatları avtomobil və denizyolu vasitəsilə həyata keçirilir.
- Çin beynəlxalq ticarətinin 90% nisbətində dəniz vasitəsilə həyata keçirir. Ancaq, anbar və anbar sayı hələ də tələbatı tam ödəmir.

Yuxarıda göstərilən bütün problemlərə baxmayaraq, Çinin logistika sektoru böyüyən və gələcək vəd edən bir bazardır. Çin Hökumətinin tətbiq etmiş olduğu təsdiqedicə siyasətlərdə problemlərin aradan qaldırılmasında mühüm rol oynayır.

Xinhua Xəbər Agentliyinin 31.12.2018 tarixli xəbərində, National Development and Reform Commission (NDRC-Milli İnkişaf və İslahat Komitəsi) nun açıqlamasında ilin ilk 11 ayı ərzində 257,9 trilyon yuan (37,5 trilyon ABŞ dolları) dəyərində malın logistika sektoru tərəfindən daşındığı bildirilib. (<http://eborsahaber.com/97350/2019/haberler/cin-lojistik-sektoru-buyumeye-devam-ediyor/>, 2019)

Ümumi məbləğ bir əvvəlki ilə nisbətə yüzədə 6,7-lik bir artım göstərdi. Artım, ilk 10 ay ilə müqayisədə 0,1 faiz nisbətində yaxınlaşır. Logistika xərcləri, ilk 11 ayda, 11,9 trilyon yuan ilə bir əvvəlki ildən 8,6 faiz çoxdur.

NDRC-nin bildirdiyinə görə, Logistika Performans İndeksi (LPI) Noyabrda 55,9 olaraq; Oktyabr ayından 1,4 faiz çoxdur. Yüzədə 50-dən yuxarı dəyər əvvəlki aya nisbətən böyümə ifadə edərkən, yüzədə 50-dən aşağı bir dəyər, daralma mənasına gəlir.

Logistika sektorunun sabit çıxışı, ilin ilk üç rübündə yüzədə 6,7 nisbətində böyümüş olan Çin iqtisadiyyatının davamlı inkişafına şərait yaradır. Bu yüzədə 6.7-lik böyümə, hökumətin 6,5 faiz həcmindəki illik böyümə hədəfindən də yuxarıdır.

Türkiyə logistika sektoru. Logistika sektorunun böyüməsi tamamilə sənaye və ticarət sektorlarının böyüməsinə bağlıdır. Türkiyədə daşıma və anbarlama sektoru başqa sözlə, logistika sektoru, 2018-ci ili yalnız "ayaqda" dayanmağa çalışaraq keçirdi. Yalnız yeni xarici ticarət marşrutlarında fəaliyyət göstərmə işləri artmış və təşkilatlanma səyləri davam etdirilib. Ancaq əsas problemlər Yaxın Şərqdəki problemlər, xarici ticarət həcmının artmaması, səmərəsiz xərc artımları və gəlirliliyin son dərəcə aşağı olmasıdır.

Logistika sektorunda hələ də beynəlxalq logistika bunövrəsi yaradılmayıb. Səmərəsizlikdəki əsas səbəblər; kölgə iqtisadiyyat, infrastruktur çatışmazlıqları və şirkətlərin kiçik miqyaslı və təşkilati formada olmamaları, sənədsiz iş, qeyri-standart avadanlıq, yanacaq tədarükü və s məsələlərdə haqsız rəqabətin olmasıdır.

Türkiyə - Təxminən 80 milyon əhalisi, 783 min 542 kvadrat kilometr sahəsi, üç qitənin qovşaq mövqeyində olması və üç tərəfi dənizlərlə örtülmüş olması xüsusiyyətləri ilə regionunun logistik bazası olmağa namizəd bir ölkədir. Türkiyə; 2017 ili etibarilə 3 trilyon 104 milyard 907 milyon TL dəyərində Ümumi Daxili Məhsul (ÜDM) sahibdir. Türk Logistika Sektor dövryyəsinin, təxminən 372 milyard TL (Ümumi Daxili Məhsulun təxminən 12%-i) olduğu nəzərdə tutulur. Bu miqdarın yarısının logistika sektoru, digər yarısının istehsal/ticarət şirkətləri tərəfindən öz imkanları ilə həyata keçirildiyi bildirilir.

Məlum olduğu kimi valyuta məzənnələrindəki artım sektora dərinlən təsir etdi. İdxalın azalması idxal daşımaları əhəmiyyətli dərəcədə azalmış, qayıtma yükü çatışmazlığı səbəbindən ixrac daşıma xərcləri artıb. Bu səbəblə 2018 ili sonu etibarilə logistika sektoru üçün ciddi bir gəlir itkisi oldu və zərər çəkdiyini açıqlayan firma sayı artacaq. Bu səbəbdən şirkətlər qənaət tədbirlərini artırdılar.

Dünya Bankı tərəfindən təqdim olunan 160 ölkənin logistik performanslarının araşdırıldığı "The Logistics Performance Index (LPI) 2018" hesabatında Türkiyənin yeri, 3,15 xalla 47-ci sıra olaraq açıqlanıb. 2016-cı ilin hesabatında isə Türkiyə 3,42 xalla 34-cü sırada yer almışdı. Buna görə də istər xal, istərsə də sıralamadakı yeri əhəmiyyətli dərəcədə gerilədi. Almaniya son dövrdə xalı bir qədər düşsə də ilk sıradakı yerini qoruyur. Reytingdə ilk 10nda yer alan digər ölkələr müvafiq olaraq İsveç, Belçika, Avstriya, Yaponiya, Hollandiya, Sinqapur, Danimarka, İngiltərə və Finlandiya. Əfqanıstan isə 1,95 xalla sonuncu oldu.

Türkiyə logistika sektorunda əsas problemlər belə qeyd olunur:

- Ölkədə əsas daşıma növü avtomobil (90%) olub, yük maşını bazasında əsasən fərdi daşımanın üstünlüyü, təhsil səviyyəsinin aşağı, potensial gücü yüksək və avandanlıqları köhnədir. Avtomobil nəqliyyatı çox sayda şirkətdən ibarətdir. Keyfiyyətdən çox qiymət yönümlü bir rəqabət var.

- Əksər regionlarda azad bazar iqtisadiyyatı qaydaları yoxdur.
- Liman və dəmir yolu bünövrəsində çatışmazlıqlar var. Miqyas iqtisadiyyatı (effekti) yaranmır. Liman əraziləri kifayət qədər böyük deyil.
- Dünya klassında logistik mərkəzlər yoxdur.
- Təhsil, araşdırma, standartlaşdırma və sertifikat çatışmazlığı var. Logistik təhsil və peşə standartları yaradılmalıdır. Mütləq logistik xidmət sistem standartlarının yaradılması və nəzərdə tutulan standartlara cavab verməyən şirkətlərin fəaliyyəti dayandırılmalıdır.

- Xarici ticarət və logistika birlikdə planlaşdırılmalıdır.
- Logistikada milli koordinasiya tam təmin edilməyib.
- Sektorda şirkətlər peşəkar idarəçiliyə malik deyil.

- Gömrük tətbiqləri müsbət inkişafı baxmayaraq logistik xərcləri artırır. Məhsul hərəkətini dayandırmadan gömrükləmə xidməti verilməlidir.

2.1.1 Xarici ölkələrdə logistik mərkəzlər

Quadrante Europa (Verona) Logistik mərkəzi – İtaliya

Verona Logistika Mərkəzi İtalyan Logistika Mərkəzləri Şəbəkəsinə (ASSOINTERPORTI) və Avropa Logistik Mərkəzlər Birliyinə (Europlatforms) üzvdür. İtaliyanın şimalında magistral avtomobil yollarının və dəmir yollarının əlaqə nöqtəsində yaradılıb. Brennero keçidindən şimali Avropaya, İspaniya və Fransadan şərqə Avropaya keçiriləcək beynəlxalq yük nəqliyyatı üçün ideal bir yerdədir. Verona Logistika Mərkəzi 1941-ci ildə bələdiyyə, vilayət və ticarət palatası tərəfdaşlığında yaradılıb. Gəlir məqsədli bir şirkətdən çox zərər gətirmədən xidmət verən bir firmadır İnterporto Quadrante Europa. İllik yük götürmə gücü 28 milyon tondur. Bunun 20 milyon tonu avtomobil yolu, 8 milyon tonu dəmir yolu vasitəsilə həyata keçirilir. 4.000 nəfərin çalışdığı logistik mərkəzdə 120 ədəd firma var. Logistikadan başqa, Ar-Ge fəaliyyətləri və universitet ilə əməkdaşlıq işləri mövcuddur. Anbarlama sahələrinin bir hissəsi icarəyə verilməkdə, bir hissəsi də satılmaqdadır. Digər sahələrə nisbətən 25% güzəştli ərazi təsisləri söz mövzusu olmaqdadır. Mal varlığının ümumi həcmi 2 milyard Avrodur. Bütün mərkəz fiberoptik kabellərlə çevrilmiş vəziyyətdədir. İnformasiya və texnologiya ən yaxşı şəkildə istifadə edilməyə çalışılır. Yük maşınları parkı, avtomobil parkı mövcuddur.

Texniki göstəricilər:

Ümumi sahə - 2.500.000 m²

Ofis sahələri (ümumi sahə) - 20.000 m²

Servis xidmətləri sahəsi - 14.000 m²

Dəmir yolu ilə kompakt köçürmə sahəsi - 160.000 m²

Gömrük - 65.000 m²

Antrepo - 70.000 m²

Soyuq hava anbarları (ümumi qapalı sahə) - 85.000 m²

Intermodal dəmir yolu və avtomobil yolu yükü - 28.000.000 ton

Təxmini dəmir yolu yükü - 8.000.000 ton

Logistika mərkəzdə avtomobil yükü - 20.000.000 ton

Mərkəzdə daşıma & Logistik firma sayı - 110 beynəlxalq daşı firması, logistika texniki işçiləri olan daxili daşımalarını təmin edən firmalar

Logistika mərkəzi tərəfindən aparılan ümumi investisiyalar - 20 ildə 150.000.000 Avro

Xidmətlər:

Daşıma və logistik Xidmətlər - İdarə, logistika xidmətlər, antrepolar, soyuq hava anbarları, yük vaqonlarından anbarlara birbaşa ötürülən malların idarəsi, dəmir yolu xidmətləri

Gömrük Xidmətləri - Gömrük bölgə ofisləri mövcuddur

İctimai Xidmətlər - Poçt, telefon köşkləri, şəhər mərkəzinə gediş-gəliş avtobus xidməti; Konqres mərkəzi

Xüsusi Xidmətlər - Bar, Restoran, Bank, Sığorta Firmaları, 14.000 m² avtomobil və yük maşını yuma xidmət stansiyası, logistika xidmətlər

İnformasiya Texnologiyaları - ISDN telematik şəbəkə (məlumat xidməti, səs və görüntü xidməti və millətlər arasındakı məlumat bazasına çıxış xidmətləri)

Digər Məlumatlar - 150.000 m² maşın parkı (Seat, Skoda, Audi, Volkswagen markalarının İtalyan distribyutoru) 600.000 m² sahəyə yayılmış logistik mərkəzin cənubunda yerləşən "Kənd təsərrüfatı və Yemək Mərkəzi"; Bu quruluş ümumiyyətlə, paylama, beynəlxalq kənd təsərrüfatı bazarını təmin edən İtaliyanın ən böyük logistika platformasıdır.

Sahədə Çalışan Təxmini Adam Sayı - 4.000

Maşın Park Sahəsi (ümumi sahə) - 30.000 m² yük maşını park sahəsi, 30.000 m² dəmir yolu park sahəsi

Logistika mərkəz İtaliya intermodal yolunun 30 faizindən artığını, beynəlxalq intermodal nəqliyyatının da 50%-dən çoxunu həyata keçirir. Mərkəzdə verilən xidmətlər əsas olaraq, saxlanma, gömrükləmə fəaliyyətləri,

doldurma/boşaltma, icmal etmə, boş konteynerlərin idarə edilməsi, daşıma və dağıtım təşkilatıdır.

Kombinasiya edilmiş daşıma terminalı 160 min m²-lik bir ərazini əhatə edir və 17 dəmir yolu xətti vardır. Həmçinin 58 min m²-si qapalı olmaqla 385 min m²-lik saxlanma sahəsi var. Ofis sahələrinin cəmi 30 min m²dir. Verona Logistika Mərkəzində 100 dən çox şirkət iştirak edir . Mərkəzdəki ümumi çalışan sayı 4.000-ə yaxındır.

150.000 m² ayrılan Autogerma Spa şirkəti (Volkswagen, Audi, Seat, Skoda avtomobillərinin İtaliya baş distribüteri), logistika mərkəzi içində şou mərkəzi olan bir ofis binası, tədris binası və təxminən 60,000 m² logistik baza yaratmışdır.

Gələcəkdə Verona Logistika Mərkəzinin, Milan-Cremona-Mantua-Legnago-Rovigo-Po di Levante-yə bağlanacaq şəkildə dəniz və çay kanalları ilə birləşdirilməsi planlaşdırılır. Logistik Mərkəzin şərq tərəfində Kənd Təsərrüfatı Mərkəzi yaradılır. İnşaat halında olan 600.000 m²lik bu sahə; İtaliyanın ən böyük kənd təsərrüfatı məhsulları toplama, paylama və topdan bazar platforması olacaqdır.

Bolonya logistik mərkəzi – İtaliya (Interporto Di Bologna)

İtaliyada ölkə ərazisinə yayılmış 21 logistika mərkəzi UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında bir birlik altında toplanmışlar. Bu birlik gəlir məqsədi güdməyib, logistik mərkəzlər ilə avtomobil yolu, denizyolu və hava yolu daşınması edən qurum və təşkilatlarla davamlı və möhkəm bir əlaqənin inkişaf etdirilməsini qarşısına məqsəd qoyur. Bu yolla intermodal nəqliyyatın daha da inkişaf etdirilməsi məqsədi güdür. İtaliyadakı 21 logistika mərkəzdən biri olan Bolonya logistika mərkəzi inteqrasiya olunmuş bir quru, dəmir yolu və logistik sistem bazasına malikdir. Mərkəz birbaşa milli dəmir yolu və magistral sistemə bağlıdır.

Boloniya logistik mərkəzi 1971-ci ildə daşınmanın avtomobil yolundan daha çox dəmir yoluna ötürülməsi, logistika firmalarına üstünlüklər verərək daha rəqabətə davamlı hala gəlməsi, çoxlu nəqliyyat rejimlərinin istifadəsinin təmin edilməsi məqsədilə yaradılıb. Dövlət və özəl sektor cəhədidir. İdarəedici şirkət, Interporto Bologna Spa-dır. Təsisçi tərəfdaşları içərisində başlıca olaraq bələdiyyə,

vilayət və ticarət palatası yer alır. Kapitalı 13.743.928 avrodur. Boloniya logistika mərkəzində həftədə ortalama olaraq 139 qatar giriş çıxışı olur. Yükləməni giriş çıxışları isə gündə 4500 ətrafındadır.

Mərkəz, 5 əsas qatar yolu və 4 əsas avtomobil yolu üzərində yerləşir və Bolonya şəhərinin mərkəzindən 12 km uzaqdadır. A13 Bologna-Padua quru yolu ilə birbaşa əlaqəsi var. 2.000.000 m²-lik sahənin 650.000 m²-si tamamilə dəmir yolu nəqliyyatına ayrılmış vəziyyətdədir.

Logistik mərkəzdə verilən xidmətlər, bu cür ümumiləşdirilir: İntermodal xidmətlər, ümumi anbarlar, gömrük anbarlar, doldurma stansiyaları, yükləmə/boşaltma üçün park sahəsi, gömrük sahəsi, poçt, avtobus xidməti, restoran, bank, maşın yuma xidmətləri. Bolonya logistika mərkəzinin nəqliyyat əlaqələri, texniki göstəriciləri və mərkəzdə verilən xidmətlər aşağıdakı kimidir:

Əlaqələr:

- Avtomobil Nəqliyyatı: A13 Avtomobil yolu bağlantısı (Bolonya-Padova, Bolonya Liman çıxışı);
- Dəmir Yolu Nəqliyyatı: Bolonya-Ferrara xətti.

Texniki göstəricilər:

Ümumi sahə: 2.000.000 m², genişlənmə sahəsi: 2.700.000 m², konteyner terminalı: 147.000 m², dəmir yolu terminalı: 277.000 m², intermodal terminalı: 13.000 m², şərti depolar: 150.900m² - 51.500 m² qapalı sahə, dəmir yolu ilə kəsişən antrepolar: 66.800 m² - 25.400 m² qapalı sahə, sahədəki daşıma və logistik firma sayı: 81 beynəlxalq daşı firması, intermodal daşıma operatoru, təmizlik firmaları, milli daşıyıcı firmalar, daşıma və paylama firmaları, hava yükü daşıma firmaları.

Xidmətlər: Milli və beynəlxalq dəmir yolu əlaqələri: Siciliya, Sardenya, Apulya və Cenevrə limanları, La Spezia, Livorno, Giaia Tauro, Taranto. Luebeck, Helsinki, Hoeje-Taastrup, Helsingborg, Kopenhagen, Metz-Sablon və Cənubi İtaliyaya birbaşa dəmir yolu əlaqəsi.

Daşıma və logistika xidmətlər: Antrepolar, təmiz və təmiz olmayan mallar üçün anbar sahələri, vaqonlardan anbarlara birbaşa ötürülən malların idarəsi, tam logistik xidmət, saxlanma yerləri, intermodal yükləmə məntəqəsi, yük yoxlama

məntəqələri, zədə ehtimalı və əsaslı təmiri, mal paylama idarəsi, dəmir yolu xidmətləri.

Gömrük Xidmətləri: Mövcuddur.

İctimai xidmətlər: Poçt, telefon köşkləri, şəhər mərkəzinə və şəhər mərkəzindən sahəyə avtobus nəqliyyatı.

Xüsusi xidmətlər: Bank, Bolonya Ticarət Palatasının Ofisi, bar, restoran, avtomobil və yük maşını yuma stansiyaları.

İnformasiya texnologiyaları: Layihədəkiləri də əhatə edən bütün tikililər telematik, optik sistem kabelləri ilə təmin olunmuşdur. Bu şəbəkə əlaqəsi, logistik mərkəzdə yer alan firmaların asanlıqla məlumat təminatı etməsini, e-poçt xidmətlərindən istifadə etməsini, yerli hakimiyyətlər tərəfindən təmin edilən məlumat bazası və məlumat sisteminə çatmasını təmin edir, meydanı tərk edən yük maşınları Interpass sistemi ilə nəzarət etmək, təhlükəsizlik və həyəcan sistemini mərkəzləşdirmək və s.

Logistik mərkəzdə çalışan təxmini adam sayı: 1.500.

Maşın park sahəsi (ümumi sahə m²): 16.000 m² işıqlandırılmış, təhlükəsiz və ətrafı hasarla çevrilib, pullu, yük maşını park sahəsi 382,538 m², ağır vasitə və avtomobillər üçün pulsuz park sahəsi.

Halkalı logistik mərkəzi – İstanbul (Türkiyə)

1970-ci ildə Halkalı logistik bürosu, İstanbulda Gömrük Anbar və Region İdarəsinə bağlı olaraq qurulmuş, İstanbul və bütün Trakya regionunun gömrük və dəmir yolları daşıma işlərini aparan, TCDD (Türkiyə Cümhuriyyəti Dövlət Dəmiryolları) Halkalı logistika idarəsi halına gəlmiş, 2004-ci ildə də Halkalı logistik mərkəz kimi fəaliyyətə başlamışdır. Halkalı logistik mərkəzi, bütövlükdə, 181.000 m² sahəyə malikdir. Logistik mərkəzin 47.900 m²-si örtülü sahə, 60.000 m²-si konteyner meydançası, 19.000 m²-si ixrac sahəsi, 20.000 m²-si idxal sahəsi, gerisi yaşıl sahə və yol kompleksidir. Verilən sosial xidmətlər; Market, kafe, restoran, bərbər, yanacaq doldurma stansiyası, duşdur. Mərkəzdə avadanlıqların sayı; 3 dolu konteyner kranı, 2 boş konteyner kranı, 16 dənə yükqaldıran maşın (2,5 ton - 5ton), 1 ədəd mobil kran (8 ton) var. Mərkəz intermodal nəqliyyata

uyğundur. Xidmət dəmir yolu və avtomobil yolu ilə göstərilir. Ümumi inzibati heyət, 45 nəfərdir. Kənddə verilən əlavə dəyərli xidmətlər; Material handling, antrepo xidmətləri (etiketləmə, ayırma), inteqrasiya olunmuş nəqliyyat və s. Mərkəzdə cəmi 12 dənə antrepo var hər biri 3600m² həcmindədir; 2 dənəsi TCDD istifadə edir, digər 10 dənəsi özəl firmalara icarəyə verilir. Handerhan QSC bu icarəçilərdən biridir. Kənddə istifadə edilən texnologiyalar; Kamera ilə nömrə oxuma sistemi, gömrük barkod xidməti, elektron tərəzi. Ayrıca bir Türk firması olan HABERSAN-ın hazırladığı, Türkiyədəki ümumi dəyəri 10 milyon TL və SAP əsaslı olan təşkilati resursların idarə edilməsi sistemi mövcuddur.

Halkalı logistik mərkəzinə dair SWOT analiz

Aparılan təhlili nəticəsində Halkalı Logistika Kəndinin güclü cəhətləri bu şəkildə yekunlaşdırıla bilər; Əmək xərclərinin aşağı olması, coğrafi mövqeyi, AB ölkələri ilə əlaqəli olması, mərkəz içində gömrük idarəsinin olması, çalışan sayının çoxluğu, daha az bürokratik proses, sifariş almaqda rəhbərliyin təsirli olması, müştərilərlə davamlı təmas halında olması, malik olduğu avadanlıq sayı, səmərəli idarəetmə prosesləri və son texnologiyanın istifadə edilməsidir. Zəif cəhətləri isə; TCDD-nin inhisarçı olması və özəl firmanın olmaması, ən yaxın hava limanı ilə əlaqəsinin olmaması, ISO standartının olmaması, digər mərkəzlər ilə inteqrasiya etməməsi, veb sahifəsində çatışmazlıq, mərkəz xidmətlərində çatışmazlıq, Avropadakı mərkəzlər kimi sistemli bir quruluş planına malik olmaması, çalışanların yaş ortalamasının yüksək olması, dəniz və hava nəqliyyatına uyğun olmaması, logistik mərkəz ərazisinin genişlənməyə uyğun olmaması və infrastruktur çatışmazlığıdır. Halkalı logistik mərkəzinin imkanları arasında texnoloji yeniliklər, AB ilə görülən tədbirlər nəticəsində gömrükdən sürətli keçid, qonşu ölkələrdəki müharibələrdən uzaqda qalmaq, özəlləşdirmənin artması və ətraf mühit dostu əməliyyatlardan istifadə ediləcək olmasıdır. Amma İstanbul nəqliyyatının artması, AB-nə giriş çıxışlardakı vaxt itkiləri, qlobal böhran, xərclər, işçi qüvvəsinin təhsil vəziyyəti mühüm təhdidlər olaraq görülür.

2.2 Logistik mərkəzlərin qiymətləndirilməsi

Logistikanın inkişafı, ölkələrin logistik imkan və qabiliyyətlərinə bağlıdır. Ölkə və bölgə əsasında aparılan logistika qiymətləndirmələr əhəmiyyətlidir. Çünki dünyanın bəzi regionları, uğurlarında əhəmiyyətli paya malik mükəmməl logistik imkanlara sahibdir, digər bölgələr isə, bu xüsusiyyətlərdən məhrumdur. Buradan görüldüyü kimi, logistika mərkəzlərin qiymətləndirilməsi aparılarkən ölkə və bölgə təsirinin də düşünülməsi lazımdır.

Logistika mərkəzlərin qiymətləndirilməsində və alternativ yerlərin seçilməsində bir çox metod istifadə edilmişdir. Bu metodların bir qismi hissiyata bağlı, bir qismi statistik və bir qismi də riyazidir. Çox sayda alternativ bölgə içindən logistik mərkəz üçün münasib olan və ya olanları seçmək, ümumiyyətlə, çox məqsədli yanaşmaları tələb edir. Buna baxmayaraq meyar sayı artdıqca həlldə mürəkkəbləşir. Bundan başqa, bəzən çox sayda meyarı və məqsədi eyni anda həll edəcək sistemlər yaratmaq, praktikada imkansız olur. Keçirilən ədəbiyyat araşdırması nəticəsində, təhlil olunan çox sayda metoddan bir qismi riyazi modellərə əsaslanarkən, bir qismi də hissi modellərə əsaslanır. Hissi modellər, riyazi modellərin çatmadığı yerlərdə istifadə edilir. Qəti və doğru nəticəyə nail olmağı təmin etməsə də, əğlabatan müddətdə doğru nəticəyə yaxın cavablar verirlər. Bundan başqa, riyazi modellərə görə daha çevikdirlər.

Logistika mərkəzlərin qiymətləndirilməsində istifadə edilən və ya istifadə ediləcək bəzi metodlar aşağıdakı kimidir:

Analitik İyerarxiya Prosesi (AİP)

AİP, qərar vermə prosesində istifadə edilən, qərara təsir edən amillər baxımından qərar nöqtələrinin faiz paylanmasını verən bir qərar vermə və təxmin vermə metodudur. Analitik İyerarxiya Prosesi bir qərar iyerarxiyası üzərində, əvvəlcədən tanınmış bir müqayisə şkalası istifadə edilərək, istər qərara təsir edən amillər və istərsə də bu amillər baxımından qərar nöqtələrinin əhəmiyyətləri baxımından, birə bir müqayisələrə əsaslanır. Nəticədə əhəmiyyət fərqlilikləri, qərar nöqtələri üzərində faiz paylanmasına çevrilir.

Delfi Metodu

Delfi metodunun məqsədi; Gələcəyə dair proqnozlar vermək, ekspert rəylərini ortaya çıxarmaq və razılaşma təmin etməkdir. Delfi metodunun istifadəsində, əsasən mütəxəssislərə tətbiq olunan ardıcıl sorğular yer alır. Hər bir əməldən sonra tətbiqi nəticələri iştirakçılara çatdırır. Bu proses razılıq əldə olunana qədər davam edir. Delfi metodu istifadə edilərək, bir problemə fərqli prizmalardan baxan fərdlərin və qrupların üz-üzə gəlmədən razılaşmaları məqsədi daşıyır.

Avropa İttifaqı tərəfindən dəstəklənən və büdcəsi təxminən 5 Milyon Avro olan "Promoting Intermodal Freight Transport in South East Europe" adlı layihə çərçivəsində Cənub Şərqi Avropada yük nəqliyyatı araşdırılmışdır. Layihə çərçivəsində, fəaliyyətlərinə davam etməkdə olan və ya təklif vəziyyətindəki logistik mərkəzlərin qiymətləndirilməsi üçün Delfi metodu ilə ekspert rəyi alınaraq bir qiymətləndirmə üsulu yaradılmışdır. Bu üsul çərçivəsində bir logistika mərkəzi, üç əsas göstərici ilə qiymətləndirilir. Bu üç meyar, alt meyarları və üstünlükləri aşağıda verilmişdir.

A Geostrateji (60%)

İ. Mövqe (40%)

İi. Daşıma Əlaqə Şəbəkələri (20%)

B Ərazinin uyğunluğu (25%)

C Planlaşdırma Təhlükəsizliyi (15%)

Delphi texnikası digər üsullara nisbətən tətbiqi daha sadə bir üsuldur. Qərar qəbul etmə proseslərində asanlıqla tətbiq oluna bilər. Ancaq praktiki bəzi problemlərə də malikdir. Bunlardan ən əhəmiyyətliləri ekspert fikirlərinin toplanması və doğru mütəxəssislərə çatmasıdır.

Əlavə çəki Üsulu

Əlavə çəki üsulu, Delphi və Analitik İyerarxiya Prosesi metodunun xüsusiyyətlərini birləşdirən bir üsul kimi dəyərləndirilə bilər. Beləliklə, həm hissi şərhlərə açıqdır, həm də riyazi ifadələrlə müqayisə etməyə uyğundur. Electre üsulu kimi az sayda alternativini qiymətləndirir. Bu say, ona yaxın variantı tapa bilər.

Bununla yanaşı alternativ sayı artdıqca Electre üsulu qədər riyazi çətinlik ortaya çıxmaz.

Elektre Üsulu

Çoxlu qərar vermə üsuludur. Üsul, hər bir dəyərləndirmə amili üçün alternativ qərar nöqtələri arasında ikitərəfli üstünlük müqayisə etmələrinə əsaslanır. Üsul 8 addımda həlli tapır. Çox sayda variant üçün müqayisə etməyə uyğun deyil. Adətən variant sayı və müqayisə meyarı az olan zaman istifadəsinə üstünlük verilməlidir.

Riyazi Proqramlaşdırma Üsulları

Riyazi proqramlaşdırma üsulları çoxu həqiqət-həyat problemi üçün təsirli

Üsullardır. Bununla yanaşı problemin ölçüsü çox böyük olanda tətbiqi çətinlikdir. Həmçinin bu üsulların səmərəli nəticə verməsi üçün modellərdə parametrlərin müəyyən edilmiş olması lazımdır. Bu amil, çox böyük ölçülü məsələlərdə çətinlik yaradır.

Çox Məqsədli Riyazi Üsullar

Çox məqsədli riyazi üsullar riyazi proqramlaşdırmanın alt səviyyəsi hesab etmək olar. Ancaq xətti proqramlaşdırma kimi klassik riyazi üsullara görə çox daha təsirlidir. Birdən çox məqsədi təmin etməyə çalışır.

Süni İntellekt Üsulları

Süni intellekt üsulları, xüsusən insan kimi düşünən sistemlər hazırlamaq üçün istifadə edilir. Riyazi proqramlardan daha çevik cavab verirlər.

Genetik Alqoritmlər

Riyazi modellərə görə sürətli bir şəkildə nəticəyə gəlirlər ancaq nəticənin təsirli olması zəmanəti verilmir. Logistika mərkəzlərin qiymətləndirilməsində bu üsulların hansının tətbiq edilməsi lazım olduğu əldəki məlumatlarla bərabər icraçının texniki biliyinə də bağlıdır. Bu səbəblə metodların hansının daha üstün olduğu şərtlərə görə dəyişir.

2.3 Logistik Performans indeksi (LPI)

Logistika hal-hazırda inkişafını ən sürətli şəkildə davam etdirən sektorlardan biridir. Bunun yanında gün keçdikcə daha çox kütlənin əhəmiyyətini başa düşüb

istifadə etməyə başladığından logistik proseslərdə performans və dəyərləndirmə olduqca önəmlidir. Performansın proses üzərindəki nöqtələrini müşahidə etmək üçün sistemin bəsləndiyi qaynaqların necə dəyərləndirildiyi, istehlakçıya bu xidmətin necə və nə sürətdə təmin olunduğu və bütün bu fəaliyyətlərin proses üzərindəki təsiri performans göstəricilərini yaradır.

Təşkilati performansın qiymətləndirilməsi bir müəssisənin öz kimliyini tanıması, mövqeyini formalaşdırması və alınan nəticələrə bağlı olaraq rəqabət gücündə artımın təmin olunması uğur üçün olduqca mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bir çox müəssisə performans qiymətləndirmənin uğur yolunda əhəmiyyətli bir addım olduğunun fərqi varmış və bu prosesi bir sistemə çevirməklə böyük əhəmiyyət verməyə başlamışlar. Təşkilat uğurunun əsasını təşkilati performansın dəyərləndirilməsi təmin edir. Günümüzdə də etibarlılığını davam etdirən "ölçə bilməsən idarə edə bilməzsən" sözü performans dəyərləndirməsinin vacibliyini vurğulayır.

Müəssisələr müştərilərin arzu-istək zəncirinə görə hərəkət edərək gözlənilən tələbləri qarşılamaq üçün logistika xidmətlərini rəqib müəssisələrdən daha yüksək səviyyəyə çatdıraraq bu məsələdə bir üstünlük təmin etməyi qarşısına məqsəd qoyurlar. Hazırda müəssisələr bu mərhələyə gələn motivasiya və anlayışa çatmaqdan uzaqdırlar. Buna görə keyfiyyət sistemində texnika, alətlər və metodlarla dəstəklənən qabaqcıl performans ölçmə sistemləri müəssisələr üçün məcburidir.

Artan rəqabət şəraitində firmaların bazar paylarını və gəlirlərini artırmaları yolundakı ən mühüm faktor, minimum xərclə əldə edilən məhsulun rəqabətə davamlı qiymətlərlə vaxtında bazara təqdim olunmasını həyata keçirən logistik fəaliyyətlərdir. Bu mərhələdə aydın olduğu üzrə logistika xidmətlərinin keyfiyyəti beynəlxalq bazarlardakı rəqabətdə önəmli bir yerə sahibdir. Bu səbəblə logistika sektorunun dörd əsas infrastruktur dinamikalarını çox yaxşı bir şəkildə öyrənmək və bunlara uyğun addımlar atılmalıdır.

Bu dörd əsas infrastruktur aşağıdakılardır.

1. Təşkilati infrastruktur

2. Təchizat infrastruktur
3. Ekoloji infrastruktur
4. Təminat infrastruktur

Məhsuldarlıq və görülən işin keyfiyyətini ölçmək və inkişaf etdirmək üçün performans göstəriciləri istifadə edilir. Performans ölçmə sistemləri bir müəssisənin paylama fəaliyyətlərində müvəffəqiyyət qazanması üçün beş əsas performans meyarını təyin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu beş əsas meyar aşağıdakılardır.

1. Aktivlərin idarə edilməsi
2. Xərc
3. Müştəri xidmətləri
4. Məhsuldarlıq
5. Logistika keyfiyyəti

Performans qiymətləndirmə məlumatlarından müəyyən olunan miqdarda daşıma, saxlama, inventar idarəçiliyi, verilən sifarişlərin həyata keçirilməsi və nəzarət edilməsi kimi meyarlar performans qiymətləndirmə hissəsini təşkil edir.

Daşıma performans meyarları aşağıdakı kimidir:

- Aktivlərin idarəçiliyi: İstehsal qabiliyyəti, investisiyanın geri dönüşü,
- Xərc: Kg/ton başına xərc, ədəd hesabı daşıma xərci,
- Müştəri Xidmətləri: Orta hesabla çatdırma müddəti, çatdırma müddəti dəyişikliyi,
- Məhsuldarlıq: Partiya başına təslim ədədi, tam/qismən yükləmə,
- Keyfiyyət: Daşıma zamanı yaranan zədə, sənədləşmə dəqiqliyidir.

Digər logistik müəssisələr üçün də qeyd olunan performans göstəriciləri var. Ancaq bu yanaşma indiki qloballaşan bazarlarda yetərsiz qalır. Son zamanlardakı rəqabətə davamlı bazar mühiti, daha yaradıcı performans ölçmələrini vacib etmişdir. Bu proses ilə əlaqədar bəzi fikirlər aşağıda verilmişdir.

- Tam zamanında istehsal idarəçiliyi
- Daxili inteqrasiya və proses idarəçiliyi
- Tədarük zənciri idarəetmə strategiyalarının həyata keçirilməsi

- Qlobal paylama şəbəkələrinin yaradılması
- Müştəri tələblərinin əhəmiyyət qazanması

2018-ci ildə Dünya bankı tərəfindən verilmiş hesabatda Logistik Performans indeksinə görə ilk 10 yeri tutmuş ölkə aşağıdakı şəkildə verilmişdir.

Şəkil 1: LPI göstəricisi yüksək olan ölkələr

Top 10 LPI economies, 2018								
Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	1	4.20	1	4.23	1	4.12	4	4.03
Sweden	2	4.05	3	4.20	6	3.96	13	3.85
Belgium	3	4.04	6	4.11	3	4.04	7	3.98
Austria	4	4.03	7	4.10	22	3.65	11	3.89
Japan	5	4.03	12	3.97	10	3.91	8	3.93
Netherlands	6	4.02	4	4.19	2	4.05	5	4.02
Singapore	7	4.00	5	4.14	5	4.00	1	4.13
Denmark	8	3.99	17	3.82	17	3.78	6	4.02
United Kingdom	9	3.99	8	4.07	4	4.01	10	3.90
Finland	10	3.97	15	3.92	24	3.62	3	4.05

Mənbə: Dünya bankı, <https://lpi.worldbank.org/report> (14.03.2019)

Dünya üzərində logistika sahəsində fəaliyyət göstərən ölkələrin qiymətləri yeddi məqam nəzərə alınaraq sıralanmışdır. bu məqamları aşağıdakı kimidir:

- Ölkə sərhədləri arasında gömrük prosesində aparılan prosesin mənfi və müsbət tərəfləri
- Rabitə şəbəkəsi və texnoloji təminatın logistika sahəsi üçün məhsuldarlığı
- Ölkələr arasındakı nəqliyyat prosesinin çətinliyi və maddi olaraq buna qarşı göstərilən reaksiya
- Ölkələrin daxili nəqliyyat prosesi ilə bağlı qabiliyyəti
- Ölkələr arasındakı logistikanın mərkəzi strukturda olması və uzaqdan nəzarət altında tutulması
- Yerli logistika xərcləri
- Logistikanın istənilən vaxtda istənilən yerə çatmaq keyfiyyəti

Global logistika dəyərləndirmə meyarı, firmalar arasında məhsulların bir-birinə nəqliyyatı zamanı asan və dəyər baxımından istənilən səviyyədə çatıb çatmadığını göstərir. Məhsulların ölkələr arası daşınması nə qədər asan və sürətli olsa bu vəziyyət prosesdə iştirak edən ölkələr üçün sosial və iqtisadi cəhətdən müsbət təsirlər yaradacaq və dünya problemlərindən sayılan yoxsulluğun azalmasına gətirib çıxaracaq.

Verilən şəkildə əsasən iqtisadi və sosial baxımdan güclü qəbul edilən ölkələrin hamısı üst sıralarda yerləşir. Amma neft istehsalçısı olaraq qəbul edilən ölkələr isə əksinə olaraq sonlarda yer alır. Bu il üçün nəzərə alınan qiymətə görə ən yüksək xal Almaniyaya məxsusdur.

2.3.1 Azərbaycanın logistik performans indeksi

Logistik performans indeksi ölkələrin logistika sektorundakı performanslarını ölçmək üçün Dünya Bankı tərəfindən yaradılmışdır. Bu performans ölçümləri hər bir ölkədə logistika firmalarının işçilərinə və menecerlərinə müxtəlif suallar verilir və cavablara uyğun ballar müəyyən edilərək həyata keçirilir və sıralanır.

Araşdırmanın nəticələrinə görə təyin olunan ortalamalar, ölkələrin 6 logistika sahəsindəki performansını təyin edir. Bu 6 sahə aşağıdakılardır:

- Gömrükləmə işləri
- Bünövrə
- Beynəlxalq daşımaçılıq
- Logistik xidmət keyfiyyəti
- İzləniləbilirlik
- Vaxtında təslim

Logistik Performans indeksi ilk olaraq 2007-ci ildə yaradılıb və 2010-cü ildə təkrarlanmışdır. Nəticələrə görə Almaniya, Sinqapur, İsveç, Hollandiya və Lüksemburq kimi ölkələrin LPİ xalları 3.97 ilə 4.10 arası xallar almışdır.

Azərbaycanın illər üzrə Logistik performans indeksi aşağıdakı kimidir:

Cədvəl 1: Azərbaycanın illər üzrə LPI göstəricisi

İl	Xal	Yer
2007	2.24	114
2010	2.64	92
2012	2.48	119
2014	2.45	128

Mənbə: Dünya bankı, <https://lpi.worldbank.org> (14.03.2019)

Cədvəl 1-dən göründüyü kimi, Azərbaycan logistika sektoru maksimum LPI xalını 2010-cu ildə almışdır. Ondan sonrakı illərdə logistika sektoru zəifləmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, dünya bankının 2016 və 2018-ci illərdəki hesabatlarında Azərbaycan yer almamışdır.

III FƏSİL. AZƏRBAYCAN LOGİSTİKA SEKTORU VƏ PROBLEMLƏRİ

3.1 Azərbaycanla logistika sektoru və müasir vəziyyəti

Logistika və ticarət sektoru bütün sahələrin inkişafında bünövrə rolunu oynayır və bununla da əlavə dəyərin, məşğulluq səviyyəsinin və gəlirliliyin artırılmasında əsas rol oynayır.

Azərbaycanın yerləşdiyi əlverişli coğrafi mövqeyi ticarət potensialının davamlı olaraq artırılmasına imkan yaradır. Azərbaycanın logistika sektorunun daim təkmilləşdirilməsi onun regional və beynəlxalq bazarlarda rolunun artmasına gətirib çıxaracaqdır. Ümumiyyətlə ölkəmizin istər Şərqi-Qərbi dəhlizi, istərsə də Şimal-Cənub dəhlizindəki əlverişli coğrafi mövqeyi hesabına Azərbaycan həm tranzit ticarəti, həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından yüksək pay əldə etmək imkanına sahibdir. Ölkəmizdə bir sıra liman, dəmir yolları vəs. kimi mühüm infrastruktur layihələri artıq yekunlaşmaq üzrədir. Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alaraq, Azərbaycanın ərazisində multimodal və intermodal logistika infrastrukturunun yaradılması, özəl sektorun iştirak səviyyəsinin artırılması, tranzit ticarətindən gələn gəlirin daha da artırılması və ticarət həcmının artırılması məqsədilə bir sıra addımların atılması nəzərdə tutulur.

Azərbaycanda son illərdə ümumi xidmət ixracında yükdaşıma xidmətlərinin payında 10 faizlik artımın olduğu müşahidə olunur. Halbuki, oxşar ölkələrdə bu faiz dərəcəsi 8-52 arasında dəyişir. Ölkəmizin ərazisindən beynəlxalq daşımalar, daha çox dəmir yolu vasitəsilə həyata keçirilir. Bu daşımalarda idxal və ixrac əməliyyatlarının həcmi, tranzit yükdaşımaların həcminə nisbətən yüksəkdir. ADY Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin verdiyi məlumatlara görə, 2015-ci ildə Azərbaycanda dəmir yolu vasitəsilə 17,1 milyon ton yük daşınmışdır. Bu yükün də 23,4 faizi (4 milyon ton) daxili yükdaşımanın, 32,2 faizi (5,5 milyon ton) idxal yüklərinin, 21,4 faizi (3,7 milyon ton) ixrac yüklərinin və 23 faizi (3,9 milyon ton) tranzit yüklərin payına düşür. Burdan da görüldüyü kimi, 2015-ci ildə Azərbaycanın ərazisindən dəmir yolu ilə daşınan yüklərin ümumi həcmnin 23 faizini tranzit yükləri tutmuşdur. Müqayisə üçün qeyd etmək olar ki, 2015-ci ildə qonşu Gürcüstanda tranzit yükləri ümumi daşınan yüklərin 71 faizini təşkil

etmişdir. (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, s 9)

Buna baxmayaraq tranzit yük daşımaları Azərbaycan limanlarında üstünlük təşkil edir. Azərbaycanda 2015-ci ildə dəniz nəqliyyatı ilə daşınan tranzit yük daşımaları 5.6 mln ton təşkil etmişdir. Bu göstərici ümumi tranzit yük daşımalarını 59 faizini təşkil edir. Daşınan yüklərin əsas hissəsini mineral məhsullar, daş kömür, neft məhsulları, kənd təsərrüfatı məhsulları, koks, xam neft təşkil etmişdir. Buna baxmayaraq istər dəmir yolları, istərsə də limanlarda konteyner daşımaları nisbətən məhdud xarakter daşıyır.

Azərbaycanı regionun əsas logistika və ticarət mərkəzinə çevirmək və əsas ticarət yollarından istifadə etmək və bəhrələnmək məqsədilə ölkənin logistika sektorundakı və əsas ticarət həcmünün artırılması istiqamətində özəl investisiya qoyuluşlarının cəlb edilməsi, dövlət investisiyalarının artırılması və dövlət təşkilatlarının fəaliyyətlərinin əlaqələndirilməsi kimi hədəflər müəyyən edilmişdir.

Nəzəri cəhətdən baxsaq, Azərbaycanın Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub dəhlizlərindən istifadə etməsilə, ticarət həcmi quru və maye yük, konteyner daşımaları ilə birlikdə 230 milyon ton artacaqdır. Ən gəlirli marşrutların əksəriyyətinə, yuxarıda da təsvir edildiyi kimi, rəqabətin güclü olduğu Çinlə ticarət daxildir ki, Azərbaycanın da bu marşrutlarda iştirakı, ticarət həcmünün artımı baxımından böyük imkanlar açar bilər.

Konteynerlər. İllik 110 milyon ton həcmində konteyner daşımalarının əsas hissəsi Avropa ilə Çin arasındakı daşımaların payına düşür. 110 milyon ton konteyner daşımalarının 52 milyon tonu Çindən Avropaya, 29 milyon tonu isə Avropadan Çinə daşınır. Əlavə olaraq Çindən Qara dəniz və Şimali Afrika regionlarının hər birinə 9 milyon ton olmaqla yük göndərilir.

Quru yük. Quru yük daşımalarının əsas hissəsi Avropa və ya Qara dəniz regionundan Çinə göndərilir. Daha dəqiq desək, Avropadan Çinə 10 milyon ton, Qara dəniz regionundan isə 30 milyon ton quru yük göndərilir. Çindən, Qara dəniz və regionuna Avropaya ümumilikdə, 8 milyon ton, Rusiyadan Hindistana və İrana isə uyğun olaraq 3 və 5 milyon ton həcmində quru yük göndərilir.

Maye yük. Maye yük axınlarının əsas hissəsi Orta Asiyadan başlamaqla, Avropaya və Qara dəniz regionuna uyğun olaraq 35 milyon ton və 6 milyon ton yük göndərilir. Amma əks marşrutlar üzrə bu göstərici çox aşağıdır. Məsələn Orta Asiyadan Avropaya 35 milyon ton yük daşındığı halda Avropadan Orta Asiyaya cəmi 0,1 milyon ton, Avropadan Qara dəniz regionuna isə 1 milyon ton yük göndərilir.

Mövcud olan üstün tərəflər və imkanlara dayanaraq, 2025-ci ildən sonrakı illərdə Azərbaycan logistika sektorunun hədəfi xarici ölkələrlə güclü ticarət və logistik əlaqələr yaratmaq və logistik mərkəzlər hesabına regionun önəmli logistika və ticarət mərkəzinə çevrilməkdir. Bu hədəfin həyata keçirilməsi çoxlu investisiya tələb edir.

Ümumiyyətlə, 2025-ci ilə qədər infrastrukturun yaxşılaşdırılması və tənzimləyici addımların atılması vasitəsilə, regionda Azərbaycanın logistika sektoruna xarici və yerli investisiya qoyuluşları cəhətdən ən cəlbedici bölgəyə çevrilməsi əsas məqsəddir. Bu məqsədə çatmaq üçün Azərbaycanda beynəlxalq bazarlarla rahat, sərfəli əlaqə yarada bilən logistik mərkəzlər formalaşdırılacaqdır. Bu tip mərkəzlərdə əməliyyatların sürətli, səmərəli və məhsuldarlığının yüksək olması üçün müasir, beynəlxalq standartlara cavab verən rəqəmsal əməliyyat sistemləri ilə təchiz olunacaq, keçid dövrünün sürətləndirilməsi üçün logistika sektorunda yerli və xarici investisiya qoyuluşları təşviq ediləcəkdir.

Ümumiyyətlə qeyd etmək olarki, Strateji Yol Xəritəsində verilmiş strateji məqsədlər əsasən beynəlxalq ticarəti əhatə edir. Ölkədə iqtisadi inkişafın təmin edilməsi və sürətləndirilməsi baxımından yerli logistika sektoru və logistik mərkəzlər və onların göstərdiyi xidmətlər çox önəm daşıyır.

Azərbaycan logistika sektorunun SWOT analizi

Güclü tərəflər

- Ölkənin qonşu ölkələrlə yeni dəmir yollarının çəkilməsi və yeni liman kompleksi inşası kimi vacib bünövrə (infrastruktur) layihələrinin reallaşdırılması

- Ölkə qanunvericiliyində logistika sektorunun inkişafı üçün güzəşt mexanizmlərinin mövcud olması
- Logistik sektorun inkişafı üçün əlverişli coğrafi mövqey.

Zəif tərəflər

- Savadlı kadr çatışmazlığı;
- əmək məhsuldarlığının aşağı səviyyədə olması;
- Mövcud logistik avadlıqların köhnə olması, investisiya qoyuluşlarının az olması;
- marketinq, satış və paylama kimi xidmətlərinin lazımi vəziyyətdə olmaması;
- firmalarda müasir biznes modelinin tətbiq olunmaması;
- innovativ fəaliyyətlərin azlığı;
- Xəzər dənizindəki gəmilərin yükləmə potensialının aşağı olması, Xəzər dənizinin qeyri-sabit, dəriniliyinin az, küləkli günlərin sayının çox olması.

İmkanlar

- Ələt qəsəbəsində inşa edilmiş yeni Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisində azad iqtisadi zonanın yaradılması ilə tranzit yük həcmünün artırılması;
- ölkədə makroiqtisadi sabitliyin təmin olunması imkanları;
- logistika sektorunun inkişafına dair dövlət dəstəyinin olması;
- həyata keçirilməsi planlaşdırılan layihələrin dəstəklənməsinə xarici investisiyanın cəlb edilməsi;
- insan resursları, xüsusilə potensial gənc nəslin olması;
- ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi regionda logistik qovşağa çevrilmə potensialını artırır;
- beynəlxalq ticarətin inkişaf etməsilə, ölkələrin həyata keçirdiyi ticarət həcmünün artması və rəqabətin artması;
- ölkənin regional bazarlara yaxın yerləşməsi;
- sahibkarlıq fəaliyyəti üçün ümumi infrastrukturun mövcudluğu və infrastrukturun yenilənməsi sahəsində işlərin davamlı oların aparılması;

- İrana tətbiq olunan iqtisadi sanksiyaların qaldırılması ilə İrani Rusiya və Avropa ilə qovuşduran Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yenidən fəaliyyət göstərməsi, Hindistan, Pakistan və İran mallarının Azərbaycan üzərindən Avropaya daşınması.

Təhlükələr

- maliyyə bazarlarında hərəkətliliyin olmaması;
- neftin qiymətinin aşağı düşməsi ilə əlaqədar investisiya qoyuluşlarının azalması ehtimalı;
- ətraf mühit kirliliyinin azaldılması məqsədilə tələblərin artması;
- sabit valyuta məzənnəsinin olmaması;
- infrastruktur layihələrin vaxtında hazır olmaması;
- Avropa ilə Orta Asiya, Çini birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizinə alternativ olan marşrutlar arasında ciddi rəqabətin yaranması.

(Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, s 11)

3.2 Azərbaycanada mövcud logistik mərkəzlər

Abşeron logistika mərkəzi. Abşeron logistika mərkəzi İpək yolunun mərkəzində yerləşir və Azərbaycanın beynəlxalq standartlara cavab verən ilk logistik mərkəzidir. Abşeron logistika mərkəzi paytaxt Bakının Qaradağ rayonunda Lökbatan qəsəbəsində yerləşir. Abşeron logistika mərkəzi mövqey baxımından çox əlverişli yerdə yerləşmişdir. Və əsas nəqliyyat marşrutlarına birbaşa çıxış imkanına sahib olmaqla ehtiyac duyulan məntəqəyə, adresə tez bir zamanda çata bilir. Logistik mərkəz müasir infrastruktur qurğuları, texnologiya və avadanlıqlarla təchiz edilmişdir və yüksək xidmət keyfiyyəti ilə sürətli, təhlükəsiz və davamlı olaraq logistik xidmət göstərir. Abşeron logistika mərkəzinin nəzdində fəaliyyət göstərən “Abşeron” yük dəmir yolu stansiyası logistik mərkəzin nəzdində fəaliyyət göstərir. Stansiyaya Azərbaycan Dəmir Yolları Qapalı Səhimdar Cəmiyyəti tərəfindən 548004 beynəlxalq stansiya kodu verilmişdir. (<http://absheronport.az/>, 2019)

Abşeron Logistik Mərkəzinin göstərdiyi xidmətlər aşağıdakılardır:

➤ **Təhlükəsizlik**

Abşeron Logistika Mərkəzi ən son texnologiyalarla təchiz edilmiş tam işıqlandırma, kamera nəzarəti və mühafizə sistemləri ilə ərazidə 7/24 formatında güvənli bir xidmət göstərir.

➤ **Gömrük xidməti**

Bütün terminal bir gömrük məntəqəsidir. İdxal-ixrac və tranzit gömrük əməliyyatları ərazidə yerləşən gömrük orqanları tərəfindən həyata keçirilir. Daxil olan yüklər təkrar ixrac və ya idxal proseslərinin gömrük rəsmiləşdirilməsinə qədər saxlanıla bilər.

➤ **Saxlanma xidməti**

İntegrasiya edilmiş saxlanma vahidləri ilə, müştərilərə funksional toplama-paylama şəbəkəsini qurmağa imkan verir.

➤ **Konteyner saxlama**

Sahib olduğu 15000 m² konteyner saxlama ərazisi ilə gəmi agentlikləri və intermodal investitorlar üçün bir göndəriş mərkəzi qurma imkanını verir.

➤ **Daşınma xidməti**

Yükləri ünvandan alma və ya ünvana çatdırılma xidmətlərini təklif edir.

Meyvəli logistika mərkəzi. Meyvəli Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyəti 16.05.2008-ci il tarixində bir qrup işadamları tərəfindən əsas qoyulmuşdur. Meyvəli logistika mərkəzinin əsas fəaliyyət istiqaməti meyvə və tərəvəzlərin topdan və pərakəndə satışının təşkil edilməsidir. Logistik mərkəzin əsas yaranma məqsədi Azərbaycan əhalisinin tələblərini qarşılayan və yerli fermerlərin istehsal etdiyi kənd təsərrüfatı məhsullarının rahat, vaxtında və təhlükəsiz şəkildə yerli bazara çıxarılmasını təşkil etməkdir. Bunun üçün Meyvəli logistika mərkəzi şəhərin kənarında yəni, Bakı şəhərinin girişində yerləşmişdir. Əlverişli mövqeyi ölkənin hər bir bölgəsindən gətirilən kənd təsərrüfatı məhsullarını paytaxta rahat şəkildə gətirilməsinə şərait yaratmışdır. Bundan başqa Meyvəli logistika mərkəzi soyuducu anbarlarını əhalinin istifadəsinə verir. Bu anbarlarda saxlanılan məhsullar öz keyfiyyətini itirmir, fermerlər öz məhsullarını burada saxlamaq imkanına malikdirlər. Meyvəli logistika mərkəzinin yaradılması nəinki regionda və hətta

Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB) məkanında da analoqu olmayan bir meyvə-tərəvəz bazası olmaqla ölkənin inkişaf sürətinə və əhalinin rifahının yaxşılaşdırılması və yeni iş yerlərinin açılması baxımından müsbət təsirləri olmuşdur.

Logistik mərkəz aşağıdakı xidmətləri təklif edir:

➤ Yükləmə xidməti

Ölkəyə gətirilən yüklərin boşaldılması və daşınması məqsədi ilə 24 saat fəaliyyət göstərir.

➤ Maşın yuma xidməti

Xaricdən və regionlardan meyvə-tərəvəz gətirən yük maşınlarının, alıcı və satıcıların rahatlığı naminə 24 saat maşın yuma xidməti göstərilir.

➤ Yanacaq doldurma məntəqəsi

Logistik mərkəzə, xaricdən və bölgələrdən gələn yük və ya minik maşınları üçün 24 saat fəaliyyət göstərən yanacaqdoldurma xidməti göstərilir.

➤ Polis məntəqəsi

Meyvəli logistik mərkəzində alıcı və satıcıların asayişini təmin etmək, təhlükəsizliyini təmin etmək və baş verə biləcək mənfi situasiyaları önləmək məqsədi ilə mərkəzdə polis məntəqəsi yerləşir.

➤ Tibb məntəqəsi

Mərkəzdə alıcı və satıcıların sağlamlığını təmin etmək üçün ilkin tibbi yardım göstərmək məqsədi ilə 24 saat fəaliyyət göstərməkdədir.

➤ Restoran

Əhalinin gündəlik qida ehtiyacını qarşılamaq məqsədi ilə 3 ədəd restoran 7/24 fəaliyyət göstərməkdədir.

➤ Valyuta dəyişmə məntəqəsi

Mərkəzdə insanların alış-verişini daha da asanlaşdırmaq, ehtiyac duyduqda valyuta dəyişmə bilmələri üçün 24 saat valyuta dəyişmə məntəqəsi fəaliyyət göstərir.

➤ Supermarket

Meyvəli logistik mərkəzində 24 saat fəaliyyət göstərən supermarketlər mövcuddur. Supermarketin sutka boyu fəaliyyət göstərməsi insanların alış-verişi üçün çox əlverişlidir.

➤ Black Mount Hotel

Logistik mərkəzdə yerləşən otel xarici qonaqlar üçün nəzərdə tutulub.

Bakı Logistika Mərkəzi. Bakı logistika mərkəzinin əsas məqsədləri aşağıdakılardır:

- Bakı logistika mərkəzini müasir texnologiya, infrastruktur və biznes sistemləri ilə keyfiyyət, qiymət və müştəri məmnuniyyətini əsas sayaraq ölkədə bazar liderinə çevirmək
- Azərbaycanın iqtisadi inkişafına dəstək olmaq
- Yeni iş yerlərinin açılması, məşğulluğun artırılması
- Mərkəzin rəqabət qabiliyyətli olmasını və gəlirliliyini təmin etmək
- Daim müştəri məmnuniyyətini qarşılamaqdır.

Bakı logistika mərkəzinin hədəfləri

- Azərbaycanda ən çox tutulan integrasiya olmuş təchizat zənciri xidmətləri göstərən logistika şirkətinə çevrilmək
- Bakı logistika mərkəzi əsasında müasir və effektiv logistika sistemini təşkil etmək
- Azərbaycanın ən böyük logistik mərkəzinə çevrilmək
- Azərbaycanın bölgələrində, rayonlarında saxlama terminalları şəbəkəsini yaratmaqdır.

Bakı logistika mərkəzi aşağıdakı xidmətləri təklif edir:

- Daşınmanın planlanması və idarə edilməsi
- Keyfiyyətli anbarlama
- Keyfiyyətə nəzarətin təmin olunması
- Əlavə dəyər yaradan xidmətlər
- Logistik idarəetmə
- Tədarük zəncirinin idarə olunması
- Çatdırma və daşıma

3.3 Dünya və Azərbaycan logistika sektorunda problemlər

Müştəri xidmətlərində baş verən problemlər

Müştəri xidmətləri, logistik idarəetmənin ən önəmli fəaliyyətlərindəndir. Hər bir müştəriyə xüsusi xidmət verən logistik idarəçiliyində uğurlu olabilmənin şərti; Müştəriləri çox yaxşı tanıyan, istəklərini anlayan və istənilən vaxt yerinə yetirən müştəri xidmətlərinin varlığıdır. Müştəri münasibətləri deyəndə yalnız müəssisənin bir əməkdaşı ilə müştəri arasındakı münasibətlər başa düşülməməlidir. Müştərilərin gözləntiləri, istəkləri və arzuları artmış olduğu üçün müştəri əlaqələri, əsas olaraq müəssisə və təşkilatın bütünlüyünü maraqlandırır. Bu baxımdan müştəri münasibətlərinə qeyri-adi bir qayğı göstərilməsi lazımdır. Gərgin rəqabət şəraitində müştərilərinə lazım olan qayğı göstərməyən, onlara uzaq qalan müəssisələr uğursuz olur. Müştəri xidmətləri fəaliyyətlərində tez-tez maddi məsələlərdə problem yaşanır. Müştərilərin istədiyi qiymət səviyyəsi ilə tədarükçülərin satış qiyməti arasında fərqliliklər söz mövzusu olmaqdadır. Sektor haqqında məlumat çatışmazlığının olması, müştəri və sektor haqqında kifayət qədər məlumat verilməmiş kadrların olması, kadrların səriştəsiz və inandırmaq qabiliyyətinə malik olmaması, müştəri gözləntilərinin ödənməməsi və davamlılığın olmaması, təslim müddətindəki gecikmələr baş verənlər problemlər arasındadır. Müştəri xidmətləri bir bütündür. Yalnız müştəri və yalnız müəssisənin bir əməkdaşı arasındakı münasibətlərin dəyərləndirilməsi deyil. Mal və xidmət təklif edən təşkilat, təqdimat zamanı bütün mərhələlərin uğurla reallaşmasından cavabdehdir. Baş verəcək bütün axsamalardan xəbərdar olur və müştərilərdən gələn təklifləri dəyərləndirir.

Anbarın Fəaliyyətlərində Qarşılaşılan Problemlər

Anbarda mühafizə edilən materialların hər an istifadəyə hazır olması üçün işlərin görülməsi, mövcudluğunun hər an bilinməsi üçün baza hərəkətlərinin təqibi, fiziki təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, mövcudluğun məxfiliyinin qorunması kimi fəaliyyətlər anbarlamada ön plana çıxan texniki faktorlardır. Anbarının qurulması

üçün lazım olan maliyyə mənbələrinin tapılması, inşa ediləcək sahənin seçilməsi, fəaliyyət göstərəcək şəxsi heyətin keyfiyyət və kəmiyyət nəzarəti, anbar idarəetmə sistemlərinin quraşdırılması, anbar daxilində istifadə ediləcək avadanlıqların seçimi, təhlükəsizlik sistemlərinin dizaynı və bütün bunların səmərəli şəkildə aparılması ağıla ilk gələn adlar arasındadır. Ancaq müəssisənin ölçüsü ilə fəaliyyət sahəsi başda olmaq üzrə digər bir çox amilin də hesablamalara daxil edilməsi zərurəti anbar idarəetmə və tətbiq etmələri məsələsində optimal həll yollarına çatmasını çətinləşdirir.

Anbar yerinin, növünün seçimi, uzun müddətli bir planlaşdırmaya asılı olaraq və sağlam təməllərə əsaslandırılaraq edilir. Ancaq əksər firmalar hər hansı bir planlaşdırmaya ehtiyac duymadan anbarlama qərarları verir və müəssisəyə böyük zərərlər verərək müxtəlif problemlərlə qarşılaşırlar. Anbarlama fəaliyyətlərində qarşılaşılan problemlər Aşağıdakılardır:

- Fəaliyyət sahəsinə bağlı olaraq bir anbarının fəaliyyət tərzini, xüsusiyyətləri, texnologiya və avadanlıq üstünlükləri ilə idarəetmə anlayış və tətbiq etmələri nəzərə almadan ümumi məqsədli və xətalı anbarların istifadə edilməsi,
- Ehtiyatların saxlanması və qorunması üçün kifayət qədər böyüklük və xüsusiyyətlərin olmaması,
- Anbarlama sahələrində malların yüklənmə və boşaldılmasını asanlaşdıracaq ayrı sahələrin hazırlanmamış olması,
- Anbar yeri seçimində səhv qərarlar verilməsi və buna bağlı olaraq yüksək icarə, nəqliyyat kimi problemləri ortaya çıxması,
- Seçilən yerin sonrakı dövrlərdə genişlənməyə imkan verməməsi, elastik böyümə imkanının olmaması,
- İşlənmə tezliyinə görə hissələrə ayırma, tez-tez istifadə edilən parçaların daşıma məsafələrini qısa tutacaq şəkildə yerləşməsi, anbar binası quruluşu, əsas keyfiyyəti, vasitələrin asan hərəkət etməsi, yanğın, təhlükəsizlik, sadə amma təsirli qeydiyyat sistemləri və s. kimi məqamların nəzərə alınmaması,
- Anbar içi temperatur, rütubət, səs, işıq və s. risk amillərini minimum səviyyədə saxlamaq kimi fəaliyyətlər üçün lazımı koordinasiyanın aparılmaması,

- Anbarlama fəaliyyətində informasiya texnologiyalarının istifadə etməməsidir.

Handling və qablaşdırma fəaliyyətlərində qarşılaşılan problemlər:

Qablaşdırma, paketləmə, etiketləmə, ayırma, təsnifat, birləşdirmə, paketləmə kimi handling fəaliyyətləri əsnasında səhv üsulun istifadə edilməsi daşıma fəaliyyətinin sayını və məhsulların gözləmə müddətlərini artırır. Material handling zamanı köməkçi vasitələrin istifadəsinin az, əmək gücünün sıx olması vəziyyətində gözləmələr çoxalmaqda və təsirlilik azalmaqdadır.

Firmanın maliyyə gücünə, anbarının quruluşuna, məhsulun fiziki xüsusiyyətlərinə uyğun gəlməyən handling sisteminin istifadə edilməsi firmada məhsuldarlığın və performansın düşməsinə səbəb olur. Handling prosesində istifadə ediləcək avadanlıqlar səhv seçildiyi təqdirdə daşınacaq avadanlıq yükləmə-boşaltma zamanı zərər görür. Buna bağlı olaraq xərclər və işçi xərcləri artır. İstehsalı tamamlayan bir proses olan qablaşdırmada, səhv qablaşdırma seçimi və qüsurlu qablaşdırma tətbiq etmələri, məhsul istehsalında istifadə edilən yüksək texnologiyanın əhəmiyyətinin itirilməsinə səbəb olur və əhəmiyyətli dərəcədə keyfiyyət itkilərinə yol açır. Seçilən qablaşdırmanın məhsulun xüsusiyyətlərinə görə olmaması, istehlakçının istəklərinin kənarında olması, firmanı logistik məqsədlərindən uzaqlaşdırmaqdadır.

Satın alma fəaliyyətində baş verən problemlər:

Satın alma funksiyası bir firma üçün çox böyük əhəmiyyət kəsb edir. İstehsalçı firmalar üçün əhəmiyyətlidir; Çünki emalın başlanması söz verilən xammalların vaxtında və kifayət miqdarda gəlməsinə bağlıdır. Pərakəndə satıcılar üçün əhəmiyyətlidir; Çünki istənilən mallar tələbi qarşılıyacaq miqdarda və gözlənilən səviyyədə olmasa, müştəri itkisinə, bu səbəbdən də satış itkisinə məruz qalacaqdır. Satın alma prosesində istənilən məhsul və ya texnologiyanın olmaması, uyğun tədarükçünün olmaması, yalnız müəyyən markalara yönəlməyin olması, satın alma sonrası xidmətlərin yerinə yetirilməməsi kimi bir çox problemlə rastlaşılır. Tədarükçülərlə baş verən təslim zamanı, keyfiyyətsizlik kimi problemlər müştəri şikayətlərinə, ehtiyatsız qalmağa, istehsalın ləngiməsinə, məhsul imicinin

və etibarlılığının yox olmasına, bazar itkisinə, korreksiya edici fəaliyyətlərə ya da həddindən artıq ehtiyata səbəb olur. Tədarükçü seçim qərarında ediləcək səhvlər, müəssisənin istehsal etdiyi məhsullardakı mənfi təsir, məhsul keyfiyyətinin yetərli səviyyədə olmaması, sifarişlərin vaxtında çatdırılmaması, gətirəcəyi əlavə xərclər, istehsalın axsaması müəssisənin uzun dövrdə göstərəcəyi fəaliyyətə mənfi təsir edir. Bu səbəblə tədarükçü seçimi satın almağın ən önəmli fəaliyyətidir.

Gömrükləmə fəaliyyətində baş verən problemlər:

Kvotaların qalxdığı, vergi nisbətlərinin düşdüyü, proteksionist modelinin tərk edilməyə başlandığı bu əsrdə, azad ticarət siyasətinin ən mühüm göstəricilərindən biri, ölkələrin gömrük qanunvericiliyindəki sərbəstləşdirməyi və gömrük rejiminin tətbiqində sadələşdirilmiş əməliyyatlarıdır. Dünya ticarətindəki liberallaşma kontekstində dəyişiklik, gömrük fəaliyyətlərinin ölkələrin nəzdində artıq tək cə vergisəl ölçüdə qəbul etməməsi zərurətini gündəmə gətirmişdir. Gömrüklər, inkişaf etmiş dünya ölkələrində, beynəlxalq ticarəti tənzimləyən bütün iqtisadi və ticari fəaliyyətlər çərçivəsində dəyərləndirilən və ticarəti maneə olmaqdan çox, asanlaşdıran bir funksiyaya malikdir.

Azərbaycanın logistika sektorunda problemləri

Aparılan araşdırmalar, təhlillər, dünya logistika sektoru ilə Azərbaycan logistika sektorundakı müqayisəli təhlillər zamanı, məlumatlandırma, savadlı kadr çatışmazlığı və s. kimi problemlər müəyyən olunmuşdur. Müəyyən olunmuş problemlər aşağıda göstərilmişdir:

- Savadlı kadr çatışmazlığı
- Logistik sektorda rəqabətin olmaması
- Logistik infrastrukturun müasir vəziyyətdə olmaması
- Məlumatlandırmanın zəif olması
- Logistika və ticarət sahəsində xarici ekspertlərlə əməkdaşlıqların mütəmadi olaraq aparılmaması

3.4 Azərbaycan logistika sektorunda strateji məqsədlər

1. Qeyri neft sektorunun inkişafı ön planda olduğu bir dövrdə, prioritet sahələrdən biri kimi logistika sektoru iqtisadiyyatın tərkib hissələri olan bütün digər sahələrin bir-biri ilə əlaqələndirilməsində əsas amil kimi çıxış edir və bu sahələrin inkişafında hərəkət verici qüvvə rolunu göstərir. Qeyri-neft sektorunun inkişafı baxımından logistika sektorunun inkişaf etdirilməsinin vacibliyi və ölkə potensialı nəzərə alınaraq, logistika sektorunda əsas hədəflərə çatmaq qarşıya məqsəd kimi qoyulmuşdur.

2. Azərbaycanın strateji coğrafi mövqeyindən maksimum istifadə etməklə, region daxilində önəmli logistika mərkəzinə(hub) çevrilməsi məqsədilə tranzit yüklərinin ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinə cəlb etmək, rayonlarda logistik mərkəzlər yaratmaq, yerli və xarici investisiya qoyuluşlarını təşviq etmək, yeni biznes və iş yerləri imkanları dəyərləndirmək vasitəsilə Azərbaycanın cəlbediciliyini artırmaq.

3. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərində ölkənin rəqabət qabiliyyətliliyinin təmin edilməsi üçün idxal-ixrac əməliyyatları və tranzit yüklərin daşınması zamanı sərf olunan vaxt və xərclər optimallaşdırılmalı, gömrüklərdə proseduralar sadələşdirilməli və bu sahədə lazımi addımlar atılmalı, Azərbaycan ərazisindəki nəqliyyat dəhlizləriboyu yol infrastrukturunu uyğun vəziyyətdə olmalı, logistik layihələr, infrastruktur layihələri başa çatdırılmalı və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmalıdır. (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, s 19)

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Nəzəri araşdırmalar və təcrübi araşdırma ilə əldə edilən nəticələr və logistika sektorundakı problemlərə yönəlik həll təklifləri aşağıda yer alır.

Savadlı kadr çatışmazlığı – Mövcud problemin aradan qaldırılması üçün universitetlər ilə logistik mərkəzlər, logistik firmalar, gömrük orqanları ilə qarşılıqlı əlaqədə olmalı, logistika ixtisaslı tələbələr qeyd edilən yerlərdə təcrübə keçməli və tələbələr üçün fürsətlər yaradılmalıdır. Digər bir təklif isə, logistika ixtisaslı tələbələrin xaricdə təcrübəyə göndərilməsidir.

Logistik sektorda rəqabətin olmaması – Azərbaycan logistika sektorun əsas problemlərindən biri rəqabətin olmamasıdır. Logistik mərkəzlərin logistika sektorunun əsasını təşkil etdiyini nəzərə alsaq və Azərbaycanda 2-3 logistik mərkəzin olması, rəqabətin olmamasından xəbər verir. Sektorda rəqabət yaratmaq üçün xarici firmaları ölkəyə dəvət etmək olar.

Logistik infrastrukturun müasir vəziyyətdə olmaması – Logistik mərkəzlərdə innovativ avadanlıqlardan istifadə olunmalıdır. Məsələn, anbarlarda WMS sistemi tətbiq olunmalıdır və s.

Məlumatlandırmanın zəif olması – Logistik mərkəzlərin məlumatlandırma sistemi çox zəifdir. Bunun üçün marketinq addımları atılmalıdır. Sahibkarlar logistik mərkəzlərin fəaliyyətləri barədə məlumatları olmalı, idxal və ixrac zamanı logistik mərkəzlərə müraciət edə biləcəyini bilməlidir. Bunun üçün logistik mərkəzlərin reklamları TV-də, radioda, billboardlarda verilməlidir. Hətta mərkəzlər rayonlarda məhsul ixrac edən və ya ixrac potensialı olan sahibkarlarla görüşüb xidmətlərin təklif etməlidirlər.

Logistika və ticarət sahəsində xarici ekspertlərlə əməkdaşlıqların mütəmadi olaraq aparılmaması – Logistik sektorun inkişafı üçün xarici təcrübədən istifadə edilməsi mütləqdir. Bunun üçün ölkəyə xarici ekspertlər dəvət olunmalı, təlimlər keçirilməli və xarici təcrübə mənimsənilməlidir.

Azərbaycanda logistika sektoru inkişaf göstərən, gələcək vəd edən sektorlar arasında yer almaqda və gündən günə inkişaf etməkdədir. Xüsusilə Azərbaycanın coğrafi mövqeyi və malik olduğu gənc əhali, logistika sektoru üçün əhəmiyyətli bir

üstünlük olaraq görülür. Ancaq savadlı kadr çatışmazlığı, logistik bünövrəyə dair problemlər, sektora lazımı əhəmiyyətin verilməməsi kimi problemlər, Azərbaycanın logistika sahəsində lazım olan uğuru əldə edə bilməməsinə və sahib olduğu bu üstünlükləri logistik baza olma yolunda kifayət qədər istifadə edə bilməməsinə gətirib çıxarır.

Bütün bu nəticələr tədqiq olunduqda, logistika sektorunun problemlərinə qarşı aparılan tədqiqatların, siyasi və hüquqi aktlar ilə dəstəklənməsi lazım olduğu və eyni zamanda da dövlət tərəfindən veriləcək dəstək və stimulların, kiçik ölçülü şirkətlərdən böyük ölçülü şirkətlərə qədər peşəkar məsləhətçilər tərəfindən təlimlər verilməsinin lazım olduğu müəyyənləşdirilmişdir. Azərbaycanın logistik potensialı korporativləşmə prosesinə daxil edilməli və xaricdəki logistik sistemlər araşdırılaraq məlumat analizləri müzakirə edilməlidir. Qısacası logistika sektorunda mövcud olan problemlərin arxa planındakı səbəblər müəyyən edilərkən digər tərəfdən də mövcud problemləri təkan verən kiçik miqyaslı gizli problemlər də aradan qaldırılmalı və problemlər daha yaranmadan öncə həll olunmalıdır.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016.
2. T.İ.İmanov 2005, Logistikanın əsasları, Bakı. “Tİ-Media”, s 473.

Xarici dildə

1. Chopra S. and Meindl P. 2007, Supply Chain Management, New Jersey. “Prentice Hall”, s 544
2. Rushton A., Croucher P. and Baker P. 2014, Logistics and Distribution Management, London, Philadelphia, New Dehli. “Kogan Page”, s 721

1. Dr. Melih Başkol (2010). “Lojistik ve Lojistik Yönetimi”, Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi, s 47-81.
2. Elif Simge Daşkan, 2016, Türkiyede lojistik hizmetlerdeki gelişimin dış ticaret üzerine yansımaları, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
3. Fatih Yılmaz (2019). “Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi”, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, s.186-199.
4. Hasan Hüseyin Özden, 2010, Lojistikte toplam kalite yönetimi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul
5. Mahmut Nevfel Elgün, 2011, Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar.
6. Murat Bay, Fuat Erol (2016). “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama”, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, s.124-134.
7. Sefer Gümüş (2013). “Lojistik sektörünün Türk ekonomisine katkıları ve bir araştırma”, Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi, s 302-324
8. Vedat Karadeniz, Erdal Akpınar. “Türkiyede lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi”, Marmara Coğrafya Dergisi, s.49-71.

İnternet resursları

1. <http://bilingumruk.com/antrepo-nedir/>
2. <http://eborsahaber.com/97350/2019/haberler/cin-lojistik-sektoru-buyumeye-devam-ediyor/>
3. <http://eborsahaber.com/97350/2019/haberler/cin-lojistik-sektoru-buyumeye-devam-ediyor/>

4. <http://www.absheronport.az/>
5. <http://www.blc.az/tr/>
6. <http://www.cingunlugu.com/cinin-lojistik-sektoru/>
7. <http://www.ekovitrin.com/turkiye-lojistik-sektoru-2018-2019-makale,1442.html>
8. <http://www.kargohaber.com/lojistik-sektorunun-temel-sorunu-nitelikli-ve-egitimli-personel-4149h.htm>
9. <http://www.logisticsworld.com/>
10. <http://www.yagizozbir.com/index.php/2018/01/29/tedarik-ve-sevkiyat-lojistigi/>
11. <https://ataraf.com/depolama/stok-yonetimi/depo-stok-genel-bilgiler/> -
12. <https://lpi.worldbank.org/report>
13. <https://meyveli.az/services.html>
14. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/EN/Invest/Industries/logistics.html>
15. <https://www.interporto.it/en/company-s1>
16. <https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-butuner-ph-d->
17. <https://www.stat.gov.az/>
18. <https://www.utikad.org.tr/>

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1. Azərbaycanın illər üzrə LPI göstəricisi.....	48
--	----

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1. LPI göstəricisi yüksək olan ölkələr.....	46
---	----