

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

**“ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD
EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN
YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Həsənli Əli Yusuf

BAKI - 2022

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**

“ _____ ” **2022-ci il**

“ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD
EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN
YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060408 Marketing

İxtisaslaşma: Logistika

Qrup: 316

Magistrant
Həsənli Əli Yusuf oğlu
_____ **imza**

Elmi rəhbər
i.ü.f.d. Talıbov Ceyhun Şahmar oğlu
_____ **imza**

Program rəhbəri
i.ü.f.d., dos. Şamxalova Samirə
Oqtay qızı
_____ **imza**

Kafedra müdiri
i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar
Atakişi oğlu
_____ **imza**

BAKİ - 2022

Elm andı

Mən, Həsənli Əli Yusif oğlu and içirəm ki, “Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılması məsələləri” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktuallığı: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərinin əlverişli iqtisadi perspektivlərə malikdirlər. İşğaldan sonra realizə oluna biləcək projektlər sayəsində Şərqi Zəngəzurda potensial logistika mərkəzinin yaradılması planlaşdırılmışdır. Bu sahədə bir sıra iş və tədbirlər aparılmaqdadır.

Tədqiqatın məqsədi: Hal - hazırki tədqiqat işinin məqsədi Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılması məsələlərinin tədqiqidir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Təqdim olunan tədqiqat işinin hər bir mərhələsində dissertasiyada həm ümumi elmi analiz metodlarından, həm də məntiqi təhlil və ekspert qiymətləndirmə metodlarından, iqtisadi və statistik metodlardan və müqayisə üsullarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqat bazası yerli müəlliflərin əsərlərindən, elmi məqalələrdən, Dövlət Statistika Komitəsinin statistik göstəricilərindən və internet resurslarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Dissertasiya işinin mövzusu ilə bağlı bütün məlumatlar yalnız İnternet mənbələrdə mövcuddur. Məlumat azlığı tədqiqat işini məhdudlaşdırır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Müstəqil Azərbaycan dövləti postpandemiya və II Qarabağ müharibəsindən sonrakı dövrdə keyfiyyətə yeni olan və 2021-2030-cu illəri əhatə edəcək strateji mərhələyə qədəm qoymuşdur.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Tədqiqat nəticələrindən, təklif və tövsiyələrdən, Şərqi Zəngəzurda yaradılacaq potensial logistik mərkəz üzrə əldəolunacaq nəticələri təhlili, regionun iqtisadi vəziyyəti, beynəlxalq əlaqələri, gələcək inkişafı təsiri məsələlərinin tədqiqi üçün istifadə oluna bilər.

Açar sözlər: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu, logistik mərkəz, nəqliyyat.

STATISTICAL STUDY OF THE IMPACT OF THE RESULTS OF THE SECOND KARABAKH WAR ON THE FUTURE DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN

SUMMARY

The actuality of the subject: The liberated territories of the East Zangazur economic region have favorable economic prospects. It is planned to establish a potential logistics center in East Zangazur thanks to projects that can be implemented after the occupation. A number of works and measurements are being carried out in this area.

Purpose and tasks of the research: The purpose of the study is to study the establishment of a transport logistics center in the liberated areas of the East Zangazur economic region.

Used research methods: At each stage of the research, the dissertation used both general scientific analysis methods, logical analysis and expert evaluation methods, economic and statistical methods and comparison methods, SWOT analysis.

The information base of the research: The research database used the works of local authors, scientific articles, statistics of the State Statistics Committee and Internet resources.

Restrictions of research: All information on the subject is available only on the Internet. Lack of information limits research.

The novelty and practical results of investigation: In the post-pandemic and post-Karabakh war years, the independent Azerbaijani state has entered a qualitatively new strategic stage, which will cover the years 2021-2030.

Scientific-practical significance of results: Research results, proposals and recommendations can be used to analyze the results of the potential logistics center to be established in East Zangazur, the economic situation in the region, international relations, the impact of future development.

Keywords: East Zangazur economic region, logistics center, transport.

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

SWOT

Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats,

ARDSK

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	8
I FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN YARADILMASININ NƏZƏRİ METODOLOJİ ƏSASLARI	
.....	12
1.1. Nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılmasının nəzəri metodoloji əsasları.....	12
1.2. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda işğaldan azad edilmiş ərazilərində işğaldan öncə yerləşən nəqliyyat sistemi və məntəqələrin hazırki vəziyyəti və inkişaf meyilləri.....	20
II FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ YARADILAN BİLƏCƏK POTENSİAL NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN ARAŞDIRILMASI VƏ TƏHLİLİ	
.....	28
2.1. Potensial nəqliyyat logistik mərkəzinin yerləşəcə biləcəyi ərazilər və onların digər məntəqələrlə əlaqəsi.....	28
2.2. Müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin potensial nəqliyyat logistik mərkəzindəki rolu	
.....	31
III FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ YARADILACAQ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ	44
3.1. Yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin Azərbaycan Respublikasının digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə əlaqəsi və ölkənin iqtisadiyyatında rolu.....	44
3.2. Digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə yaradılacaq əlaqələrin prespektivləri .	52
3.3. Yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin xarici ölkələrlə əlaqəsi və beynəlxalq ticarətdə rolu	56
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	64
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI	66
ƏLAVƏLƏR	69
Cədvəllərin siyahısı	71
Şəkillərin siyahısı	71

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: İqtisadi inkişafın prosesinin səmərəliliklərinin artırılması və iqtisadi islahatın sürətləndirilmələri bir çox amilin ciddi şəkillərdə dəyərləndirilmələrini və nəzərə alınmalarını şərtləndirirlər. Bundan biri də nəqliyyat sistemlərinin işləklikləri və optimal olmaları problemləri ilə bağlıdır və təsadüfi deyildi ki, nəqliyyat sistemlərini çox vaxt iqtisadiyyatın şah damarları kimi xarakterizə edilirlər.

Dünyanın tərəqqi etmiş respublikalarında nəqliyyat və logistika sistemlərinə və onların əhəmiyyətlərinə yanaşmada bazar iqtisadiyyatları münasibəti və mexanizmi əsas meyar və prinsip kimi baxılmaqdadır.

Məhz bu səbəblərdən nəqliyyat və logistika sistemləri yüksək gəlirlər gətirən və əlavə dəyərlər yaradan sahibkarlıqlar fəaliyyətləri və biznes sahəsindən biri kimi qiymətləndirilirlər.

Bundan əlavə, nəqliyyat-logistika sistemlərinin üstün amilindən məhsuldar istifadə olunmaları iqtisadiyyatların şaxələndirilmələri baxımından mühüm əhəmiyyətlər kəsb edirlər. Beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat qovşağının kəşfi nöqtəsinin – marşrutunun potensiallarından səmərəli formalarda yararlanmaq, dənizlər, dəmir yolları və digər nəqliyyatlar növlərindən eyni vaxtlarda məhsuldar istifadə olunmaları yükdaşımanın dinamikliklərinə əlverişli şəraitlər yaradırlar və bu sahələrdə xidmətlərin dəyərlərinin həcmələrinin əhəmiyyətli səviyyələrdə artırılır.

Digər mühüm bir amillər isə dünya təcrübələrində müxtəlif növ nəqliyyatlar vasitəsi və növü ilə daşımada logistika mərkəzi vasitəsi ilə əlavə dəyərlər yaratmaqdan ibarətdir.

Ümumiyyətlə, bu hallarda təchizat zəncirləri daha da çevik şəkillərdə işləyirlər, təsərrüfatlar və biznes subyektinin müxtəlif xammallar və materiala olan tələbatlarının səmərəli şəkillərdə ödənilmələri təmin olunur, ticarət və yükdaşımaları dövriyyələri artırılır.

Qeyd etməliyik ki, eyni zamanda, logistika mərkəzi vasitəsi ilə iqtisadiyyatların prioritet sferalarının tərəqqi etdirilmələri və iqtisadi islahatın sürətləndirilmələri məqsədi ilə xammallar və resursun təminatları problemin həllərinə əlverişli şəraitlər yaranırlar.

Qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikasında da nəqliyyat və logistika sistemlərinin strateji əhəmiyyətləri və üstün cəhəti diqqət çəkirlər. Belə ki, respublikamızda nəqliyyat sektorlarının əksər növünün səmərəli təşkilləri və logistika mərkəzinin yaradılmaları üçün əlverişli şəraitlər vardı.

Məlumdur ki, strateji yollar xəritəsi çərçivələrində Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatının tərəqqi modellərinin təkmilləşdirilmələri və perspektiv milli iqtisadiyyat sferaları üzrə strateji hədəf müəyyənləşdirilmişdi.

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazisi böyük iqtisadi perspektivlərə malikdir. İşğaldan azad olunduqdan sonra reallaşdırılan layihə sayələrində Zəngilanın Şərqi Zəngəzurun logistika mərkəzinə çevrilməsi planlaşdırılmışdır. Bu faktlar öz növbələrində mövzunun aktuallığını əhatə edirlər.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Azərbaycanın Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun əlverişli coğrafi mövqeyinə nisbətən burada logistika sektoru lazım olduğu səviyyədə deyil.

Regionda kompakt xidmətlər göstərən logistik mərkəz yox səviyyəsindədir. Bu kimi problemlər araşdırılmaqdadır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Hal - hazır ki, dissertasiya işinin məqsədi Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılması üzrə məsələlərin araşdırılması və analiz edilməsidir. Bu məqsədin yerinə yetirilməsi üçün aşağıdakı vəzifələr yerinə yetirilməlidir:

- Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində yaradıla biləcək potensial nəqliyyat logistik mərkəzinin araşdırılması və təhlili;

- Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda işğaldan azad edilmiş ərazilərində işğaldan öncə yerləşən nəqliyyat sistemi və məntəqələrin hazırki vəziyyəti və inkişaf meyillərinin öyrənilməsi;

- potensial nəqliyyat logistik mərkəzinin yerləşəcə biləcəyi ərazilər və onların digər məntəqələrlə əlaqələrinin təhlili;

- müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin potensial nəqliyyat logistik mərkəzindəki rolunun təyini;

- Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin inkişaf istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi;

- yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin Azərbaycan Respublikasının digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə əlaqəsi və ölkənin iqtisadiyyatında rolunun öyrənilməsi;

- digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə yaradılacaq əlaqələrin perspektivlərinin analizi;

- yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin xarici ölkələrlə əlaqəsi və beynəlxalq ticarətdə rolunun araşdırılması.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Aparılan tədqiqatın obyektı Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində yaradılması planlaşdırılan nəqliyyat logistik mərkəzidir, predmeti isə Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılmasıdır.

Tədqiqat metodları: Dissertasiya işində müşahidə, qruplaşdırma, müqaisə, sintez, SWOT təhlil kimi üsullar istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqatın aparılması zamanı yerli və xarici ədəbiyyat, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsinin təqdim etdiyi statistik məlumatlar istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Tədqiqatın zəruri informasiya bazasının yetərsizliyi kimi məhdudiyyətləri vardır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Aparılmış tədqimatın yeniliyi:

- Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının azad zonalarında nəqliyyat logistika mərkəzinin yaradılmasının nəzəri və metodoloji əsasları araşdırılmışdır;

- Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının azad zonalarında yaradılacaq Nəqliyyat Logistika Mərkəzinin inkişaf istiqamətləri təhlil edilib;

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Tədqiqat nəticələrindən, təklif və tövsiyələrdən Şərqi Zəngəzurun işğaldan azad olunmuş ərazilərində potensial logistik mərkəzin yaradılması məsələlərinin tədqiqi üçün istifadə oluna bilər.

I FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞGALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN YARADILMASININ NƏZƏRİ METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. Nəqliyyat logistik mərkəzinin yaradılmasının nəzəri metodoloji əsasları

Müəssisə təchizatçıları və müştərilərin fiziki axınının idarə edilməsi tərəfindən təşkil edilən bütün nəqliyyat fəaliyyətləri müəssisə daşımaları adlanır. Robert M. K. Garcher düşünürdü ki, hər bir bazarda istifadə olunacaq, şirkət nəqliyyat seçimi və ya təşkili yolu ilə təchizat məntəqələrindən müştərilərə çatdırılacaq malların və xidmətlərin hərəkəti, habelə kəmiyyət, kəmiyyət, vaxt və xidmətlər ilə bağlı bütün fəaliyyətlər daxil olmaqla, daşıma eyni olacaq (Akdm A. 2006).

Nəqliyyat, tədarük mənbəyindən başlayaraq müştəriyə qədər, məhsul və ya xidmətlərin axını sifariş edən müxtəlif fəaliyyətləri həyata keçirir. İdarəetmə üsullarının sürətləndirilməsi və texnologiyanın inkişafı ilə eyni vaxtda nəqliyyat fəaliyyətinin həcmi də inkişaf etmişdir. Nəqliyyat fəaliyyətlərini aşağıdakı kimi edə bilərik:

- * Müştəri xidməti;
- * Nəqliyyat və çatdırılma;
- * Saxlama;
- * Ədəbi proses;
- * Qablaşdırma;
- * Alış və paylama;
- * Xüsusi xidmət;
- * Tələbin planlaşdırılması;
- * Sifarişin idarə edilməsi;
- * Materialların və inventarların idarə edilməsi;
- * Satış sonrası xidmət;
- * Anbar yeri seçimi;
- * Yüklə daşımaları;

* Əks nəqliyyat.

Logistik mərkəz hal – hazırki dissertasiya işinin ən birinci araşdırma mövzusundan biridir. Beləliklə, nəqliyyat qovşağı nədir? Logistika Mərkəzi çoxlu təriflər alıb. Tərifə görə, nəqliyyat qovşaqları "zəruri xidmətləri təmin edən özəl ərazilərə çatdırılma prosesində müxtəlif çatdırılma və çatdırılma növlərinin inteqrasiyasını təmin etməkdir".

"Nəqliyyat mərkəzləri magistral yollardan kənarında dağılmış paylayıcı mərkəzlərin yerləşməsinin qarşısını almaq üçün yüklərin paylanması və nəqliyyat vasitələrinin funksional inteqrasiyası ilə təmin olunan ərazilərdədir." Bu dövrdə nəqliyyat mərkəzlərindən istifadə edildikdən sonra ABŞ və Avropa ölkələrində nəqliyyat mərkəzlərinin sayı sürətlə artmağa başladı. Hətta əsrdə. 80-ci illərdə nəqliyyat mərkəzlərinin tarixi inkişafında sürətli artım müşahidə olunurdu.

Məlumdur ki, yol sıxlığını, ətraf mühiti, enerji və əmək xərclərini azaltmaq üçün Yaponiyada da nəqliyyat qovşağı konsepsiyası təklif olunur.

Daha sonra Avropa ölkələrində istifadə edildi. Əvvəllər Fransada Qarenin və Soqorisdə bir neçə əyalətdən istifadə edilirdi. 1960-cı illərin sonu, 70-ci illərin əvvəllərində İtaliya və Almaniyada nəqliyyat qovşaqları yaradıldı. 1980-1990-cı illərdə nəqliyyat mərkəzləri bütün dünyada sürətlə böyüdü və Fransa, Hollandiya, Almaniya, İtaliya, İngiltərə və Belçikada inkişaf etdi (İmanzadə R.Z. 2019).

ABŞ-da nəqliyyat qovşağı anlayışı "inland port" adlanır. Məsələn, Texasdakı Huntsville limanında bu, dəmir yolu, hava, avtomobil və dəniz nəqliyyatını əhatə edən bir ərazidir. Huntsville Beynəlxalq Hava Limanı, intermodal mərkəzlər və Jetplex sənaye parkları burada yerləşir.

Nəqliyyat qovşaqlarının mövcudluğu, bəlkə də şəhərdə artan ticarət həcmiminin və onu müşayiət edən logistika hərəkətinin ən mühüm səbəbidir. Qlobal ticarətin artması ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsir edir, satışları artırır, iş dünyasını stimullaşdırır və tarazlaşdırır. Lakin bu müsbət təsir ağır nəqliyyat vasitələrinin istifadəsinə gətirib çıxarır və nəticədə havanın çirklənməsi, nəticədə nəqliyyat sıxlığı nəticəsində insanların həyat keyfiyyətini aşağı salır. Nəticədə qlobal iqtisadiyyatın böyüməsi gözlənilir. Ticarət və nəqliyyatın artması ilə paralel olaraq,

ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər həyatının keyfiyyətinə mənfi təsir göstərməməsinin yeganə yolu ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər daxilində qət etdiyi məsafəni azaltmaqdır. Bu sistem orta və orta xarakterlidir. Qeyd edək ki, nəqliyyat qovşaqları şəhər daxilində yerləşir, lakin o qədər də bağlanmamalıdır. Bu həll regiona, nəqliyyat şəbəkəsinə və şəhər bazarına asan çıxış tələb edən həyata keçirilməsi ilə tanınacaq.

Ümumiyyətlə, qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat mərkəzlərinin tarixi inkişafında əsas rolu qloballaşma tendensiyası oynayır. Qloballaşmanın böyük təsiri sübut edir ki, nəqliyyat mərkəzlərinin tarixi inkişafı zamanla sürətlənmişdir. Nəqliyyat qovşaqlarının tarixi inkişafına təsir edən digər amil isə ölkələrin müxtəlif məqsədlərə malik olmasıdır (Nəcəfov E.M., Həsəni Ə.N. 2016).

Enerji və biznes xərcləri ABŞ və Yaponiyada inkişafın əsas amilləri olmuşdur. Xüsusən də tıxac problemləri nəqliyyat qovşaqlarının yaranmasına səbəb olub.

Nəqliyyat qovşağı anlayışı müəyyən bir sahədə daşıma, paylama, anbar, gömrük, ixrac, idxal, transfer əməliyyatları, sığorta, bank işi və istehsal kimi bir sıra nəqliyyat fəaliyyətinin həyata keçirilməsini əhatə edir. Dünyada bir çox dünya nəqliyyat qovşaqları var. Bu mərkəzlər ölçülərinə, ticarət həcminə və nəqliyyat xidmətlərinin müxtəlifliyinə görə aşağıdakı kimi təsnif edilir:

- * Qlobal Logistika Mərkəzi;
- * Beynəlxalq Logistika Mərkəzi;
- * Regional nəqliyyat və paylama mərkəzləri;
- * Yerli nəqliyyat və paylama mərkəzləri kimi təsnif edilir.

Nəqliyyat mərkəzləri, mümkünsə, böyük və mühüm istehsal mərkəzlərinin, şəhərlərin və dəmir yollarının, habelə limanların yaxınlığında yerləşir. Allahabad Allahabad şəhəri dünyanın ən hündür şəhəri kimi tanınır və həm də turizm məkanı kimi tanınır. Nəqliyyat mərkəzlərinə xidmətlərin daşınması, bölüşdürülməsi, malların təsnifatı və təsnifatı, anbarlar və bütün digər funksiyalar (xidmətlərə başlamaq üçün lazım olan bank, sığorta və digər əməliyyatlar) daxildir (İmanov T.I. 2005).

Nəqliyyat xidmətlərini nəzərdən keçirərkən bu fəaliyyətləri iki yerə bölmək olar: əsas xidmətlər və köməkçi xidmətlər.

Əsas xidmətlərə müştəri xidməti, göndərmə və daşıma xidmətləri, anbar, anbar, tələbin idarə edilməsi, sifarişin idarə edilməsi, qablaşdırma və s. daxildir. Əlavə xidmət yerinin və paylama mərkəzinin yerinin seçilməsi, o cümlədən məhsulun planlaşdırılması, alınması, ehtiyat hissələri və satışdan sonrakı xidmət, sığorta, gömrük, rəy və s. Sahibidir. Nəqliyyat mərkəzlərində göstərilən xidmətlərə aşağıdakılar daxildir:

- * Anbar xidməti;
- * Quruluşlar yaratmaq imkanları;
- * Etiketləmələr;
- * Fiziki şəraitin təmin edilməsi;
- * Çatdırılma;
- * Nəqliyyat;
- * Qaytarılan məhsulların idarə edilməsi;
- * Sığorta və s.

Misal kimi, Baku Logistic Center-in təqdim etdiyi servisləri göstərə bilərik:

- * Nəqliyyatın planlaşdırılması və idarə edilməsi;
- * Məsul saxlama;
- * Keyfiyyətə nəzarət;
- * Əlavə dəyərli xidmət;
- * Logistikanın idarə edilməsi;
- * Təchizat zənciri tədbirləri;
- * Nəqliyyat;
- * Əks nəqliyyat.

Logistik mərkəzin sahib olduğu əsas xüsusiyyət aşağıdadır (Demir M.H. 2013):

- Demək olar ki, bütün logistik mərkəzlərdə multimodal və ara terminallar mövcuddur;

- * Logistika mərkəzlərində müxtəlif növ anbar və qurğular var;

* Xüsusi xidmətlər, təhlükəsizlik xidmətləri və bir çox digər xidmətlər logistika mərkəzində yerləşir;

* Texniki İnformasiya Texnologiyaları Təhsili Müdirliyinin funksiyaları;

* Çoxlu nəqliyyat növlərini aktivləşdirmə yolları;

* Nəqliyyat mərkəzi ən azı 50 hektar torpaq tələb edir;

* Böyük şəhərlərdə dəmir yolu stansiyalarının daxil edilməsi;

* Əsas planın mövcudluğu nəqliyyat qovşağının konfigurasiyalarını əhatə edən digər amildir;

* Logistika mərkəzləri mərkəzləşdirilmişdir, bir mərkəzdən idarə olunur;

Açıq və qapalı anbarların olması nəqliyyat qovşaqlarının əsas xüsusiyyətlərindən biridir;

• Keyfiyyətli yer seçərkən nəqliyyat qovşağı çox vacibdir.

Avropadakı logistik mərkəzin ümumi xüsusiyyəti. Nəqliyyat qovşaqları Avropada mövcuddur və bu fiziki xüsusiyyətlər nəqliyyat qovşaqlarının qovşaqları kimi müəyyən edilir.

* Ən azı 100 hektarlıq bir hissəsi olmalıdır.

* Yer: Şəhər daxilində və ya yaxınlığında, lakin ucqar yaşayış massivində olmalıdır.

* Əlçatanlıq: Yolun əla nəqliyyat imkanı olmalıdır, dəmir yolu bağlantısı tələb olunur, giriş nəzarətli şəkildə həyata keçirilməlidir.

* Yaxınlıq: Müxtəlif nəqliyyat vasitələrinə, limanlara, daxili avtomobil yollarına və ya hava limanlarına bitişik və ya birbaşa çıxışa malik olmalıdır.

* Dizayn: Dizayn nöqtəyi-nəzərindən (şəhərin estetik gözəlliyinə xidmət etmək üçün) abadlıq, rahatlıq və landşaft planlaşdırılmalıdır.

* Ofislər: Müasir ofis və binalara malik olmalıdır (Vaxrar).

* İnformasiya Texnologiyaları: İnformasiya və texnologiya işlənilib hazırlanmışdır.

Göründüyü kimi, nəqliyyat qovşaqlarının birləşməsi nəqliyyat fəaliyyətinin uğuruna birbaşa təsir edən xüsusiyyətlərdir. Nəqliyyat sektorunda baş verə biləcək

hadisələr gələcəkdə nəqliyyat mərkəzlərinin dizayn xüsusiyyətlərində dəyişikliklərə səbəb ola bilər.

Nəqliyyat qovşaqlarında təşkilati strukturu müşahidə edərkən, özünü izah edən müxtəlif strukturları görmək olar. Bununla belə, nəqliyyat qovşaqlarının strukturunda dəyişməyəcək bir ehtiyac var. Nəqliyyat qovşaqlarında istənilən səviyyədə və məhsuldarlıqda xidmət göstərən peşəkar idarəetmə strukturlarının olması vacibdir (İmanzadə R.Z. 2019).

Beynəlxalq səviyyədə artan rəqabət və dəyişən iqtisadi şərait rəqabətə birbaşa təsir edir və rəqabətin səviyyəsini artırır. Nəqliyyat sahəsində rəqabət nəqliyyat mərkəzləri tərəfindən həyata keçirilir. Ölkədə nəqliyyat qovşağının böyük əhəmiyyəti var. Həm ölkədaxili yükdaşımalar, həm də ölkədaxili daşımalar mühüm rol oynayır. Ölkələr arasında mövcud ticarət axınlarını və məhsulların mübadiləsini birbaşa nəqliyyatdan asılı nəzərə alaraq.

Bu sənaye və iqtisadiyyat anlayışı bütün nəqliyyatdan istifadə etmək üçün daha faydalı olardı. Milli iqtisadiyyatın təsir zonası olduğu yerlərdə nəqliyyatın insan və fiziki resurslarından çox istifadə olunur. Nəqliyyatın iqtisadiyyata təsirini ölçmək üçün müxtəlif tədqiqatlar aparılmışdır.

Belə bir nümunə göstərir ki, Böyük Britaniyada işləyən əhalinin 30%-i müvafiq nəqliyyat sahələrində çalışır. ABŞ-da aparılan son tədqiqatlar göstərir ki, Şimali Amerika iqtisadiyyatında, Avropa və Asiyada ÜDM-in 10%-dən 15%-ə qədəri tamamilə onların nəqliyyat fəaliyyətləri hesabına əldə edilir. Bu rəqəmlər ən mühüm məsrəflərdən bəzilərini əks etdirir və nəqliyyat xərclərinin strukturunu başa düşməyin və bu xərcləri azaltmağın nə qədər vacib olduğunu göstərir. Ən aşağı xərclər İngiltərə və ABŞ-dan gəldi və bunun ən mühüm səbəbi bu iki ölkədə daşıma anlayışının əhəmiyyətinin uzun müddətdir qəbul edilməsidir. Bütün ölkələr üzrə orta göstərici 2,5% təşkil edir. Bu nisbət yüksəkdir, lakin hələ də nisbətən aşağıdır. Bu rəqəm 20 il əvvəl görünseydi, bu rəqəm yüz faiz gedəcəkdi. 20 il əvvəl Böyük Britaniyada nəqliyyat xərclərinin 20% -18% olduğu qeyd edildi.

Müxtəlif təbii proseslərin xərcləri təşkil edildi. Davis və ABŞ nəqliyyat müəssisəsinin göstərdiyi ən mühüm xərc faktorlarından biri odur ki, ən mühüm

xərc amili 45% daşınmadır və bu, əlaqədar ehtiyatların (23%), anbarın (22%) və idarəetmə (10%) (Rushton A. 2006).

Bir ölkənin inkişaf səviyyəsini anlamaq üçün ən mühüm göstəricilərdən biri onun iqtisadi göstəriciləridir. Bu göstərici ölkənin iqtisadi, sosial, mental və mədəni davranışına müsbət maraqla və yüksək səviyyədə müsbət təsir göstərir. Bu, keyfiyyətin yüksəlməsi, mədəniyyət səviyyəsini yüksəlməsi, insanların həyatda və cəmiyyətdə rifah halının yüksəlməsi ilə nəticələnir. Bu iqtisadi göstəricinin dəyişməsində və təkmilləşdirilməsində mühüm rol oynayan vasitələrdən biri də daşımalarıdır. İqtisadiyyatın bir hissəsi olanlar ölkə iqtisadiyyatının bir çox komponentləridir.

Lambert və Stokun fikrincə, onların sənaye və cəmiyyətə təqdim etdikləri daşıma prosesinin əlavə dəyəri həm ölkə iqtisadiyyatında, həm də regionun ümumi daxili məhsulda (ÜDM) payında mühüm yer tutur. Daşıma sayəsində məhsul və xidmətlər müştərilərin ehtiyaclarını ödəmək üçün milli və beynəlxalq bazarlara çatdırılır. Bazarın artan ehtiyaclarını aradan qaldırmaq səyləri fəaliyyətləri daha da mürəkkəbləşdirdi və onların böyüməsinə kömək etdi. Bu, işçiləri stressə saldı və istehsalı artırdı. İstehlak nöqtələri İstehsal məntəqələrindən məhsulların paylanması xərcləri sənayeləşmiş ölkələrin ÜDM-nin çox əhəmiyyətli hissəsini təşkil edir. Məsələn, ABŞ-da nəqliyyat ÜDM-in təxminən 11%-ni təşkil edir. Göründüyü kimi, ölkə iqtisadiyyatında daşıma xərcləri kifayət qədər yüksəkdir. Bu nisbət nəqliyyatın əməliyyat investisiyalarını daha da artırır. Son illərdə nəqliyyatın effektiv idarə edilməsi şirkətlərin gəlirliliyinin, səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında mühüm amil kimi qəbul edilir.

Bir ölkənin inkişaf səviyyəsini anlamaq üçün ən mühüm göstəricilərdən biri onun iqtisadi göstəriciləridir. Bu göstərici ölkənin iqtisadi, sosial, mental və mədəni davranışına müsbət maraqla və yüksək səviyyədə müsbət təsir göstərir. Bu, keyfiyyətin yüksəlməsi, mədəniyyət səviyyəsini yüksəlməsi, insanların həyatda və cəmiyyətdə rifah halının yüksəlməsi ilə nəticələnir. Bu iqtisadi göstəricinin dəyişməsində və təkmilləşdirilməsində mühüm rol oynayan vasitələrdən biri də

daşımalardır. İqtisadiyyatın bir hissəsi olanlar ölkə iqtisadiyyatının bir çox komponentləridir.

Nəqliyyatın təmin etdiyi dəyərlər və töhfələr iki nöqteyi-nəzərdən nəzərdən keçirildikdə, bu töhfələr iqtisadi, sosial, mental, mədəni, strateji, hərbi və siyasi və s. ola bilər. Belə yerlərdə bunu görmək olar. Bu dəyərlər və töhfələr incə bir baxımdan nəzərdən keçirilir; Milli gəlirin artırılması, alıcılıq qabiliyyətinin artırılması, məşğulluğun artırılması, mənəviyyat və motivasiya, təhsilin inkişafı, geo-siyasi əhəmiyyət, ikitərəfli və çoxtərəfli müqavilələr, nəqliyyat qovşaqları, siyasi güc və liderliyin artırılması, tərəfdaşlıq, rol və model tərəfdaşlıq, gəlir bölgüsündə ədalətin təmin edilməsi, vergi Humanitar təşəbbüslərin, müdafiənin və müdafiənin, o cümlədən ödənişlərin, rəqabət qabiliyyətinin artırılmasının, regional və biznes əlaqələrinin inkişafının və inkişafının, iqtisadi inkişafın, ixracın və idxalın inkişafının, ixracın və idxalın inkişafının, xarici resursların artan istismarının, artımın, mədəni transferin, sülhün qurulmasının təmin edilməsi hərəkət.. Bu, xüsusi sahələrdə özünü göstərir. Yuxarıda sadalanan trafik hənəm makro, hənəm də mikro baxımından dəyəri və töhfəsi; Nəticə etibarını ilə hazırda nəqliyyat qlobal mühitin yaradılması, mürəkkəb bazar və bazarlarda inkişaf və rəqabət aparən ən mühüm vasitədir və gələcəkdə biz iqtisadiyyatın və cəmiyyətin digər alt sistemləri ilə qarşılaşırıq.

Çox yaxşı planlaşdırılan və yük daşımaları ilə bağı bütün fəaliyyətlərin ən yaxşı şəkildə idarə olunduğı nəqliyyat qovşağının üstünlükləri aşağıdakılardır (Bilginer N., Kayabaşı A., Sezici E. 2008):

- * Yük daşımaları ilə bağı biznes əməliyyatlarını birləşdirərək ən qabaqcıl xidmətləri təmin etmək üçün nəqliyyat zəncirinin imkanları;

- * Nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi (xüsusilə yük maşınları və s.), anbar, insan resursları ən uyğun;

- * Təhlükəsiz mühitin yaradılması;

- *Vahid mərkəzi idarəetmənin yaradılması;

- * Yalnız kağız üzərində planlaşdırın;

- * Ümumi nəqliyyat, sənaye və işçi heyəti xərclərini azaltmaq;

- * Trafik həcmi artırmaq;
- * Yüksək keyfiyyətli iş mühiti təmin etmək;
- * Köməkçi xidmətlər.

Nəqliyyat Daşınma və təchizat zəncirinin təmin etdiyi texniki üstünlüklərə əlavə olaraq, yaşayış mərkəzlərinə və insanlara təsir edən ictimai faydalar da vardır. Onlar aşağıdakılardır:

- * Şəhər mərkəzlərinə səmərəli və ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat təmin edir və malların lazımi yerlərə çatdırılmasını asanlaşdırır.

- * Dövlətin iqtisadi inkişafını sürətləndirir və sənaye və nəqliyyat şirkətləri üçün maraqlı imkanlar yaradır.

- * Dəmir yollarında malların oriyentasiyasına təsir edir, magistral yollarda nəqliyyat yükünü azaldır və ətraf mühitin daha az çirklənməsini təmin edir.

- * Özəl sektorda olmalarına görə bu sektorda məşğulluğun artmasına kömək edir.

- * Ətraf mühitə ekoloji təmiz iqtisadiyyatdan istifadə etməklə nəzarət etmək olar.

Qeyd edək ki, nəqliyyat mərkəzlərinin səviyyəsi ölkədə nəqliyyat sektorundan danışır. Nəqliyyat sektorunu təkmilləşdirmək üçün yüksək keyfiyyətli nəqliyyat qovşaqlarının olması çox vacibdir.

1.2. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda işğaldan azad edilmiş ərazilərində işğaldan öncə yerləşən nəqliyyat sistemi və məntəqələrin hazırki vəziyyəti və inkişaf meyilləri

Şərqi Zəngəzur İqtisadi Rayonu Azərbaycanın Kəlbəzər, Laxın, Qubadlı, Zəngilan və Bayıl rayonlarından ibarət 14 iqtisadi zonasından biridir. O, həmçinin 7448 km²-dir. Onun ölkəsinin artım tempi 2021-ci ilə qədər olub. Azərbaycan Prezidentinin 2021-ci il iyulun 7-də Azərbaycan Respublikasının iqtisadi zonalarında yeni bölgü haqqında sərəncamı ilə yaradılıb (Azərbaycan Respublikasında iqtisadi rayonların yeni bölgüsü haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı, 07 iyul 2021-ci il).

Sərəncamda qeyd edilir ki, o, Şərqi Zəngəzur yaylasının şərq hissəsini və Laçın və Kəlbəcərdən Ermənistanla sərhəddə yerləşən Naxçıvana qədər geniş ərazini əhatə edir və uzun illərdir buradadır, həm tarixən, həm də 1861-ci ildə yaradılmış Cənqzur qraflığının bir hissəsidir -İqtisadi , tarixi və mədəni əlaqələri Chungjhur, Qubaddalı, Yabalin və Kəlbazar rayonlarına inteqrasiya etmək lazımdır.

1993-cü ildən 2020-ci ilə qədər rayon Ermənistan Silahlı Qüvvələrinin zalı tərəfindən işğal edilib. Noyabrın 9-da ikinci Qarabağ müharibəsinə son qoyulan bəyanatdan sonra tam şəkildə açıqlandı

(https://az.wikipedia.org/wiki/Şərqi_Zəngəzur_iqtisadi_rayonu#cite_note-1).

Prezident İlham Əliyevin başçılıq etdiyi İkinci Qarabağ müharibəsində Azərbaycanın inamlı qələbəsi daha geniş geo-siyasi məkanda ciddi dəyişikliklərə səbəb oldu. Bu proses fonunda Azərbaycanın materikini tarixi Azərbaycan torpağı ilə birləşdirən və ölkənin ayrılmaz hissəsi olan Cəngzurdan keçəcək yeni birləşdirici marşrutun əhəmiyyəti Naxçıvan Muxtar Respublikası, eləcə də Türkiyə tərəfindən aydın şəkildə xatırlanır. Xüsusilə, dövlətlərin bu məsələyə müxtəlif münasibətləri regional və qlobal əməkdaşlıq kontekstində belə məsələlərin həlli üçün yeni aspektlər yarada bilər, Azərbaycanın müstəqil dövlət kimi fəaliyyəti məzmunca yenilənir. Bu baxımdan, Şərqi Zəngəzur marşrutu üçün həyata keçirilən geo-siyasi təhlil çox aktualdır. Mütəxəssislər mövzu ilə bağlı fikirlərini bildirərək bəzi proqnozlar verirlər. Konkret olaraq, proqnozların əksəriyyəti tam hesablamalara görə, Şərqi Zəngəzur dəhlizinin regional əməkdaşlığının müstəsna rol oynayacağına inamla bağlıdır. Bunun fonunda Şərqi Zəngəzur dəhlizinin geo-siyasi, geoiqtisadi, nəqliyyat, yükdaşıma və coğrafi aspektlərdə təhlil edilməsi zərurəti getdikcə daha aydın görünür.

Ermənistanla Azərbaycan arasında 27 sentyabr 2020-ci ildə başlayan və 44 gün davam edən İkinci Qarabağ Müharibəsindən sonra Azərbaycan böyük qələbə qazandı və nəhayət, Şərqi Zəngəzur ekspertlərin müzakirə etdiyi məsələlər sırasındadır. Bu məsələyə maraq azalmır, əksinə, yeni faktlar gündəmə gəlir.

Dünyanın tanınmış siyasətçiləri, ekspertləri də öz fikirlərini bildirməlidirlər (<http://newtimes.az/az/processestrends/7444/>).

Bu səbəbdən yox. Çünki Şərgi Zəngəzur dəhlizi həm tarixi baxımdan, həm müasir geosiyasi realizmdə, həm Cənubi Qafqazda sülhün, əmin-amanlığın və əməkdaşlığın bərpasında prinsipial əhəmiyyət daşıyır. Bu fenomenin multidissiplinar sahədə bir sıra sahə komponentləri ilə əlaqəli olduğu sübut edilmişdir. Buraya geosiyasi, ideoloji, coğrafi, iqtisadi, sosial-mədəni, hüquqi və təhlükəsizlik məsələləri daxildir. "Şərgi Zəngəzur dəhlizi" nə başlamaq adi bir hadisə deyil, çünki bunun arxasında müxtəlif mühüm amillər dayanır.

Bu mülahizələrə əsasən üçbucaq kubdan keçən Şərgi Zəngəzur dəhlizi marşrutu ilə bağlı bir neçə vacib məqamı nəzərdən keçirək. İlk növbədə Cəngzarın son 300 illik tarixinin unikallığını vurğulamaq lazımdır. Şimali Qafqaz zəlzələsi bir çox siyasi və sosial dəyişikliklərə səbəb olub. Qərb mədəniyyətləri öz hekayələrində getdikcə daha çox istifadə olunur. Son bir neçə onillikdə Ermənistanda törədilən terror aktları nəticəsində Şərgi Zəngəzur da qanlı hadisələr baş verib. Terrorçu Njde çox qəddar idi. Nəticədə 100.000 insan Şərgi Zəngəzur dəhlizindən qaçdı. Beləliklə, Sovet Rusiyası sürətlə inkişaf etdi. Buraya ölkənin tarixi və coğrafi təfsiri də daxil idi.

Tarixən əsas ticarət, iqtisadi, mədəni və mənəvi dialoq marşrutu olan Zhangzurun qədim Azərbaycan torpaqları keçən əsrin 20-ci illərindən 2020-ci illəri arasında türk dünyasında bölücü bir yerə çevrilərək Azərbaycan Qardaşlarını bir-birindən ayırdı, bölgədəki əlaqələri kəsdi, bir bu coğrafiyada qlobal ticarətə ciddi maneə. Reallığı nəzərə alsaq, ikinci Qarabağ müharibəsinin Şərgi Zəngəzur probleminə təkcə türk dünyası üçün deyil, bütövlükdə dünya üçün yeni imkanlar yaradacağını tam təsəvvür etmək olar (<http://newtimes.az/az/processestrends/7444/>).

Bu, həmişə nəqliyyat marşrutu olan ciddi əhəmiyyət kəsb edən "orta yol" adlandırılıb və bu kontekstdə müxtəlif KİV-lər, siyasətçilər, analitiklər, çinli sahibkarlar təsadüfi deyil ki, "Bir kəmər, bir yol" çərçivəsində layihə, Şərgi Zəngəzur dəhlizi marşrutu yaxınlarda aydın həyata oturdu. Bu marşrut Azərbaycanla yanaşı, Ermənistan, Türkiyə, Rusiya və İran, Asiya-Sakit okean

regionu ölkələrinə böyük fayda verə bilər. Təbii ki, Çinin burada qazana biləcəyi, hələ də ən böyük uğuru burada əldə edə bilər.

Təsadüfən Azərbaycan prezidenti İlham Əliyev Asiya-Sakit Okean regionu ölkələrini Şərgi Zəngəzur dəhlizinin yaradılması imkanlarını nəzərdən keçirməyə dəvət etməyib. Asiya və Sakit Okean "Asiya-Sakit Okean hövzəsində regional əməkdaşlıq vasitəsilə güclü böhrandan sonrakı inkişafın təmin edilməsi" mövzusunda. Azərbaycan öz-özünə dedi ki, "Azərbaycan Respublikası regionda davamlı sülh və təhlükəsizliyin təmin edilməsinə sadıqdır. Azərbaycan şərq-qərb, şimal-cənub və şimal-qərb nəqliyyat marşrutlarında bu cür regional layihələrin həyata keçirilməsinə mühüm töhfələr verib. Hazırda biz bu istiqamətdə işləyirik. Şərgi Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi." Bu, Avropanı birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizinin tərkib hissəsi olacaq. Bu dəhliz Avrasiyanın nəqliyyat və nəqliyyat qovşağı kimi mövqeyini gücləndirəcək. Azərbaycan. Asiya-Sakit Okean hövzəsindəki tərəfdaş ölkələri Avropanın potensialını nəzərdən keçirməyə dəvət edirəm. bu regional layihə."

Lakin bütün bunlar bilavasitə ölkənin Şərgi Zəngəzur dəhlizi marşrutu üçün regionun oynadığı roldan asılıdır. Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin sözlərinə görə, bu aspekt böyük rol oynayır. Dövlət başçısı vurğulayır:"Bu gün biz məsələni müzakirə edirik ki, regionda davamlı sülh və təhlükəsizlik olsun. Bunun yeganə yolu əməkdaşlıqdan keçir. Bizim məqsədimiz artıq üçtərəfli prosesdir - Ermənistan və Rusiya ilə kommunikasiyanın yenilənməsi, Şərgi Zəngəzur dəhlizi marşrutunun tikintisi və nəqliyyat üçün bütün maneələrin aradan qaldırılması" (<http://newtimes.az/az/processes/trends/7444/>).

Vəziyyət aydındır - Azərbaycan dövlətinin başçısı Çjançjounu əməkdaşlığa, təhlükəsizliyə, tarixi ədalətin yenilənməsinə, dünya münasibətlərinin sabitliyinə doğru mühüm addım kimi təqdim edir. Bu da çox ardıcıl prinsipdir. Məsələ burasındadır ki, Çjançjou marşrutu illərdir əməkdaşlıq qarşısında duran maneələri dəf etməyə xidmət etməlidir. Araşdırmalar göstərib ki, ölkənin bölünməsi Pakistanla, digəri isə Pakistanla bağlıdır. Hər iki məsələ regional əməkdaşlığa və sabitliyə imkan verəcək müvafiq sazişlərin imzalanması ilə bağlıdır. Xüsusilə,

Ermənistan sərhədlərin demarkasiyası və demarkasiyası, ərazi inteqrasiyası və regional əməkdaşlığın tanınmasını nəzərdə tutan müvafiq sənədləri imzalamalıdır. Bu fonda Qangzur dəhlizi beynəlxalq əhəmiyyət kəsb edəcək. Həll yolu sadə, sadə, sadə qaydalardır. Belə ki, ekspertlər geo-siyasi münasibətlər, həm də siyasi, hüquqi, iqtisadi, nəqliyyat və yük daşımaları və s.

Beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarına çıxış imkanları ölkədə və onun regionlarında iqtisadi canlanmanın əsas katalizatorudur. Çünki bütün iqtisadiyyatın damar sistemi işləyir. Odur ki, işğaldan azad edilmiş ərazilərin Azərbaycanın ümumi təsərrüfat sistemində sürətlə inteqrasiyasını təmin etmək, o cümlədən bu ərazilərin ən qısa müddətdə bərpasını və tədricən öz doğma yurdlarına qaytarılmasını təmin etmək üçün ilk növbədə nəqliyyat arxitekturasına başlanıldı.

Bu proses artıq Suriyada bir-biri ilə əlaqəli 3 kateqoriya aşağıdakı formatlarda həyata keçirilir: tikinti 3 hava limanı; Mövcud dəmir yolu xətlərinin yenilənməsi; Uzunluğu 700 kilometrədən çox olan avtomobil yollarının təmiri və yeni tikintisi.

Qeyd edək ki, bu yolların 600 km-dən çoxu mövcud yolların bərpasını, 130 km-dən çoxu isə yeni yol infrastrukturunun tikintisini təmin edir. Ümumilikdə, region dünya üzrə orta göstəricidən 2 dəfə çoxdur, hər 1000 kvadrat kilometrə 70 kilometr yol infrastrukturunu düşür (<http://regionplus.az/az/articles/view/7488>).

Yol infrastrukturunun tikintisi ərazinin tənzimlənməsi prosesini sürətləndirməklə yanaşı, bu sahəyə investisiyaların cəlb edilməsini də asanlaşdırır. O bilir ki, azad ərazilərin böyük kənd təsərrüfatı və sənaye potensialı var. Bu vəziyyət kənd təsərrüfatında və sənayedə böyük potensiala malikdir. Yol infrastrukturunun müasirləşdirilməsi istehsal olunan məhsulların maya dəyərini aşağı salacaq, onun rəqabət qabiliyyətini artıracaq, nəticədə o, həm daxili, həm də xarici bazarlarda öz mövqeyini tez bir zamanda tətbiq edə biləcək.

Sürətli iqtisadi inkişaf əmək ehtiyatlarının hərəkətini sürətləndirəcək. Odur ki, sənayedən azad edilən rayonun mərkəzi təbii miqrasiya prosesi olacaq, nəticədə bu bölgədə əmək bazarı inkişaf edəcək və əmək xərcləri artacaq. Nəticədə xidmət sektoru biznesdən azad regiona çevriləcək. İqtisadçı Pol Kriqman Neq nəzəriyyəsinə görə - (yeni iqtisadi coğrafiya-yeni iqtisadi coğrafiya) A və B

nöqtələri arasında ticarət ikiüzlü potensiala imkan verən miqdarlarda baş verir. Başqa sözlə, ticarətdə xal fərqi aradan qaldırmaq üçün lazım olan vaxtdır.

Azad olunmuş bölgələrdə yol arxitekturasının tikintisi zamanı insanların diqqət yetirdiyi məqamlardan biri naviqasiyanın 365 gün 7/24 açıq olmasıdır. Buna görə də Toğnalı-Kəlbər avtomobil yolunda 11,6 km uzunluğunda tunel tikiləcək, bu da nəqliyyat axınının sürətini artıracaq və Azərbaycanı dünyanın ilk 20 ölkəsi sırasına çıxaracaqdır.

Horadiz - Zəngilan-Ağbənd dəmir yollarının tikintisi vacibdir və nəhəng strateji əhəmiyyətə malikdir. İlk növbədə, bu dəmir yolları ona görə böyük əhəmiyyət kəsb edəcək ki, həm azad edilmiş torpaqlar, həm də vətəndaşların yük daşınması üçün əlverişli olacaq. Zəngilanda inşa olunacaq hava limanı bu regionu beynəlxalq nəqliyyat-logistika mərkəzlərinə çevirmək məqsədləri üçün imkan yaradırlar. Burada avtomobil və dəmir yolu da keçəcək, beləcə Naxçıvana regionuna yol açılacaq. Təmali qoyulmuş Zəngilan-Horadiz avtomobil yolları strateji əhəmiyyətləri ilə seçilir. Yolların ümumi uzunluqları 124 kilometr təşkil edir və zolaqlarının sayı 6 – dan ibarət olacaqlar.

İkinci Qarabağ müharibəsinin qələbəsindən sonra Azərbaycanın nəqliyyat, rabitə və nəqliyyat imkanlarının genişləndirilməsi üçün çox əlverişli imkan yaranmağa başladı. Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan başçılarının yaydığı birgə bəyanatda müddəa kimi Zəngəzür dəhlizinin açılması qeyd edilib. Yolun açılması nəinki uzun illər bu şəraitin əhatəsində olmayacaq Naxçıvanı gətirəcək, həm də xalqımızın 101 ildən sonra tarixi qədim Zəngilan torpağına qayıtmasını təmin edəcək. Zəngilan Naxçıvandan cəmi 40 kilometr məsafədə yerləşən Zəngəzür dəhlizindədir. Elmi şəkildə düşünsək, yeni iqtisadi inkişaf baş verəcək. Azərbaycanın növbəti tarixi nailiyyəti qədim torpaqlarımız olan Qərbi Zəngəzür və sonra ardıcıl olaraq Ordubad köməyi ilə Naxçıvan və Türkiyə ilə birlikdə Şərqi Zəngəzür bölgəsində yerləşən Zəngilan olacaq
(<https://www.muallim.edu.az/news.php?id=17838>).

Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycan gələcəkdə Ermənistanda kommunikasiyaların açılması imkanlarını nəzərə alaraq öz yol infrastrukturunu

həyata keçirir. Bu o deməkdir ki, bir tərəfdən sənayedən azad zona inkişaf etdiriləcək, digər tərəfdən bu layihələrin potensialı regionda kommunikasiyanın açılmasına hesablanıb. İqtisadi tərəqqidən sonra Hindistanın digər hissələrinə nisbətən daha sürətli böyümək imkanı olacaq. Həm ABŞ, həm də Meksika ilə həmsərhəd olan əyalətlər digər hissələrə nisbətən daha sürətlə inkişaf edir. Bu yüksək qiymət onların bazara sürətlə daxil olması ilə bağlıdır.

Azad edilmiş ərazi həm də nəqliyyat memarlığı 3 hava limanından keçir. Hava limanı hansı ki, Füzuli rayonunda inşa olunur artıq son nöqtələrinə çatmaqdadır.

“Hava limanının tikintisinə bu il başlanılmışdır. Dedik ki, bu il Füzuli rayonunun Beynəlxalq Hava Limanı istifadəyə verilməlidir. Bəlkə də, dünyaca belə tez heç bir aeroport tikilməyib. Uçuş-enmə zolaqları artıq hazırdı. Ərazidə sonlu iş gedir. Bir daha söyləmək istəyirəm ki, davam edən il aeroportun özülünü qoydum və hal – hazırda tikintilər işi ilə tanış olacam. Hal - hazırki limanı Qarabağa hava qapısı sayılır”, - prezident Şuşaya və Füzuliyə ötən günlərdə etdiyi səfərlər zamanı bildirmişdi.

Zəngilan və Leçin hava limanlarının tikinti prosesləri hələdə davam etməkdədir. Bundan əlavə, hava limanının işə salınması nəticələrində işğaldan azad olunmuş əraziyə xarici və yerli turistin gəlmələri asanlaşdırılacaq. Xüsusən də, Azərbaycan Respublikasının mədəniyyət paytaxtı sayılan Şuşa şəhərinə hal – hazırda da getmək və oranı görmək istəyən 10 minlərlə insanlar vardır. Bu səbəbdən tikintisi aparılan Laçın və Füzuli hava limanı imkan verəcəklər ki, digər respublikalardan turistlər daha sərfəli və sürətli formada bu ərazini ziyarətlər etsinlər.

Eyni zamanda, hava limanı yaxın gələcəkdə yeni iş yerlərinin tikintisinə və fəaliyyətə başlamasına xidmət edəcəkdir. Bu sənayedən azad bir bölgədə yaşamaq vətəndaşlarımızın işlə təmin olunması baxımından xüsusilə vacibdir. Ümumiyyətlə, hava limanında işləmək üçün xüsusi bilik və bacarıqlar tələb olunan peşəkar sirdir və hava limanının idarə edilməsi mürəkkəb texniki prosesdir.

Nəticədə burada inflyasiya həmişə iki dəfə artıb. Bu baxımdan ilk dəfə olaraq bu rayonda yüksək əlavə dəyəri olan iş yerləri yaradılır.

Bu ilin avqustunda Prezident İlham Əliyev tərəfindən əsası qoyulan Laçın Hava Limanına xüsusi diqqət yetirilib. Bu liman Azərbaycanın dəniz səviyyəsindən ən hündür hava limanı olmaqla yanaşı, ümumilikdə mürəkkəb regionda tikilmiş hava limanından fərqli olacaq. Bu liman regionda ən gəlirli hava limanı tituluna namizəd sayıla bilər. Qonşu Kəlbəcər rayonunun dağlıq ərazidə yerləşdiyini və qış aylarında naviqasiyanın çətin olduğunu nəzərə alsanız, o zaman Laçın Hava Limanı, Kəlbəcər rayonunun mərkəz Bakı ilə və dünya ilə mərkəzini birləşdirən müstəsna imkanlara malik olardı.

Ona görə də Laçın aeroportunu təkcə maliyyə baxımından deyil, həm də sosial layihə kimi qiymətləndirmək olar. Hava limanı nəinki məhəlləyə dönüşü sürətləndirəcək, həm də yaxın gələcəkdə rayonda bir sıra yay və qış turizm mərkəzləri yaradacaq.

Laçın və Zəngilan təkcə sosial-iqtisadi deyil, həm də stratejidir. Bu hava limanı Ermənistan-Azərbaycan dövlətinin sərhəddində yerləşdiyi üçün o, PUA və hərbi aviasiya vasitələri üçün baza rolunu oynaya bilər.

Bir sözlə desə, belə hərtərəfli və çoxfunksiyalı nəqliyyat sisteminin yaradılması ölkənin bu sahəsində regionun geo-siyasi və iqtisadi mövqeyini gücləndirməyə, ticarət əlaqələrini genişləndirməyə və Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun bütün potensialını tamamilə ödəməyə imkan verəcəkdir (<https://ikisahil.az/post/266758-qarabagin-genish-ve-choxfunksiyali-neqliyyat-sistemi>).

II FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ YARADILA BİLƏCƏK POTENSİAL NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN ARAŞDIRILMASI VƏ TƏHLİLİ

2.1. Potensial nəqliyyat logistik mərkəzinin yerləşəcə biləcəyi ərazilər və onların digər məntəqələrlə əlaqəsi

Azərbaycanın strateji coğrafi mövqeyindən istifadə edərək, səmərəli şəkildə regional ticarət mərkəzinə çevrilməsi üçün burada tranzit və nəqliyyat xidmətləri inkişaf etdiriləcək, ölkənin regionlarında nəqliyyat qovşaqlarının yaradılması nəzərdə tutulub. Bütün bunlar ölkənin istehsal və investisiya mərkəzi kimi cəlbediciliyini artıracaq, yeni biznes və məşğulluq imkanlarının yaranmasına səbəb olacaqdır.

Yerli və beynəlxalq daşımaların idarə edilməsi mexanizmləri təkmilləşdiriləcək, milli nəqliyyat sistemlərinin beynəlxalq nəqliyyat sistemlərinə inteqrasiyası genişləndiriləcək. Bu baxımdan avtomobil, dəmir yolu, su, hava və yeraltı nəqliyyatın (Metro) vahid strateji yanaşmasını əks etdirən ümumi tədbirlərin həyata keçirilməsidir (<http://binegedi-ih.gov.az/page/80.html>).

Nəqliyyat qovşaqları Azərbaycanın ticarət əməliyyatlarına əlavə dəyər qazandıran əsas vasitələrdən biri ola bilər. Nəqliyyat qovşağının qurulması üçün iki əsas komponent var:

1. Konteyner daşıma xidmətlərinin göstərilməsi, xüsusilə qarışdırma əməliyyatları və yüksək əlavə dəyər ticarət həcmnin artması baxımından mühüm amildir.

2. Göstərilən xidmətlərin əhatə dairəsinin genişləndirilməsi Azərbaycanın ümumi ticarət həcmində payının artmasına kömək edə bilər. Buna görə də, həm həcm, həm də dəyər baxımından keçid ticarətinin artımına nail olmaq üçün ölkənin

müxtəlif yerlərində nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi üzrə tədbirlər görülməkdir. (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Logistika mərkəzi yaradılması zamanı aşağıdakı əsas suallara cavab tapılmalıdır:

- Logistika mərkəzinin sakinləri və kirayəçiləri kimlər olacaq və dəmiryol terminalını, gömrüyü, hava limanını necə yükləyəcəklər.
- Logistika mərkəzinin sakinlərini optimal şəkildə necə yerləşdirmək olar.
- Ətrafdakı hansı müəssisələr logistik mərkəz rezidentləri ilə istehsal zəncirlərində birləşirlər.

Logistika mərkəzi planlaşdırılarkən, sosial-iqtisadi, siyasi, coğrafi və nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyəti meyarlarına əsaslanaraq logistika mərkəzinin yerləşdirilməsi üçün alternativ variantları təhlil etmək lazımdır.

Yer seçimi meyarları bu növ infrastrukturun yaradılması planlaşdırılan logistik zonanın cəlbediciliyini qiymətləndirməyə imkan verir (Cədvəl 1).

Cədvəl 1 (Əlavələr)

Beləliklə, yuxarıda yazılmış əmillər nəzərə alınaraq deyə bilərik ki, Şərqi zəngəzurun Zəngilan rayonunda potensial logistik mərkəzin yaradılması əlverişlidir.

Zəngilanda tikilmiş hava limanında torpaq işləri aparılır. Sovet İttifaqının Sovet İttifaqında bir dənə də hava limanı yox idi. Amma indi o, təkcə hava limanı deyil, həm də beynəlxalq hava limanı olacaq, Zəngilan isə ölkəmizin nəqliyyat və daşıma mərkəzi olacaq.

Oktyabrın 20-də Zəngilan rayonunda ictimaiyyət nümayəndələrinin iclasında prezident İlham Əliyev deyib:

"Zəngilan dəmir yolu xəttinin tikintisi davam edərkən, Horadiz - Ağbənd avtomobil yolu tikilir. İstədiyimiz, qəbul etdiyimiz Zəngəzur dəhlizinin açılışı ilə bağlı son hadisələrdir. Burada, əlbəttə ki, bizim rolumuz var. Deməli, artıq magistralın açılması problemi həll olunur, dəmir yolu problemi həll olunur. Bu günlərdə Moskvada Rusiya . Azərbaycan və Ermənistanın nümayəndəsi yenidən görüşəcək və bizim mövqe yenidən açıqlanacaq orada

(<https://www.realtv.az/news/az/92723/zengilan-logistika-merkezine-chevrilecek-video>).

Biz xarici firmaların əllərini emal etməyə başlayırıq, yaxın gələcəkdə eşidəcəksiniz. Onların bu problemi həll etməyə çalışması demək olar ki, mümkün deyil. Çünki hər şey aydındır. Onlar başqa ölkənin ərazisində qeyri-qanuni fəaliyyət göstərir, buradan qaçaqmalçılıq yolu ilə qızıl çıxararaq dünya bazarına çıxarırlar. Biz də onlarla əməkdaşlıq edənlərin məsuliyyətini öz üzərimizə götürəcəyik. Biz beynəlxalq hüquqşünasları cəlb edirik.

(<https://www.realtv.az/news/az/92723/zengilan-logistika-merkezine-chevrilecek-video>).

Aşağıda Zəngilan rayonunda inşa edilə biləcək potensial logistik mərkəzlərin SWOT analizi verilmişdir (Cədvəl 2).

Cədvəl 2: Potensial nəqliyyat logistik mərkəzi üçün SWOT analiz

Güclü tərəflər	Zəif tərəflər
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respublikanın qonşu respublikalarla təzə dəmir yolunun salınması və təzə liman komplekslərinin tikintisi kimi vacib dəstəkləyici (infrastruktur) layihənin realizəsi ✓ Respublika qanunvericiliyində logistika sektorların tərəqqisi üçün güzəştli mexanizmin mövcudluğu ✓ Logistik sektorun tərəqqisi məqsədi ilə əlverişli coğrafi mövqeylər. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Logistik sfera üzrə ixtisaslı kadrların potensiallarının az olmaları; ✓ Əmək məhsuldarlıqlarının yüksək olmamaları; ✓ Maliyyə çatışmazlıqları, avadanlıqların köhnə olmaları; ✓ Marketing, satış və paylama servislərinin müsbət səviyyələrdə olmamaları; ✓ Təşkilatlarda çağdaş biznes modellərinin qurulmamaları; ✓ İnnovativ fəaliyyətin azlıqları.
İmkanlar	Təhlükələr
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respublikada makroiqtisadi sabitliklərin təmin olunması imkanı; ✓ Logistik və ticarət sahələrinin tərəqqisini ölkə dəstəklərinin olmaları; ✓ Nəzərdə tutulmuş layihənin dəstəklənmələribə xarici investordan cəlb olunması imkanının olmaları; ✓ İnsan resursu, xüsusilə potensial gənc nəsillərin olmaları; ✓ Respublikanın coğrafiya baxımından əlverişli mövqelərdə yerləşmələri və regional əhəmiyyətə malik logistika və ticarət qovşaqlarına çevrilmək potensialları; ✓ Region və dünyada ticarət həcmələrinin artmaları və rəqabətliklərin yüksəlməsi; ✓ İri regional bazara yaxınlıqlar; ✓ Sahibkarlıq fəaliyyətləri üçün ümumi 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maliyyə bazasında hərəkətliliklərin olmamaları; ✓ Neft qiymətinin aşağı düşmələri ilə əlaqədar investisiyaların qoyuluşunun azalması ehtimalları; ✓ Ətraf mühit çirkliliyinin azalması məqsədi ilə tələbin artmaları; ✓ Sabit valyuta məzənnələrinin olmaması; infrastruktur layihənin zamanında hazır olmamaları; ✓ Avropa ilə Çini, Orta Asiyanı birləşdirən Qərb - Şərq dəhlizinə alternativ marşrut arasında ciddi rəqabətliklərin yaranması.

infrastrukturların mövcudluqları və infrastrukturların təkmilləşdirilmələri sferasında işin davam olunması.	
---	--

Mənbə: <https://www.realtv.az/news/az/> müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Beləliklə, Azərbaycan hökuməti tərəfindən həyata keçirilən islahatların elmi dəstəyi və təşviqi ilə paralel olaraq, ölkəmizdə nəqliyyat və tranzit potensialından daha səmərəli istifadəni, Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının nəqliyyat qovşağına çevrilməsini, milli özəl sektorun yaradılmasını təmin etmək lazımdır. nəqliyyat şirkətləri, giriş asanlıığı və s. İstiqamətləndirici tövsiyələr müasir tədqiqatların qarşısında duran mühüm vəzifələr kimi qəbul edilməlidir.

2.2. Müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin potensial nəqliyyat logistik mərkəzindəki rolu

İqtisadi islahatlar prosesində strateji məqsədlərə nail olmaqda nəqliyyat və nəqliyyat sistemləri mühüm rol oynayır (Серебев В.И. 2014).

Nəqliyyat və nəqliyyat sistemlərinin səmərəli təşkili əhəmiyyətli sayda xidmətlər göstərməyə imkan verir və onların arasında bir neçə növ nəqliyyat fəaliyyəti, ilk növbədə əlaqəli xidmətlər var:

- 1) müştəri xidməti;
- 2) malların saxlanması və qablaşdırılması üzrə xidmətlər;
- 3) Layihə cədvəlinə uyğun olaraq malların müntəzəm çatdırılması, daşınması və çatdırılması və uzunmüddətli xidmət;
- 4) zəruri xammal və materialların sifarişi ilə bağlı proseslərin tənzimlənməsi və idarə edilməsi xidmətləri;
- 5) bağlanmış müqavilələr və müqavilələr üzrə malların son təyinat məntəqələrinə çatdırılması üzrə xidmətlər;
- 6) Müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadə etməklə daha yaxşı və daha sərfəli şərtlərlə yüklərin daşınmasının təşkili xidmətləri;
- 7) Xammal və hazır məhsulların idarə edilməsi, nəzarəti və səmərəli istifadə edilməsi;
- 8) Sığorta və gömrük nəzarəti üzrə agentlik xidmətləri;

9) Dünyanın istənilən nöqtəsinə və ya dünyanın istənilən yerinə göndərilən malların idarə edilməsi üçün vahid mərkəzləşdirilmiş xidmət və s. (<http://www.geostrategiya.az/news.php?id=100>).

Nəqliyyat xidmətlərinin səmərəliliyi sayəsində iqtisadi fəaliyyət sahəsində iqtisadi islahatlarda birinci şəxs strateji vəzifələri yerinə yetirə bilər (Anikin B. 2010).

Beynəlxalq təşkilatlar və ixtisaslaşmış qurumlar ölkəmizdə nəqliyyatın inkişafı layihələrində maraqlıdırlar. Şərqi Zəngəzur iqtisadi zonasının yaradılması yeni iqtisadi zonaların strateji mövcudluğunu kəskin sürətdə canlandıracaq, türkdilli ölkələrin Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə konsolidasiyasını sürətləndirəcək, Qərblə Şərq, Şimal və Cənub arasında yükdaşımaların intensivliyini artıracaq, beynəlxalq əlaqələri genişləndirəcək. ticarəti və nəqliyyat və logistikanı əhəmiyyətli dərəcədə inkişaf etdirir. Azərbaycanın dünyada strateji rolu artdıqca ölkəmizin rəqabətqabiliyyəti yüksələcək, siyasi və iqtisadi qüdrəti də yüksələcək (https://www.sdu.edu.az/ru/news_society/31).

Son illər ölkəmizdə nəqliyyat kompleksinin rolu və əhəmiyyəti getdikcə artır və bir sıra göstəricilər üzrə respublikanın iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi yükü 3-cü cədvəldə göstərilir. 2018-ci ilin sonunda bu göstəricilər əsas kapitala investisiyalar üzrə 11,2 faiz, əsas kapitalın dəyəri üzrə 7,6 faiz, xalis mənfəət üzrə 5,8 faiz, əlavə dəyər üzrə 6,3 faiz təşkil edib.

Cədvəl 3: Respublika iqtisadiyyatında nəqliyyat sferasının xüsusi çəkisi, faizlə

	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyərlər	6,7	6,7	6,2	5,9	7,1 ^{*)}
Ümumi mənfəət lər	7,6	7,4	6,7	6,6	8,5 ^{*)}
Xalis mənfəət lər	6,5	6,5	5,8	5,8	7,7 ^{*)}
Orta illik işçi sayı	8,1	8,2	8,1	8,0	8,3 ^{*)}
Əmək haqqlarının orta aylıq nominal qiymətləri ^{**)}	129,9	138,9	148,2	134,8	125,2 ^{*)}
Əsas fond	8,1	6,8	7,6	6,9	6,8 ^{*)}
Əsas kapitala investisiya	8,8	10,2	11,2	11,8	12,1
*) ilkin məlumatlar əsasında **) ölkə üzrə orta aylıq nominal əmək haqqı ilə müqayisə, faizlə					

Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002_1.xls

Cədvəl 4 -də Azərbaycan Respublikasında 2016-2020-ci illərdə nəqliyyat sektorları üzrə əsas makro göstərici verilmişdi və təhlil olunan dövürlərdə bu

sektorlarda əlavə dəyərlərin həcmi 2016-cı ildə 4 076 milyon manat, 2018-ci ildə isə 5 milyon manata yaxın təşkil etmişdi.

Cədvəl 4: Nəqliyyatlar üzrə əsas makro göstərici

	2016	2017	2018	2019	2020
Əlavə dəyərlər (cari qiymətlər), milyon manat	4 076	4 719	4 928	4 867	5 144*)
Ümumi mənfəətlər (cari qiymətlər), milyon manat	3 281	3 860	3 959	3 789	3 993*)
Xalis mənfəətlər (cari qiymətlər), milyon manat	2 162	2 935	3 137	3 055	3 229*)
Müzdü işçi üzrə orta illik sayları, min nəfər	123,8	126,1	126,8	130,8	140,7*)
Orta aylıq nominal əmək haqqları, manat	649	734	807	856	886*)
Əsas fond (illərin sonlarında), milyon manat	11 582	12 404	15 175	15 696	15 839*)
*) ilkin məlumat əsaslarında					

Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/transport/az/001_1.xls

Cədvəl 5-də 2016-2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorları üzrə ayrı-ayrı nəqliyyatlar növləri tərəfindən yük daşınmalarının həcmələrinin dinamikaları əks olunmuşdu və təhlillər əsasında qeyd etmək mümkündür ki, bu dövrlər ərzində yaradılmış nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının imkanı ilə yanaşıqda, nəqliyyat sektorlarında yük daşınması üzrə həcmələr o qədər də yüksək olmamışdı, belə ki, 2014-cü ildə bu göstəricilər 222 mln. tondan bir qədər çox olduğu halda, 2018-ci ildə 230 mln. ton təşkil etmişdir.

Potensial nəqliyyat-nəqliyyat qovşağının əsas məqsədləri əhalinin və iqtisadiyyatın dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinə artan tələbatını və dövlətin müdafiə ehtiyaclarını ödəmək, Azərbaycanın tranzit potensialını artırmaq, dəmir yolu nəqliyyatı xidmətlərinin səviyyəsini artırmaq, nəqliyyatın səmərəli fəaliyyətini təmin etməkdir. və ölkənin sosial-iqtisadi tərəqqisində onun daha fəal iştirakı. nəqliyyat xərclərini azaltmaqla.

Potensial nəqliyyat qovşağında dəmir yolu nəqliyyatının rolu. Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yüzlərlə ton yükün eyni vaxtda uzaq məsafələrə daşınması imkanları digər daşıma növlərindən fərqlənir. Eyni zamanda, dəmir yolu

nəqliyyatı yükün növünə, qabarit ölçülərinə, çəkisinə və xüsusiyyətlərinə görə çox asanlıqla seçilə bilər. Həmçinin, ətraf mühitə zərər vermədiyi üçün daşınma zamanı istifadə olunur (Həsənov M., İsmayılov F. 2019).

Cədvəl 5: Nəqliyyat sferasında yüklər daşınmaları, 1000 ton

	2016	2017	2018	2019	2020
Cəm	222 461	226 419	230 144	235 288	188 629
Dəmir yolları	15 479	14 558	13 954	15 222	14 631
Dəniz	5 807	8 344	8 236	5 969	5 982
Hava	160	173	208	183	458
Boru kəmərləri	59 556	58 490	58 402	58 596	56 040
neft kəmərləri	44 129	42 559	41 491	38 787	34 720
qaz kəmərləri	15 427	15 931	16 911	19 809	21 320
Avtomobillər	141 459	144 854	149 344	155 318	111 518
Nəqliyyat sferasında yük daşınmaları, əvvəlki ilə nisbətən %-lə					
Cəm	100,0	101,8	101,6	102,2	80,2
Dəmir yolları	90,6	94,0	95,9	109,1	96,1
Dəniz	87,6	143,7	98,7	72,5	100,2
Hava	124,0	108,1	120,2	88,0	250,3
Boru kəmərləri	97,8	98,2	99,8	100,3	95,6
neft kəmərləri	96,6	96,4	97,5	93,5	89,5
qaz kəmərləri	101,2	103,3	106,2	117,1	107,6
Avtomobillər	102,8	102,4	103,1	104,0	71,8

Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002_1.xls

Dəmir yolu nəqliyyatında Udim Paranjape, Intermediate, Multimodel və Emimodel nəqliyyat modellərindən də istifadə olunur. Bu model potensial nəqliyyat mərkəzlərinə tətbiq oluna bilər:

Dəmir yolu nəqliyyatında Udim Paranjape, Intermediate, Multimodel və Emimodel nəqliyyat modellərindən də istifadə olunur. Bu model potensial nəqliyyat mərkəzlərinə tətbiq oluna bilər:

Unetic model yalnız bir növ nəqliyyat sistemi istifadə olunur. Burada yükdaşıma, sənəd qəbulu məntəqəsi və idarəetmə otağı var və yük qapıdan daşınır. Bu miqdar nəqliyyat sistemlərində nadir hallarda istifadə olunur. Bununla belə, böyük istehsal sənayeləri arasında tətbiq oluna bilər.

Aralıq tipli nəqliyyat fəaliyyəti öz tarifləri və gəmiçilik və zirvələr arasında bağlanan sənədlər əsasında yüklərin daşınması prosesində iştirak edir. Bu təyyarə tez-tez avtomobil qəzalarında istifadə olunur.

Daşımada iştirak edən nəqliyyat növlərindən biri olan Multimedia-Sənəd tətbiq edilir, digərləri isə bu sənədin tələblərinə uyğun olaraq öz tariflərini tətbiq edirlər.

Buna görə də, elektron biznes ticarətinin inkişafı mürəkkəb nəqliyyatın geniş spektrindən istifadə etməyə imkan verdi. Nəqliyyat Bir neçə rejimdən istifadə etməklə yükləri birbaşa müştərinin qapısına çatdırır. Bu nəqliyyat modelinin üstünlüklərindən biri də daşınma prosesinin bütün mərhələlərinə yalnız bir şirkətin nəzarət etməsidir. Bu xərcləri azaldın və səyahət xərclərini və səyahət təfərrüatlarını azaldın.

Polyhouse modeli - Eyni sənədlərə uyğun olaraq müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri istifadə olunur. Bu nisbət müntəzəm və müntəzəmdir.

Emmodel vahid idarəetmə paneli, müxtəlif üsullarla vahid idarəetmə sistemidir.

Beləliklə, nəqliyyat qovşağı dəmir yolu nəqliyyatının üstünlüklərini ehtiva edir:

- Yükgötürmələr qabiliyyətlərinə görə vaqon dünya çempionudurlar. Belə ki, bir vaqon üzrə yüklərin götürməsi qabiliyyətləri 60 tona qədərdir;
- Tək avtomobildə nəqliyyat vasitəsi 500 tona qədər yük daşıya bilir;
- Yük daşımaları (kömür, qazan, neft, tikinti materialları, buğda, ərzaq, istənilən növ nəqliyyat.));
- İstənilən istiqamətə və ölkə hüdudlarından kənara daşınma imkanı;
- Avtomobillərin nəqliyyatları daşınmasına nisbətən daşımalar daha təhlükəsiz həyata keçirilirlər;
- Sürücülərin sayı çox vaxt az olur;
- Müxtəlif növ yüklərin bir avtomobildə daşınması;
- Maliyyə xərcləri su hesabından yüksəkdir;
- İlin istənilən vaxtında və istənilən hava şəraitinə uyğun olaraq malların vaxtında çatdırılması;
- Çox böyük istehsal müəssisələri arasında sıx əlaqə yaratmaq imkanı.

Beləliklə, dəmir yolu ilə yük daşımaları dedikdə, iqtisadi nəqliyyat da daxil olmaqla ölkə daxilində hərəkət edən, daşınan, idxal edilən və istismar edilən bütün növ elastik qatarların tranzit yükləri başa düşülür. Dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində əsas fəaliyyət növləri dəmir yolu nəqliyyatıdır. Qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşımaları dedikdə, müəssisələrin və ya əhalinin balansında olan və ya istifadə olunmayan, onun daxili tələbatını ödəmək üçün iqtisadiyyatın başqa sahəsinə (sənaye, tikinti və s.) dəmir yolu ilə daşınan yüklərin miqdarı başa düşülür. .

Beləliklə, dəmir yolu ilə yük daşımaları dedikdə, iqtisadi nəqliyyat da daxil olmaqla ölkə daxilində hərəkət edən, daşınan, idxal edilən və istismar edilən bütün növ elastik qatarların tranzit yükləri başa düşülür. Dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində əsas fəaliyyət növləri dəmir yolu nəqliyyatıdır. Qeyri-nəqliyyat sektorunda yük daşımaları dedikdə, müəssisələrin və ya əhalinin balansında olan və ya istifadə olunmayan, onun daxili tələbatını ödəmək üçün iqtisadiyyatın başqa sahəsinə (sənaye, tikinti və s.) dəmir yolu ilə daşınan yüklərin miqdarı başa düşülür.

Yük daşımalarında hər qatar arasında ən qısa məsafə olan yük qatarlarının sayı çoxalır. Ölkədə yük dövriyyəsi onun ərazisindən keçən hər bir dəmir yolu xətti üçün ayrıca hesablanır.

Hər hansı bir dəmir yolu stansiyasının yavaş sürəti səbəbindən bir çox uzun məsafəli qatarlar dayanır və buna görə də əsas dəmir yolu xətti və stansiya uzun məsafə kimi tanınır. Giriş yolu ümumi istifadədə olan avtomobil yolu deyil, uzunluğu “Giriş yolu sərhədi” nişanının quraşdırıldığı dəmir yolunun sonunda qət edilən məsafəyə uyğun hesablanmalıdır. Ümumi istifadədə olan dəmir yolu şəbəkəsinə dəmir yolu çıxışı yoxdur. Xidmət müddəti müəssisənin obyektlərinin son nöqtələri arasında hərəkət istiqaməti əsasında müəyyən ediləcək.

Digər dəmir yolu xətlərində olduğu kimi, digər stansiyalar və ya dəmir yolu xətləri də bir neçə dəmir yolu xətti ilə birləşdirilir. Giriş yolu ümumi istifadədə olan avtomobil yolu deyil, uzunluğu “Giriş yolu sərhədi” nişanının quraşdırıldığı dəmir yolunun sonunda qət edilən məsafəyə uyğun hesablanmalıdır.

Dəmiryolunun ictimai dəmir yolu şəbəkəsinə çıxışı yoxdur. Əməliyyatın uzunluğu obyektin son nöqtələri arasında hərəkət istiqaməti ilə müəyyən ediləcək.

Potensial nəqliyyat qovşağı kimi hava nəqliyyatının rolu. Orta və uzun məsafələrə yük daşımaları, hava nəqliyyatı ən sürətli növü hesab olunur. Eyni zamanda, hava nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha bahalıdır. Xüsusilə malların xüsusi xüsusiyyətlərə malik olduğu hallarda. (Məsələn: ölçüləri daşınmağa uyğun deyilsə, təhlükəli sayılır və s.)

Bu gün hava nəqliyyatı yük daşımalarının ümumi həcmnin orta hesabla 10%-ni təşkil edir. Yükün daşınma qaydasına əsasən, daşıma istiqaməti və yük hava nəqliyyatının xüsusiyyətləri fərqləndirilir - aşağıdakı üsul sadə və qısaadır.

Onlara sadə nəqliyyat-normal nəqliyyat deyilir. Ona görə də bu daşıma üsulu həm sürətli, həm də yükdaşıma müqaviləsi əsasında yüksək sürətlə həyata keçirilir.

Bu maddələr, məsələn, əsasən kiçik yükdaşıma, ümumi daşıma ilə məşğul olur. Bu iş Parsi cəmiyyətində həyata keçirildi və lazımınca istifadə edildi. Bu nəqliyyat növü də nisbətən ucuzdur.

Yükün növündən asılı olaraq yük havası ilə daşınma üçün müxtəlif növ yük təyyarələri istifadə olunur. Eyni zamanda hətta yük də sahibinə tez, operativ və yüksək zəmanətlə çatdırılır. Sürətli hava nəqliyyatı dedikdə ilk növbədə tez xarab olan və hərbi yüklərə aiddir və belə daşıma dövlət səviyyəsində idarə olunur (Həsənov M., İsmayılov F. 2019).

Bu nöqtələr ümumi daşımalara aiddir, məsələn, əsasən kiçik miqyaslı yük. İş tək müşahidə ilə aparılıb və Parsi cəmiyyətində düzgün aparılıb. Bu cür nəqliyyat da nisbətən ucuzdur.

Yükün növündən asılı olaraq yük havası ilə daşınma üçün müxtəlif növ yük təyyarələri istifadə olunur. Eyni zamanda hətta yük də sahibinə tez, operativ və yüksək zəmanətlə çatdırılır. Sürətli hava nəqliyyatı dedikdə ilk növbədə tez xarab olan və hərbi yüklərə aiddir və belə daşıma dövlət səviyyəsində idarə olunur.

Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının Əsasları:

- * Müvafiq marşrut üzrə hərəkət cədvəlinə uyğun olaraq;
- * Sxem üzrə yol işləri;
- * Limitdən kənara çıxmaqla əlaqəli marşrutlar;
- * Nəqliyyat vasitəsi ilə müqavilə əsasında müxtəlif nəqliyyat növlərinin istifadəsi.

Sifarişlə həyata keçirilən yüklərin daşınması onların sahibi tərəfindən vaxtında hava ilə çatdırılma cədvəlindən kənara çıxan marşrutu həyata keçirir. Eyni zamanda, yükdaşıma prosesi yükdaşıma qaydaları çərçivəsində baş verir (Həsənov M., İsmayılov F. 2019).

Vahid marşrut olmasa da, nəqliyyatın ötürülməsi üsulundan istifadə olunur (aralıq hava limanlarından istifadə olunur).

Potensial trafikin ortasında havada yük daşımaları aşağıda təsvir olunan düzgün ardıcılıqla həyata keçirilə bilər:

- * Təsdiq edilmiş yükdaşıma planları;
- * Təsdiq edilmiş yüksək səviyyəli plana uyğun olaraq;
- * Hökumətə məxsus şirkətlərin razılaşmasına əsasən;
- * Malların çatdırılmadan saxlanması;
- * Dövlət Seçki Komissiyasının dəstəyi;
- * Təcili;
- * Xüsusi təyinatlı yük;
- * Yanlış və gecikmiş yükləmə;
- * Cəmiyyətin vətəndaşlarının xeyrinə çalışmaq.

Yüksək təhlükəsizlik dərəcəsi - hava nəqliyyatı zamanı daşınan yükə havanın minimal təsiri, mexaniki komponentlər olmadıqda hava nəqliyyatı üstünlük təşkil edir. Bu səbəbdən qiymətli tez xarab olan və tez xarab olan malların daşınması üçün hava nəqliyyatından daha çox istifadə olunur. Əgər yükdaşıma ilə bağlı yerüstü yol qəzalarını müqayisə etsək və bu qəzalar yük sahibinin vurduğu ziyanı hesablasaq, görürük ki, hava nəqliyyatının səviyyəsi xeyli aşağıdır. Radioaktiv yüklər, kimyəvi maddələr və s. Bu nəqliyyat növü

avtomobil nəqliyyatından daha təhlükəsizdir. Bununla belə, hava limanının təhlükəsizliyi dəmir yolu ilə köçürmə üsulları kimi daha ciddi və təhlükəsizdir. Bundan əlavə, hava limanında yükləmə-boşaltma prosesində iştirak edən personalın təhlükəsizliyi, yükləmə-boşaltma sisteminin təhlükəsizliyi üçün aviaşirkətin iddia etdiyi hava hüququ yüksək səviyyədədir.

Həmçinin hava nəqliyyatında istifadə olunan elektron izləmə sistemi yüklərin təhlükəsiz daşınmasında mühüm rol oynayır. Hava daşımaları zamanı yük sahiblərinin şikayətlərini azaldır.

Potensial Logistika Mərkəzi Hava Nəqliyyatında Dezavantajlar (Həsənov M., İsmayılov F. 2019):

- Aviaşirkətlərin sayı azalıb.

- Hava nəqliyyatı ilə yük daşımaq mümkün deyil, ümumi ölçülər böyükdür.

Hava limanını istənilən yolla hava limanından çıxmaqla qurmaq olar.

- Hava nəqliyyatı trans modeli (bir neçə nəqliyyat növündən istifadə etməklə).

- İqtisadi mühit ondan asılıdır.

Ona görə də bütün yüklər, o cümlədən hava yük daşımaları, poçt və pullu baqaj təyyarələri və hava nəqliyyatı helikopterləri, bütün növ reyslər ölkənin ixtisaslaşmış hava nəqliyyatından daxili və beynəlxalq əlaqələr üçün yola düşür. Xüsusi aviasiyaya yük təyyarəsinin daşınması üçün tələb olunan təchizat daxil edilməyəcək.

Yük daşımaları bir ton yükün (poçt və pullu baqaj daxil olmaqla) daşıma (uçuş məsafəsi) və hər bir uçuş üçün alınan mənfəətin sübutu ilə çarpılması ilə formalaşacaq.

Həmçinin hava göstəricisi ilə səyahət edən sərnişinlərin sayına ölkə ərazisində nəqliyyat və təcili tibbi yardım təyyarələri və helikopterlərlə səyahət edən bütün sərnişinlər (o cümlədən, qeydiyyatlı reyslə tranzit sərnişinlər) daxil ediləcək. Bütün sərnişinlər təcili tibbi yardım təyyarəsi və helikopterlə daşınacaq.

Həmçinin hava göstəricisi ilə səyahət edən sərnişinlərin sayına ölkə ərazisində nəqliyyat və təcili tibbi yardım təyyarələri və helikopterlərlə səyahət

edən bütün sənişinlər (o cümlədən, qeydiyyatlı reyslə tranzit sənişinlər) daxil ediləcək. Bütün sənişinlər təcili tibbi yardım təyyarəsi və helikopterlə daşınacaq.

Potensial nəqliyyat qovşağında avtomobil nəqliyyatının rolu. Avtomobil nəqliyyatı Hindistanın tərəqqi yollarından biridir. Bu nəqliyyat növü qısa məsafələrə ayrı-ayrı nəqliyyat növlərini yerinə yetirdiyi üçün yük daşımalarında mühüm rol oynayır, eləcə də yüklərin kütləvi daşınması həm ilkin, həm də son əməliyyatları həyata keçirir. Yol hərəkəti, bir tərəfdən, əlçatanlığı və səmərəliliyi baxımından, digər tərəfdən, magistral yolun, xüsusən də asfaltlanmış yolların uzunluğunun tədricən artması ilə əlaqədar sürətlə inkişaf edir. Bu nəqliyyat növü yüksək hərbi səfərbərlik və çeviklik ilə xarakterizə olunur, yəni istənilən vaxt Nil çayı ilə istənilən istiqamətdə 15 tondan çox olmayan yük daşıyır. Daha dəqiq desək, avtomobil nəqliyyatı odur ki, “qarıdan qarıya” malları müəssisənin anbarına və ya son təyinatlı satıcıya daşımaq imkanındır.

Avtomobil nəqliyyatının əsas üstünlüklərindən biri yüksək sürətlə yaxınlıqdakı istiqamətlərə qısamüddətli daşınmaların rahatlığıdır. Lakin bu nəqliyyat növünün çatışmazlıqları az deyil. Daşıma xərclərinin artması Digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə aşağı yükötürmə qabiliyyəti və ətraf mühitin daha çox çirklənməsi (Süleymanova L.N. 2015).

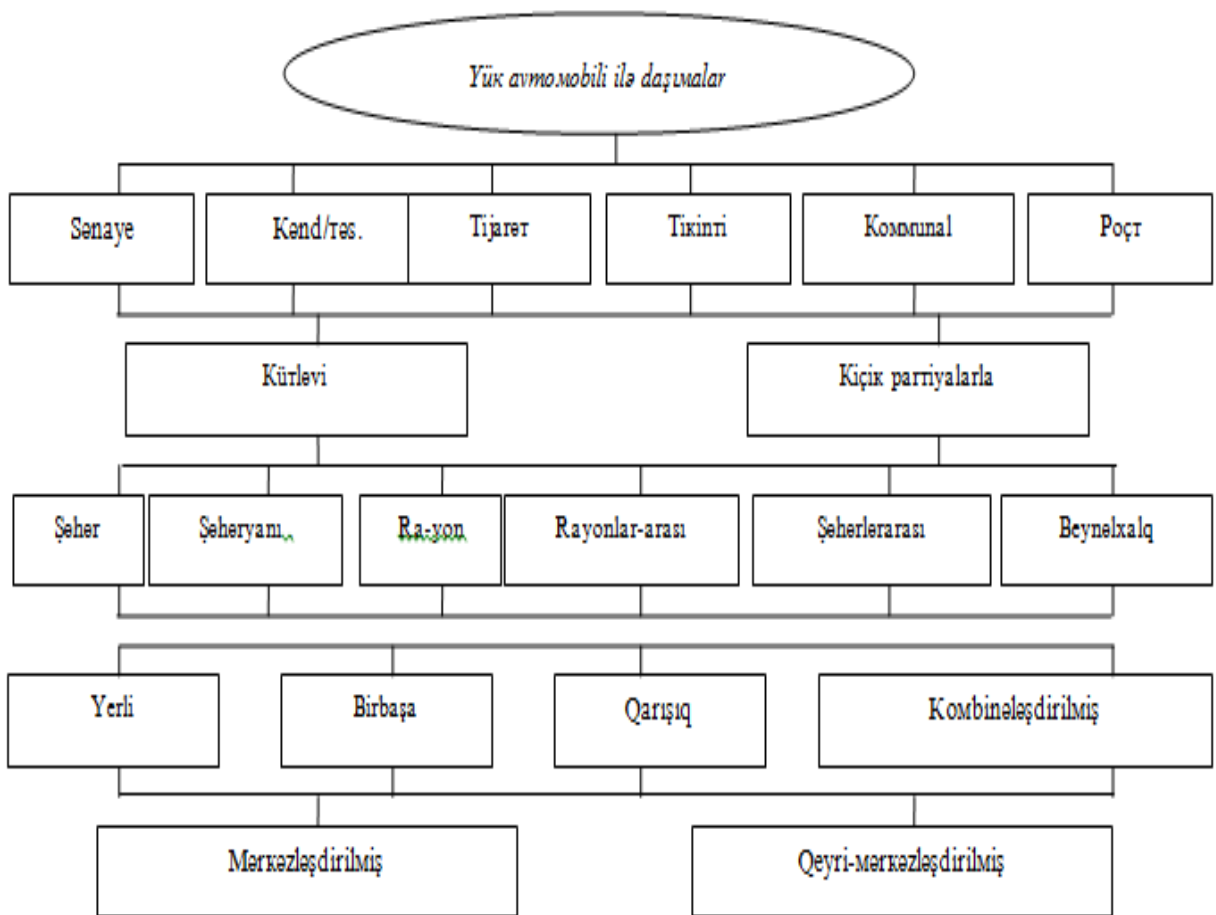
Avtomobil nəqliyyatı materialları və texniki əsaslara yol nəqliyyatı (şirkətlər) (avtomobillər, qoşqular, yarımqoşqular, evakuatorlar və yük maşını traktorları) avtomobil nəqliyyatı və avtomobil yolu fəaliyyəti (şirkətləri) daxildir.

Dəmir yolu nəqliyyatı kimi avtomobil nəqliyyatı da sənişin və yük daşımalarına bölünür. Yük maşınının daşıma qabiliyyəti və nəqliyyat avtomobilinin dizaynı məlumdur.

Traktorlar avtomobil üçün nəzərdə tutulub. Siz ölkənizdə avtomobil satışlarınızda tez-tez istifadə olunan avtomobillərin konkret nümunələrini tapa bilərsiniz.

Aşağıdakı yük maşınları potensial nəqliyyat qovşağı kimi istifadə edilə bilər (Şəkil 1).

Şəkil 1: Potensial logistik mərkəzidə tətbiq oluna biləcək yük avtomobili



Mənbə: https://www.stat.gov.az/source/transport/az/methodology_az.doc müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Nəqliyyat vasitəsi rejimi Potensial trafikın mərkəzində aşağıdakı funksiyalar başlayacaq:

- Sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının normal istehsalını və mübadiləsini təmin etmək (avtomobil nəqliyyatı hazır məhsulun,

yarımfabrikatların, xammal və materialların müştərilərə çatdırılmasının ən mühüm vasitəsidir);

- Avtomobil nəqliyyatının köməyi olmadan tikinti ehtiyaclarını ödəmək mümkün deyil. Avtomobil nəqliyyatı tikinti materiallarının, materiallarının, konstruksiyalarının və hissələrinin daşınmasında geniş istifadə olunur;

- Əhalinin tələbatını ödəmək üçün avtomobil nəqliyyatı (şəhər və şəhərlərarası sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsini avtonəqliyyat vasitələri, avtobuslar, miniklərsiz təsəvvür etmək mümkün deyil);

- ölkənin müdafiə qabiliyyətinin gücləndirilməsi (hərbi texnikanın, hərbi hissə və əmlakın, ərzaq, avadanlıq və ləvazimatların, hərbi geyim əşyalarının və s. alınması). Bunun mühüm hissəsi yol tikintisidir.

Yolda yük maşınları, pikaplar, sərnişin avtomobilləri və forkliftlər keçəcək. Nəqliyyat sektorunda bu daşıma növünü əsas funksiyası avtomobil nəqliyyatı olan hüquqi şəxslər və hüquqi şəxs yaratmadan ərazidə yük daşıyan fiziki şəxslər həyata keçirəcək. Fərdi nəqliyyat fəaliyyətinin nümunəsi sorğunun nəticələrinə əsasən müəyyən ediləcək. Qeyri-nəqliyyat sektorunda avtomobil nəqliyyatı fəaliyyəti (sənaye, tikinti, kənd təsərrüfatı və s. yükdaşıma vasitələri.) başa düşülür. Fermerlərin bu sahədəki fəaliyyəti qeyri-dövlət sektorunun nəticələrinə daxil edilməyəcək (https://www.stat.gov.az/source/transport/az/methodology_az.doc).

Bu isə ölkədaxili və beynəlxalq marşrutlarda səyahət edən sərnişinlərin sayının avtomobil daşıma məsafəsinə vurulması ilə hesablanacaq. Sərnişin daşımalarının orta məsafəsi birdəfəlik üstünlük verilən yoxlamanın nəticəsi əsasında müəyyən ediləcək. Sərnişin taksisində sərnişin dövriyyəsi bir reys üzrə yola düşən sərnişinlərin orta sayının avtomobilin yük yürüşünə (sərnişinlərin qəbulu 2-yə bərabər) vurulmaqla hesablanacaq.

Həmçinin, avtomobil yolu ilə qət edilən məsafə daxili və beynəlxalq xətlərdə gedən sərnişinlərin sayına vurulmaqla hesablanacaq. Sərnişin daşımalarının orta məsafəsi birdəfəlik üstünlük verilən yoxlamanın nəticəsi əsasında müəyyən ediləcək. Sərnişin taksisində sərnişin dövriyyəsi bir reys üzrə yola düşən

sərnişinlərin orta sayının avtomobilin yük yürüşünə (sərnişinlərin qəbulu 2-yə bərabər) vurulmaqla hesablanacaq.

İctimai yolların uzunluğu. Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının uzunluğu şəhər yolları və avtomobil yolları, yaşayış sənayesi, tikinti, kənd təsərrüfatı və digər müəssisələr istisna olmaqla, ölkənin bütün yol şəbəkəsini tutur. Daimi və fərdi yol fəaliyyətinə istifadəyə verilmiş yollar, birlik və təşkilatlar, kənd (kənd təsərrüfatı) təsərrüfatı, iş adamları, texniki birliklər və digər təşkilatlar, xüsusi və fərdi ehtiyaclar daxildir. Məhəbbət qapısı və məşəqqətlə çəkilmiş yollar respublika və yerli əhəmiyyətli yollardır.

Buna görə də, hazırda Şərqi Zəngəzurun regional nəqliyyat və nəqliyyat sistemi qovşağı kimi gücləndirilməsi üçün həyata keçirilməsi intensivləşən ölkəmizdə nəqliyyat və nəqliyyat sistemlərinin inkişafı üçün prioritetlər əsasən müəyyən edilir, bu sahədə mühüm tədbirlərin nəzərə alınması vacibdir. yaxın gələcəkdə bununla bağlı:

- iri nəqliyyat və daşıma şirkətləri arasında əlaqələrin daha da dərinləşdirilməsi nəqliyyat və daşıma sistemlərinin inkişafı ilə bağlı yeni layihələrin işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsində beynəlxalq təcrübənin dərinlən inteqrasiyasını tələb edir;

- Ölkənin iqtisadi sektorlarında inkişaf potensialını nəzərə alaraq, Şərqi Zəngəzur sənaye mərkəzinin nəqliyyat və logistika sisteminin inkişafı və inkişafı üçün nəqliyyat və logistika sisteminin və sürət tədbirlərinin əhəmiyyətini nəzərə alaraq.

III FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADI RAYONUNUN İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ YARADILACAQ NƏQLİYYAT LOGİSTİK MƏRKƏZİNİN İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. Yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin Azərbaycan Respublikasının digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə əlaqəsi və ölkənin iqtisadiyyatında rolu

Biz ölkəmizin tarixini gündəlik tariximizin səhifələrində qeyd edirik. Pakistan hökuməti ölkə sərhədlərini bərpa etməklə son bir neçə ildə ən böyük hərbi və siyasi qələbəyə nail olub. Bu bayramı qeyd etmək üçün müxtəlif ölkələri tərk edən insanlara onun adı veriləcək. Bu böyük qayıdış vətəndaşlarımızın biznes əməliyyatlarından azad regionda davamlı məskunlaşması üçün körpü olacaq və bu bölgələri ölkənin iqtisadi fəaliyyətinə daxil edəcək.

Regionda yeni beynəlxalq və regional nəqliyyat və daşıma marşrutunun bərpası ölkəmizin qlobal bazara çıxış imkanlarını artırmaqla yanaşı, regionun biznesdən azad inkişafına mühüm təkan verəcək.

Köhnə dövrlərdə olduğu kimi, sənaye azad zonasına qayıdan insanlar insanların təhlükəsiz yaşamasını təmin etməli, bu bölgə ölkənin ən gözəl guşələrindən biri olmalıdır. Tikinti müasir həyatın əsasını təşkil edir, layiqli həyatı bərpa etmək üçün bütün sahələrdə nail olmaq lazımdır. Bu, həvəsləndirmə əsasında və dövlət-özəl tərəfdaşlığın inkişafı çərçivəsində həyata keçirilməlidir. Yalnız belə bir vəziyyətdə Azərbaycanın azad gələcək sənayesiz əraziyə tam inteqrasiyasını təmin etmək olar (<https://president.az/az/articles/view/50474>).

Bu prioritetin uğurla həyata keçirilməsi üçün aşağıdakı iki məqsədə nail olmaq lazımdır:

- Əbədi məskunlaşma;
- Dünya iqtisadiyyatının bərpası.

Qloballaşma və informasiya texnologiyaları ticarətinin artan tendensiyası nəticəsində nəqliyyat fəaliyyətinin, eləcə də daşıma sahəsində əhəmiyyəti gündü- gündən artır. Müəssisələr beynəlxalq bazarda böyük ölçüdə rəqabət aparırlar ki, qazancları aşağıdır, eyni zamanda bazarda doğru zamanda və müştərilərə hədəflənmiş məhsul və xidmətlərin çatdırılması, yer, kəmiyyət və tariflər həmişəkindən daha vacib hala gəlib. Hazırda bizneslərə daha çevik, daha inteqrasiyalı və daha dəyərli xidmətlər təqdim edəcək logistika mərkəzləri gündəmdədir, müvəqqəti daşıma qabiliyyəti ilə dəstəklənən bu mərkəzlər tezliklə bütün dünyaya yayılacaq. Beynəlxalq ticarət Ölkə iqtisadiyyatına etimad dövründə yük və logistika mərkəzləri ön plana çıxdı. Yük və logistika mərkəzləri yığcam xidmətlər göstərir, idxal və ixrac arasında vaxt itkisini, qaimə xərclərini azaldır və valyuta ölkəsinə daxil olan ixracatçı sahibkarları həvəsləndirir. İnkişaf etmiş ölkələr (İEÖ) ölkə iqtisadiyyatına və nəqliyyat sahəsində daşımaların əhəmiyyətini daha aydın şəkildə müəyyən etmişdir. Hələ 70-ci illərdə ABŞ, Yaponiya, Almaniya, İtaliya kimi ölkələrdə nəqliyyat qovşaqlarından istifadə olunmağa başladı. Burada məqsəd yollarda sıxlığı azaltmaq, ətraf mühitin çirklənməsini azaltmaq, işçi qüvvəsini azaltmaq və səyahət xərclərini artırmaq idi. Bu məqalənin məqsədi nəqliyyat mərkəzlərinin ölkə iqtisadiyyatına, ətraf mühitə, sahibkarlara, onların yerləşdiyi regiona, ölkədə məşğulluq səviyyəsinə müsbət təsirini müəyyən etməkdir. Ölkədən məhsulların ixracı, nəqliyyat mərkəzinin qiyməti baxımından rəqabətin təsirini artırır (Murat B., Fuat E. 2016).

Ticarətin qloballaşması ilə paralel olaraq beynəlxalq bazarlarda rəqabət daha yüksək səviyyəyə yüksəlmişdir. Bu gərgin rəqabət mühiti biznes mənfəətini azaltmaq və müştəri məmnuniyyətini təmin etməyi çətinləşdirmək üçün nəzərdə tutulub. Dəyişən şərtlər qarşısında müəssisələr müştərilərin istəklərinin ümumi dəyərinin azaldılması və çatdırılma müddətlərinin uyğunlaşdırılması kimi

nəqliyyat tədbirləri ilə öz məqsədlərinə nail ola bilərlər. Dəyişən bazar və rəqabət şəraiti həm də müəssisələrin nəqliyyat müəssisələrindən gözləntilərini dəyişdi; Daha çox çeviklik təmin edəcək nəqliyyat qovşağı konsepsiyası ehtiyac, integrasiya edilmiş və əlavə xidmətlər kimi müəyyən edilmişdir. Bu ehtiyaclara əsaslanaraq, daşıma qovşaqlarının bütün daşıma fəaliyyətlərinin dəqiq şəkildə həyata keçirildiyi xüsusi ərazilərdə yerləşdirilməsi mövzusu olan bu qovşaqlar qısa müddət ərzində bütün dünyaya sürətlə yayılıb. Daşıma fəaliyyətləri ilə yanaşı əlavə dəyərli xidmətlərin də təqdim edildiyi bu özəl ərazilərin bəziləri, bütün nəqliyyat vasitələrindən faydalanmaq üçün birdən çox nəqliyyat vasitəsinin birləşdirildiyi müvəqqəti daşıma imkanlarının daha səmərəli və daha aşağı qiymətə daşınmasını mümkün etmişdir.

Potensial nəqliyyat qovşağının yaradılmasının bəlkə də ən mühüm səbəbi şəhər ticarətinin artan həcmi və onu müşayiət edən logistika ola bilər. Qlobal ticarətin artması ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsir edir, satışları artırır, iş dünyasını stimullaşdırır və tarazlaşdırır. Lakin bu müsbət təsir ağır avtomobillərdən istifadənin artmasına və nəticədə havanın çirklənməsi və nəqliyyat sıxlığı səbəbindən həyat keyfiyyətinin aşağı düşməsinə səbəb olur. Nəticədə qlobal iqtisadiyyatın böyüməsi gözlənilir. Ticarət və nəqliyyatın artması ilə paralel olaraq, ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər həyatının keyfiyyətinə mənfi təsir göstərməməsinin yeganə yolu ağır nəqliyyat vasitələrinin şəhər daxilində qət etdiyi məsafəni azaltmaqdır. Bunun üçün logistika mərkəzində aralıq və çoxməqsədli sistemlərdən istifadə etmək lazımdır. Bununla belə, qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat qovşağı şəhər daxilində yerləşir, lakin mümkün qədər bağlanmamalıdır. Bölgəyə, nəqliyyat şəbəkəsinə və şəhər bazarına asan çıxış tələb edən bu həllin tətbiqi tanınacaq (Fatih Y. 2019).

Ümumiyyətlə, qeyd etmək lazımdır ki, qloballaşma tendensiyası nəqliyyat mərkəzlərinin tarixi inkişafında mühüm rol oynayır. Qloballaşmanın böyük təsiri sübut edir ki, nəqliyyat mərkəzlərinin tarixi inkişafı zamanla sürətlənmişdir.

Nəqliyyat qovşaqlarının tarixi inkişafına təsir edən digər amil isə ölkələrin müxtəlif məqsədlərə malik olmasıdır. Enerji və biznes xərcləri ABŞ və

Yaponiyada inkişafın əsas amilləri olmuşdur. Nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi xüsusilə tıxac vəziyyəti yaradır.

Nəqliyyat qovşağı anlayışı müəyyən bir sahədə daşıma, paylama, anbar, gömrük, ixrac, idxal, transfer əməliyyatları, sığorta, bank işi və istehsal kimi bir sıra nəqliyyat fəaliyyətinin həyata keçirilməsini əhatə edir. Dünyada bir çox dünya nəqliyyat qovşaqları var. Bu mərkəzlər ölçülərinə, ticarət həcminə və nəqliyyat xidmətlərinin müxtəlifliyinə görə aşağıdakı kimi təsnif edilir (<https://conferences.az/uploads/file/5134e-mekaleler.pdf>):

- * Qlobal Logistika Mərkəzi;
- * Beynəlxalq Logistika Mərkəzi;
- * Regional nəqliyyat və paylama mərkəzləri;
- * Yerli nəqliyyat və paylama mərkəzləri kimi təsnif edilir.

Şərqi Zəngəzurdakı logistika mərkəzini coğrafi ərazinin coğrafi əraziyə daxil olan hissələrinə bölmək olar.

Qlobal praktikada nəqliyyat mərkəzləri daha çox iri və mühüm istehsal mərkəzlərinin, şəhərlərin və dəmir yollarının, ola bilsin ki, limanların yaxınlığında yerləşir. Buna görə də, şəhər nəqliyyatının sıxlığını azaltmaq və həyat keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq məqsədi ilə potensial nəqliyyat qovşaqları şəhərdən mümkün qədər uzaqda yerləşdirilməlidir. Potensial nəqliyyat qovşaqlarına daşınma, xidmətlərin çatdırılması, malların çeşidi və təsnifatı, anbar və bütün bu əməliyyatlar (bank xidmətləri, sığorta və xidmətlərin başlaması üçün tələb olunan digər əməliyyatlar) daxildir.

Potensial nəqliyyat qovşağı xidmətini nəzərə alaraq, bu fəaliyyətləri 2-yə bölmək olar: əsas xidmətlər və daha çox xidmətlər.

Əsas xidmətlərə müştəri xidməti, göndərmə və daşıma xidmətləri, anbar, anbar, tələbin idarə edilməsi, sifarişin idarə edilməsi, qablaşdırma və s. daxildir. Əlavə xidmət yeri seçimi və paylama mərkəzinin yeri, o cümlədən məhsulun planlaşdırılması, satınalma, ehtiyat və satış xidmətləri, sığorta, gömrük, geri ödəniş və s. (<https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d->).

Potensial nəqliyyat qovşağı tərəfindən göstərilən xidmətlərə aşağıdakılar daxildir (Imajanad R.Z. 2019):

- * Anbar xidməti;
- * Quruluşlar yerinin seçilmələri imkanları;
- * Etiketləmələr;
- * Fiziki şəraitin təmin edilməsi;
- * Çatdırılma;
- * Nəqliyyat;
- * Qaytarılan məhsulların idarə edilməsi;
- * Sığorta və s.

Potensial nəqliyyat mərkəzi olması lazım olan əsas xüsusiyyətlər bunlardır:

* Çoxməqsədli və nəqliyyat xidmət mərkəzlərində multimodal terminallar olacaq;

* Nəqliyyat qovşağında müxtəlif anbarlar və obyektlər var;

* Nəqliyyat mərkəzində xüsusi xidmətlər, təhlükəsizlik xidmətləri və bir çox digər xidmətlər mövcud olacaq;

* İş nəqliyyatı fəaliyyətləri mövcud nəqliyyat mərkəzi tərəfindən asanlaşdırılacaq;

* Beləliklə, bir çox nəqliyyat növlərini qarşılamaq üçün əsas olacaq;

* Bu logistika mərkəzi ən azı 50 hektar ərazi tələb edir;

* Böyük şəhərlərdə dəmir yolu stansiyalarının daxil edilməsi;

* Baş planın mövcudluğu potensial nəqliyyat qovşağının xüsusiyyətlərini əhatə edən digər amildir;

* Potensial nəqliyyat qovşağı tək mərkəz tərəfindən idarə olunan qovşaq xarakterinə malik olmalıdır.

Göründüyü kimi, nəqliyyat fəaliyyətinin uğuruna birbaşa təsir edən xüsusiyyətlərdən ibarət potensial nəqliyyat qovşağının xüsusiyyətləri. Nəqliyyat sektorunda baş verə biləcək qarşıdan gələn hadisələr gələcəkdə nəqliyyat qovşağının xüsusiyyətlərinin dizaynında dəyişikliklərə səbəb ola bilər. Nəqliyyatın

mərkəzində təşkilati strukturu müşahidə edərkən, müxtəlif elementləri öz-özünə izah edən strukturları görə bilərsiniz.

Şərgi Zəngəzurda yerləşdiriləcək potensial logistik mərkəzdə istənilən səviyyələr və məhsuldarlıqlarda xidmətlər təqdim edən peşəkar idarəetmə quruluşlarının olması vacibdir.

Beynəlxalq səviyyədə artan rəqabət və dəyişən iqtisadi şərait rəqabətə birbaşa təsir edir və rəqabətin səviyyəsini artırır. Nəqliyyat sahəsində rəqabət nəqliyyat mərkəzləri tərəfindən həyata keçirilir. Ölkədə nəqliyyat qovşağının böyük əhəmiyyəti var. Həm ölkədaxili yükdaşımalar, həm də ölkədaxili daşımalar mühüm rol oynayır. Ticarət ölkələri arasında mövcud axınları nəzərə alsaq, məhsulların mübadiləsi birbaşa nəqliyyatdan asılıdır.

Bu sənaye və iqtisadiyyat anlayışı bütün nəqliyyatdan istifadə etmək üçün daha faydalı olardı. Milli iqtisadiyyatın təsir zonası olduğu yerlərdə nəqliyyatın insan və fiziki resurslarından çox istifadə olunur. Nəqliyyatın iqtisadiyyata təsirini ölçmək üçün müxtəlif tədqiqatlar aparılmışdır.

Belə bir nümunə göstərir ki, Böyük Britaniyada işləyən əhalinin 30%-i müvafiq nəqliyyat sahələrində çalışır. ABŞ-da aparılan son tədqiqatlar göstərir ki, Şimali Amerika iqtisadiyyatında, Avropada və Asiyada ÜDM-in 10-15%-i tamamilə onların nəqliyyat fəaliyyətləri hesabına əldə edilir. Bu rəqəmlər ən mühüm məsrəflərdən bəzilərini əks etdirir və nəqliyyat xərclərinin strukturunu başa düşməyin və bu xərcləri azaltmağın nə qədər vacib olduğunu göstərir. Ən aşağı xərclər İngiltərə və ABŞ-dan gəldi və bunun ən mühüm səbəbi bu iki ölkədə daşıma anlayışının əhəmiyyətinin uzun müddətdir qəbul edilməsidir. Bütün ölkələr üzrə orta göstərici 2,5% təşkil edir. Bu nisbət yüksəkdir, lakin hələ də nisbətən aşağıdır. Bu rəqəm 20 il əvvəl görünsəydi, bu rəqəm yüz faiz gedəcəkdi. Böyük Britaniyada 20 il əvvəl rekorda getsəniz, nəqliyyat xərclərinin təxminən 20-18% olduğu qeyd edildi (<https://conferences.az/uploads/file/5134e-meqaleler.pdf>).

Müxtəlif təbii proseslərin xərcləri təşkil edildi. Davis & Company (2005) göstərmişdir ki, ABŞ-da daşıma öhdəliyi əmsalı ilə ən mühüm xərc amili 45%

nəqliyyatdır və bu, əlaqədar ehtiyatların (23%), anbarın (22%) və idarəetmənin yığılmış xərcləri ilə bağlıdır (10%) (İmanzadə R.Z. 2019).

Bütün yükdaşıma fəaliyyətlərinin çox yaxşı planlaşdırıldığı və ən yaxşı şəkildə idarə olunduğu potensial nəqliyyat qovşağının üstünlükləri aşağıdakılar ola bilər:

- * Nəqliyyat zəncirinin yük daşımaları ilə bağlı biznes əməliyyatlarını birləşdirərək ən qabaqcıl xidmətləri təmin etmək imkanı

- * Nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi (xüsusilə yük maşınları və s.), anbar, insan resursları ən uyğun;

- * Təhlükəsiz mühitin yaradılması;

- * Vahid mərkəzi idarəetmənin yaradılması;

- * Yalnız kağız üzərində planlaşdırın;

- * Ümumi nəqliyyat, sənaye və işçi heyəti xərclərini azaltmaq;

- * Trafik həcmi artırmaq;

- * Yüksək keyfiyyətli iş mühiti təmin etmək;

- * Köməkçi xidmət verə bilməsi və s..

Şərqi Zəngəzurda layihələndirilən potensial logistika mərkəzindən gözlənilən faydaları əldə etmək üçün göstərilən xidmətlər müxtəlif və keyfiyyətli olmalıdır. Potensial nəqliyyat qovşaqlarına, ilk növbədə, xidmətlər daxil ola bilər: anbar və sənaye, gömrük xidmətləri, bank, poçt, yük və sığorta şirkətləri, sosial, təhsil və tibb müəssisələri, təhlükəsizlik xidmətləri, hüquq firmaları, ictimai qaynar xəttlər, sənişin nəqliyyatı infrastrukturunu Struktur. Yükləmə-boşaltma əməliyyatları və dayanacaqlar, otellər, restoranlar və kafelər, avtomobillərə texniki xidmət və təmir mərkəzləri, sənaye mərkəzləri və avtoyuma məntəqələri. Potensial nəqliyyat qovşağı nəqliyyat qovşaqlarının və hətta bu mərkəzdə yerləşən şirkətlərin idarə edilməsini asanlaşdırır, çünki o, bu qurğularla bütün növ xidmətləri göstərir.

Nəhayət, qeyd etmək lazımdır ki, potensial nəqliyyat qovşağı iqtisadi, ekoloji və sosial şəraitə müsbət təsir göstərir.

Potensial nəqliyyat qovşağının nəqliyyat və təchizat zəncirinin təmin etdiyi texniki faydalardan əlavə, o, yaşayış məntəqələrinə və insanlara təsir edən sosial faydalara da malik ola bilər. Onlar:

- * Şəhər mərkəzlərinə səmərəli və ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat təmin edir və malların lazımi yerlərə çatdırılmasını asanlaşdırır.

- * Dövlətin iqtisadi inkişafını sürətləndirir və sənaye və nəqliyyat şirkətləri üçün maraqlı imkanlar yaradır.

- * Dəmir yollarında sahibin oriyentasiyasına təsir edir, magistral yollarda nəqliyyat yükünü azaldır və ətraf mühitin daha az çirklənməsini təmin edir.

- * Özəl sektorda olmalarına görə bu sektorda məşğulluğun artmasına kömək edir.

- * Ətraf mühitə ekoloji təmiz iqtisadiyyatdan istifadə etməklə nəzarət etmək olar.

- * Trafik axınının optimallaşdırılması.

- * İntegrasiya edilmiş nəqliyyatın yayılmasını və onun istifadəsini artırır.

- * Konteynerlərin yüklənməsi və boşaldılması işinin təkmilləşdirilməsi.

- * Nəqliyyat mərkəzlərindən istifadə edən şirkətlərin müştərilərinin ehtiyaclarına daha tez cavab verməsini təmin edin.

- * Ofis xərclərini azaldın.

- * Regional inkişaf nəqliyyat mərkəzi bazasında əhəmiyyətli rolun olması.

- * Nəqliyyat qovşağının quraşdırılması yolu ilə ekoloji həllərin və zəruri məsələlərin həyata keçirilməsi,

- * Hava, quru, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı mərkəzlərinə çıxışı təmin etmək,

- * Çarpaz nəqliyyatla bağlı xərclərin artırılması fəaliyyətləri kimi potensial faydaların integrasiyası (kross-docking).

- * Şirkətlər üçün paylama kanallarına nəzarəti gücləndirmək üçün platformanın yaradılması.

- * Müxtəlif şirkətlərin direktor vəzifələrinin müəyyən edilməsi.

- * Qadınlar üçün imkanları genişləndirmək imkanı.

Potensial nəqliyyat qovşağı bir tərəfdən şəhərdə tıxac problemlərinin həlli məqsədinə, digər tərəfdən yükdaşımalarda səmərəliliyinin artırılmasına müsbət təsir göstərir. Xüsusilə şəhərlərdə avtomobillər daha az sürdüyü üçün bu, daha az çirklənməni təmin edəcək.

Potensial nəqliyyat qovşaqlarının inkişafı bir-biri ilə əlaqəli olmayan bəzi istifadəçilər tərəfindən idarə olunan əşyaların idarəedici hərəkəti baxımından əhəmiyyətli faydalar gətirə bilər (iqtisadiyyat çərçivəsində). Çünki bu istifadəçilərin əksəriyyəti nəqliyyat terminalının ətrafında yerləşən eyni alət və avadanlıqlardan istifadə edirlər. Beləliklə, nəqliyyat xərcləri azalacaq, etibarlılıq və etibarlı daşınma təmin ediləcəkdir.

Qeyd edək ki, nəqliyyat mərkəzlərinin səviyyəsi ölkədə nəqliyyat sektorundan danışır. Nəqliyyat sektorunu təkmilləşdirmək üçün yüksək keyfiyyətli nəqliyyat qovşaqlarının olması çox vacibdir.

Ona görə də iqtisadi zonanın əlverişli coğrafi mövqeyindən istifadə edərək buradakı nəqliyyat mərkəzlərinin sayı artırılmalı, mərkəzlərin avadanlıqları rəqabətə davamlı olmalıdır. Yeni nəqliyyat qovşağının tikintisinin baha başa gəldiyini nəzərə alaraq, dövlət hissəsində addımlar atılmalı və ərazi stimullaşdırılmalıdır.

3.2. Digər nəqliyyat logistik mərkəzləri ilə yaradılacaq əlaqələrin prespektivləri

Yükdaşıma və ticarət yükdaşımaları ilə yanaşı Azərbaycanın 2020-ci ilə baxışı, regional keçidi yük daşımalarına əlavə dəyər yaratmağı nəzərdə tutur.

Azərbaycan düzgün tənzimləyici komponentə malik regionda daha cəlbedici və mühüm mərkəzə çevrilmək üçün 2025-ci ilə qədər yükdaşıma və ticarət infrastrukturunu əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirməyi hədəfləyir.

Azərbaycanın uzunmüddətli hədəfi 2025-ci ilə qədər regional logistika mərkəzinə çevrilmək və digər ölkələrlə səmərəli nəqliyyat qovşaqlarına çevrilməkdir.

Aşağıdakı məqsədlərə nail olmaq üçün Azərbaycan ölkədə bir sıra nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi ilə regionun tranzit ticarətinin payını artıracaq:

Mərkəzi Asiya Qara dəniz marşrutu 40%

25%-i Mərkəzi Asiya və Avropaya marşrutlar

3% Çin və Avropa marşrutları

Rusiya və İran 40%

İran və 25%-i Qara dənizdədir.

2021-ci ilin yanvar-oktyabr aylarında qeyri-neft sektoruna 1 1,351 milyard dəyərində məhsul ixrac edilib. İlin ilk 10 ayında ixrac sifarişləri 433 milyon ABŞ dollarına çatıb. Bu, İqtisadi İslahatlar və Kommunikasiyaların Təhlili Mərkəzinin "İxrac İcmalı"nın noyabr sayının təqdimatı adlanır.

Son bir neçə həftədə AR prezidenti İlham Əliyev Türkmənistana səfər etmişdi.

Yeni ixrac siyasətini müəyyən edən Azərbaycan həm də regionda potensial bazar rolunu oynaya bilər. Mərkəzi Asiya və Azərbaycan Şərqlə Qərb arasında mühüm nəqliyyat marşrutları kimi tanınır.

Xammalın, məhsulların və ərzaq məhsullarının paylanması üçün ticarət və nəqliyyat sisteminin inkişafı bizə aşağıdakı əsas vəzifələri kompleks şəkildə həll etməyə imkan verəcək:

- Kənd yerlərində gəlirlərin artırılması və kənd təsərrüfatı istehsalçılarının həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması;

- Kənd yerlərində məşğulluq səviyyəsinin yüksəldilməsi, yüksək texnologiyalı iş yerlərinin qorunması və yeni iş yerlərinin yaradılması;

- kənd təsərrüfatı məhsulları ilə tədarükün və əhalinin qışda ərzaq məhsullarına tələbatının artmasının qarşılınması-yaz dövründə;

- ölkənin əlverişli geo-siyasi yerləşməsi və avtomobil yolları, dəmir yolları və hava dəhlizləri formasında üstünlükləri, artan nəqliyyat və tranzit imkanlarından səmərəli istifadə;

- Avrasiya iqtisadi ittifaqının regionun kənd təsərrüfatı məhsulları və baytarlıq islahatı, fitosatri və gigiyenik şəraitlə bağlı tələblərinin təmin edilməsi.

Nəhayət, o, Şərqi Zəngəzurda potensial nəqliyyat qovşağının tikintisini və inkişafını, planlaşdırılan məqsədlərin həyata keçirilməsini və ölkənin qovşaqlarının qovşaqlarının vahid nəqliyyat şəbəkəsinə daha yaxşı inteqrasiyasını başa çatdırdı:

- Potensial nəqliyyat mərkəzi müvafiq iştirakçı məlumat və xidmət mərkəzi kimi çıxış edəcək;

- İri alıcılar standart məhsulların böyük partiyalarında kiçik fərdi ixracı vahid paketdə birləşdirir;

- Logistika imkanlarının modernləşdirilməsi, şəbəkə və qarışıq (qarışıq) nəqliyyat vasitəsilə beynəlxalq ticarətə kömək edir və beynəlxalq marşrutlarda yük daşımalarını asanlaşdırır;

- Aqrar-sənaye kompleksinin səmərəliliyinin artırılması və dövlətin ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;

- Fermer mərkəzi müqavilə öhdəliklərinə uyğun olaraq məhsullarının satışına zəmanət verə biləcək (<https://www.pplo.kg/repository/74/>).

Planlaşdırılan nəqliyyat logistik mərkəzi və digər nəqliyyat logistik mərkəzləri arasında yaradıla biləcək logistik sistemlərin əsas qurulma prinsipləri mövcuddur.

1. Sistemli yanaşma. Logistika funksiyalarına daşınma, yükləmə və boşaltma, inventarların idarə edilməsi, sifarişlərin işlənməsi və s. Sistemin bir-biri ilə əlaqəli və bir-biri ilə əlaqəli elementləri nəzərdən keçirilir. Bu yanaşma mərkəzlər sistemini onun ayrı-ayrı elementlərini deyil, bütövlükdə optimallaşdırır.

2. Təchizat zənciri xərclərinin ümumi bütövlüyünün uçotu. Bütövlükdə zəncirin və xüsusilə onun ayrı-ayrı elementlərinin məsrəflərinin cəminin azaldılması logistika zəncirinin səmərəliliyinin meyarıdır.

3. Bütün sistemin və onun elementlərinin uyğunlaşma qabiliyyətini, çevikliyi, etibarlılığını, yüksək sürətini və keyfiyyətini təmin etmək.

Logistik mövqelərin praktikada həyata keçirilməsi logistika mərkəzlərinin bütün sisteminin optimal fəaliyyətini təmin edən yeni texnologiyalardan istifadəni tələb edir.

Texnologiyalar iki səviyyədə nəzərdən keçirilir:

- 1) makro səviyyə - logistika sisteminin elementlərinin qarşılıqlı əlaqəsi;
- 2) mikro səviyyə - logistika sisteminin hissələrinin optimal işləməsi.

Mərkəzlər arasında logistika sistemlərinin qurulması ilə istehsalçılar bəzi funksiyaları ekspeditor şirkətlərə verirlər, çünki əksər şirkətlərdə daşınma xərcləri malların satış qiymətinin üçdə birinə qədərini təşkil edir. Onlar onlar üçün qeyri-adi olan işlərdən azad edirlər: qablaşdırma, markalanma, çeşidləmə, anbarda saxlama, uçotun aparılması, səmərəli daşıma variantının tapılması, daşınma qrafikinə riayət edilməsi, daşınma zamanı yükün bütövlüyünə nəzarət. Təchizatçılardan mal alan ekspeditor şirkətlər bəzən təchizat və paylama mərkəzlərinə çevrilirlər.

Beləliklə, ekspeditor şirkəti malların çatdırılmasında bütün kommunikasiyalara cavabdehdir. Nəqliyyat şirkətləri, dəmir yolu stansiyaları və s. ilə əməkdaşlıq edir.

Logistikanın idarə edilməsi istehsal və marketinq fəaliyyətinə sistemli yanaşmanın həyata keçirilməsidir.

İqtisadiyyata sistemli yanaşma sistemli təhlil nöqtəyi-nəzərindən bütövlükdə iqtisadi sistemin hərtərəfli öyrənilməsidir. Sistemli yanaşma o deməkdir ki, hər bir sistem ümumi məqsəd üçün birləşdirilmiş ayrı-ayrı, fərqli alt sistemlərdən ibarət olsa belə, vahid bütövdür.

Bu, tədqiq olunan obyektə vahid məqsədə tabe olan, bir-biri ilə əlaqəli alt sistemlər kompleksi kimi baxmağa, onun xassələrini, daxili və xarici əlaqələrini aşkar etməyə imkan verir.

Mərkəzlər arasında logistika idarəetmə sistemlərinin formalaşmasının bir xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, belə bir sistem əvvəlcə ətraf mühitlə əlaqə yaratmaq üçün təhlil edilməli, sonra isə yaranan sistem daxilində əlaqələr qurulmalıdır.

Mərkəzlər arasında logistika idarəetmə sistemi dəyər zəncirinin komponentlərinin əhatə dairəsinin tamlığının dörd səviyyəsi ilə xarakterizə edilə bilər.

Komponentləri tam əhatə edən birinci dərəcəli logistika sistemləri, məhsullar üçün göndərilməyə hazır anbarlar və istehlakçılara daşınması adi haldır.

Elementlərin əhatə dairəsinin tamlığı ikinci dərəcəli logistika sistemləri, onların səlahiyyətlərinin faktiki istehsal nəticələrinə bölünməsi üçün xarakterikdir. Belə sistemlərin funksiyalarına sifariş emalı, müştərilərə xidmət və hazır məhsulların saxlanması daxildir.

Üçüncü dərəcəli logistika sistemləri üçün onların əhatə dairəsini komponentlər üçün əlavə saxlama, xammalın çatdırılması sistemləri, satınalma və satılma, eləcə də materialların daşınması daxil etmək üçün genişləndirmək adi haldır.

Elementlər əhatə dairəsinin dördüncü səviyyəli logistika sistemi öz səlahiyyətlərini faktiki istehsalın planlaşdırılması və idarə edilməsi istisna olmaqla, istehsal və satış prosesinin bütün komponentlərinə və mərhələlərinə şamil edir. İstehsal və marketinq sistemində logistika idarəetməsinin həyata keçirilməsinin məqsədəuyğunluğu hər bir halda xüsusi diqqət tələb edir.

Mərkəzlər arasında logistika sistemlərinin yaradılması haqqında aşağıdakıları söyləmək olar:

- Bütün istehsal və satınalma və marketinq əməliyyatları təşkilatın strategiyası ilə sıx bağlı olan əsas məqsədə çatmağa yönəldilməlidir. Bu qayda vacibdir və bu qaydaya riayət etmək bütün alt sistemlərin qarşılıqlı əlaqə dərəcəsini artırır və logistika strukturlarının təşkilati fəaliyyətinin mənfi təzahürlərini azaldır.

Maddi-texniki təchizat, hazır məhsulun marketinqi və ekspeditorluğu elə qurulmalıdır ki, müəssisədə vahid göndəriş bölməsinin yaradılmasına şərait yaradılsın. Biznes bölməsində hazır məhsulların tədarükü, daşınması və paylanmasına bir şəxs cavabdeh olduqda, bu və digər vəzifələrin həllini optimallaşdırmaq daha yaxşıdır.

- Mərkəzlər arasında logistika sistemi adekvat informasiya təminatına malik olmalı və hər bir konkret struktur bölməsinin onun istismarı və rəşional istifadəsi üzrə təcrübəsi olmalıdır. Bu problem müəssisələrdə avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemləri kompleksinin yaradılması zamanı həll edilir.

- Hər bir konkret logistika sistemi üçün onun potensialına əsaslanaraq optimal kadr xidmət səviyyəsini müəyyən etmək lazımdır.

- Mərkəzlər arasında maddi-texniki təchizat sisteminin idarə olunması prosesində hər bir hadisəyə ciddi, diqqətli yanaşılması böyük əhəmiyyət kəsb edir, çünki onlar bütün iş sahələrində istehsal və təsərrüfat fəaliyyətinin inteqrasiyasını artırmağa, işdəki uğursuzluqları sona çatdırmağa imkan verir.

3.3. Yaradılacaq nəqliyyat logistik mərkəzinin xarici ölkələrlə əlaqəsi və beynəlxalq ticarətdə rolu

Vətəndaş müharibəsindən sonra Azərbaycanın uğuru üçtərəfli sazişdə göstərildiyi kimi regionda bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası oldu.

10 noyabr 2020-ci il tarixli sazişdə Ermənistan, Azərbaycan və Naxçıvan Muxtar Respublikasının Qərb bölgəsi arasında nəqliyyat əlaqələrinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin zəruriliyi qeyd edilib. Azərbaycan və Ermənistan arasında əlaqələr qərb ticarətinə görə tarixən mühümdür.

Dəhliz Mərkəzi Asiya ilə Cənubi Qafqaz, Avropa və Asiya arasında iqtisadi əlaqələrin qurulmasında və inkişafında mühüm rol oynamışdır.

Bunun əsas səbəblərindən biri İpək Yolu boyunca ticarət əlaqələrinin qurulması idi. Müasir dövrdə bu ticarət xətti mühüm olaraq qalır və Qərblə Şərqlə arasında iqtisadi əlaqələr daha mühüm rol oynayır. Ona görə də tranzit qovşaqları kimi çıxış edən region ölkələri həm də təbii sərvətlərlə zəngin olduqları üçün Qərblə Şərqlə arasında ticarət halqasına dəyər qatırlar (<https://vergiler.az/news/economy/16225.html>).

Zəngəzur dəhlizi marşrutu layihəsinin transregional əhəmiyyəti, həyata keçirilməsi, istehsalçı ölkələr, istehlakçılar və tranzit ölkələr arasında ticarət əlaqələrinin şaxələndirilməsi, eləcə də region ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin şaxələndirilməsi.

Avropa İttifaqının (Aİ) Çinlə ticarət əlaqələrinə nəzər salsaq, 2010-2020-ci illərdə ümumi artım tempi müşahidə olunur. COVID-19 pandemiyasının dünya iqtisadiyyatlarına mənfi təsirlərinə baxmayaraq, Çin və Aİ arasında ticarət 2018-ci ildə 530,6 milyard avro, 2019-cu ildə 561,3 milyard avro və 2020-ci ildə 587 milyard avro təşkil edib.

Müvafiq məlumatlara görə, mənfi xarici təsirlərə baxmayaraq, Qərblə Şərqlə arasında ticarət əlaqələrinin inkişaf etdiyini söyləmək olar. Müvafiq olaraq, Zəngəzur Dəhlizinin bu ticarət xətləri üzərində yerləşməsi və Səmərali Nəqliyyat Dəhlizi respublikaya, eləcə də regionlardakı digər ölkələrə 600 milyard avroya qədər ticarət payına malik olmağa imkan verir.

Bundan əlavə, Mərkəzi Asiya ilə Avropa İttifaqı arasında ticarət dövriyyəsi təxminən 20-40 milyard avro təşkil edir. 2018-ci ildə Aİ-nin Mərkəzi Asiyaya idxalı və ixracı müvafiq olaraq 20,8 milyard avro və 8,7 milyard avro təşkil edib. Bütün bunları nəzərə alaraq demək olar ki, Cənub dahlizi region ölkələrinin ticarət əlaqələrində alternativ nəqliyyat dahlizi olduğu üçün iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.

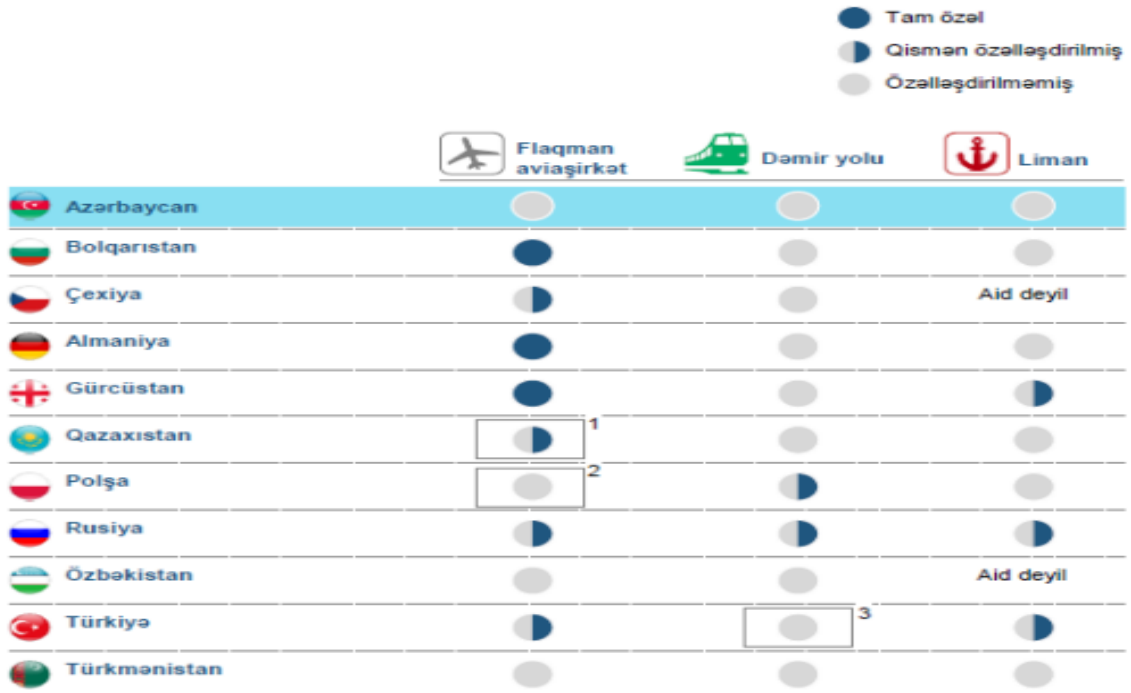
Şərqlə və qərb marşrutları üzrə nəqliyyat marşrutunun fəaliyyəti cənub və qərb marşrutları üzərində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Sahil Mühafizəsi Hava Nəqliyyatı Dəhlizi (ÜST Pakistan) Pakistanın Xəzər dənizi sahilində yerləşən Şimal-Cənub Dəhlizi kimi tanınır. Ona görə də dəmir yolu xəttinin dahliz boyu inteqrasiyası “Şimal-Cənub” ticarət dövriyyəsini artırardı. Şimal-Qərb və Cənub-Mərkəzi Dəmir Yollarında nəqliyyat və rabitə sistemi inkişaf etdiriləcək.

Azərbaycanla müqayisədə artıq əksər ölkələrdə nəqliyyat komponentlərinin, o cümlədən hava, dəmir yolu və limanın liberallaşdırılmasına başlanılıb (Şəkil 2). Müəyyən edilmişdir ki, nəqliyyat sənayesinin özəlləşdirilməsi nəticəsində, bir qayda olaraq, sırf dövlət müəssisəsi ilə müqayisədə mənfəət, şəffaf və müstəqil idarəetmə, xidmət səviyyəsi yüksəlmiş, mənfəət artmışdır.

Dünya təcrübəsində özəl investisiyalarla birlikdə büdcə vəsaitləri potensial daşımaqların mərkəzində nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılmasına yönəldilir. Praktikada nəqliyyat sahəsində qabaqcıl ölkələrdə infraqurktura və idarəetməyə özəl investisiyaların cəlb edilməsi yolu ilə kommersionlaşdırılması prosesi zamanın tələbinə çevrilmişdir. Aviasirkətlər yarandığı gündən dünyanın aparıcı ölkələrinin özəl sektorunun, o cümlədən hava, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatının iştirakı ilə inkişaf etdirilir.

Şəkil 2: Azərbaycan Respublikası ilə müqayisə edilə bilən dövlətlərdə logistika komponentinin özəlləşdirilmələri



1. "Samruk Kazyna" və BAE sistemləri arasında birgə müəssisə şəklində yaradılmışdır.
2. Özəlləşdirmə məqsədilə yenidən qurulmuşdur.
3. 2013-cü ildə özəlləşdirmə məqsədilə yenidən qurulmuşdur.

Mənbə:

https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf

Almaniya, Rusiya və digər ölkələrdə olduğu halda, nəqliyyat sektorunda özəl sektorun payı uçan aviaşirkətlərin fəaliyyətə başlaması zamanı tələb olunduğu kimi dəniz və ya dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində artmağa başlayır. Bu cür tendensiyalar, məsələn, yük və nəqliyyat qovşağı nəqliyyatı sahəsində konkret sənayenin tam özəlləşdirilməsini deyil, həm də dəmir yolu yük daşımaları üçün rəqabətin stimullaşdırılması baxımından özəl operatorların cəlb edilməsini təklif edir. (şəkil 3).

Şəkil 3: Müxtəlif dövlətlərdə logistika infrastrukturalarının özəlləşdirilmələri

	Özəlləşdirilmiş hissə, il		
Amerika Birləşmiş Ştatları	Hava yolları, başlanğıcdan özəl	Dəmir yolu, 1980 ¹	Limanlar, özəlləşdirilməyib ²
Birləşmiş Krallıq	Limanlar, 1983	Hava yolları, 1987	Dəmir yolu, 1994
Almaniya	Hava yolları, 1994	Limanlar, özəlləşdirilməyib	Dəmir yolu, özəlləşdirilməyib
Rusiya	Hava yolları, 1997	Limanlar, 2010 ³	Dəmir yolu, 2011 ⁴
Türkiyə	Limanlar, 1996 ⁵	Hava yolları, 2006	Dəmir yolu, özəlləşdirilməyib
Bolqarıstan	Hava yolları, 1999	Limanlar, özəlləşdirilməyib	Dəmir yolu, özəlləşdirilməyib
Polşa	Hava yolları, 1999 ⁶	Dəmir yolu, 2015 ⁷	Limanlar, özəlləşdirilməyib
Qazaxıstan	Hava yolları, BM kimi yaradılıb	Limanlar, özəlləşdirilməyib	Dəmir yolu, özəlləşdirilməyib
Gürcüstan	Hava yolları, 1999 ⁸	Limanlar, özəlləşdirilməyib	Dəmir yolu, özəlləşdirilməyib

1. "Dəmir yolları haqqında Staggers Aktı"
2. Əksər dəniz limanları dairə və ya ştatlara məxsusdur, yeni limanların qurulması və ya genişləndirmələr dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında həyata keçirilmişdir.
3. Vanino limanı
4. Yük vaqonları seqmenti
5. Türkiyə Dənizçilik Təşkilatının (TDİ) mülkiyyətində olan limanlar (11 liman) 30 il müddətinə əməliyyat hüquqlarının ötürülməsi yolu ilə özəlləşdirilmişdir.
6. Səhmlərin bir qismi satılmış və növbəti illərdə yenidən milliləşdirilmişdir.
7. Dəmir yolu ilə yükdaşıma işləri
8. Gürcüstan dövlətinə məxsus "Gürcüstan Hava Yolları" şirkətinin özəlləşdirilməsini dayandırmış və 1999-cu ildə "Airzena Georgian Airlines" özəl hava yolları şirkətini flaqman aviaşirkət olaraq seçmişdir.

Mənbə:

https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf

Zəngilan rayonun böyük siyasi əhəmiyyəti var. Zəngilan rayonu aran Qarabağın bir hissəsidir. Şərqi ZXəngəzurun və Qarabağında inzibati mərkəzlər yaradılır. Zəngilandan Qarabağa qədər rayonlar və şərqdə rayonlar və şərqdə Zəngəzur var. İndi yeni yollar çəkilir. Ola bilsin ki, Zəngilan rayonu gələcəkdə buranı birləşdirərək nəqliyyatda mərkəzi rol oynasın. Zəngilan hava limanının açılışı Qarabağa, Şərqi Zəngəzura hava yolunun açılması ilə eyni vaxta təsadüf etdi (<https://sesqazeti.az/news/politics/903435.html>).

Zəngilan rayonunda fəaliyyət göstərəcək aviaşirkətin mülki aviasiya infrastrukturunun yenilənməsi ilə yanaşı, aviaşirkətin müasir aviaşirkətlərin yeni tələblərə cavab verməsi regionun inkişafında böyük rol oynaya bilər. Buna görə də yeni təyyarələrin alınmasının texniki-iqtisadi əsaslandırılması zəruridir. Bundan əlavə, regionlarda yerli və beynəlxalq hava limanlarının modernləşdirilməsi və inkişafı ilə bağlı yaranan tələblər nəzərə alınmaqla regionda yerli və beynəlxalq aeroport tikintisinə də baxıla bilər. "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin hava limanlarının infrastrukturunun və xidmət şəbəkəsinin keyfiyyətinin

yaxşılaşdırılması istiqamətində işlərinin sistemli şəkildə həyata keçirilməsi problemini nəzərdən keçirmək olar.

Nəqliyyatın mərkəzində beynəlxalq və yerli hava limanlarının inkişafının təmin edilməsi nəticəsində hava hərəkətinə nəzarət sistemlərinin təkmilləşdirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edə bilər

(https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf).

Nəqliyyatın mərkəzində beynəlxalq və yerli hava limanlarının inkişafının təmin edilməsi nəticəsində hava hərəkətinə nəzarət sistemlərinin təkmilləşdirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edə bilər

Aviasiya təhlükəsizliyi məsələsi mühüm məsələlərdən biri olduğundan bu sahədə təhlükəsizlik tədbirlərinin beynəlxalq standartlara uyğun olaraq daim təkmilləşdirilməsi işinin davam etdirilməsi vacibdir.

Eyni zamanda, nəqliyyat qovşağının potensial tranzit imkanlarını genişləndirmək və Şərqi Zəngəzur İqtisadi Bölgəsinə turist axınını artırmaq üçün sərnişin daşımalarının təhlili aparıla bilər və aşağı qiymətli uçuşların yaradılması üçün müvafiq texniki-iqtisadi əsaslandırma hazırlana bilər. region ("lo-cost").Və bu halda istifadə olunan təyyarə çevik sabitləşdi. Eyni zamanda, bu işlərin nəticələrinə əsasən dövlət-özəl tərəfdaşlıq mexanizmindən istifadə etməklə növbəti addımlarla bağlı qərarlar qəbul oluna və texniki-iqtisadi əsaslandırma aparıla bilər. Bu layihənin investisiya məqsədəuyğunluğu araşdırmadan sonra müəyyən edilə bilər.

Dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin tətbiqi imkanlarını nəzərdən keçirmək üçün nəqliyyat qovşağının bəzi sahələrində dəmir yolu nəqliyyatı, o cümlədən yeni dəmir yolu vaqonu və mühərrikin çevik genişləndirilməsi sahəsində dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelinin tətbiqi, ən çox investisiya tələb edən sahələrdə dəmir yolu sektorunda və bu sektora özəl investisiyaların cəlb edilməsi.Yükün azaldılması mümkündür.

Nəqliyyat Mərkəzi əsas dəmir yolunun yenidən qurulması dəmir yolu şirkətindən əsas və əsas olmayan aktivləri müəyyən etməyi tələb edir. Adətən,

dəmir yolu şirkətlərinin əksəriyyətinə aktiv baza şirkətinin əsas biznesi üçün vacib olmayan və rəqabət üstünlüyü təmin etməyən aktivlər daxildir. Bu aktivlərə bəzi qorunan daşınmaz əmlak və ya təkrarlanan xidmət şirkətləri daxil ola bilər. Bu, aktivləri ləğv etməyə, şirkət strukturunu sadələşdirməyə, əsas idarəetmə məsələlərinə diqqəti yönəltməyə və dövriyyə kapitalını cəlb etməyə kömək edə bilər.

Nəqliyyat Coğrafi Yenidənqurma Mərkəzi. Aktivlərin coğrafi yenidən qurulmasına əsasən, ümumi dəmir yolu müəssisəsini hər biri konkret coğrafi bölgə və ya marşrut üçün cavabdeh olan kiçik qruplara bölmək olar. Coğrafi yenidənqurma idarəetməsi yerli səyahət ehtiyaclarına daha çox diqqət yetirməyə imkan verir. Bu, yük və yük daşımaları ilə məşğul olan əsas yük və yük daşıma növüdür. Nəticə etibarilə hər bir yeni yaranan şirkətin özəlləşdirilməsi müxtəlif vəziyyətlərdə ayrıca özəlləşdirilə bilər. Coğrafi yenidənqurmaya misal olaraq Yaponiyanın Milli Dəmir Yolu ola bilər, burada özəlləşdirmədən əvvəl altı sərnişin şirkətinə bölmə və bir nəqliyyat var idi

(https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf).

Nəqliyyat Mərkəzinin Biznes Xəttinin Yenidənqurulması. Bu tip restrukturizasiya sərnişin və nəqliyyat funksiyalarının ayrılması zərurəti baxımından coğrafi restrukturizasiyaya bənzəyir. Bu amil əlavə yenidən qurulan dəmir yolu aktivlərinin daha çox heterojenliyinə gətirib çıxarır. Bu cür ayırma dəmir yolu problemlərinin daha az dəmir yolu xidməti şirkətlərinə bölündüyü zaman dəmir yolu problemlərinin həllində xüsusilə təsirlidir.

Nəqliyyat mərkəzinin funksional yenidən qurulması. Bu cür səmərəli forma ayrı bir dəmir yolu şirkəti tələb edir. Geniş mənada dəmir yolları dörd əsas funksiyaya ehtiyac duyur: dəmir yolu əməliyyatları, dəmiryollarına texniki xidmət, satış və marketinq funksiyaları.

Yuxarıda təsvir edilən restrukturizasiya üsulu ilə bağlı ən böyük risklərdən biri odur ki, şirkətlər arasında kommunikasiya və koordinasiya bu cür restrukturizasiya nəticəsində dəqiq müəyyən edilə bilməz və bu, dəmir yollarının

keyfiyyətini və etibarlılığını aşağı sala bilər. Yenidənqurma prosesində hökumətin fəaliyyətinə ehtiyatlı yanaşma və koordinasiya restrukturizasiya proqramının uğurunun əsas amilidir.

Yenidənqurma işlərinin uğurla həyata keçirilməsi üçün dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelindən istifadə etmək faydalı hesab edilə bilər.

Odur ki, regionda özəl sektor nəqliyyatının iştirakını artırmaq üçün aidiyyəti dövlət qurumları ilə birgə uzunmüddətli proqram hazırlanmalıdır. Bu proqram çərçivəsində strateji məsələlərin və dövlət büdcəsinin maliyyə təsirinin strateji təhlili aparılmalıdır.

Potensial nəqliyyat qovşağının hava gəmilərinin istismarının qiymətləndirilməsi dünyanın inkişaf etmiş ölkələrinin təcrübəsini müqayisə edən şəkildə aparılmalıdır. Bu qiymətləndirmə nəticəsində özəl sektorun iştirak payının artırılmasının nəticələrinə əsasən məqsəd və vəzifələr müəyyən edilməlidir. İstənilən nəticələrə nail olmaq üçün yaxşı modellər və dizaynlar müəyyən edilməlidir. Yerli və xarici sərmayəçi tərəfdaşlığı yaratmaq üçün müvafiq qurumlar dəvət edilməlidir.

Hava nəqliyyatı sektorunda özəl sektorun iştirakının artması nəticəsində 2020-ci ildə real ÜDM 10 milyon əlli milyon təşkil edəcək. Nəqliyyat çox vacibdir, dolayısı ilə isə 5 milyondan 15 milyona.

Səmərəliliyin əsas göstəricisi təyyarə əməliyyatlarından xalis gəlirin 5 faiz artması olacaq.

Hava nəqliyyatı sektorunda tərəfdaşlığın formalaşması əməliyyatlardan xalis gəliri artıracaq əsas vasitədir.

Aşağı büdcəli təyyarə istehsalının təkmilləşdirilməsi və aşağı büdcəli aviaşirkətlərin yaradılması regionun turizm axınını artıracaq.

Tələb olunan investisiya texniki-iqtisadi əsaslandırılmadan sonra müəyyən ediləcək. Bu sektorda investisiya tələbinin yüksək olması səbəbindən dövlət-özəl tərəfdaşlıq modelindən istifadə məqsədəuyğun hesab edilir

(https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf).

Bu prioritlərin həyata keçirilmələrinin yüksək investisiyalar tələb edəcəylərini nəzərə alaraq qeyd etmək olar ki, hazırkı vəziyyətlərdə maliyyə bazarındakı volatilliklər və neft qiymətindəki kəskin azalmalar bu sahələrə xarici investisiyaların cəlb olunmasında çətinliyin yaranmalarına səbəb ola bilərlər.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Nəzəri araşdırmalar ilə əldə edilən nəticələr bunlardır:

1. Şərgi Zəngəzurun əlverişli coğrafi mövqeyləri, burada reallaşdırılan böyük miqyaslı layihələr respublikamızın tranzitlər və yükdaşımalar potensiallarından daha səmərəli istifadələr etməklə, bu sferadan daxil olan gəlirin həcmələrinin dayanmadan artmalarına geniş imkanlar yaradırlar;

2. Şərgi Zəngəzur iqtisadi rayonun nəqliyyatlar sferasında islahatın aparılmaları və infrastrukturaların qurulmaları göstərir ki, beynəlxalq yükdaşımada respublikamızın paylarının artmaları mühüm əhəmiyyətlər kəsb edirlər, ölkəmizdə böyük məbləğlərdə əlavə valyutalar daxil olmalarına şəraitlər yaradırlar;

3. Bu regionda logistik mərkəzlərin yaradılmaları, prosedurlar qaydalasının sadələşdirilmələri nəticələr etibarilə vətənimizi strateji nəqliyyatlar mərkəzlərinə çevirirlər;

4. Azərbaycand Respublikasında iri nəqliyyat layihənin reallaşdırılmaları həm iqtisadi, həm də geosiyasi önəmlər daşıyırlar. Çünki söhbətlər həm də respublikamızda istehsal olunan qeyri-neft məhsulunun beynəlxalq nəqliyyatlar marşrutu ilə dünya bazarına çıxarılmalarından gedir. Regiondakı nəqliyyatlar dəhlizləri imkan verəcəklər ki, azərbaycanlı sahibkar öz məhsulunu dünya bazarlarına daha asan və az xərclərlə çıxarsın;

5. Zəngilan rayonunda planlaşdırıla bilinən nəqliyyat logistika mərkəzi bütün sektorların inkişafında bünövrə rolunu oynamaqla, regionda əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirliliyin artırılmasında mühüm rol oynayacaq;

6. Zəngilan rayonunda planlaşdırıla bilinən nəqliyyat logistika mərkəzi burada iqtisadi əlaqənin qurulmaları, inkişafı, möhkəmləndirilmələri, genişləndirilmələr, turistik əlaqənin möhkəmləndirilmələri olduqca nəhəng əhəmiyyətlərə malik ola bilərlər;

7. Regionda aeroportların tikilmələri, təbii ki, Azərbaycan Respublikasının regionda dayanıqlı sülhlər və təhlükəsizlikləri təmin etmək baxımlarından da mühüm önəmlər daşıyaçaqlar.

8. Zəngilan aeroportunun inşası ilə imkanlar yaranacaq ki, yerli sakin və turist daha sərfəli və qısa yollarla, praktiki olaraq birbaşa işğaldan azad olunan ərazidə səfərlər edə bilsin.

Həmçinin yaradılacaq potensial mərkəz üçün aşağıdakı təkliflər verilə bilinər:

- Şərgi Zəngəzurun regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşaqlarına çevrilməsi məqsədi ilə regional miqyaslarda fəaliyyətlər göstərən şirkətin

Azərbaycan Respublikasında bazarının yaradılmaları üzrə işlər görülə bilinərlər, investisiyalar qoyuluşunun təşviqləri məqsədi ilə bizneslər mühitlərinin əlverişlilikləri təmin olunmalı və bu sahələrdə optimallaşdırılmış təkliflər və təşəbbüs irəli sürülə bilinərlər.

- Regionun nəqliyyat-logistika sistemlərinin tərəqqi etdirilməsi məqsədləri ilə beynəlxalq təcrübənin daha yaxşı mənimsənilmələri və bununla əlaqədar olaraq yeni layihənin hazırlanaraq həyata keçirilməsi istiqamətində iri nəqliyyat-logistika şirkəti ilə sıx əlaqənin daha intensiv şəkillərdə gücləndirilmələr tələb oluna bilinərlər;

- Şərgi Zəngəzur sənaye mərkəzlərinin nəqliyyat və logistika sistemlərinin formalaşdırılmaları, habelə respublikanın iqtisadi rayonunun tərəqqi potensiallarının reallaşdırılmalarında nəqliyyat-logistika sistemlərinin əhəmiyyətləri və inkişafı üzrə görülən tədbirin sürətləndirilmələri.

- Regionda logistik mərkəzlər sayı artırılmalıdır və buradakı avadanlıq rəqabət qabiliyyətli olmalıdır.

- Potensial logistik mərkəzlərin məlumatlandırma sistemləri güclü olmalıdırlar. Bunun üçün logistik mərkəzin reklamı TV-lərdə, radiolarda, billboardda verilə bilinərlər.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasında iqtisadi rayonların yeni bölgüsü haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı, 07 iyul 2021-ci il, <https://president.az/az/articles/view/52389>.

2. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016.

3. Həsənov M., İsmayılov F. (2019), “Daşıma modelləri. Kənd təsərrüfatı məhsullarının saxlanması və anbarlanması üzrə logistika mütəxəssisi” ixtisası üçün peşə hazırlığı modul”. Almaniya Beynəlxalq Əməkdaşlıq Cəmiyyəti (GİZ). Bakı, Qanun, 278 səh.

4. İmanov T.İ. (2005), “Logistikanın Əsasları”. Bakı, Elm, 70 səh.

5. İmanzadə R. Z. (2019), “Azərbaycanda logistika sektoru və problemləri”. Bakı, Qanun, 258 səh.

6. İmanzadə R.Z. “Logistik Mərkəzlərin Önəmi və Ölkə İqtisadiyyatına Müsbət Təsirləri”. International scientific conference for master students in “Economics and Management” majors 31 May 2 June 2019. Bakı, Azerbaijan State University of Economics, 2019, səh.1451-1459.

7. Nəcəfov E.M., Həsənlı O.N. (2016), “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat logistikasının inkişafının müəyyənəşdirilməsi haqqında”. AzTU, Bakı,

8. Süleymanova L.N. (2015), “Nəqliyyat-logistik kompleksin formalaşdırılmasının və inkişafının hüquqi təminatının təkmilləşdirilməsi istiqamətləri”. Bakı, Elm, 177 səh.

Türk dilində

1. Bilginer N., Kayabaşı A., Sezici E. (2008), “Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma”, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 22 s.

2. Demir M.H. “Çağdaş Lojistik Uygulamaları”, T.C. Anadolu Üniversitesi, Yayını 2013, No: 2752, s.6-9.

3. Fatih Yılmaz “Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi”, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, 2019, s.186-199.

4. Murat Bay, Fuat Erol “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama”, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 2016, s.124-134.

5. Rushton və b., Başkol M. (2006), “Lojistik ve Lojistik Yönetimi” 52 s.

Rus dilində

1. Аникин Б. и другие. (2010), “Логистика”. Москва, изд-во Проспект, 406 стр.

2. Курова А.Ю. (2015), “Организационно-методическое обеспечение процессов формирования и функционирования логистических центров”. Москва, 178 стр.

3. Сергеев В.И. (2014), “Управление цепями поставок”. Москва, издательство Юрайт, 479 стр.

İnternet resurslar

1. <https://www.muallim.edu.az/news.php?id=17838>

2. <https://ikisahil.az/post/266758-qarabagin-genish-ve-choxfunksiyali-neqliyyat-sistemi>

3. <http://regionplus.az/az/articles/view/7488>

4. <http://newtimes.az/az/processestrends/7444/>

5. https://www.stat.gov.az/source/transport/az/002_1.xls

6. https://www.stat.gov.az/source/transport/az/001_1.xls

7. <http://binegedi-ih.gov.az/page/80.html>

8. <https://www.realtv.az/news/az/92723/zengilan-logistika-merkezine-chevrilecek-video>

9. <http://www.geostrategiya.az/news.php?id=100>

10. https://www.sdu.edu.az/az/news_society/31

11. https://www.stat.gov.az/source/transport/az/methodology_az.doc

12. <https://president.az/az/articles/view/50474>

13. <https://vergiler.az/news/economy/16225.html>
14. <http://iibfdergi.bartın.edu.tr/wp%20content/uploads/2016/07/Melih-BASKOL-Lojistik-ve-Lojistik-Y%C3%B6netimi-47-63.pdf>
15. <https://www.linkedin.com/pulse/kalkınmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d->
16. <https://conferences.az/uploads/file/5134e-meqaleler.pdf>
17. <https://president.az/az/articles/view/50474>
18. <https://www.pplo.kg/repository/74/>

ƏLAVƏLƏR

Cədvəl 1: Logistika mərkəzinin yerinin seçilməsi meyarları

Qrular	Kriteriyalar	Ölçü vahidi
İqtisadi	Ümumi regional məhsul (ÜDM) müvafiq illərin əsas qiymətlərində	Manat
	Ümumi regional məhsulun fiziki həcm indeksi	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	Sənaye istehsalı indeksi	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	İstehsal indeksi	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə

		nisbətən %
	İstehsal indeksi (elektrik, qaz və suyun istehsalı və paylanması)	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	“Tikinti” təsərrüfat fəaliyyəti növü üzrə yerinə yetirilən işlərin həcmi müvafiq illərin qiymətləri ilə	Manat
	"Tikinti" fəaliyyət növü üzrə istehsal indeksi	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	Pərakəndə ticarət dövriyyəsi müvafiq illərin qiymətləri ilə	Manat
	Xarici ticarət dövriyyəsi, o cümlədən: malların ixracı və idxalı	ABŞ dolları
	Pərakəndə dövriyyə	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	Mikro müəssisələr də daxil olmaqla kiçik və orta müəssisələrin sayı (ilin sonu)	ədəd
	Kiçik və orta müəssisələrin, o cümlədən mikro müəssisələrin dövriyyəsi	Manat
	Müvafiq illərin qiymətlərində əsas kapitalla investisiyalar	Manat
	Əsas kapitalla qoyulan investisiyaların fiziki həcmnin indeksi	müqayisəli qiymətlərlə əvvəlki ilə nisbətən %
	AR subyektinin icmal büdcəsinin gəlirləri/xərcləri vədefisiti/profisisiti - cəmi	Manat
Sosial	İqtisadi fəal əhali sayı	nəfər
	İqtisadiyyatda işləyənlərin orta illik sayı	nəfər
	Bölgədə orta aylıq nominal hesablanmış əmək haqqı bütövlükdə	Manat
	Bütün region üzrə orta aylıq nominal hesablanmış əmək haqqı	əvvəlki ilə nisbətən %
	Təşkilatların işçilərinin orta sayı	nəfər
	Qeydə alınmış işsizlik səviyyəsi (ilin sonu)	%
	Əhalinin yaş strukturu	yaş qrupları üzrə % ilə
	Təhsil səviyyəsi indeksi	çəki
Siyasi və hüquqi	Siyasi sabitliyin səviyyəsi	Bal
	Gömrük orqanlarının səmərəliliyi	Bal
	Ərazi bütövlüyü (suverenliyi tanımayan və ya başqa dövlətlər tərəfindən işğal edilmiş ərazilərin kəmiyyəti)	ədəd
	Dövlət hakimiyyətinin suverenliyinin tamlığı (sərhəd mübahisələrinin, hərbi münaqişələrin, siyasi separatizmin kəmiyyəti)	ədəd
Coğrafi və ekoloji	Əhali sayı (orta illik)	min nəfər
	Əhali sıxlığı	adam/1km ²
	Tikinti üçün boş sahə	Ha
	Ümumilikdə tikinti üçün boş sahə payı	%
	İqlim vəziyyəti	Bal
infrastrukturunun	Asfaltlanmış ümumi yolların sıxlığı	1km/1000 km ²
	Ümumi istifadədə olan dəmir yolu relslərinin sıxlığı	1km/10000 km ²

	Nəqliyyat dəhlizlərinə qədər olan məsafə	Km
	Hava limanına/dəniz limanına nisbətən yer/daxili su yolları	km
	Magistral və dəmir yollarının, boru kəmərlərinin vəziyyəti, suprastrukturun keyfiyyəti, telekommunikasiya infrastrukturu	Bal
	Sənaye parklarına və istehsalçılara olan məsafə	Km
	Nəqliyyat növü ilə malların kommersiya daşınması	ton
	Nəqliyyat növü üzrə kommersiya yük dövriyyəsi	t-km
	Nəqliyyat xidmətlərinin ixrac strukturu	%

Mənbə: Кирова А. Ю. Москва - 2015.

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Logistika mərkəzinin yerinin seçilməsi meyarları	70
Cədvəl 2: Potensial nəqliyyat logistik mərkəzi üçün SWOT analiz	30
Cədvəl 3: Respublika iqtisadiyyatında nəqliyyat sferasının xüsusi çəkisi, faizlə.....	32
Cədvəl 4: Nəqliyyat sferası üzrə əsas makro göstərici.....	33
Cədvəl 5: Nəqliyyat sferasında yük daşınmaları, 1000 ton	34

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1: Potensial logistik mərkəzində tətbiq oluna biləcək yük avtomobili.....	41
Şəkil 2: Azərbaycan Respublikası ilə müqayisə edilə bilən dövlətlərdə logistika komponentinin özəlləşdirilmələri	59

Şəkil 3: Müxtəlif dövlətlərdə logistika infrastrukturalarının özəlləşdirilmələri60