

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

“AZƏRBAYCANIN MÜASİR BEYNƏLXALQ LOGİSTİK SİSTEMLƏRDƏ
İŞTİRAKI VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ”
mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Şükürov Şükür Anar

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**

“AZƏRBAYCANIN MÜASİR BEYNƏLXALQ LOGİSTİK SİSTEMLƏRDƏ
İŞTİRAKI VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060401-Dünya iqtisadiyyatı
İxtisaslaşma: Beynəlxalq Ticarət
Qrup: 836

Magistrant:
Şükür Şükürov Anar
_____ **imza**

Proqram rəhbəri:
i.ü.f.d., dos. Nəcəfova Kamalə Akif qızı
_____ **imza**

Elmi rəhbər:
i.e.n., dos. Pikəxanım
Xudiyeva Tahir qızı
_____ **imza**

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

BAKI - 2022

Elm andı

Mən, Şükür Şükürov Anar oğlu and içirəm ki, “Azərbaycanın müasir beynəlxalq logistik sistemlərdə iştirakı və inkişaf perspektivləri” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

AZƏRBAYCANIN MÜASİR BEYNƏLXALQ LOGİSTİK SİSTEMLƏRDƏ İŞTİRAKI VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktualığı: Beynəlxalq ticarətin, ictimai-siyasi və iqtisadi əlaqələrin inkişafı yolunda ticarət, gömrük, nəqliyyat və maliyyə maneələrini aradan qaldırmaq üçün bir çox ölkələr tərəfindən həyata keçirilən deregulyasiya prosedurları beynəlxalq logistika sisteminin formalaşmasına təsir göstərir.

Tədqiqatın məqsədi: Azərbaycanda güclü beynəlxalq logistika sistemlərinin formalaşması və perspektivlərinin, habelə logistika sektorunun Azərbaycan iqtisadiyyatında rolunu təhlil etmək və sektorun inkişafının strateji aspektlərini qiymətləndirməkdən ibarətdir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Tədqiqat işinin yerinə yetirilməsində müqayisəli tədqiqat, kəşfiyyat tədqiqatı və izahedici tədqiqat metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: İqtisadi nəzəriyyənin əsasını qoyan, dünya birliyinin bir sıra ölkələrində öz tədqiqatlarını logistika sistemlərinin formalaşmasına həsr etmiş xarici və yerli alimlərin əsərləri təşkil edir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Müasir logistika sistemlərinin inkişafına dair kifayət qədər məlumatların ilə bağlı çox məhdud tədqiqat olmasından ibarətdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Magistrlik dissertasiyasının elmi yeniliyi ondadır ki, beynəlxalq logistika sistemlərin formalaşması və onların təşkili məsələlərini təkcə dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində deyil, daha dəqiq desək, dünyanın müxtəlif ölkələrində hər-tərəfli nəzərdən keçirməsi və Azərbaycanın beynəlxalq və regional əhəmiyyətli logistik sistemlərdə mövqeyinin gücləndirilməsi məsələlərinin öyrənilməsinə cəhd edilmişdir.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Bu tədqiqat işinin nəticələri, o cümlədən nəticələr və təkliflər Azərbaycanın logistik sistemlərinin gücləndirilməsi və inkişafı məsələlərinə baxılarkən nəzərə alın bilər.

Açar sözlər: Logistika, Beynəlxalq Ticarət zonası, iqtisadi zona

PARTICIPATION AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT AND DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN IN MODERN INTERNATIONAL LOGISTIC SYSTEMS

SUMMARY

The actuality of the subject: The deregulation procedures implemented by many countries to remove trade, customs, transport and financial barriers to the development of international trade, socio-political and economic relations affect the formation of the international logistics system.

Purpose and tasks of the research: to analyze the formation and prospects of strong international logistics systems in Azerbaijan, as well as the role of the logistics sector in the Azerbaijani economy and to assess the strategic aspects of the development of the sector.

Used research methods: Comparative research, exploratory research and explanatory research methods were used in the research.

The information base of the research: The works of foreign and local scientists, who laid the foundation of economic theory and devoted their research to the formation of logistics systems in a number of countries of the world community.

Restrictions of research: There is very limited research on the development of modern logistics systems.

The novelty and practical results of investigation: The scientific novelty of the master's dissertation is that the issues of formation and organization of international logistics systems are considered not only in different countries of the world, but more precisely in different countries of the world. An attempt was made to study the issues of strengthening its position in logistics systems of regional importance.

Scientific-practical significance of results: The results of this research, as well as the results and recommendations, can be taken into account when considering the strengthening and development of Azerbaijan's logistics systems.

Key words: Logistics, International Trade Zone, Economic Zone

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
AR	Azərbaycan Respublikası
BBDTL	Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı
BBTZ	Bakı Beynəlxalq Ticarət zonası
BLM	Beynəlxalq Logistika Mərkəzi
BMT	Birləşmiş Millətlər Təşkilatı
BTQ	Bakı-Tiblis-Qars
İEOÖ	İnkişaf Etməkdə Olan Ölkələr
LM	Logistika Mərkəzi
MDB	Müstəqil Dövlətlər Birliyi
QSC	Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti
RDTL	Regional Dəniz Ticarət Limanı
SYX	Strateji Yol Xəritəsi
TANŞ	Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi
TİCTR	Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ	8
I FƏSİL. MÜASİR ŞƏRAİTDƏ LOGİSTİK SİSTEMLƏRİN TƏŞKİLİ VƏ FƏALİYYƏTİNİN NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI	12
1.1. Qloballaşma şəraitində logistika və onun inkişafını şərtləndirən amillər.....	12
1.2. Dünya təcrübəsində logistik sistemlərinin yaranması, mahiyyəti və keçirdiyi inkişaf yoluna dair əsas yanaşmalar.....	18
1.3. Azərbaycanda logistika strukturlarının formalaşması və inkişafı.....	30
II FƏSİL. MÜASİR İQTİSADİ DÖVRDƏ AZƏRBAYCANDA LOGİSTİK SİSTEMLƏRİNİN MÖVCUD QURULUŞUNUN TƏHLİLİ	36
2.1. Azərbaycandakı logistika sektorunun müasir vəziyyətinin təhlili və onun inkişafını şərtləndirən amillər.....	36
2.2. Azərbaycanın ölkə daxilində və xarici ölkələrdə logistik mərkəzlərin yaradılması strategiyası.....	56
III FƏSİL. AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ LOGİSTİKA SİSTEMLƏRİNDƏ İŞTİRAKININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ	56
3.1. Azərbaycanın beynəlxalq və regional əhəmiyyətli logistik sistemlərdə mövqeyinin gücləndirilməsi.....	47
3.2. Beynəlxalq logistika sistemlərinin fəaliyyətinin təmin edilməsində logistik provayderlərin işində müasir tendensiyalar.....	62
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	71
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI	74
Cədvəllərin siyahısı.....	79
Qrafiklərin siyahısı.....	79
Sxemlərin siyahısı.....	79

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Beynəlxalq ticarətin, ictimai-siyasi və iqtisadi əlaqələrin inkişafı yolunda ticarət, gömrük, nəqliyyat və maliyyə maneələrini aradan qaldırmaq üçün bir çox ölkələr tərəfindən həyata keçirilən deregulyasiya prosedurları beynəlxalq logistika sisteminin formalaşmasına təsir göstərir. Bu cür prosedurlar həm malların, həm də informasiyanın və kapitalın müxtəlif ölkələrin milli sərhədləri boyunca hərəkətini asanlaşdırır ki, bu da müasir logistika üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Müasir şəraitdə AR iqtisadiyyatının inkişafı elmin, texnikanın ən qabaqcıl nailiyyətlərinin ölkəyə cəlb edilməsinə, habelə istehsalın və dövriyyənin idarə edilməsinin təşkilinə imkan verəcək iqtisadi islahatların sürətləndirilməsinin yeni yollarının axtarılmasını tələb edir. Bu yollardan biri ölkədə Beynəlxalq logistika sistemlərinin makroiqtisadi səviyyədə formalaşmasıdır. Tədqiqatlar göstərir ki, belə beynəlxalq logistika sistemləri təkcə dövriyyə sferasında deyil, həm də müxtəlif ölkələrin qıt material, xammal, enerji, maliyyə, əmək və digər milli resursların xərclərinin azaldılması üçün şərait və mexanizmlər yaratmağa imkan verir. Sonuncu, planetar miqyasda sinergik effektin yaradılması ilə bağlıdır ki, bu da ümumi ekologiya, eləcə də bütün dünyada fəaliyyət göstərən transmilli korporasiyalar, sindikatlar, trestlər və maliyyə və sənaye qrupları üçün çox vacibdir. Yuxarıda göstərilənlərlə yanaşı, bu mövzunun ölkəmizin iqtisadiyyatı üçün aktuallığı praktiki baxımdan böyükdür.

Azərbaycanın iqtisadi inkişafında magistral boru kəmərlərinin və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin rolu yüksəkdir. Azərbaycan bu nəqliyyat dəhlizlərinə regionlararası tranzit mərkəzi kimi qoşulur. Həmin magistral kəmərlər və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri təkcə Azərbaycanın deyil, həm də regionun və Avropa ölkələrinin iqtisadiyyatına xidmət göstərir. O, həm də rəqabətli bazarların formalaşmasına öz töhfəsini verir və uzun müddət öz aktuallığını qoruyub saxlayır.

Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi əsasında ölkədə logistika sektorunun iqtisadi inkişafa töhfə verəcək perspektiv güclü tərəfləri vardır. Bu ərazinin imkanları və yarana biləcək təhlükələr araşdırılır. Azərbaycanda logistika sektorunun 2020-ci və 2025-ci illər, habelə 2025-ci

ildən sonra inkişafı ilə bağlı strateji mülahizələr və hədəflər qiymətləndirilir, həyata keçirilən və nəzərdə tutulan layihələrin ölkə, region iqtisadiyyatının inkişafındakı rolunun əhəmiyyəti, və strateji tərəfdaş ölkələrin iqtisadiyyatında əsaslandırılır. Bu sahədə strateji məqsədlərə nail olmaq üçün mövcud problemlər müəyyən edilir, onların optimallaşdırılması yolları təklif edilir.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Xarici və yerli alimlərin əsərlərində logistik sistemlərin formalaşması və onların təşkilinin təkmilləşdirilməsinin müxtəlif problemlərinə baxılır. Bunlara Anikin B.A., Gadzhinsky A.M., Golikov E.A., İmanov T.I., Səmədzadə Z.A., Smexov A.A., Sergeev V.I., Nerusha Y.M., Orudzheva S.O., Chebotaeva A.A., Elyasevich P.A. və başqalarının əsərləri daxildir. Bu və digər alimlərin hər biri müasir logistikanın sistemlərinin inkişafına müvafiq töhfələr vermişlər.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Azərbaycanda güclü beynəlxalq logistika sistemlərinin formalaşması və perspektivlərinin, habelə logistika sektorunun Azərbaycan iqtisadiyyatında rolunu təhlil etmək və sektorun inkişafının strateji aspektlərini qiymətləndirməkdir ibarətdir. Bu məqsəd aşağıdakı vəzifələrin həllinə tabedir:

- Azərbaycanda logistika strukturlarının formalaşması və inkişafının öyrənilməsi;
- İqtisadi inkişafın mövcud vəziyyətinin və perspektivlərinin öyrənilməsi;
- Ölkəmizdə beynəlxalq logistika sistemlərinin formalaşmasının səmərəliliyinə təsir göstərə bilən aparıcı Asiya və Avropa ölkələrinin xarici iqtisadi əlaqələrinin əsas tendensiyalarının öyrənilməsi;
- Beynəlxalq logistika sistemlərinin fəaliyyətinin təmin edilməsində logistik provayderlərin işində müasir tendensiyaların öyrənilməsi.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Bu işin tədqiqat obyektı formalaşmaqda olan beynəlxalq logistik sistemlərdir. Predmeti isə milli iqtisadiyyatın inkişaf perspektivlərinə və AR iqtisadi maraqlarına təsir göstərə bilən logistik sistemlərin məcmusudur.

Tədqiqat metodları: Tədqiqat işinin yerinə yetirilməsində müqayisəli tədqiqat, kəşfiyyat tədqiqatı və izahedici tədqiqat metodlarından istifadə edilmişdir. Müqayisəli tədqiqat iki və ya daha çox subyektin bir biri ilə müqayisəli şəkildə tədqiq və təhlil olunması, kəşfiyyat tədqiqatının aparılmasının əsas məqsədi və səciyyəvi cəhəti tədqiq olunan problemin kəmiyyət və keyfiyyət xüsusiyyətlərinin daha dərinədən öyrənilməsi, onların ümumi kontekst çərçivəsində başa düşülməsinə çalışmasıdır. Bir çox hallarda kəşfiyyat xarakterli araşdırma izahedici tədqiqatdan öncə aparılır.

Tədqiqatın informasiya bazası: İqtisadi nəzəriyyənin əsasını qoyan, dünya birliyinin bir sıra ölkələrində öz tədqiqatlarını logistika sistemlərinin formalaşmasına həsr etmiş xarici və yerli alimlərin əsərləri təşkil edir. Bu işdə regional və beynəlxalq logistika sistemlərinin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı son illərdə AR Milli Məclisinin qəbul etdiyi Qanunlar, Prezident Fərmanları və ölkə hökumətinin proqram sənədləri də nəzərə alınmışdır. Habelə, hazırlanan mövzu ilə bağlı xarici və yerli müəlliflərin əsəri, elmi və elmi-kütləvi nəşrləri, Statistika Komitəsinin açıq nəşrləri, tranzit təchizatı və logistikadan haqqında məqalə toplusundan və SYX-dən istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Müasir logistika sistemlərinin inkişafına dair kifayət qədər məlumatların ilə bağlı çox məhdud tədqiqat olmasından ibarətdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Magistrlik dissertasiyasının elmi yeniliyi ondadır ki, beynəlxalq logistika sistemlərin formalaşması və onların təşkili məsələlərini təkcə dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində deyil, daha dəqiq desək, dünyanın müxtəlif ölkələrində hərtərəfli nəzərdən keçirməsi və Azərbaycanın beynəlxalq və regional əhəmiyyətli logistik sistemlərdə mövqeyinin gücləndirilməsi məsələlərinin öyrənilməsinə cəhd edilmişdir.

Xüsusilə müdafiə üçün yeni müddəalar aşağıdakılardır:

- ADSK nəqliyyat sektoruna dair statistik məlumatlarına əsasən, ölkədə dəmir yolu, dəniz, avtomobil və hava yollarında yükdaşıma və sərnişindaşımaların dinamikası təhlil edilərək son səkkiz ildəki vəziyyət qiymətləndirilmişdir;
- Azərbaycanda logistika sektorunun hazırkı vəziyyətinə və onun inkişaf perspektivlərinə diqqət yetirilmişdir;

- Azərbaycanın coğrafi mövqeyi ticarətin həcmi mütəmadi olaraq artırmağa imkan verir. Ticarətin inkişafı logistika sektorunun inkişafından aslı olması məsələlərinə toxunulmuşdur;

- Milli iqtisadiyyatın və ona yaxın dövlətlərin inkişaf tendensiyalarının hərtərəfli tədqiqi və nəzərə alınması, bunun əsasında Azərbaycanda logistik sistemlərin formalaşması və inkişafının əsas şərtləri əsaslandırılır.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Bu tədqiqat işinin nəticələri, o cümlədən nəticələr və təkliflər Azərbaycanın logistik sistemlərinin gücləndirilməsi və inkişafı məsələlərinə baxılarkən nəzərə alın bilər. Hazırlanmış təlimatlar praktiki maraq kəsb edir və elmi və layihə təşkilatları, nəqliyyat və logistika şirkətləri, investisiya, kommersiya strukturları tərəfindən istifadə oluna bilər.

I FƏSİL. MÜASİR ŞƏRAİTDƏ LOGİSTİK SİSTEMLƏRİN TƏŞKİLİ VƏ FƏALİYYƏTİNİN NƏZƏRİ-METODOLOJİ ƏSASLARI

1.1. Qloballaşma şəraitində logistika və onun inkişafını şərtləndirən amillər

Müharibədən sonrakı dövrdə bəşəriyyət tarixində sürətli inkişaf dövrü olmuşdur və bu dövrün mühüm amili, ilk növbədə, sonradan logistika kimi tanınan daşımaları səmərəli, tez və rəvan həyata keçirmək qabiliyyətidir. Bu daha dar mənada vəzifəsi lazımı malların razılaşdırılmış şərtlərlə, lazımı vəziyyətdə və sərfəli qiymətə təyinat yerinə çatdırılmasıdır. Belə bir aldadıcı sadə, ilk baxışdan xarakterik material, məlumat və maliyyə axınlarının müasir inteqrasiya olunmuş logistika idarəçiliyinin mürəkkəb reallığını gizlədir.

1990-cı illərdə əsas mövqeyi inteqrasiyaya ehtiyac olan logistika konsepsiyası təchizat, istehsal və paylama zəncirlərinin əksər iştirakçıları tərəfindən tanındı və nəticədə bütün dünya iqtisadiyyatında bazar proseslərinin təşkili və idarə edilməsində əsaslı dəyişikliklər baş verdi. Şirkətlər öz fəaliyyətlərini təkcə regional və ya milli səviyyədə deyil, həm də qlobal səviyyədə həyata keçirməyə başladılar. Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması başladı (Сумец А.М. 2008: с.174).

Qlobal logistika məhsulların satışı üzrə qlobal bazarda rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsində ən mühüm strateji alətə çevrilmişdir ki, onun uğuru daim dəyişən bazar mühiti və məhsula tələbat şəraitində əmtəə istehsalçılarının sürətli adaptasiyası hesabına əldə edilir. Qlobal logistikanın inkişafında əsas tələb məhsulların həyat (logistik) dövrünün bütün zaman mərhələlərinin, yəni tədqiqat və təcrübə-konstruktor işlərinin vaxtının, dövrü, sifarişin emalı, çatdırılması və icrası vaxtı, xammalın tədarükü vaxtının, istehsalın müddətinin maksimum azaldılması idi.

Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması “üçüncü tərəflərin” - gömrük və ekspedитор agentliklərinin, bankların cəlb edilməsi ehtiyacını artırdı və bu, aşağıdakıları bilməli və bacarmalı olan logistika menecerləri üçün yeni tələblər təqdim etdi (Ronald H.B. 2007: p.193):

- müxtəlif ölkələrin qanunvericilik bazası, vergi sistemi, iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri;
- dil fərqləri nəzərə alınmaqla qablaşdırma, etiketləmə tələblərinə riayət etmək;

- mürəkkəb sənədləri tez emal etməyi və hazırlamağı bacarmalı;
- gömrük maneələrini aradan qaldırmağı bacarmalıdır.

Bununla əlaqədar olaraq sənaye cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrdə öz tədqiqat mərkəzləri, məsləhət şöbələri, informasiya bankları, təlim mərkəzləri olan milli və beynəlxalq ixtisaslaşmış cəmiyyətlər və logistika birlikləri yaradıldı.

1965-ci ildə elektron poçt texnologiyası yarandı, elektron biznes inkişaf etdi, elektron alışlar geniş vüsət aldı. Elektron ticarət həm müxtəlif firmalar (B2B - biznesdən bizne sə), məsələn, təchizatçı və istehsalçı arasında, həm də elektron firmalar və son istifadəçilər arasında (B2C - biznesdən müştəriyə) meydana gəlməyə başladı. Elektron məlumat mübadiləsini dəstəkləmək üçün malların ştrix-kod və ya maqnit zolağı şəklində kodlaşdırılması, həmçinin elektron pul köçürmələri texnologiyaları işlənib hazırlanmışdır.

Müasir iqtisadiyyatda logistikanın rolu əsas amillərin sistemli qarşılıqlı təsiri ilə müəyyən edilir (Helena B. 2011: p.77).

- iqtisadi;
- təşkilati və iqtisadi;
- məlumat; texniki;
- spesifik, biznes proseslərinin tənzimlənməsi ilə bağlıdır.

İqtisadi amil - indiyədək həm müəssisələrin mənfəətini artırmaq, həm də istehlakçıların maraqlarını tam təmin etmək, onlara bir sıra xidmətlər göstərmək üçün istehsal xərclərini və paylama xərclərini azaltmaq imkanlarının axtarışı müəyyənedici amil olmuşdur. Ona görə də bazar münasibətləri şəraitində “mənfəətin hesablanması - istehlakçı” prinsipi həlledici olur və logistikanın potensialı bu prinsipi özündə cəmləşdirən icraedici orqandır.

Təşkilati-iqtisadi amil - dövlət mülkiyyətinin özəl sektora keçməsi və ölkə iqtisadiyyatında baş verən iqtisadi strukturların parçalanması prosesləri ilə eyni vaxtda yeni struktur birləşmələrinin idarə edilməsinin avtomatlaşdırılması və informasiyalaşdırılması, idarəetmənin qeyri-mərkəzləşdirilməsi baş verir. Təsərrüfat fəaliyyətinin şaxələndirilməsi və inteqrasiyası prosesləri inkişaf edir. Müxtəlif mülkiyyət formalarının mövcudluğunu nəzərdə tutan keçid

iqtisadiyyatında istehsalçılar, istehlakçılar, vasitəçilər, anbar strukturu, nəqliyyat və nəqliyyat arasında qarşılıqlı əlaqə prosesləri üçün xüsusilə xarakterik olan idarəetmənin inteqrasiya formaları, logistika prinsiplərinə və yanaşmalarına əsaslanan infrastruktur, koordinasiyaya meyllər getdikcə daha çox özünü göstərir.

İnformasiya amili korporativ informasiya şəbəkələrinin inkişafı və bir-birini qarşılıqlı şərtləndirən bazar münasibətlərinin intensiv inkişafının səbəbi və eyni zamanda nəticəsi olan IT-informasiyanın, İnternetə əsaslanan kommunikasiyaların artmasıdır. İnformasiya məkanında informatika ən sərfəli şəkildə bazarı, istehsalçıları və logistikanı birləşdirdi, bütün informasiya axınlarını alternativ olaraq birləşdirmədən logistik proseslərin mühüm tərkib hissəsinə çevrildi (Pharaoh X., Linders, 2018: p.124).

Texniki amil - logistika idarəetmə sistemi olmaqla idarəetmə subyektlərini və tərkib obyektlərini birləşdirir, nəqliyyat və anbar logistikasında müasir texniki həllər və nailiyyətlər əsasında inkişaf edir. İdarəetmə sahəsində yüksək məhsuldar kompüterlər və müasir avtomatlaşdırma vasitələri, mal və xidmətlər bazarında liderliyə zəmanət verən yeni idarəetmə proqram təminatı tətbiq edilir. Öz növbəsində, sahibkarlıq təşəbbüsü və bazar münasibətlərinin inkişafı maddi axınların təşviqi proseslərində yeni texnika və texnologiyaların işlənilib hazırlanmasını və tətbiqini stimullaşdırır. Rəqabətli mühitdə texnoloji tərəqqi səmərəli texnologiyalar, alətlər və etibarlı idarəetmə üsulları tələb edir.

Xüsusi bir amil ölkə logistikasının malların təşviqi proseslərinə dövlət dəstəyinə ehtiyac olması səbəbindən ən böyük aktualıq qazanmasıdır. Logistika proseslərinin təşviqi və tənzimlənməsində dövlət idarəçiliyinin tətbiqi yüksəkdir. Dəstək yalnız əmtəə dövriyyəsi prosesinin birbaşa iştirakçıları olan müəssisə və təşkilatların mikroiqtisadiyyat səviyyəsində deyil, həm də regional iqtisadiyyatlar və ölkə əhəmiyyətli iqtisadiyyat səviyyələrində tətbiq olunur və effektivdir (Anikin B.A., Rodkina T.A. 2012: p.87).

Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması və beynəlxalq əməkdaşlığın genişlənməsi, nəqliyyat əlaqələrinin, informasiya-kommunikasiya sistemlərinin inkişafı iqtisadi artımın ən mühüm amilinin inteqrasiya olduğu iri transmilli və regional, eləcə də

sektorlararası, regionlararası və beynəlxalq səviyyələrdə korporasiyaların formalaşmasına öz töhfəsini vermişdir.

Nəqliyyatın inkişafının iqtisadiyyatın idarə olunmasında ən mühüm həlqə, sosial-iqtisadi inkişafın güclü katalizatoruna çevrildiyi XXI əsrin iqtisadiyyatında nəqliyyatın və bütün infrastrukturun yeni rolunu qeyd etməyi vacib və zəruri hesab edirik.

2000-ci illərin əvvəllərində logistikanın inkişafının hazırkı mərhələsi iki əsas amillə müəyyən edilir: dünya iqtisadiyyatının qloballaşması və logistika xidmətlərinə yeni müştərilərin ehtiyaclarını və onların məmnunluğunun müxtəlif formalarını yaradan qlobal elmi-texniki inqilabdır.

Biznesin qloballaşması aşağıdakılarla ifadə olunur (Brigita G., Marjan S., Tone L. 2018: p.36):

- fiziki məsafələr daha az əhəmiyyət kəsb etdi, bunun sayəsində müəssisələr bütün dünyanı əhatə edən vahid bazarda fəaliyyət göstərməyə başladılar;

- ölkələr arasında ticarət maneələrinin azaldılması və beynəlxalq ticarətin və rəqabətin artması baş verməyə başladı, bu da logistikanın vəzifələrini çətinləşdirməyə başladı;

- müəssisələrin yerləşdirilməsi milli əsasda deyil, istehsal xərclərinin aşağı olduğu ölkə və regionlarda baş verir.

Hal-hazırda elm və texnologiya sahəsində qlobal inqilab baş verir, burada texnologiyə dəyişikliklər hər yerdə baş verir, sonra tədricən yayılır - əvvəllər kənd təsərrüfatı və sənaye inqilablarında olduğu kimi. Bir çox müəlliflərin araşdırmasına əsaslanaraq, müasir logistika və gələcəyin logistika vəzifələrində aşağıdakı əsas tendensiyaları əvvəlcədən müəyyənləşdirdi.

BMT-nin İqtisadi və Sosial Şurasının nəşr etdiyi materiallardan istifadə edərək, logistikanın inkişafında istehsal həcmünün artımı və bununla əlaqədar dövriyyə sahəsinin xərclərinin artması ilə bağlı daha bir amili daha ətraflı şəkildə təqdim etməyi vacib hesab edirik. BMT-nin Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat Komitəsi, eləcə də tanınmış amerikalı (A.Kirni və Donald Uoters) və rus alimlərinin

(A.Qadjinski və başqaları) tədqiqatlarının nəticələridir (Karayun İ., Aydın H.İ., Gülmez M. 2012: s.197).

Məhsul və xidmətlərin əldə edilməsi böyük maddi xərclərlə bağlıdır. Belə ki, sənayedə orta hesabla bütün xərclərin 50%-ə qədərini təşkil edir, bəzi sənaye sahələrində isə material məsrəflərinin payı 80-90%-ə qədər artır. Xammalın, materialların, yarımfabrikatların, hazır məhsulların anbarlarda saxlanması ilə bağlı xərclər Qərbi Avropa ölkələri üçün orta hesabla 10-15%, MDB ölkələri üçün isə 20-28% təşkil edir. Məsələn, Ukraynada, mütəxəssislərin hesablamalarının nəticələrinə görə, 90-cı illərin ortalarında iqtisadiyyatın əksər sektorlarında XX əsr əmtəə və xidmətlərin istehsalı üçün vahid məsrəflər Yaponiya ilə müqayisədə 2,8 dəfə, ABŞ-dan 2,7 dəfə, Almaniyadan 2,3 dəfə çox olmuşdur. Bu artıqlığın əsas səbəblərindən biri logistika prinsiplərini bilməmək idi (Brigita G., Marjan S., Tone L. 2018: p.36).

Qərb ölkələrində malların xammal mənbəyindən son istehlakçıya qədər hərəkəti vaxtının təxminən 93%-i onun müxtəlif tədarük, marketinq kanallarından keçməsinə və əsasən saxlanmasına, yəni logistik əməliyyatlara sərf olunur. Bu komponentin azaldılması kapitalın dövriyyəsinə sürətləndirməyə, müvafiq olaraq vaxt vahidində alınan mənfəəti artırmağa, istehsalın maya dəyərini azaltmağa imkan verir və əmtəələrin faktiki istehsalı, statistik məlumatlara görə, istehsal və kommersiya fəaliyyəti prosesinin ümumi dövriyyə vaxtının yalnız 2% -ni tutur.

Xarici daşınmalar ümumi sərf olunan vaxtın 5%-ni təşkil edir. Həmin ölkələrdə əmtəə dövriyyəsi ilə məşğul olan sənaye sahələri üzrə ümumi daxili məhsul istehsalının payı təxminən 20%-dir. Eyni zamanda, bu sahələrin xərclərinin strukturunda xammal, yarımfabrikat və hazır məhsul ehtiyatlarının saxlanması xərcləri təxminən 44 %, anbar və ekspeditorluq xərcləri 16%, malların magistral və texnoloji daşınması xərcləri 23 % təşkil edir və qalan 8% isə hazır məhsulların satış dəstəyinə aiddir (Какарски Э.А. 2016: с.189).

Qlobal bazarda malların daşınması əməliyyatları milli bazarlara nisbətən daha bahalı və mürəkkəbdir. Dünya bazarlarında xərclər ixrac-idxal məhsullarının satış dəyərini 25-35%-ni təşkil etdiyi halda, daxili bazarda istehlak üçün nəzərdə tutulan

malların dəyərinin 8-10%-ni təşkil edir. Böyük Britaniyada material axınının istehsal dövrü, o cümlədən son istehlakçıya çatdırılması ilə bağlı aparılan araşdırmalar göstərdi ki, istehlakçıya çatan məhsulun dəyərinin 70%-dən çoxu saxlama, daşınma, qablaşdırma ilə bağlı xərclərdən və material axınının irəliləyişini təmin edən digər əməliyyatlardan ibarətdir.

Malların son qiymətində logistika xərclərinin çox yüksək payı təsərrüfat subyektlərinin iqtisadi göstəricilərinin yaxşılaşdırılması üçün hansı ehtiyatların konkret logistik əməliyyatları təkmilləşdirməklə material axınının idarə edilməsinin optimallaşdırılmasını ehtiva etdiyini göstərir. Bu alət dəsti bazarda sabit mövqə uğrunda rəqabətdə çox effektivdir.

Sonda qeyd etmək lazımdır ki, yaxşı işləyən logistika olmadan iqtisadiyyatın qloballaşması mümkün deyil. Beynəlxalq ticarətin inkişafı ilə əlaqədar olaraq, beynəlxalq miqyasda həyata keçirilən inteqrasiya olunmuş logistik əməliyyatların məcmusu kimi başa düşülə bilən “beynəlxalq logistika” anlayışı meydana çıxdı.

Təchizat zənciri milli sərhədləri keçdikcə logistika beynəlxalq xarakter alır. Bir çox ekspertlər burada bir qayda olaraq əmək bölgüsü, dövlətlərarası səviyyədə dəstəklənən müqavilələrin, razılaşmaların, ümumi planların, tərəfdaşlıq və əməkdaşlıq formasında dünyanın müxtəlif ölkələrinin biznes strukturlarını birləşdirən sabit sistemlərin yaradılması strategiyası və taktikası olan qlobal logistika terminindən istifadə etməyə üstünlük verirlər (Karayun İ., Aydın H.İ., Gülmez M. 2012: s.213).

Qlobal logistika sistemlərində ixrac-idxal əməliyyatları, bir qayda olaraq, adi logistika idarəçiliyinə nisbətən daha böyük həcmli məlumat, daha mürəkkəb sənəd axını ilə əlaqələndirilir və dövlət tənzimlənməsini tələb edir.

Beləliklə, beynəlxalq logistika bir sıra problemlərlə (maneələr) üzləşə bilər. Onların bir çoxu beynəlxalq sərhədlərin müxtəlif tərəflərində mövcud olan şərtlərdəki fərqlərdən qaynaqlanır. Bu çətinliklərin bəziləri sadə inzibati icazələrlə aradan qaldırıla bilər, digərləri isə gömrük ittifaqlarının yaradılması kimi böyük təşəbbüslərlə həll edilə bilər.

1.2. Dünya təcrübəsində logistik sistemlərinin yaranması, mahiyyəti və keçirdiyi inkişaf yoluna dair əsas yanaşmalar

Logistika sistemi anlayışı logistikanın əsas anlayışlarından biridir. Yerli ədəbiyyatda ən çox yayılmış tərifdə deyilir ki, logistika sistemi müəyyən logistik əməliyyatları və funksiyaları yerinə yetirən adaptiv əks əlaqə sistemidir. Bir qayda olaraq, o, bir neçə alt sistemdən ibarətdir və xarici mühitlə əlaqələri inkişaf etdirmişdir.

“Logistika sistemi” anlayışının tətbiqi konstruktiv mənə daşıyır, çünki o, sistemli yanaşma və sistem təhlili əsasında logistikanı həyata keçirməyə imkan verir. Sistemli yanaşma, vahid idarəetmə məqsədinə çatmaq üçün logistika sisteminin bütün elementlərinin bir-biri ilə əlaqəli və qarşılıqlı əlaqədə nəzərə alınmasını nə zərər tutur. Sistemli yanaşmanın fərqli bir xüsusiyyəti, ayrı-ayrı elementlərin deyil, bütövlükdə bütün logistik sistemin fəaliyyətinin optimallaşdırılmasıdır, bunun nəticəsində sözdə sinergetik effekt özünü göstərir.

Müəlliflərin fikrincə, logistika sistemlərinin təkamülü aşağıdakı mərhələləri əhatə edir (Какаровский Э.А. 2016: с.205):

- parçalanma (1920-1950);
- formalaşması (1960-cı illər);
- inkişaf (1970-ci illər);
- inteqrasiya (1980-1990).

Bununla yanaşı, logistikanın təkamülü logistik xidmət operatorlarının inkişaf dinamikası nəzərə alınır, autsorsinqdən - əsas biznesdən imtina olmur, biznesdə olan əlavə xidmətlərin digər ixtisaslaşdırılmış şirkətlər tərəfindən yerinə yetirilir.

B.A Anikin fikrincə, logistika sistemi, əsas və ya əlaqəli axınlarda bir-birinə bağlı olan və strateji (taktiki) həyata keçirmək üçün vahid rəhbərlik tərəfindən birləşdirilən bir şirkətin, eləcə də təchizatçıların, istehlakçıların və logistika vasitəçilərinin nisbətən sabit struktur (funksional) bölmələri toplusudur.

Logistika sistemi hər hansı bir sistem üçün xarakterik olan, lakin logistikanın vəzifələrinə münasibətdə səciyyəvi olan xüsusiyyətlərə malikdir (Winkelhaus S., Grosse E.H. 2019: p.121):

- Bütövlük və seqmentasiya. Logistika sisteminin elementləri əlaqə və əməkdaşlıq potensialını reallaşdırmaq üçün bütövlükdə işləməlidir.

- Elementlərin qarşılıqlı əlaqəsi. Logistika sisteminin elementləri arasında həm təşkilati, həm də texnoloji və istehsal xarakterli olduqca müəyyən əlaqələr mövcuddur.

- Elementlər toplusunun təşkili. Logistik sistemin elementlərinin əlaqələr yaratmaq və vahid bütövlükdə birləşmək üçün potensial imkanları, bütövlüyün əldə edilməsinə yönəlmiş bu elementlərə müəyyən təşkilati təsirlər tətbiq edilərsə, real sistemdə təcəssüm olunur.

- İntegrativ keyfiyyətlər. Bu xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, logistik sistem bütövlükdə logistik sistemə birləşdirilən material və məlumat axınlarının elementlərinin fərdi olaraq malik olmadığı keyfiyyətləri nümayiş etdirir. Bu xassə üçün tutumlu bir ifadə var: “məcmu təsiri təsirlərin cəmindən artıqdır”.

- Logistika sisteminin mürəkkəbliyi. Çoxlu sayda elementin (bağlantıların) olması, ayrı-ayrı elementlər arasında qarşılıqlı əlaqənin multifaktorial xarakteri kimi əsas xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur; sistemin yerinə yetirdiyi funksiyaların məzmununu; mütəşəkkil idarəetmənin strukturu; qeyri-müəyyən sayda stoxastik ekoloji amillərin sistemə təsiri.

- İyerarxiya. Xətti və ya funksional logistika idarəetməsi ilə bağlı aşağı səviyyəli elementlərin daha yüksək səviyyəli elementlərə tabe edilməsi.

- Ortaya çıxma (bütövlük). Sistemin fərdi əlaqələri və ya alt sistemləri tərəfindən deyil, yalnız bütövlükdə logistika sistemi tərəfindən həyata keçirilən müəyyən bir məqsəd funksiyasını yerinə yetirmək xüsusiyyəti.

- Strukturluluq. Bu, bir-biri ilə əlaqəli obyektlərdən və idarəetmə subyektlərindən ibarət olan və onun parçalanmasını təmin edən logistika sisteminin strukturunun müəyyən bir təşkilatının mövcudluğunu nəzərdə tutur. Logistika sistemi kimi sənaye müəssisəsini, ərazi-istehsalat kompleksini, ticarət müəssisəsini və s.

Logistika sisteminin məqsədi müəyyən xərclər səviyyəsində istehsal və ya şəxsi istehlak üçün mümkün qədər hazırlanmış malların və məhsulların lazımi miqdarda və çeşiddə müəyyən yerə çatdırılmasıdır.

Logistika sisteminin sərhədləri istehsal vasitələrinin dövriyyəsi dövrü ilə müəyyən edilir. İlk növbədə istehsal vasitələri alınır. Onlar logistika sistemində material axını şəklində daxil olur, saxlanılır, emal olunur, yenidən saxlanılır və sonra logistika sistemində daxil olan maliyyə resursları müqabilində istehlak üçün logistika sistemini tərk edir.

Cədvəl 1: Logistika sistemlərinin iyerarxik təsnifatı

Sistem səviyyələri	Logistika sistemlərinin obyektlərinin təsnifatı		
	İnstitusional olaraq	Ərazi əsasında	İnformasiya şəbəkəsi atributuna görə
Meqa	Ölkələrin iqtisadi integrasiya institutları	Ölkə birlikləri	Qlobal şəbəkələr
Makro	Ölkələrin, sənayələrin, regionların nəzarət sistemləri	Ölkənin ərazisi, böyük iqtisadi rayonları	Milli şəbəkələr
Mezo	Holdinqlər və digər mümkün formalar TNK	İqtisadi klasterlər	Korporativ şəbəkələr
Mikro	İstehsalat birlikləri, müəssisələr, müəssisələrin ayrı-ayrı bölmələri	İnzibati və ərazi vahidləri. Yerli ərazi istehsal kompleksləri	Müəssisə şəbəkələri

Mənbə: Winkelhaus S., Grosse E.H. 2019: p.165, materiallar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Makroloji sistem ölkənin müxtəlif regionlarında və ya müxtəlif ölkələrdə yerləşən müxtəlif idarələrin müəssisə və sənaye təşkilatlarını, vasitəçiləri, ticarət və nəqliyyat təşkilatlarını əhatə edən böyük material axınının idarə edilməsi sistemidir. Makro-logistik sistem regionun, ölkənin və ya bir qrup ölkələrin iqtisadiyyatının müəyyən infrastrukturudur.

Müxtəlif ölkələri əhatə edən makroloji sistem formalaşdırılarkən beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin hüquqi və iqtisadi xüsusiyyətləri, malların tədarükü üçün qeyri-bərabər şərtlər, ölkələrin nəqliyyat qanunvericiliyindəki fərqlər, o cümlədən bir sıra iqtisadi münasibətlərlə bağlı çətinlikləri, digər maneələri aradan qaldırmaq lazımdır.

Makroloji sistemin funksiyaları (Rick L. 2021: p.126):

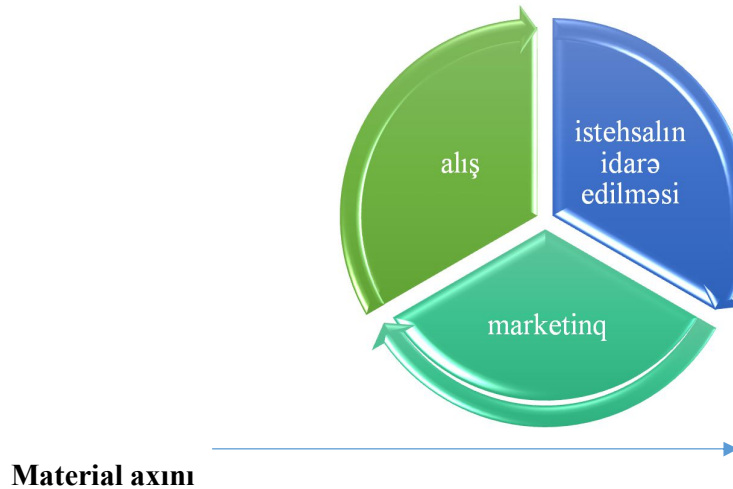
- regionda, ölkədə, ölkələr arasında bölüşdürmənin ümumi konsepsiyasının işlənib hazırlanması;
- tədarük formalarının nisbətinin optimallaşdırılması;
- paylama kanallarının rasionallaşdırılması;
- nəqliyyat və saxlama sistemləri şəbəkəsinin yaradılması və başqaları.

Mikrologistik sistemləri alt, makrologistik sistemlərinin struktur komponentləri var. Bunlara müxtəlif sənaye və ticarət müəssisələri, ərazi-istehsal kompleksləri daxildir. Mikrologistik sistemlər, vahid infrastrukturla birləşdirilən texnoloji cəhətdən əlaqəli sahələri özündə cəmləşdirən sənayedaxili logistika sistemləri sinfidir.

Mikrologistik sistemin funksiyaları:

- istehsalın tələbatına uyğun olaraq satınalma və tədarük planının həyata keçirilməsi;
- satış planının icrası və nəzarəti;
- xarici mühitdə fərdi logistik proseslərə təsir və s.

Sxem 1: Mikrologistik system funksiyaları



Mənbə: Rick L. 2021: p.119, materiallar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Makrologistika çərçivəsində ayrı-ayrı mikroloji sistemlər arasında əlaqələr əmətə-pul münasibətləri əsasında qurulur. Alt sistemlər mikrologistik sistem daxilində

də fəaliyyət göstərir. Lakin onların qarşılıqlı əlaqəsinin əsasını qeyri-əmtəə təşkil edir.

Logistika sistemi və strukturu inkişaf etmədən ölkə iqtisadiyyatının mütərəqqi inkişafı mümkün deyil. Qlobal dünya iqtisadi inkişafının qlobal tendensiyaları göstərir ki, ehtiyaclar üçün bazarların formalaşması təkcə istehsalçılar üçün bazarın inkişafına səbəb olmur. Bu prosesin nəticəsi bir sıra səbəb və amillərin təsiri altında ümumilikdə logistika və logistika sistemlərinin inkişafıdır.

Logistika sisteminin əsas vəzifəsi malların tələb olunan yerdə və təklif olunan xərclər səviyyəsində müştəriyə vaxtında çatdırılmasıdır. Onların ən mühüm səbəbləri və müəyyənedici amilləri bunlar idi (Pharaoh X., Linders, 2018: p.147):

- son 50 ildə dünya əhalisini iki dəfədən çox artıran əhali partlayışı;
- sənaye istehsalının sürətli artımı, böhran hadisələrinin partlaması və tənəzzülləri;
- texniki tərəqqinin sürətləndirilməsi və yeni elm tutumlu və informasiya texnologiyalarının yayılması;
- istehsal proseslərinin və infrastruktur sistemlərinin idarə edilməsinin kompüter intellektuallaşdırılması, istehsalın və biznesin şaxələndirilməsi;
- ölkədə və dünyada inkişaf etməkdə olan regionlar arasından iqtisadi inkişafın yeni subyektlərinin xeyrinə yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi.

Logistika və logistika sistemlərinə artan marağın səbəbləri biznesin inkişafı və dövlətin milli iqtisadiyyatının ehtiyacları ilə bağlıdır. İlk vaxtlar məhsulların istehsalında müəssisələrin səyləri əsasən məhsulun maya dəyərinin aşağı salınmasına yönəldilmişdir. Hazırda təklif tələbi üstələməyə başlayır, ona görə də sahibkarlar və iş adamları öz fəaliyyətlərində logistika prinsiplərinin və yanaşmalarının tətbiqinin vacibliyini getdikcə daha çox dərk etməyə başlayırlar (Waters D. 2017: p.108).

İstehsal və təsərrüfat fəaliyyəti sahəsində mühüm nəticələrin əldə edilməsi bu gün davamlı hərəkət və inkişaf tələb edir. Bazar segmentlərində lider mövqeləri tutmaq və saxlamaq istəyən şirkətlər mövqelərini qorumaq üçün fəaliyyətlərə və səylərə ehtiyac duyurlar. Davamlı böyümə və yeni perspektivli sahələrin inkişafı

üçün şərait müasir biznesdə baş verən dəyişiklikləri bərabərləşdirməyi zəruri edir. Hər şey dəyişir - bazar şəraiti, tələb və təklif, texnologiya və materiallarda dəyişikliklər. Rəqibləri yan keçmək üçün minimum qiymət təklif etmək kifayət deyil, müştərinin tələblərini dəqiq və vaxtında yerinə yetirmək və eyni zamanda malların istehsalı və istehlakçıya çatdırılması xərclərini azaltmaq lazımdır.

Nəzərə alsaq ki, dünya iqtisadiyyatının qloballaşması şəraiti bir məhsulun istehsalında bir çox şirkətlərin səylərinin nəticələrini birləşdirir, həll olunan vəzifələrin mürəkkəbliyi aydın görünür. Həllin sadələşdirilməsində məqsəd logistikanı və logistika idarəetmə prinsiplərini biznes təcrübəsinə daxil etməkdir (Rick L. 2021: p.119).

Təsərrüfat subyektlərinin təsərrüfat fəaliyyətində logistikadan istifadənin artması istehsalda rəqabət üstünlüklərinə nail olmaq istəyi ilə izah olunur - mövcud imkanlardan rəşional istifadə, dövriyyə vəsaitlərinin ehtiyatının azaldılması, kooperasiya, diversifikasiya, planlaşdırmanın optimallaşdırılması və s. daha yüksək səviyyəli iqtisadi sistemin bir hissəsi olan məhsul istehsal edən müəssisələr bazar infrastrukturunu təşkil edən digər təşkilatlarla qarşılıqlı əlaqə olmadan edə bilməzlər. Məhz əmtəə və xidmətlər istehsal edən müəssisələrin iqtisadi və təşkilati əlaqələri mübadilə proseslərini həyata keçirməyə və istehsal olunan məhsulları istehlakçıya çatdırmağa imkan verir. Logistika bu proseslərin zəruri komponentidir. Logistikanın iqtisadi məkanı təchizat zənciri daxilində logistik fəaliyyətlərin effektiv inteqrasiyası haqqında fikirləri birləşdirən logistika sistemi konsepsiyası ilə əlaqələndirilir.

Hazırda dünyada elm və texnologiya sahəsində texnoloji dəyişikliklərin hər yerdə baş verməsindən, bir yerdə görünməməsindən və sonra tədricən yayılmasından ibarət olan qlobal inqilab adlanan bir hadisə baş verir. Bu baxımdan logistika sistemlərinə müxtəlif yanaşmaları kompleks şəkildə nəzərdən keçirmək lazımdır.

Sistem yanaşması

Logistika sistemlərində prosesləri öyrənərkən iki əsas fərqli yanaşmadan istifadə etmək olar. Onlardan biri - yerli - sistemin avtonom, ayrıca götürülmüş

elementlərinin strukturunu və funksional xüsusiyyətlərini öyrənməkdir. Digəri - sistemli - sistemin elementlərinin vahid bütövlükdə təşkili yollarının və sistemin, onun alt sistemlərinin və elementlərinin bir-birinə işləmə proseslərinin qarşılıqlı təsirinin öyrənilməsidir.

Sistem yanaşmasının və buna uyğun olaraq sistem təhlilinin tədqiqat metodu kimi xarakterik cəhətləri sistemə xas olan bütün mürəkkəbliyi, xüsusən də onun davranışını müəyyən edən faktların çoxluğu ilə sıx əlaqəni nəzərə almaq istəyidir. Onun davranışının natamam əminliyi, onun komponentlərinin xassələrinin dəyişməsi ilə bağlı sistemin inkişafıdır. Böyük və mürəkkəb logistika sistemlərinin öyrənilməsində sistemli yanaşmanın əhəmiyyətini çox qiymətləndirmək çətinidir. Burada sistemli yanaşma təkcə logistika sistemlərinin inkişaf etdirilə biləcəyi prinsiplərin işlənilib hazırlanmasına deyil, həm də bütün sistem üçün ümumi olan qlobal meyara uyğun olaraq optimallaşdırmanın praktikada həyata keçirilməsinə imkan verir.

Kibernetik yanaşma

N.Vinerin tərifinə görə kibernetika təbiətdə, cəmiyyətdə, canlı orqanizmlərdə və maşınlarda ümumi idarəetmə qanunları haqqında elmdir. Tərifin başqa bir variantında kibernetika idarəetmə, rabitə və informasiyanın emalı haqqında elmdir. Kibernetikanın tədqiqat obyektini dinamik sistemlər, tədqiqat predmeti bu sistemlərin idarə edilməsi ilə bağlı informasiya prosesləridir.

Kibernetik sistem məqsədyönlü sistemdir, ona münasibətdə informasiya aspektində nisbi müstəqillik və maddi və enerji aspektində mütləq keçiricilik fərziyyəsi qəbul edilir. Logistik sistem məqsədyönlü dinamik sistem kimi idarə oluna bilər və bu mənada kibernetik sistemlər kateqoriyasına aiddir.

Kibernetik yanaşma sistemin elementlərini bəzi “qara qutular” kimi nəzərə alaraq, xüsusən də birbaşa və əks əlaqəni müəyyən etməklə kibernetik prinsiplərə əsaslanan sistemin öyrənilməsidir (Winkelhaus S., Grosse E.H. 2019: p.89).

Kibernetikada əsas anlayışlar bunlardır: sistem, əks əlaqə, məlumat. Logistikada kibernetik yanaşmanın məqsədi logistik (optimal) idarəetmənin ən

səmərəli, bu və ya digər mənada nəticələrinə nail olmaq üçün prinsiplərin, metodların və texniki vasitələrin tətbiqindən ibarətdir.

Modelləşdirmə

Modelləşdirmə real obyektin modelinin qurulması prosesidir. Model tədqiqat obyektinin verilmiş tapşırıq çərçivəsində sadələşdirilmiş təsviridir; digər tərəfdən, model modelləşdirmə prosesinin nəticəsidir.

Model nəzəriyyə ilə təcrübə arasındakı dialektik ziddiyyətin həlli formalarından biridir. Model bir nəzəriyyədir, ümumiləşdirmədir, çünki o, bütün detallardan, konkret problemin həlli üçün əhəmiyyətsiz olanlardan mücərrəd edir. Model praktikadır, çünki o, real şəraitdə fəaliyyət göstərməlidir (modelin real şəraitə adekvatlığı). Modelləşdirmənin əsasını izomorfizm (modelin formasının modelləşdirilmiş obyektin forması ilə oxşarlığı) deyil, homomorfizm (tapşırıq çərçivəsində modelin modelləşdirilmiş obyektə oxşarlığı) təşkil edir (Karayun İ., Aydın H.İ., Gülmez M. 2012: s.253).

Əməliyyat tədqiqatı

Əməliyyatlar Tədqiqatı məqsədyönlü insan fəaliyyətinin bütün sahələrində qərarları məlumatlandırmaq üçün riyazi kəmiyyət üsullarının tətbiqi metodologiyasıdır. Əməliyyat tədqiqatı müxtəlif sahələrdə baş verən proseslərin qanunauyğunluqlarını qurmağa və effektivliyini qiymətləndirməyə və bu prosesləri idarə edərkən nəzərə alınmalı olan tövsiyələri almağa imkan verən riyazi üsullardır.

Ümumi halda əməliyyatların tədqiqi nəzəriyyəsi metodlarının tətbiqi obyektin təşkilatı və idarəetmə xarakterli vəzifələrdir. Logistikada əməliyyat tədqiqatının obyektini logistik qərarların qəbulu prosesləri daxil olmaqla logistika sistemlərinin optimallaşdırılmasıdır (Winkelhaus S., Grosse E.H. 2019: p.57).

Logistikada əməliyyat tədqiqatının mövzusu onun fəaliyyətinin effektivliyinin qiymətləndirilməsi əsasında idarə olunan logistika sistemində ən yaxşı qərarların qəbul edilməsi problemidir. Əməliyyat tədqiqatı logistika sisteminin idarə edilməsinə cavabdeh olan şəxslərə konkret logistika problemlərinin həlli üçün ən yaxşı variantları təqdim etmək məqsədilə sistemlərin işləməsi ilə bağlı problemlərə elmi prinsiplərin, metodların və vasitələrin tətbiqidir.

Proqnozlaşdırma

Proqnozlaşdırma proqnozların işlənilib hazırlanması prosesidir, proqnoz isə obyektin (logistik sistemin) gələcəkdə mümkün vəziyyətləri (kəmiyyət hesablamalarında) və (və ya) onların həyata keçirilməsinin alternativ yolları və müddətləri haqqında elmi əsaslandırılmış mühakimədir.

Bütün elmi proqnozları üç qrupa bölmək olar (Starkova, Savvidi S.M., Safonova M.V. 2013: p.169):

- Konkret prosesin indiki dövrdən gələcək müəyyən tarixə qədər inkişaf tendensiyalarını və perspektivlərini xarakterizə edən proqnozlar. Bu cür proqnozlar suala cavab verir: inkişaf hansı istiqamətdə gedir?

- Gələcəkdə müəyyən bir tarixdə obyektin ən çox ehtimal olunan vəziyyətini xarakterizə edən proqnozlar. Bu qrupun proqnozları suala cavab verir: nə mümkündür?

- Gələcəkdə obyektin arzu olunan vəziyyətini xarakterizə edən proqnozlar.

Hər üç qrupun proqnozları istehsal və kommersiya fəaliyyətlərində aktualdır və logistikada mühüm yer tutur.

Faktiki məlumatlarla proqnoz təxminləri arasında dəqiq üst-üstə düşmə ehtimalı azdır və proqnozlaşdırma müddəti nə qədər uzun olsa, proqnozla realıq arasında uyğunsuzluq bir o qədər çox olar. Bu səbəbdən, logistika sisteminin səmərəliliyinin istənilən proqnozu, xüsusən də uzunmüddətli, müəyyən dərəcədə şərtidir.

Beynəlxalq iqtisadiyyatın qloballaşması ilə əlaqədar olaraq, əsas logistika xidmətlərinin yüksək standartları inkişaf etmişdir. Beynəlxalq ticarətin əksər istiqamət və marşrutlarını əhatə edən logistika sistemlərini qurmuş, istifadəçilərə sərfəli, etibarlı və funksional xidmətlə xidmət göstərməyə qadir olan ən böyük logistika provayderlərinin beynəlxalq bazarlara çıxmasıdır. Bəzi iri logistika provayderləri də Rusiyadan yan keçmədilər. Onların daxili bazarlara çıxması və dövlətin fəaliyyət sistemində daxil edilməsi prosesinin başlanğıcı ilə əlaqədardır. (Çetinkaya M. 2017: s.158).

Logistikanın təkamülünün hazırkı mərhələsinin təhlili göstərdi ki, logistik strukturların yaradılmasına həm milli, həm də qlobal səviyyədə iki yanaşma mövcuddur. 1-ci yanaşmanın mahiyyəti ondan ibarətdir ki, logistik əməliyyatların yaradılması və həyata keçirilməsi zamanı əsas diqqət logistika sistemlərində material axınının idarə edilməsi prosesinin təkmilləşdirilməsinə yönəldilir. Bu yanaşma logistika sistemlərində müxtəlif əməliyyatları təkmilləşdirmək məqsədi daşıyır.

İkinci yanaşmaya gəldikdə, o, ondan ibarətdir ki, logistika çevik olmalıdır və istehlakçı tələblərindəki bütün mümkün dalğalanmalara dərhal cavab verə bilər və nəhayət, inteqrasiya oluna bilən üçüncü yanaşma, logistika sistemlərinin milli və ya qlobal səviyyəsində fəaliyyət göstərən logistika zəncirlərinin bütün iştirakçılarının işinin həyata keçirilməsinə və nəzarətinə yönəlmişdir.

Bununla belə, istehlakçıların logistika xidmətinin keyfiyyətinə zəmanət vermək və logistika sistemlərinin aydın və səmərəli işləməsinə təmin etmək üçün dünya birliyinin logistika qarşısında irəli sürdüyü tələblər kontekstində logistika həm “əməliyyat”, həm də “çevik” və “inteqrasiya edilmiş” olmalıdır (Starkova, Savvidi S.M., Safonova M.V. 2013: p.169).

İqtisadiyyatın qloballaşması yerlər üçün müəssisələr arasında şiddətli rəqabət yaratdı və ticarət şərtləri yeni və sürətli dəyişikliklərə məruz qalmağa davam etdi. Müəssisələrin birləşməsi və informasiya-kommunikasiya sistemlərinin intensiv inkişafı bu prosesləri yalnız gücləndirir. İnkişaf meyillərini hesablamaq qabiliyyəti azalır. Bütün bunlar birlikdə planlaşdırma müddətlərinin qısalmasına gətirib çıxarır və daha sürətli qərar qəbul etmə və cavab tədbirləri tələb edir. İqtisadiyyatda əmək bölgüsü müxtəlif bölgü sistemləri nəzərə alınmaqla yenidən kommunikasiyalar (məsələn, regional şəbəkələr, kooperativ əlaqələr və s.) və maddi-texniki təchizat üzərində qurulur. Buna görə də logistikanın hara apardığını anlamaq çox vacibdir. (Brigita G., Marjan S., Tone L. 2018: p.139).

Heç kimə sirr deyil ki, yaxşı işləyən logistika olmadan iqtisadiyyatın qloballaşması mümkün deyil. Müştərinin bir neçə nəqliyyat və logistika şirkəti ilə işləmək məqsədi yoxdur və buna görə də o, bir şirkətdə “bir pəncərə” prinsipi ilə

müxtəlif fəaliyyətlərdə səriştə axtarır. Avtomobil sənayesində bu, aşağıdakı şəkildə həyata keçirilir: istehsalçı diqqəti dizaynın hazırlanmasına, yığılmasına və satışına yönəldir. Bu sənayedə son məhsulun istehsalında iştirak payı 20%-ə düşüb. Hissələr və komponentlər bütün dünyada alınır, logistika şirkəti onları müxtəlif sənaye sahələrinə tədarük edir və malları paylama şəbəkəsində paylayır (təchizat zəncirinin idarə edilməsi).

Beynəlxalq yük ekspeditorları artıq logistika xidmətləri göstərir və beynəlxalq şəbəkələrə malikdirlər, lakin müvafiq nou-hau olmaması səbəbindən təchizat zəncirinin həlli yollarını təklif edə bilmirlər. Əsas logistika tendensiyalarını aşağıdakı kimi ümumiləşdirmək olar (Waters D. 2017: p.97):

- İstehsal sisteminin dəyişdirilməsi: anbar üçün istehsaldan (Make-to-Stock) sifarişə qədər (Make-to-Server). Bütün dünyada işləyən zavod rəhbərləri üçün müştərilərin fərdi tələblərinə uyğun məhsul istehsalını mənimsəmək əsas problemdir.

- Malların paylanması dəyişiklik. Bu səviyyədə ənənəvi satıcı strukturu logistika müəssisəsi vasitəsilə birbaşa satışla uzlaşdırılır. İstehsalçıya logistika idarəçiliyi lazımdır. Eyni zamanda, çatdırılma müddətlərinə riayət etmək bu şərtləri qısaltmaqdan daha çox qiymətləndirilir.

- Ticarət və təchizatçıların birləşməsi və konsolidasiyası. Logistika satınalma, satılma, malların qəbulu, paylanması və ya e-logistikada potensial sinerjilərin həyata keçirilməsində mühüm rol oynayır.

- Kəmiyyət meylləri, yəni: təklifdə təchizatçıların sayında azalma. Beynəlxalq müəssisələrin dördü üçü növbəti beş ildə təchizatçı bazasını azaltmaq niyyətindədir. Satışa gəldikdə, çatdırılma müddətlərini azaltmaq hələ də vacibdir.

- Elektron biznesin logistikaya təsiri. B2C konsepsiyası çərçivəsində biznes prosesləri daha intensiv çatdırılmaların avtomatlaşdırılmasını nəzərdə tutur, çünki qısaltılmış çatdırılma müddətləri ilə bağlı müştərilərin gözləntiləri ənənəvi sifariş üsullarından daha yüksəkdir. Daha bahalı çatdırılma logistikasının yaranması və satış sonrası xidmətlərin həyata keçirilməsi, Elektron ticarət platformalarını genişləndirməklə müəssisə daxilində proseslərin dəyişdirilməsi, Təchizat zəncirinə

yeni daxil olanların inteqrasiyası “şəffaf boru kəməri” adlanan sistemin yaradılmasına gətirib çıxaracaq (Старкова Н.О., Саввиди С.М., Сафонова М.В. 2018: с.128).

- Beynəlxalq bazarda logistikanın rolunun dəyişdirilməsi. Avropa üçüncü səviyyəli provayderlər (3PL) mövcudluq və proses qabiliyyəti baxımından bazar liderləridir. Rus logistikləri, bir qayda olaraq, öz ölkələrində işləyirlər, Amerikalılar isə səylərini Şimali Amerika qitəsində cəmləşdirirlər. Son illərdə Amerika və Avropa bazarlarında Avropa logistika provayderlərinin artım tempi ildə 10% təşkil etmişdir. Gələcəkdə, B2C-nin inkişafı nəzərə alınmaqla, bu rəqəm aşılacaqdır (Winkelhaus S., Grosse E.H. 2019: p.156).

- Dördüncü səviyyəli provayderlər tərəfindən logistika bazarının fəthi (4PL). Bu, müştərisinə tədarük zənciri həllərinin tam dəstini təklif etmək üçün öz texnologiyalarını, resurslarını və imkanlarını, eləcə də əməkdaşlıq əlaqələri qurduğu digər logistika müəssisələrini idarə edən təchizat zənciri meneceridir. Beləliklə, 4-cü səviyyəli logistika provayderi, şəbəkə inteqratoru kimi, tədarük zəncirindəki bütün təşkilati və informasiya proseslərini idarə edir və ya performansını artırmaq üçün fərdi proseslər üçün Ən Yaxşı Təcrübə metodunun tətbiqi əsasında outsorsinqdən istifadə etməyə imkan verir. 4-cü dərəcəli provayderlər öz dəyərini yaradan zaman tədarük zəncirinin bəzi hissələrini öz üzərinə götürür və digər logistika müəssisələrini cəlb etməklə bütün biznesi idarə edirlər. Onlar mürəkkəb şəbəkələri və ya şəbəkə daxilində fərdi prosesləri idarə etmək üçün vahid həllər hazırlayırlar.

Avropa Birliyinin Şərqi doğru genişlənməsi nəticəsində baş verən dəyişikliklər üzərində ayrıca dayanaq (Brigita G., Marjan S., Tone L. 2018: p.123):

- Logistikada bölgələrin birləşməsi başladı. O, yeni regionlara yayılacaq, lakin indiki tendensiya davam edəcək - Avropa logistika şirkətləri qiymətləri və onların kommersiya təkliflərini yeni ölkələrin şərtlərinə uyğunlaşdıracaqlar.

- Ticarətdə paylama sistemi dəyişir. Avropa logistika şəbəkəsi yeni ölkələrə genişlənir. Əlavə investisiyalar yeni satış marşrutlarının və logistik mərkəzlərin yaradılmasına yönəldilir. Hazırda, məsələn, Rusiyada qərb modeli üzrə logistika

parkları yaradılır ki, bu da A sinifli anbarlara olan tələbatı ödəyir. Əsas məsələ multimodal yük daşımalarının birləşdirilməsidir.

- Dəmir yolu dəyişiklikləri. Avropa Dəmir Yolları sistem idarəçiliyində və tərəfdaşlarla əməkdaşlıq münasibətlərində liderlik üçün səy göstərməlidir. Yeni qiymət sistemləri ilə əlaqədar olaraq dəmir yollarının dəyişikliklərə reaksiya sürəti artmalıdır.

Beləliklə, son illərdə bütün dünyada logistika sahibkarlıq strategiyasının tərkib hissəsinə çevrilmişdir. Logistika müxtəlif müəssisələrdə müxtəlif üsullarla istifadə olunur və bu, innovativ imkanlardan və prioritetlərdən asılıdır. Daşınma, yüklərin emalı və anbara saxlama prosesləri ilə yanaşı, dəyər zənciri, xüsusilə də şirkət beynəlxalq bazara diqqət yetirdiyi təqdirdə, qiymətləndirilməməsi lazım olan digər fəaliyyətləri əhatə edir. İndisə, Azərbaycanda logistikanın strukturlarının inkişafının əsas tendensiyaların hansı olduğunu nəzərdən keçirək.

1.3. Azərbaycanda logistika strukturlarının formalaşması və inkişafı

Azərbaycanda logistikaya özünü göstərən aktualıq sənayeləşmiş ölkələrin iqtisadiyyatlarında logistika yanaşmasının istifadəsi ilə əldə edilən təsirli nəticələrlə bağlıdır. Əksər xarici ölkələrdə logistikanın aktiv inkişafı logistika sistemlərinin yaranmasına səbəb olmuşdur. Logistika sistemlərinin sürətli inkişafı onların bir dövlətin sərhədlərini keçməsinə səbəb oldu. Bu gün informasiyanın, malların, kapitalın və insanların sərhədləri aşaraq hərəkətini asanlaşdırmaq üçün dövlətlərarası və transmilli makroloji sistemlər hazırlanır.

Logistika və ticarət bütün sahələrin inkişafında, əlavə dəyər və yeni iş yerlərinin yaradılmasında, gəlirliliyin artırılmasında mühüm rol oynayır. Logistika sahəsində regional və qlobal dəyər zəncirlərinə inteqrasiya etmək, həmçinin tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə etmək üçün dünyada ən yaxşı təcrübələrə əsaslanaraq əlavə dəyər xidmətləri göstərilir.

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi ticarətin həcmi muntəzəm olaraq artırmağa imkan verir. Ölkənin logistika aktivlərinin davamlı inkişafı onun regional və beynəlxalq ticarətdəki rolunu artırır. Ölkəmiz həm Şərqi-Qərbi, həm Şimal-Qərbi, həm

də Şimal-Cənub dəhlizlərində əlverişli coğrafi mövqeyi sayəsində tranzit ticarəti və idxal-ixrac əməliyyatlarını qəbul etmək imkanına malikdir. Yeni limanlar və dəmir yolları ilə bağlı bir sıra mühüm infrastruktur layihələri artıq başa çatıb. Bu aktiv və üstünlükləri nəzərə alaraq, tranzit ticarətindən daha çox dəyər əldə etmək və özəl sektorun bu ticarətdə iştirakını artırmaq məqsədi ilə Azərbaycanda intermodal və multimodal logistika infrastrukturalarının yaradılması yolu ilə ticarət həcminin artırılması istiqamətində bir sıra təşəbbüslər həyata keçirilir (İmanov T. 2005: s.154).

Neft sektorunda 2014-cü ildən başlayan qeyri-sabit neft qiymətləri göstərdi ki, Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafı zəruridir. Aparılan islahatlar nəticəsində qeyri-neft sektorunun inkişafının tərkib hissəsi kimi nəqliyyat sektoru seçilib. Bunun təsdiqi olaraq, nəqliyyat sektorunun inkişafı ilə bağlı AR Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli “AR logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi” fərmanı qəbul edilmişdir (Azərbaycan Dövlət Programı “Azərbaycan Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi”, 2016).

Bir sıra ekspertlər logistika sektorunun inkişafının spesifik xüsusiyyətlərini araşdırıblar. Nəticə etibarilə, logistika sisteminin səmərəliliyi və etibarlılığı iqtisadi göstəricilərin ən mühüm təyinedicisi olan iqtisadi məhsuldarlığa təsir göstərir. Buna görə də logistika sənayesi dünyada milli iqtisadi inkişafın arteriyası və əsas sənayesidir. Onun inkişaf səviyyəsi dövlətin müasirləşmə səviyyəsini və hərtərəfli milli qüdrətini qiymətləndirmək üçün mühüm göstəricilərdən biridir. Logistika iqtisadi inkişafın və böyümənin sürətləndiricisidir.

Logistika sektoru regional inkişafın davamlı şəkildə təmin edilməsində ən mühüm inkişaf amili kimi görünür. Daha yaxşı nəqliyyat xərcləri aşağı salmaqla və ya firmalara miqyasda və ya aqlomerasiya iqtisadiyyatlarında artan gəlirlərdən istifadə etməyə imkan verməklə başlanğıcları və sağ qalmağı təşviq edə bilər.

Logistika sənayesinin inkişafı zamanı iqlim şəraiti də nəzərə alınmalıdır. Daha ətraflı risk qiymətləndirməsi aparıldıqdan sonra müxtəlif uyğunlaşma tədbirləri araşdırıla bilər. Onlardan bəziləri xüsusi olaraq nəqliyyat infrastrukturuna tətbiq edilir, digərləri isə uzunmüddətli torpaqdan istifadənin planlaşdırılması da daxil olmaqla, kəşifən qiymətləndirmə tələb edir.

Belə ki, iqtisadi ədəbiyyatda müvafiq sahənin öyrənilməsi üçün çoxlu tədqiqatlar aparılsa da, ayrı-ayrı ölkələrin iqtisadi inkişafına az diqqət yetirilmişdir. Bu baxımdan logistikanın Azərbaycan iqtisadiyyatında əhəmiyyətinin öyrənilməsi vacibdir (İmanov T. 2005: s.98).

Qlobal ticarət, nəqliyyat və logistika sistemlərinin inkişafı ölkələrin Dünya iqtisadi və informasiya məkanına inteqrasiyasında mühüm rol oynayır. Azərbaycan bu istiqamətdə müəyyən müsbət təcrübəyə malikdir, ölkə regional nəqliyyat - logistika mərkəzlərinin yaradılması üzrə beynəlxalq layihələrin inkişafında fəal iştirak edir, qlobal nəqliyyat-logistika sistemlərinə inteqrasiyaya yönəlmiş bir sıra dövlət proqramları və layihələri işlənib hazırlanmış və tətbiq edilir.

Nəqliyyat qlobal iqtisadi inteqrasiyanın ən mühüm istiqaməti və hərəkətverici qüvvəsidir. Bununla yanaşı, iqtisadiyyatın qeyri-neft sektorunun hərtərəfli yüksəlişinə yönələn strateji kursla Azərbaycan hakimiyyətinin nəqliyyat dəhlizlərinə və tranzit məsələlərinə olan indiki diqqəti irəli sürülmüşdür.

"Şərq-Qərb" və "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan regionun tranzit imkanlarının genişləndirilməsində həlledici rol oynayır, onun mühüm nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevrilir.

Nəqliyyat-logistika və tranzit potensialının inkişafı yüksək inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunun yaradıldığı, nəqliyyat kompleksinin xidmət keyfiyyətinin yüksəldildiyi ölkənin prioritetlərindən biridir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakıda BDL, Abşeronda logistika mərkəzi icra edilib.

İnfrastrukturun yaradılması, multimodal logistika sistemlərinin təkmilləşdirilməsi etibarlı və təhlükəsiz nəqliyyat sisteminin fəaliyyət göstərməsi və Azərbaycandan keçən dəhlizlərin inkişafı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. AXI nəqliyyat-logistika sistemlərinin inkişafı sayəsində daşımaların həcmi bir neçə dəfə artırmaq mümkündür. Bu da xarici valyutanın gəlməsinə, əhalinin məşğulluğunun artmasına, ölkənin beynəlxalq aləmdə nüfuzunun artmasına kömək edəcəkdir.

Tarixi İpək Yolunun keçdiyi Azərbaycanın ərazisi bütün dövrlərdə Avropa ilə Asiyanı və hətta çox uzaq ölkələri birləşdirən strateji ticarət - iqtisadi dəhliz kimi

tanınmışdır. Müasir şəraitdə ölkələr yaranmış əlaqələri keyfiyyətcə dəyişmək məcburiyyətindədirlər, lakin regional nəqliyyat dəhlizləri əvvəlki kimi dünya kommunikasiya sistemində öz əhəmiyyətini saxlayır. Respublikanın əlverişli coğrafi mövqeyi, həyata keçirilən genişmiqyaslı layihələr, Tranzit və yük daşımaları potensialından daha səmərəli istifadə olunması bu sahədən gəlirlərin həcminin durmadan artması üçün yaxşı imkanlar yaradır.

Azərbaycanın dəniz imkanlarından danışıarkən ələt qəsəbəsində ATZ-na daxil olan yeni BDL tikintisinə xüsusi diqqət yetirmək lazımdır. Ələt qəsəbəsində BLM layihəsi 2010-cu ilin oktyabrında Brüsseldə TRASEKA investisiya forumunda təqdim edilmişdir. Ələtdə yeni BLM Azərbaycandan keçməklə beynəlxalq multimodal daşımalarda və Avropa-Asiya təchizat zəncirində əsas rol oynayacaqdır. Dəmir yolu infrastrukturu yeniləşir. Xəzər dənizində Azərbaycan ən böyük donanmaya malikdir. Azərbaycan öz liderliyini möhkəmləndirir. Mövcud gəmiqayırma zavodunun istifadəyə verilməsi xaricdən gəmilərin alınmasından imtina etməyə imkan verəcəkdir (Баженов Ю., Грозин А. 2012: с.222).

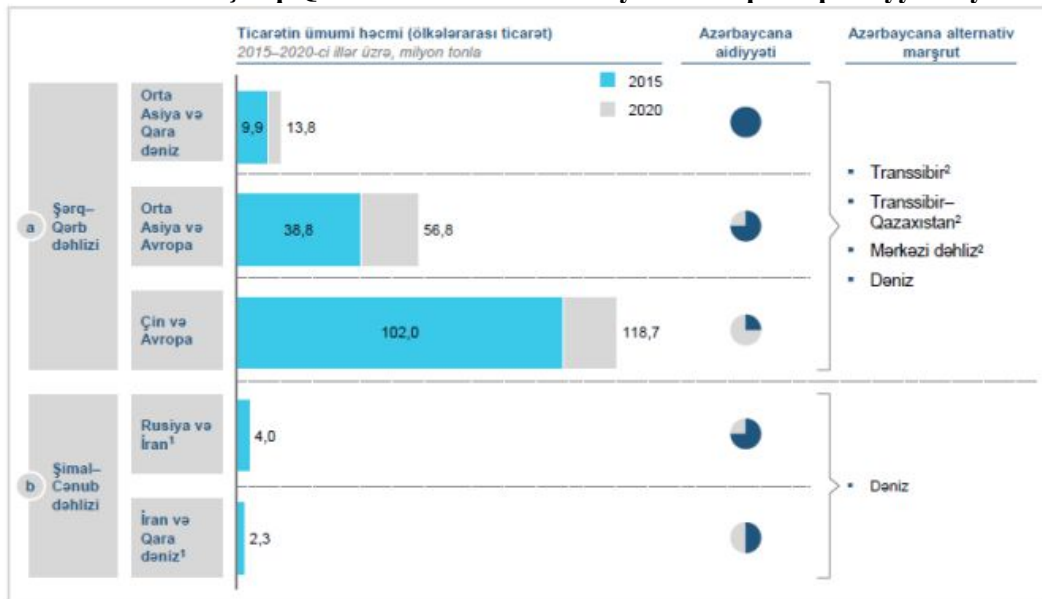
Bu gün Mərkəzi Asiyadan Xəzər dənizi vasitəsilə və daha sonra Qafqaz vasitəsilə nəql marşrutları xüsusi aktualıq kəsb edir. BTQ ilə daşınmalara getdikcə daha çox ölkə maraqlı göstərməyə başlayıb, xüsusilə də Şərqlə ölkələri. BTQ-yə qoşulma Özbəkistan infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və 2018-2022-ci illər üçün xarici ticarət marşrutlarının diversifikasiyası üzrə kompleks proqrama daxildir. Bu Ölkə Özbəkistan, Türkmənistan, Azərbaycan və Gürcüstanın dəmir yollarını Türkiyənin nəqliyyat şəbəkəsi ilə birləşdirəcək Nəvai–Türkmənbaşı–Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu nəqliyyat dəhlizindən istifadə etməkdə maraqlıdır.

Yuxarıda qeyd olunanlar son 15 il ərzində Azərbaycanın tranzit imkanlarının artırılması istiqamətində bütün vəzifələrin uğurla yerinə yetirildiyini deməyə əsas verir. Ötən müddət ərzində irimiqyaslı layihələr həyata keçirilmiş və respublikanın tranzit potensialının artırılması üçün böyük investisiyalar qoyulmuşdur. Ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsində Bakı və regionlarda beynəlxalq hava limanlarının, "Şərqlə-Qərb" və "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizləri istiqamətində beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi və dəmir yolu yollarının

yenilənməsi mühüm rol oynayır. Ən başlıcası, bütün bunlar tranzit daşımalarda iştirak etmək üçün Azərbaycanın imkanlarını genişləndirir. Digər tərəfdən, Respublika İpək yolunda böyük iqtisadi marşrutların yaradılmasını fəal dəstəkləyir və öz ərazisindən tranzit yüklərin səmərəli daşınmasının etibarlı təminatçısıdır. Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının iqtisadi potensialı çox yüksəkdir.

“Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi (SYX) rəqabətqabiliyyətli, şaxələndirilmiş, inklüziv və dayanıqlı iqtisadiyyat təşəbbüslərinin tərkib hissəsi kimi hazırlanmışdır. Bu SYX Azərbaycanda 2020, 2025-ci ilə qədər və 2025-ci ildən sonra logistika və ticarət sahəsində iqtisadi inkişafın qısa, orta və uzunmüddətli perspektiv istiqamətlərini müəyyən edir. Bu məqsəd və hədəflərə nail olmaq üçün bu sahə üzrə prioritetlər seçilmişdir. Bu tədbirlər nəticəsində AR-da real ÜDM-in həcmi artacaqdır (Azərbaycan Dövlət Programı “Azərbaycan Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi”, 2016).

Sxem 2: Şərqi-Qərbi dahlizi üzrə Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyi



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

Azərbaycanda 2020-ci ildə 605 mln manat vəsait ayrılaraq, 18900 yeni iş yeri açıldı. Nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsi üçün dövlət və özəl mənbələrdən 3 mlrd 160 milyon manat vəsait tələb olundu.

Beləliklə, son illər bu istiqamətdə görülən işlər ölkəni Avrasiyanın mühüm nəqliyyat-logistika qovşağına çevirmişdir. "AR logistika və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi" təsdiq edir ki, ölkənin çox uzağa gedən məqsədləri ilə konkret siyasəti vardır. İcra edilən kompleks layihələr regional tranzit yüklərin Azərbaycandan keçən nəqliyyat dəhlizlərinə cəlb olunmasını nəzərdə tutur. Reallıqlar onu göstərir ki, ölkəmiz nəzərdə tutulmuş məqsədlərə doğru inamla irəliləyir və tezliklə beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevriləcəkdir.

II FƏSİL. MÜASİR İQTİSADI DÖVRDƏ AZƏRBAYCANDA LOGİSTİK SİSTEMLƏRİNİN MÖVCUD QURULUŞUNUN TƏHLİLİ

2.1. Azərbaycanndakı logistika sektorunun müasir vəziyyətinin təhlili və onun inkişafını şərtləndirən amillər

2019-cu ilin sonlarında baş verən pandemiya cəmiyyətdə gündəlik həyatda böyük bir məhv yaratdı və nəqliyyat sektoru da daxil olmaqla, sənayenin bütün sahələrinə dərin təsir göstərdi.

COVID-19 virusu kimi epidemiyalar təchizat zəncirinin strukturuna çox güclü və dərhal təsir göstərən təchizat zəncirinin pozulması riski faktorlarıdır. Buna görə də, COVID-19-in daşıma həcminə təsirinin və yükləyici qabiliyyətinin dinamikasının başa düşülməsi birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir. Pandemiya nəticəsində COVID-19 orijinal reaksiya kimi dünyanın bir çox hökumətlər əhəmiyyətsiz nəqliyyat üçün torpaq, hava və dəniz sərhədləri bağlanıb. Bu tədbirlər on minlərlə yük maşınının bütün dünyada sərhədlərdə qalmasına gətirib çıxardı ki, bu da ərzaq, dərman preparatları və yanacaq kimi ilk zərurət mallarının çatdırılmasına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərdi. Bu tez-tez onların əsas ehtiyaclarını ödəmək üçün idxal çox asılı olan iqtisadi cəhətdən ən həssas ölkələr üçün xüsusilə əhəmiyyətli idi.

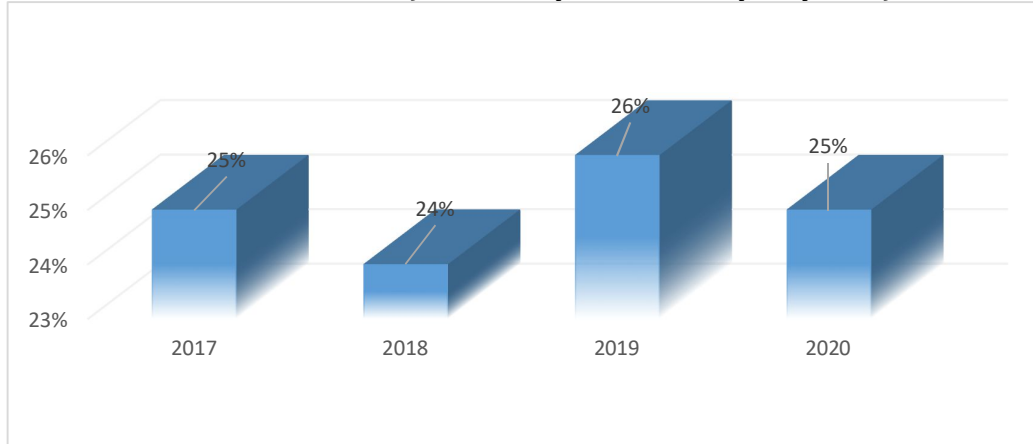
Nəqliyyat iki əsas problemlə qarşılaşıblar: bir tərəfdən pandemiyanın və milli izolyasiyanın doğurduğu potensial qəzaların öhdəsindən gəlmək zərurəti, təxminən üç ay ərzində nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi və lazımı istismar və texniki xidmətin təmin edilməsi tələbi, digər tərəfdən isə pandemiyanın trafik səviyyələrinə güclü mənfi təsiridir.

Azərbaycanda yükdaşıma xidmətlərinin ümumi xidmət ixracında payı təxminən 10 faiz təşkil edib. Lakin bəzi ölkələrdə bu rəqəm 8-52 % arasında dəyişir. Bu daşımalarda idxal-ixrac əməliyyatlarının həcmi yüksək olsa da, son təyinat yerinə çatdırılmazdan əvvəl ara məntəqəyə daşınan tranzit yüklərin həcmi nisbətən azdır.

Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatı maksimum vaxtda 1975-ci ildə 24 mln sərnişin daşımaq gücünə malik idi. 1990-cı ildə bu göstərici 11,3 mln, 1995-ci ildə isə azalaraq, 6,31 mln olmuşdur. Bir ildən sonra iki dəfə azalma oldu. 1996-2009-cu illər arasında bu rəqəmlər 3-4 mln, həmçinin 2019-cü ildə isə nəticə 2-3 mln sərnişin arasında dəyişmişdir (<https://freight.ady.az/>).

Azərbaycan ərazisinə müasir və sürətli qatarların hərəkəti üçün yeni dəmir yolları çəkmək lazımdır. Onların bir çoxu tikintisində birbaşa investisiya tələb edir. Lakin obyektiv səbəblərdən dövlət artıq bu öhdəliyi üzərinə götürə bilmir. Digər tərəfdən, gəlirlilik məsələsi ortaya çıxır. Azərbaycan elə də böyük ölkə deyil. Ölkənin ən uzun dəmir yolu xətti Bakı-Böyük-Kəsik dəmir yoludur və uzunluğu 503.5 km-dir. Bütün bu milyardlarla investisiyalar yüksək sürətli dəmir yolu sisteminin qurulmasına xərclənsə, sual yaranır: Bir biletin optimal dəyəri nə qədər olmalıdır? Çünki ən azı bu sistemin texniki saxlanması üçün çəkilən xərclər ödənilməlidir.

Qrafik 1: 2017-2020-ci illər üçün Azərbaycanda dəmir yolu yükdaşımaları



Mənbə: https://www.stat.gov.az/special_version/news/index.php?id=2638

Qrafikdən görüldüyü kimi Azərbaycanda dəmir yolu üzrə daşınmalar azalmışdır. Dəmir yolu sektorunda aylıq nominal əməkhaqqı əvvəlki illərlə müqayisədə 2019-cü ildə artım müşahidə olunmuşdur. Nominal əmək haqqı isə əksinə artmışdır 2019-cü ildə 472,70 manatdan 2020-ci ildə isə 530 manata yüksəlmişdir.

Granit AS logistik şirkəti 1998-ci ildən fəaliyyət göstərən çoxfunksiyalı bir nəqliyyat şirkətidir. Beynəlxalq və daxili yük daşımaları sahəsində xidmətlərin tam spektridir. Granit AS şirkəti bütün daşımalar (nəqliyyat, aviadaşımalar, dəmir və dəniz yolu ilə sahəsində ən yüksək keyfiyyətli xidmət göstərir.

2016-ci ildən bəri ADY özəl investorlar tərəfindən yaradılmış böyük şirkətlərdən biri olan Karvan Logistics nəqliyyat şirkəti üzərində nəzarəti həyata keçirir. Aktau-ələt və Türkmənbaşı-Ələt marşrutları üzrə bərələrdə yük daşımalarının ekspedisiyası üzrə xidmət göstərən Karvan Logistics şirkəti ADY Express adlandırılmış və ADY-nin törəmə şirkəti olmuşdur. Yeni şirkət yerli anbar hərəkət heyətinin idarə edilməsinə başlayıb və təqdim olunan nəqliyyat-ekspeditor xidmətlərinin siyahısını genişləndirib.

Xarici daşıyıcıların fikrincə, ADY Express Rusiyanın ilk yük şirkətinin (PQK) və ya Qazaxıstanın KTZ Express şirkətinin Azərbaycan analoquna çevrilir. Belə ki, Aktau dəniz limanını da idarə edən KTZ Express şirkəti Qazaxıstanda yük parkının ən iri operatoru olan şirkətin vaqonlarının cəlb olunmasını əlaqələndirir. Hər iki şirkət Qazaxıstan Dəmir Yollarının Milli operatoru olan "Temir Joly" SC-nin bir hissəsidir (<https://freight.ady.az/>).

ADY Express Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxıstan tərəfindən yaradılan Beynəlxalq Transxəzər Nəqliyyat konsorsiumuna qoşulub. Konsorsiuma həmçinin ADY-yə məxsus ACSC Logistics (Kaspar törəmə şirkəti), KTZ Express və Georgian Trans Caucasus Terminals daxildir.

Gözlənilir ki, konsorsium Çin və Qazaxıstan sərhədindəki Dostıq stansiyasından Xəzər dənizi (Aktau - ələt) vasitəsilə Qara dənizdəki Batumi limanına yüklərin daşınmasını təmin edəcək.

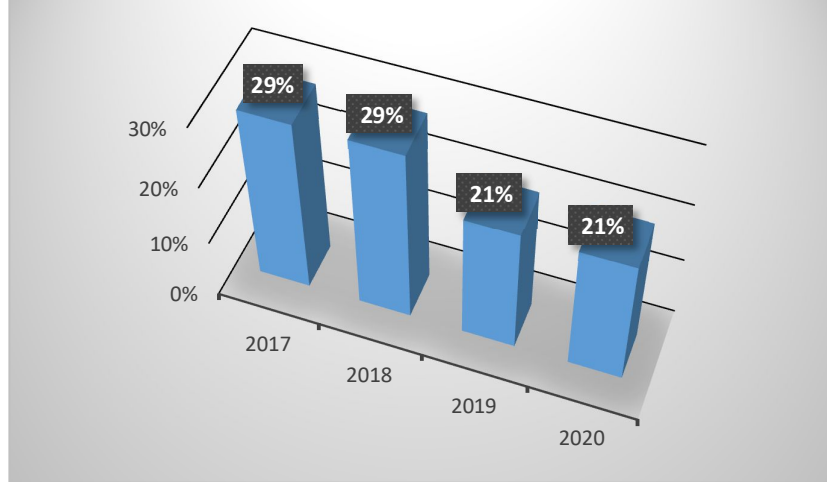
Əlbəttə ki, bu marşrut "Bir kəmə, bir yol" layihəsinin bir seqmenti kimi qiymətləndirilə bilər.

Eyni zamanda, bu, dolayısı ilə Qazaxıstan ərazisində Aİİ-nin tranzit potensialının artım tempinə təsir göstərir.

Dəniz yolu ilə daşınan yüklərin çox hissəsini kömür, emal olunmuş neft məhsulları, mineral məhsullar, kənd təsərrüfatı malları və xam neft təşkil edirdi.

Eyni zamanda, həm dəmir yollarında, həm də limanlarda konteyner daşımaları nisbətən məhduddur.

Qrafik 2: 2017-2020-ci illər üzrə dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşınması (%-lə)



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Əvvəlki illərlə müqayisədə dəniz nəqliyyatından əldə olunan gəlirlər 2019-cu ildə 108,1 mln manatdan 59,5 faiz artaraq 181,5 mln manata çatmışdır. 2020-ci il də yük daşınmaların sayı 21% təşkil etsədə, ən böyük artım 2017 və 2018-ci illərdə müşahidə edilmişdir.

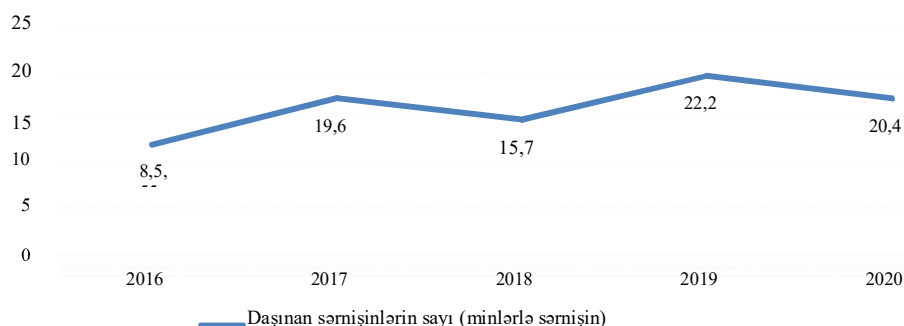
Dəniz nəqliyyatı ilə sərnişindaşıma 2015-ci ildəki 8.5 min nəfərdən 2020-ci ildə 20,4 min nəfərə yüksəlmişdir. Ən yüksək göstərici 2019-cu ildə 22,2 min nəfər olmuşdur.

Cədvəl 2: 2015-2020-ci illər üçün Azərbaycanda dəniz yolu ilə sərnişin daşınması (min sərnişin)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Yük daşınmışdır, min ton	6,625.9	5,807.3	8,344.5	8,236.1	5,968.7	5,981.9
xarici əlaqə	6,573.9	5,783.5	8,312.3	8,236.1	5,957.5	5,932.7
idxal	200.1	316.1	218.2	240.2	214.3	330.8
ixrac	319.0	510.0	369.0	319.1	313.1	312.8
tranzit	5,567.4	4,208.3	6,871.7	6,535.5	4,288.8	4,331.7
xarici limanlararası	487.4	749.1	853.4	1141.3	1,141.3	957.4
kabotaj əlaqə	52.0	23.8	32.2	-	11.2	49.2
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	2,937.4	3,002.0	4,417.9	4,575.7	3,350.7	3,298.5
xarici əlaqə	2,933.9	3,001.8	4,413.7	4,575.7	3,348.2	3,294.5
kabotaj əlaqə	3.5	0.2	4.2	-	2.5	4.0
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	8.5	19.6	17.1	15.7	22.2	20.4
xarici əlaqə	8.5	19.6	17.1	15.7	22.2	20.4
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	3.4	9	7.8	6.8	9.5	9.3
xarici əlaqə	3.4	9	7.8	6.8	9.5	9.3
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	443.3	516.9	529.4	555.6	561.4	551.4
Bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi, km	400.0	459.2	456.1	433.1	427.9	455.9
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat	93,989.7	160,095.9	179,724.5	170,566.6	180,484.4	168,987.0
yük daşınmasından	93,177.4	159,397.8	178,792.6	168,951.5	178,200.0	167,858.8
xarici əlaqə	93,133.6	158,930.4	178,211.9	168,951.5	177,565.6	166,637.2
kabotaj əlaqə	43.8	467.4	580.7	-	634.4	1,221.6
sərnişin daşınmasından	812.3	698.1	931.9	1,615.1	2,284.4	1,128.2
xarici əlaqə	812.3	698.1	931.9	1,615.1	2,284.4	1,128.2
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat	154,816.2	173,959.9	162,393.9	174,676.7	169,633.2	168,796.2
yük daşınmasına	151,917.3	170,702.8	159,354.0	171,413.9	166,464.6	165,743.2
sərnişin daşınmasına	2,898.9	3,257.1	3,039.9	3,262.8	3,168.6	3,053.0
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	6,846	6,787	6,577	6,574	6,573	6 612 ^{*)}
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	1,034.0	1,153.0	1,364.4	1,502.9	1,594.6	1 572.9 ^{*)}
Əsas kapitalla investisiyalar, min manat	112,668.0	53,136.8	112,256.5	115,409.2	98,387.4	53,310.1
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, min manat	89,962.0	73,341.6	96,150.0	57,047.0	22,316.0	106,059.0
Gəmilərin sayı, ədəd	62	67	50	50	50	52
Gəmilərin tam registr tutumu, min ton	376.4	395.4	321.7	321.7	321.7	335.6
Gəmilərin dəvəyt tutumu, min ton	377.8	405.8	324.1	324.1	324.1	337.6
Gəmilərin sərnişin tutumu, sərnişin yeri	336	336	336	336	336	436

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Qrafik 3: 2016-2020-ci illər üzrə Azərbaycanda dənizin sərnişin daşınması (min sərnişin)



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Son illərdə Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı hazırlanır. 2015-ci ildə nəqliyyatdan əldə olunan gəlir təxminən 1.12 mln manat idisə, 2020-ci ilə bu rəqəm 1.18mln man təşkil etmişdir. Gəlirlər 2015-ci ildən ilə müqayisədə 2 dəfə artıb. Eyni illər ərzində yük dövriyyəsi 2015-ci ildə 15.53 ton idisə, 2020-ci ildə 8.80 ton olmuşdur. Bu azalmanın səbəbi isə qlobal pandemiya şəraitinin olması ilə əlaqədardır.

Cədvəl 3: 2015-2020-ci illərdə Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Yük daşınmışdır, min ton	137,605	141,459	144,854	149,344	155,318	111,518
fiziki şəxslər tərəfindən	91,026	93,484	95,634	98,503	102,344	73,176
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	15,532	15,967	16,334	16,857	17,531	8,801
fiziki şəxslər tərəfindən	9,375	9,628	9,840	10,145	10,541	5,249
Sərnişin daşınmışdır, min nəfər	1,666,155	1,708,191	1,739,726	1,766,564	1,813,258	1,100,201
şəhərlərarası	49,034	49,671	50,365	51,142	52,472	29,864
şəhərdaxili	1,228,892	1,262,915	1,287,635	1,307,498	1,342,256	833,957
şəhəratrafi	388,229	395,605	401,726	407,924	418,530	236,380
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	23,825	24,429	24,886	25,276	25,950	16,974
fiziki şəxslər tərəfindən	15,368	15,742	16,020	16,256	16,673	10,627
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	112.9	112.9	112.8	112.9	112.9	78.9
Bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi, km	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3	15.4
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat	1,128,662.0	1,214,938.0	1,273,879.0	1,396,899.0	1,844,202.0	1,181,960
yük daşınmasından	565,309.0	602,185.0	620,251.0	635,137.0	994,042.0	639,577
sərnişin daşınmasından	563,353.0	612,753.0	653,628.0	761,762.0	850,160.0	542,383
Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat	485,611.0	557,946.0	634,494.0	714,170.0	674,780.0	426,435
yük daşınmasına	213,211.0	247,538.0	285,906.0	327,934.0	279,456.0	176,890
sərnişin daşınmasına	272,400.0	310,408.0	348,588.0	386,236.0	395,324.0	249,545
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	21,908	21,680	22,401	22,747	26,836	22 304 ^{*)}
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	528.3	589.7	647.3	677.6	711.5	726.7 ^{*)}

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Bununla yanaşı, sərnişindaşımalarda da azalma müşahidə olunub. 2015-ci ildə 23.8 milyondan, 2020-ci ildə 17 milyona qədər azalma olmuşdur.

2020-ci ildə yükdaşımalardan əldə edilən gəlirlər 1.181,960 milyon manat olmuşdur. Göründüyü kimi, pandemiya ilə əlaqəli sərnişindaşıma xərcləri 2015-ci illə müqayisədə xərclərdən azlıq təşkil etmişdir. Avtomobil nəqliyyatı sektorunda orta aylıq nominal əmək haqqı 2015-ci ildəki 528,3 manatdan 2020-ci ildə 726,7 manata yüksəlib. Qeyd edək ki, son illər Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı sektorunda ciddi artım müşahidə olunur.

Azərbaycanda hava nəqliyyatı üzrə yükdaşımalarda xeyli artım müşahidə olunmuşdur. Belə ki, 2015-ci ildə 129 min ton yük daşımbısa, 2020-cu ildə bu rəqəm 458 min tona çatmışdır. Əsas yükdaşımaları beynəlxalq yükdaşımaları olub və ümumi daşımaların 98,84 faizini təşkil edib.

Cədvəl 4: Cədvəl 1. 2015-2020-ci illərdə Azərbaycanda hava nəqliyyatı

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	1,818	1,980	2,359	2,399	2,704	578
beynəlxalq	1,284	1,432	1,770	1,785	2,080	411
yerli	534	548	589	614	624	167
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	3,338	3,549	5,601	5,199	4,750	984
beynəlxalq	2,986	3,185	5,198	4,783	4,332	868
yerli	352	364	403	416	418	116
Yük daşınmışdır, min ton	129	160	173	208	183	458
beynəlxalq	127	158	171	206	181	457
yerli	2	2	2	2	2	1
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	582	683	738	919	947	2,302
beynəlxalq	581	682	737	918	945	2,301
yerli	1	1	1	1	2	1
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	4,511.6	4,268.8	4,265.9	4,418.3	5,174.9	5,026.2
Bir sərnişin orta daşınma məsafəsi, km	1,836.1	1,792.4	2,374.3	2,167.2	1,756.7	1,702.4
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat	828,058	1,053,949	1,647,341	2,066,918	2,396,355	3,035,229
yük daşınmasından	531,151	717,528	1,185,343	1,538,459	1,378,157	2,691,846
beynəlxalq	530,771	717,118	1,184,862	1,537,867	1,377,538	2,691,622
yerli	381	410	481	592	619	224
sərnişin daşınmasından	296,907	336,421	461,998	528,459	1,018,198	343,383
beynəlxalq	263,812	303,503	426,717	491,466	974,231	330,334
yerli	33,095	32,918	35,281	36,993	43,967	13,049
Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat	810,422	975,035	1,626,498	2,187,832	2,272,215	2,902,861
yük daşınmasına	448,755	601,140	992,168	1,451,140	1,273,033	2,354,497
sərnişin daşınmasına	361,667	373,895	634,330	736,692	999,182	548,364
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	12,451	12,150	12,409	12,623	12,812	12 803 ^{***)}
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	819.4	846.8	1,038.2	1,167.6	1,160.5	1 182.8 ^{***)}
Əsas kapitalla investisiyalar, min manat	397,157	10,226	402,197	39,410	33,678	109,685
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, min manat	399,262.0	10,104.2	397,374.0	39,410.0	33,678	135,930.0

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

2020-ci ildə bu sektordan əldə olunan mənfəət 3 milyon manat təşkil edib. Beynəlxalq yükdaşımalardan gəlir əldə edilib. Qeyd olunan gəlirlər 2020-ci ildə 2.7 milyon manat olmaqla ümumi gəlirin 71,85 faizini təşkil edir. Sərnişin nəqliyyatı gəlirləri ümumi gəlirin 28,05 faizini, o cümlədən 343.383 manat təşkil edib.

Yükdaşıma xərcləri beynəlxalq gəlirlə eyni 2.7 milyon manat təşkil etmişdir. Sərnişin daşınması xərcləri 548,34 min manat təşkil edərək ümumi xərclərin 18.9 faizini təşkil edib. 2020-ci ildə bu sahədə orta aylıq nominal əmək haqqı 1182,8 manat təşkil edib. 2020-ci ildə 528 min sərnişin daşınıb. Burada 411 min nəfərin daşınması beynəlxalq, 167 min nəfəri isə ölkədaxili daşımaların payına düşür.

Cədvəl 5: Nəqliyyat sektorunda yüklərin daşınmasından gəlir, (1000 man)

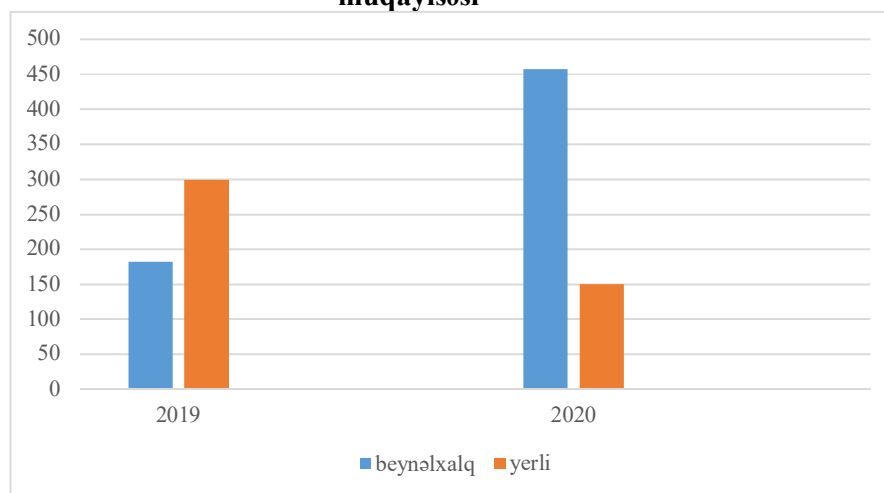
2015	2016	2017	2018	2019	
3 089 355	3 775 392	4 452 895	4 871 247	5 125 582	Cəmi
219 947	249 277	264 962	256 167	283 172	Dəmir yolu
93 178	159 398	178 793	168 952	178 200	Dəniz yolu
531 151	717 528	1 185 343	1 538 459	1 378 157	Hava yolu
1 679 770	2 047 004	2 203 546	2 272 532	2 292 011	Boru kəmərləri
1 325 903	1 515 830	1 599 097	1 539 697	1 313 258	Neft boruları
353 867	531 174	604 449	732 835	978 753	Qaz boru
565 309	602 185	620 251	635 137	994 042	Yol

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/trade/?lang=az>

COVID-19 pandemiyası da hava nəqliyyatını da iflic etdi. ARDSK məlumatına görə, 2020-ci il üzrə ölkəmizdə 5940 uçuş həyata keçirilib və bunlardan 5454 uçuş beynəlxalq, 1386 isə daxili olmuşdur. 2020-ci ildə hava nəqliyyatı ilə 576 800 sərnişin daşınmışdır. Onlardan 411 500-ü beynəlxalq reyslər vasitəsilə ölkəyə gəlib. İl ərzində sərnişin daşımalarından 343 milyon manat alınıb.

Qeyd edək ki, 2020-ci ildə yük daşımalarında heç bir dayanacaq olmamışdır və Azərbaycan 459 min ton yük daşımışdır. Ölkəmiz yük daşımalar üzrə 2 692 795 400 manat qazanıb. 2021-ci ilin ilk üç ayında isə hava nəqliyyatı üzrə 109 300 ton yük daşınmışdır. Azərbaycan aviadaşımada 642 milyon manat qazanmışdır.

Qrafik 4: 2019-2020-ci illərdə hava nəqliyyatında yerli və beynəlxalq yük daşımaların müqayisəsi



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Qeyd edildiyi kimi, Azərbaycan iqtisadiyyatının davamlı və şaxələndirilmiş inkişafına təkan verən, ölkəni regionlararası tranzit mərkəzinə çevirən bir çox beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri də mövcuddur ki, bu da böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Bu dəhlizləri aşağıdakı kimi təsvir edə bilərik.

- Cənub-Qərb Nəqliyyat Dəhlizi.
- Hindistan - Fars körfəzi - İran - Azərbaycan - Gürcüstan - Ukrayna - Avropa.

Cədvəl 6: Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi nəqliyyat fəaliyyəti (Azərbaycan tərəfi)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Yük daşınmışdır, min ton	52,240	50,302	52,733	52,674	52,762	38,491
Dəmir yolu	15,521	13,830	13,074	12,564	13,327	12,820
Dəniz	6,067	4,992	7,423	6,875	4,824	5,015
Avtomobil	30,652	31,480	32,236	33,235	34,611	20,656
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	9,494	7,997	10,186	9,345	8,077	8,382
Dəmir yolu	3,927	3,789	3,346	3,045	3,796	4,132
Dəniz	5,567	4,208	6,840	6,300	4,281	4,250
Avtomobil
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	10,956	9,917	11,427	11,489	11,158	9,254
Dəmir yolu	4,557	3,773	4,158	4,305	4,890	4,607
Dəniz	2,354	1,990	3,020	2,799	1,801	1,873
Avtomobil	4,045	4,154	4,249	4,385	4,467	2,774
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	4,360	3,588	4,566	4,185	3,698	3,731
Dəmir yolu	2,190	1,975	1,758	1,615	2,104	2,121
Dəniz	2,170	1,613	2,808	2,570	1,594	1,610

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Bu dəhliz Avropa İttifaqı ilə Hindistan arasında yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulub. İran, Azərbaycan, Gürcüstan və Ukraynadan gələn dəhliz Hindistandan Avropaya və əks istiqamətdə yüklərin daşınmasında vaxt itkisini azaldır. İlk hesablamalara görə, bu dəhlizlə yüklərin daşınması 7 gün ərzində mümkün olur. Alternativ marşrutla çatdırılma müddəti 35-37 gündür.

Şərqi-Qərbi Nəqliyyat Dəhlizi isə Çin - Qazaxıstan Xəzər dənizi - Azərbaycan - Gürcüstan - Türkiyə və ya Qara dəniz - Avropa marşrutu təşkil edir. Orta Dəhliz və ya TXBNM Çindən Türkiyəyə və Avropa İttifaqı ölkələrinə və əks istiqamətdə yük daşımalarının artırılmasına xidmət edir. Nəqliyyat dəhlizinin idarə edilməsi və inkişafı Konsorsiumun üzvləri tərəfindən həyata keçirilir (<http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west>).

Bu dəhlizdə hərəkət edən Nomad Express qatarları yükləri təxminən 10-12 gün ərzində Çindən Avropaya çatdırır. Bu, nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlüklərindən biridir. Yüklər iki dəhlizlə Avropaya daşınır. Onlardan biri Gürcüstanın Poti və Batumi limanları, digəri isə BTQ dəmir yolu xətti ilə həyata keçirilir. BQS layihəsi istifadəyə verildikdən sonra nəqliyyat xərcləri orta ölçülü dəhliz əhəmiyyətli dərəcədə azaldılmış və bu, tranzit təchizatının daha səmərəli artırılmasına xidmət etmişdir.

Bundan başqa, Avropanı Mərkəzi Asiya və Çinlə birləşdirən Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizinə alternativ olan Trans-Sibir, Trans-Sibir-Qazaxıstan və dəniz marşrutları kimi amillər və İran ilə Türkmənistan arasında dəmir yollarının birləşdirilməsi hesabına dəhlizdə güclü rəqabət hələ də öz aktuallığını saxlayır və buna görə də biz onları inkişaf təhlükəsi hesab edirik (<http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west>).

Beləliklə, Azərbaycanın uzunmüddətli perspektivdə regional logistika qovşağına çevrilməsi məqsədilə tranzit dəhlizlərinin rəqabət mühitinə gətirilməsi üzrə müvafiq səylərin gücləndirilməsi, yeni BBTZ da daxil olmaqla, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təşkili, Bakının Qaradağ rayonunun ələt qəsəbəsində yerləşən RDTL azad ticarət zonalarının texniki-iqtisadi əsaslandırılmalarının işlənməsi, ticarətin həcmnin artırılması və Azərbaycan iqtisadiyyatının daha da şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətinin əlavə dəyərinin artırılması 2020-ci ilin strateji məqsədində yönəldilmişdir.

Bu strateji hədəflər əldə ediləndə Azərbaycanın real ÜDM-i 2020-ci ilə qədər 605,0 mln məbləğində artmışdır ki, bu da bilavasitə müvafiq olaraq 400 mln və 206 mln artması demək idi. Ümumilikdə, 8000 yeni iş yeri dolayısı ilə yaradıldı və 10900 yeni iş yeri isə birbaşa yaradılmışdır. Bu planlaşdırılmış tədbirlərin həyata keçirilməsi üzrə isə 3,17 mln manat vəsait ayrılmışdır. Bu investisiyalar texniki və logistika əsaslandırıldıqdan sonra dövlət-özəl maliyyələşdirmə mənbələri hesabına veriləcəkdir (BNF 2021, “Azərbaycanda Nəqliyyat Sisteminin Dekarbonizasiyası: Gələcəyə Doğru Fəaliyyətin Planlaşdırılması”).

2025-ci ilə qədər olan dövrü nəzərdə tutan strateji məqsəd Bakı BDTL-nın H.Əliyev adına beynəlxalq hava limanı və ölkənin daxili ticarət şəbəkəsi ilə səmərəli inteqrasiyasını təmin etmək üçün avtomobil və dəmir yolu əlaqəsinin gücləndirilməsidir. Bundan başqa, regionlararası əlaqələrin yaxşılaşdırılması məqsədilə avtomobil yollarının tikintisinə və təmirinə, habelə yük daşımalarının həcmi iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğun olduqdan sonra dəmir yollarının tikintisinə və qarşıya qoyulan məqsədlərin gələcəkdə reallaşdırılması üçün sərhəd rayonlarında yeni logistika mərkəzlərinin yaradılmasına başlanılacaqdır.

Bu planlaşdırılmış tədbirlərin icrası zamanı ölkənin əsas logistika şirkətlərinin uzunmüddətli perspektivdə beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması istiqamətində tədbirlər görülməkdir ki, bu da ölkədə nəqliyyatın inkişafına şərait yaradacaq və son nəticədə Azərbaycana əlavə birbaşa xarici investisiyalara gətirib çıxaracaqdır. Bu məqsədlə beynəlxalq logistika şirkətləri beynəlxalq səviyyədə akkreditə olunacaqlar.

Nəticə olaraq, Azərbaycan logistika şirkətləri beynəlxalq bazarlarda etibarlı şirkət kimi çıxış edə biləcəklər. 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün hədəflər H.Əliyevin Beynəlxalq Aeroportunda yerləşən Logistika qovşağının və Ələtdə BBDTL yeni kompleksində yerləşən güclü logistika və ticarət mərkəzinin, həmçinin azad ticarət zonasının yaradılmasını nəzərdə tutur.

2.2. Azərbaycanın ölkə daxilində və xarici ölkələrdə logistik mərkəzlərin yaradılması strategiyası

Logistika Mərkəzi təşkilati bir quruluşdur və nəqliyyat, logistika və malların (milli və beynəlxalq nəqliyyatlar üçün) yenidən bölüşdürülməsi ilə əlaqəli bütün fəaliyyət növləri kommersiya əsasında müxtəlif operatorlar tərəfindən həyata keçirilir. LM-də anbar və nəqliyyat ekspeditor şirkətlərinin fəaliyyətinin əməkdaşlığı, istehsal, satış, istehlak istifadə və təkrar istifadə daxil olmaqla, təchizat zəncirinin bütün seqmentlərinə inteqrasiya olunub və istiqamətlənib. Müasir LM, iş fəaliyyətinin vacib bir mərkəzidir. Dünyada daha çox böyük və çoxfunksiyalı LM görünür. İnkişaf etmiş yeniliklər, yüksək texnologiyalı avadanlıq, logistika, LM-lərin işindəki ən son əməliyyat modelləri, yeni qarşılıqlı faydalı zəncirlər yaratmaq və bazarda rəqabət qabiliyyətini təmin etmək üçün əsas kimi xidmət edir.

Ölkədə icra edilən infrastruktur layihələri sosial-iqtisadi inkişafa yeni təkan verir və onun etibarlı iqtisadi tərəfdaş kimi mövqeyini möhkəmləndirir. Yaradılan və layihələndirilən logistika mərkəzləri regionun müxtəlif nöqtələrinə malların göndərilməsinə imkan verir.

XX əsrin sonlarında və XXI əsrin əvvəllərində Bakının yaxınlığında Qaradağ rayonunda “Binə”, “Sədərək” və “Meyvəli” ticarət-logistika mərkəzləri yaradıldı.

“Binə “və” Sədərək “gündəlik tələbat və uzunmüddətli istifadə olunan məhsulların anbarlaşdırılmasını, saxlanılmasını, qablaşdırılmasını və satışını həyata keçirirlər. “Binə” mərkəzində 1500-ə yaxın, “Sədərək” də 3000-dən çox hüquqi və fiziki şəxs sahibkarlıqla məşğul olur, müvafiq olaraq 3000 və 5000 nəfər işlə təmin olunur. Bu mərkəzlərdə işləyən nəqliyyat şirkətləri məhsulların yerli və ya xarici sifarişçiyə çatdırılması ilə məşğul olurlar.

“Meyvəli” kənd təsərrüfatı mərkəzi kimi çıxış edir. Həmin nəqliyyat klasterində “Abşeron liman” adlı əmtəə-nəqliyyat qovşağı yenidən qurulur.

Beləliklə, Azərbaycanda bu və layihələndirilən logistika mərkəzlərinin yaradılması “bir kəmə - bir yol” və “Şimal-Cənub” Beynəlxalq İqtisadi dəhlizlərində mühüm rol oynayır.

Hazırda ölkədə aşağıdakı nəqliyyat layihələri icra edilib və ya icra edilir:

- Cənubi Qafqaz dəmir yolu xətlərinin yenidən qurulması;
- “Qırmızı Köprü” sərhəd-gömrük keçidinin bərpası və Azərbaycan-Gürcüstan sərhədində yeni körpünün tikintisi;
- Yeni körpünün tikintisi və Azərbaycan - Rusiya sərhədində Samur çayı üzərində sərhəd-gömrük keçidinin yaradılması;
- Azərbaycanın Astara şəhərini İran Astara şəhəri ilə birləşdirən dəmir yolu xəttinin tikintisi;
- Ələt qəsəbəsində yeni Beynəlxalq Dəniz Bakı Limanının və bu liman üçün müasir naviqasiya avadanlıqlarının alınması;
- Poylu qəsəbəsində Azərbaycan-Gürcüstan sərhədində Kür çayı üzərində dəmir yolu körpüsünün tikintisi;
- Bakı-Kazak avtomobil yolunun əsaslı təmiri.

Müasir dövrdə, qloballaşmanın sürətlənməsi və mürəkkəbləşməsi şəraitində dünya iqtisadiyyatının qlobal, yəni beynəlxalq logistikaya rəqabətin və bazar qeyri-müəyyənliklərinin təsirinin tədqiqi iqtisad elminin əsas vəzifələrindən birinə çevrilir.

Müasir dünya iqtisadiyyatı dərin və sürətlə dəyişən dəyişikliklər hiss edir. O cümlədən, Azərbaycan Respublikasının iştirak etmək məcburiyyətində olduğu bazarın qloballaşması, çoxölçülü rəqabətin inkişafı, təsərrüfat proseslərinin transformasiyası və digər dərin proseslər dünya və milli təsərrüfat subyektlərinin strukturlaşdırılması və inkişafının əhəmiyyətli prinsiplərinin və oriyentirlərinin köhnəlməsini aşkar edir.

Əgər XX əsrin 70-ci illərinə qədər rəqabət bir çox sahələrdə və ölkələrdə xüsusilə özünü göstərmirdisə, bu gün onun artım və genişlənməsi dünyanın ayrı-ayrı regionlarının hüdudlarından kənara çıxır, müəssisələrin rəqabətədavamlılığı məsələlərini kəskinləşdirir.

Rəqabətlik problemlərinin lazımınca qiymətləndirilməməsi hər bir əmtəə istehsalçısına, o cümlədən ABŞ və Böyük Britaniyada, digər Avropa dövlətlərində və ya Asiya qitəsinin stansiyalarında istehsalçılara baha başa gəlir.

Rəqabətqabiliyyətliliyin müqayisəli qiymətləndirilməsi, dünyanın müxtəlif ölkələrində uğurlu rəqiblərin güclü tərəflərinin üzə çıxarılması ilə iqtisadçı alimlərimizə dünya iqtisadiyyatının milli subyektlərinin zəifliyini müəyyənləşdirməyə, bütün dünya birliyinin iqtisadi və sosial inkişaf istiqamətlərini ölkəmizin iştirakı ilə dəqiqləşdirməyə imkan verir.

Bütün iqtisadiyyatda olduğu kimi, logistikada da bazar qeyri-müəyyənliklərinin olması mütləq bu və ya digər nəticələrə gətirib çıxarır. Birincisi, o, optimal idarəetmə qərarlarını qəbul etməyə mane olur. İkincisi, onlar əlavə transaksiya xərcləri yaradırlar. Üçüncüsü, bazar qeyri-müəyyənlikləri üzündən iqtisadi subyektlər qərar qəbul edərkən qeyri-bərabər şəraitdə olurlar. Dördüncüsü, onlar firmaların davranışının xarakterinə təsir edirlər: bazar qeyri-müəyyənliyi nə qədər yüksəksə, firmaların logistika və digər risklərin dərəcəsini bölüşdürə və azalda biləcək kooperativ davranış strategiyalarının tətbiqinə meyli də bir o qədər çoxdur.

Xarici təcrübə göstərir ki, həm mikro, həm də makroiqtisadi baxımdan ən böyük səmərəliliyi logistika şirkətləri (provayderlər, operatorlar) malların və materialların təşviqi və saxlanması üçün kompleksdə müxtəlif logistika xidmətləri təqdim edən inteqrasiya olunmuş logistika xidmətləri ilə təmin edilir. Əsasən operativ logistika fəaliyyətinin inteqrasiyası və əlaqələndirilməsinin həyata keçirildiyi yerli ərazidə yerləşən infrastruktur obyektləri xaricdə "logistika mərkəzi" kimi adlanır.

XX əsrin 60-90-cı illərində əmtəə axınlarının daşınması və paylanması sahəsində aşağıdakı problemlər və tendensiyalar meydana çıxdı ki, bunların nəzərə alınması müxtəlif formatlı logistika mərkəzlərinin yaradılması ehtiyacını başa düşmək üçün zəruridir (Аркадьев К.Г. 2018: с.68):

- böyük şəhərlərin yaxınlığında anbar sahəsinin olmaması;
- standart İSO konteynerlərdən istifadə etməklə ölkələr daxilində intermodal (multimodal) daşımaların inkişafı;
- ilk növbədə şəhərlərdə nəqliyyatın həddindən artıq sıxlığı və yükdaşıyan avtomobil nəqliyyatının həcmının artması;

- dəmir yolu nəqliyyatının payının azalması və nəticədə milli dəmir yollarını dəstəkləmək üçün intermodal (multimodal, birləşmiş) nəqliyyat sxemlərinin işlənilib hazırlanması təşəbbüslərinin ortaya çıxması;

- liman qurğularının olmaması və həm limanların özlərində, həm də ölkə daxilində yerləşən ərazilərdə əlavə yükdaşıma və saxlama qurğularının tikintisinə ehtiyac;

- intermodal logistika texnologiyalarının tətbiqi ilə dəmir yolu yüklərinin bazar payını azaldan milli dəmir yolları üzrə təşəbbüslər.

Sadalanın amillər həm bilavasitə logistika bazarının iştirakçıları, həm də müxtəlif səviyyəli səlahiyyətli tərəflərdən yerlidən dövlətə qədər nəzərə alınmalı idi. Sosial problemlərin (milli dəmir yollarına dəstək; avtomobil nəqliyyatının yaratdığı ekoloji problemlər) həlli zərurəti ilə yanaşı, bir çox dövlətlərin hakimiyyət orqanları kiçik və orta biznesi dəstəkləməkdə maraqlıdırlar.

Hindistanı Rusiya və onun hüdudlarından kənarında birləşdirən Şimal-Cənub dəhlizi nəqliyyat sahəsində davam edən epopeyaya bənzəyir. Uzun illər ərzində qeyri - müəyyənlikdən, danışıqlardan və sövdələşmələrdən sonra dəhliz, nəhayət, istismar statusuna-marşrutda əsas dayanma nöqtəsi kimi Azərbaycanla yaxındır. İl lazımı infrastrukturun, o cümlədən Astaraçay çayı üzərindəki dəmir yolu körpüsünün və yaxın Azərbaycan şəhəri olan Astara şəhərindən İran sərhədini keçən 8,5 kilometr yolun tikintisi ilə başladı ([http:// www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west](http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west)).

Dəhlizin ən mühüm dəmir yolu marşrutlarından biri olan Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisi hazırda İranın əlindədir. Azərbaycan İranın 2017-ci ildə tikinti öhdəliklərini yerinə yetirməsi və iki ölkə arasında yük daşımaları əldə etməsi üçün 500 milyon dollar kredit xəttinin ayrılmasına razılıq vermişdir.

Həm Azərbaycan, həm də Rusiya vəd ediblər ki, şirkətlər Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin öz sahələrində yüklərin daşınması üçün rəqabətədavamlı tariflərdən istifadə edə biləcəklər.

Qeyd etmək lazımdır ki, ən azı hazırda Şimal-Cənub marşrutu multimodal marşrutdur. Konteynerlər ilk dəfə Hindistandakı Mumbai limanından İranın Bandar

Abbas limanına dəniz yolu ilə gətirildi. Oradan onlar Avtomobil Nəqliyyatı ilə Astaraya gətirilmişlər, qatarlara yüklənərək dəmir yolu ilə Rusiyaya gətirilmişlər.

Yuxarıda qeyd olunan iki sxem sayəsində Azərbaycanın dəmir yolu qovşağı kimi əhəmiyyəti yaxın gələcəkdə yalnız artacaqdır. Lakin dəmir yolu nəqliyyatı Azərbaycanın nəqliyyat və logistikasının inkişafı üçün gündəmdə olan yeganə nəqliyyat növü deyil: yaxın gələcəkdə dəniz daşımalarının təkən alması gözlənilir.

Bakı təkə Azərbaycanın paytaxtı deyil, həm də Xəzər dənizinin ən fəal limanlarından biridir. Hazırda limandan hər il 9 milyon tona yaxın yük keçir, lakin gələcəkdə böyük dərəcədə genişlənəcəkdir.

2016-cı ilin sentyabr ayında Bakı limanı ilə Dubay Port Dünya (DP dünya) arasında dünyanın ən iri liman operatorlarından biri olan Bakının azad ticarət zonasına çevrilməsi üzrə məsləhətləşmələr haqqında saziş imzalanmışdır. Bununlada limanda yerləşən yük operatorları və logistika şirkətləri daha ucuz tariflərdən, potensial vergi güzəştlərindən və əməliyyatların genişləndirilməsindən istifadə edə bilirlər.

Azərbaycanın əsas limanında əlavə yanalma körpüləri, anbarlar, kranlar və yüklərin emalı zonaları kimi əlavə obyektlərin tikintisi aparılır. Bu birinci mərhələnin 2017-ci il ərzində başa çatmışdır və bundan sonra Bakının buraxılış qabiliyyəti gündə təxminən 2000 t olmuşdur.

Xəzər dənizi nəqliyyat və logistika üçün əlverişli mühitdir və Şərqlə Qərblə arasında həyati əlaqə rolunu oynayır. 2016-cı ilin əvvəlində Azərbaycan, onun qonşuları Gürcüstan və Qazaxıstan, həmçinin Ukrayna Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu (TCİTR) üzrə rəqabət qabiliyyətli yükdaşıma tarifləri müəyyən edən Protokol imzaladılar ([http:// www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west](http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west)).

TCİTR regionun ən böyük yük layihələrindən biridir. 2016-cı ilin aprelində Bakıda açılmış marşrut indi Çindən Şərqlə Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyədən keçərək, Xəzər regionundan Avropaya qədər uzanır.

Azərbaycanın “ADY Express” və “ACSC Logistics” şirkətləri də daxil olmaqla, dəmiryol daşımaları operatorları KTZ Express və Gürcüstanın “Trans

Caucasus Terminals LLC” şirkəti ilə yanaşı, TCİTR-in inkişafına təkan veriblər. Rəqabət qabiliyyətli tariflər 2016-cı ilin iyununda digər beynəlxalq yükdaşıyanların diqqətini cəlb etməklə tətbiq edilib ([http:// www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west](http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west)).

Ukrayna və Litva Azərbaycandan və Qazaxıstandan keçməklə Avropadan Çinə gələn TCİTR-ə Viking konteyner qatarının daxil edilməsi haqqında Anlaşma memorandumu imzalayıblar. Ukrzalnytsya (Ukrayna), Ukrferri (Ukrayna), Translogistics SRL (Moldova), PKP (Polşa) daxil olmaqla, bir sıra beynəlxalq yük daşıyıcıları, keçən il TCİTR Rəhbər Komitəsinə qoşulmuşdur, Rail Cargo Hungaria Zrt (Macarıstan) də qoşulmuşdur.

2016-cı ilin oktyabr ayında Qazaxıstanın Astana şəhərində Beynəlxalq dəhliz ofisi yaradılmışdır ki, onun məqsədi xarici ticarətin inkişafı, eləcə də gələcəkdə TCİTR vasitəsilə Alternativ inteqrasiya olunmuş Logistika məhsullarının inkişaf etdirilməsidir ([http:// www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west](http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west)).

Nəhayət, Azərbaycandan keçən dəmir yolu daşımalarının həcmünün artmasına gətirib çıxara biləcək addım çərçivəsində ölkənin dəmir yolu hakimiyyətləri öz gürcü və Qazaxıstanlı həmkarları ilə görüşərək, təşkilatlar Transxəzər marşrutunda konteyner qatarlarının ildə 1000-ə qədər qatara daşımalarının artırılması məqsədilə 2020-ci ilə qədər əlavə funksiyaların tətbiqi ilə bağlı anlaşma memorandumu imzalamışdılar.

Avropa Logistika Assosiasiyasına görə multimodal daşıma texnologiyalarının həyata keçirilməsində tədarük zəncirlərində logistika mərkəzlərin istifadəsi müştərilərə birbaşa qarışıq trafikdə çatdırılma dəyərinin 12-15%-nə qənaət etməyə imkan verir. Eyni zamanda, çox vaxt bu cür logistik funksiyalar logistika mərkəzlərin autsorsinqə ötürülürdü (Сергеев В.И., Дыбская В.В. 2011: с.87):

- anbar təsərrüfatı - 73,7%;
- xarici daşımalar - 68,4%;
- malların rəsmiləşdirilməsi/ödənişlər - 61,4%;
- ölkədaxili daşımalar - 56,1%;

- yüklərin konsolidasiyası/paylanması - 40,4%;
- birbaşa daşımlar - 38,6%.

Avropada logistika mərkəzlər arasında aşkar fərqlərlə yanaşı, multimodallığın stimullaşdırılması, bir nəqliyyat növündən digərinə keçid üçün stimulların təmin edilməsi, neytral logistika mərkəz tərtibatçıları/operatorları üçün tələb kimi açıqlıq, əlçatanlıq və çox istifadəçi yanaşması kimi bir sıra ümumi xüsusiyyətlər var. Bu xüsusiyyətlər həm də logistika mərkəzə siyasi məqsədlərin həyata keçirilməsi (məsələn, ekoloji səbəblərə görə bir nəqliyyat növündən digərinə keçid) ilə əlaqədar dəyişən bazar şərtlərinə çevik reaksiya verməyə imkan verən müvəffəqiyyət meyarları kimi xidmət edə bilər.

Operatorlar müəyyən ərazidə yaradılmış binaların, tikililərin və müvafiq logistika infrastrukturunun (anbarlar, konteyner meydançaları, ofislər, dayanacaqlar və s.) həm sahibləri, həm də icarəçiləri ola bilərlər. Azad rəqabəti təmin etmək üçün logistika mərkəzi layihəsinin bütün elementlərinə bərabər çıxış təmin edilməlidir (Nemry F., Demirel H. 2012: p.46).

Ərazidə bütün zəruri kommunal infrastruktur, mümkünsə, işçi heyəti və istifadəçi avadanlıqları üçün əlavə xidmətlərin elementləri olmalıdır. İntermodal daşımları təmin etmək üçün əraziyə giriş müxtəlif nəqliyyat növləri (avtomobil, dəmir yolu, dəniz, çay, hava) ilə təmin edilməlidir. Logistika mərkəzi ərazisinin vahid idarə edilməsi məcburidir, idarəetmə şirkətinin mülkiyyət formasının əhəmiyyəti yoxdur.

Layihənin ən yüksək reytingi ondan ibarətdir ki, tədqiqatın nəticələri logistika mərkəzi daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat operatorlarının logistika mərkəzi hüdudlarından kənarında fəaliyyət göstərən şirkətlərlə müqayisədə (intermodal fəaliyyət və ümumi yük daşımlarına görə) daha yüksək məhsuldarlığa (kvm-ə daha çox yük) nail olduğunu təsdiq edir. Bundan əlavə, logistika mərkəzi daxilində və ya ona yaxın ərazidə fəaliyyət göstərən firmaların, mərkəzlərdən kənarında fəaliyyət göstərən firmalara nisbətən intermodal nəqliyyatdan daha çox istifadə etdiyi aşkar edilmişdir. Əslində, onlar müntəzəm olaraq logistika mərkəzinin xas imkanlarından istifadə edirlər.

Ekoloji və maliyyə səbəblərinə görə mövcud nəqliyyat və logistika infrastrukturunu, sadəcə olaraq, nəqliyyatın proqnozlaşdırılan artımının öhdəsindən gələ bilmədiyindən, ondan daha səmərəli istifadə edilməli, həyata keçirilən nəqliyyat logistika mərkəziində konsolidasiya edilməlidir (intermodal nəqliyyat seçərkən), halbuki bütün nəqliyyat növləri logistika mərkəzdə və logistika infrastrukturunu obyektlərinin mövcud potensialından optimal şəkildə istifadə edilməlidir. Bu problemlə təkcə özəl sektor deyil (təchizat zəncirinin menecerləri, logistik xidmət təminatçıları, terminal və nəqliyyat operatorları və s.), həm də xüsusilə, bütün ölkələrin hökumətləri üzləşirlər.

Məhz logistik mərkəzlərin trans-Avropa şəbəkəsinin inkişafı ilə ideyalar formalaşır və avrooloji sistemlə bağlı layihələr, yəni Avropa miqyasında logistika hazırlanır. Bu strategiya Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsinə (TANŞ) və 1996-cı ilin iyulunda təsdiq edilmiş “TANŞ yaradılması üzrə Birgə Əsas İstiqamətlər” konsepsiyasına əsaslanırdı. Konsepsiya müxtəlif nəqliyyat növlərinin multimodal nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyası prinsipinə əsaslanır. TANŞ-in əsas istiqamətlərinin mühüm müddəası şəbəkənin Şərqi doğru genişləndirilməsi və üçüncü ölkələrin nəqliyyat şəbəkələri ilə əlaqələndirilməsidir (Nemry F., Demirel H. 2012: p.56).

İEOÖ, ilk növbədə, Avrasiya İqtisadi İttifaqı ölkələrində logistika mərkəzi şəbəkələrinin formalaşmasının xarici təsiri hələ çox nəzərə çarpmır. Bununla belə, transmilli logistika şirkətləri bu bazarlara getdikcə daha çox daxil olur və sürətlə nəqliyyat və logistikada dominant gücə çevrilirlər ki, bu da istər-istəməz bu ölkələrdəki iş yerlərinə və iş şəraitinə təsir göstərir.

Nəticə etibarını ilə deyə bilərik, 2020-ci ildə koronavirus infeksiyasının yayılması beynəlxalq yük daşımalarının strukturunda dəyişikliklərə səbəb olmuşdur. Koronavirusun yayılmasının qarşısının alınması ilə bağlı məhdudiyyətlər təkcə səmnişin daşımalarına deyil, həm də yüklərin daşınmasına da toxundu. Ölkələr dövlət sərhədlərində buraxılış məntəqələrini bağlayıb və beynəlxalq yük daşımalarının məhdudlaşdırılması üzrə tədbirlər həyata keçiriblər. Beynəlxalq Nəqliyyatda alıcılıq qabiliyyətinin ümumi azalması ilə birlikdə yük axını kəskin şəkildə azalıb, adi

təchizat zəncirləri pozulub. Beynəlxalq logistika biznesi əhəmiyyətli dəyişikliklərə məruz qalıb. Pandemiyanın beynəlxalq yük daşımalarına təsirini nəzərdən keçirərkən nəqliyyatın hər bir növünə diqqət yetirilməlidir. Dünya yük axınının 80% - dən çoxunu təmin edən dəniz nəqliyyatı 2020-ci ildə kifayət qədər ciddi xəsarət almışdır.

III FƏSİL. AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ LOGİSTİKA SİSTEMLƏRİNDƏ İŞTİRAKININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

3.1. Azərbaycanın beynəlxalq və regional əhəmiyyətli logistik sistemlərdə mövqeyinin gücləndirilməsi

Yaxın gələcəkdə, Avropanın və Asiyanın kəsişməsində yerləşən Azərbaycanın paytaxtı bölgənin mühüm nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevriləcəkdir. Son dövrlərdə, əhəmiyyətli bir şəkildə işləyən nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması üçün mühüm işlər xüsusilə qeyri-neft sektorunda iqtisadiyyatın inkişafında rol oynayır. Azərbaycana böyük siyasi və iqtisadi dividendlər gətirir, bölgədəki və dünyanın mövqeyini və dövlətin siyasi və strateji əhəmiyyətini gücləndirir.

Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının inkişafını sürətləndirmiş və regionda logistika sisteminin potensialının yaradılması və inkişafı üçün ciddi zəmin yaratmışdır. Azərbaycan bir sıra iri regional və beynəlxalq nəqliyyat layihələrində fəal iştirak edir. Azərbaycanın təşəbbüsü və əsas donorluğu ilə Bakı-Tbilisi - Qars beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyat marşrutu tikilmişdir və bu marşrut artıq istifadəyə verilmişdir. Bu marşrutun istismarı çərçivəsində Urumçidən (Çin) Avropaya ilk yük qatarı “Şərqi-Qərb” nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə 2018-ci ilin yanvarında Bakıdan keçib, mühəndis avadanlığı və digər məhsullarla yüklənmişdir (Azərbaycanda Nəqliyyat Sisteminin Dekarbonizasiyası: Gələcəyə Doğru Fəaliyyətin Planlaşdırılması”, 2021).

Beləliklə, Rusiya, İran, Çin və bir çox başqa ölkələrin regionda güclü logistika potensialı formalaşdı və bu potensialdan istifadə başlandı. Belə ki, Xəzəryanı ələt qəsəbəsində dünyanın müxtəlif ölkələrinin yüzlərlə yük istehsalçısı və daşıyıcısını öz fəaliyyəti ilə əhatə edir, regionda ən iri logistika mərkəzlərindən biri yaradılır, yük axınının intensivləşməsinə, Azərbaycanın və regionun sənaye müəssisələrinin xammal ehtiyatları və yarımfabrikatları ilə təmin olunmasına ciddi kömək edir, həmçinin ixrac potensialının artırılmasına kömək edir. Bundan başqa, ələt qəsəbəsinin Beynəlxalq Dəniz Limanına azad ticarət zonası statusunun verilməsi bu logistika mərkəzinə iri xarici sərmayədarların cəlb olunmasına kömək edir və eyni

zamanda həm yerli, həm də xarici investorlar üçün, xüsusilə də Azərbaycan və Rusiya investorları üçün daha cəlbedicidir və bunu açmağa çalışacağımız tutarlı səbəblər var.

Qloballaşma kontekstində, bir logistika sisteminin istehlakçı tələblərinə və çoxsaylı sənaye müəssisələrini bir şəkildə və ya başqa bir mənbədə və ya digər mənbələrdə qarşılamaq imkanlarının genişləndirilməsinin əhəmiyyəti artırılmasının əhəmiyyəti artır. Üstəlik, ölkənin bir çox ölkəsi, xammal və yarı bitmiş məhsulların olmaması səbəbindən rəqabətqabiliyyətli məhsulların siyahısının istehsalını və genişlənməsini şaxələndirməlidir (Məmmədov Z. 2002: s.65).

Logistika sisteminin yaradılması və inkişafı, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və marşrutların kəsişmələrində logistika mərkəzi və terminalların yaradılması və marşrutları, bölgə ölkələrində, ilk növbədə Rusiya və Azərbaycan sahəsindəki sənaye müəssisələrinin əməkdaşlığın genişlənməsinə töhfə verə bilər. Sosial-iqtisadi sistemlərin idarə olunmasının müasir məntiqi konsepsiyası inteqrasiya olunmuş bir yanaşma ilə xarakterizə olunur.

Sırr deyil ki, kommertiya təşkilatlarının və müəssisələrinin əksəriyyəti böyük məbləğdə vəsait xərcləyir və öz nəqliyyat infrastrukturunun və bazasının inkişafına əsaslı kapital qoyuluşu edir. Lakin bu xərclər heç də həmişə özünü doğrultmur və gözlənilən nəticələri vermir. Buna görə də, təsərrüfat və kommertiya fəaliyyətinin qloballaşması şəraitində bir çox sənaye və kommertiya müəssisələri nəqliyyat marşrutlarının kəsişmələrində logistika mərkəzlərinin və Aralıq anbarların xidmətlərindən fəal şəkildə istifadə edirlər. Lojistik xidmətin vəzifəsi xidmət səviyyəsinin optimal səviyyəsini tapmaqdır. Bundan başqa, nəqliyyat logistikası müasir iqtisadiyyatda mühüm rol oynayır, malların istehlakçılara sürətli və mobil çatdırılmasını təmin edir (İmanov T. 2005: s.78).

Dəmir yolu nəqliyyatı əsasında yük operatorlarının logistika xidmətlərinin şaxələndirilmiş inkişafının, xammal və istehlakçı materialının sabit təminatına töhfə verir. Bənzər bir yanaşma yalnız logistika xidmətlərinin şaxələndirilməsinə deyil, eyni zamanda, bazarın əsas və müəyyən ehtiyacları üzrə həcm və keyfiyyətin həcmi və keyfiyyətini optimallaşdırmaq üçün ciddi torpaq və imkanlar yaradır.

Bundan əlavə, logistika sisteminin mövcud əsas mexanizmləri və logistika mərkəzlərinin fəaliyyəti, oxşar əmtəə bazarlarında iqtisadi və ticarət təşkilatlarının səmərəliliyi nəzərə alınmaqla yanaşı, artmaqdadır. Müasir logistika idarəetmə mexanizmləri, şirkətin bazarda iqtisadi sabitliyini artırmağa imkan verir.

Logistika sistemi istehsalçıların və son istifadəçilərin birgə fəaliyyətini optimallaşdırmağa imkan verir, iqtisadi və kommersiya təşkilatlarının strateji məqsəd və vəzifələrini həyata keçirmək üçün xammal, məlumat və maliyyə axınlarının aparılmasının səmərəliliyini artırır. Bu cür təşkilatlarda logistika sisteminin inkişaf strategiyasının inkişaf strategiyasının əsas prinsipləri istehlakçıların keyfiyyəti, dəyəri, rahatlığı, performans və müasir mal və ya xidmətlər və ya müasir malların və ya xidmətlərinin daha məqbul birləşməsinə və onların arasında seçim olmadığı üçün əlverişli və məqbul şərait yaratmışdır.

Logistika sistemi müştəri ehtiyaclarını ödəyən və əməliyyat xərclərini azaltmağa kömək edən optimal bir paylama mərkəzi yaratmağa imkan verir və bununla da göstərilən məhsul və xidmətlərin rəqabət qabiliyyətini artırmağa kömək edir. Rusiyadakı məhsulların qiymətində yalnız nəqliyyat xərcləri 20-30% təşkil edir (Koçak R.D. 2020: s.123).

Regional Logistika Mərkəzinin regionun mövcud ticarət təminatı sistemində tətbiqi proqramının hazırlanması mühüm vəzifə olaraq qalır. Axı sirr deyil ki, Azərbaycanda və Rusiyada bir çox regionların zəruri xammal ehtiyatları və istehsal strukturunun genişləndirilməsi üzrə komponentlərlə, emal müəssisələri və xidmət sahəsinin inkişafı üzrə güclü nəqliyyat-logistika infrastrukturu yoxdur. Ərazi logistikası konsepsiyası ərazi istehlak bazarı çərçivəsində resurs axınlarının və logistika zəncirlərinin optimallaşdırılmasını nəzərdə tutur. Bundan başqa, nəqliyyat və logistika infrastrukturu regionlarda iqtisadi fəallığın artmasına kömək edir, regionların əmək ehtiyatlarından, təbii və digər iqtisadi resurslarından səmərəli istifadə olunmasına və məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşdirilməsinə kömək edir, bununla da ölkə regionlarının sosial-iqtisadi inkişaf fərqlərinin səviyyəsinin aşağı düşməsinə təmin edir.

Regional nəqliyyat və logistika sisteminin sintezi dövriyyə sahəsində malların axınının yaxşılaşdırılması üçün yeni bir istiqamətdir. Azərbaycan və Rusiyada kənd təsərrüfatı və müxtəlif sənaye sahələri, o cümlədən kimya və neft-kimya, metallurgiya və digərləri də daxil olmaqla, Azərbaycan və Rusiyada qarşılıqlı potensial var (Məmmədov Z. 2002: s.97).

Nəqliyyat və logistika strukturları da bu sahələrdə də böyük rol oynaya bilər, yəni ticarəti, qarşılıqlı çatdırılmanı genişləndirmək üçün mövcud imkanlardan səmərəli istifadəni təmin etməkdir. Ancaq bunun üçün, bölgələrdə logistika infrastrukturunun əsas obyektlərinin, prinsiplərinin əsas obyektlərinin bölgələrində, bölgələrdə inkişaf funksiyalarının bölüşdürülməsi olan birgə logistik infrastrukturu inkişaf etdirmək lazımdır. Məsələn, Həştərxanda uzun liman xidməti və logistika sisteminin yaradılması və inkişafı Rusiya, İran və Azərbaycan arasında yük trafikini sabitləşdirə bilər.

Fikrimizcə, “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi bölgələr ölkələrinin iqtisadi rifahına təsirli təsir göstərə bilər və yaxın vaxtlarda Azərbaycanda sənaye və kommersiya təşkilatlarının integrativ fəaliyyətlərinin mövcud potensialını əhəmiyyətli dərəcədə artırabilir.

“Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi, 2000-ci il tarixində İran və Hindistanın iştirakı ilə imzalanan beynəlxalq müqavilə əsasında formalaşmışdır ki, bu sazişdə Qazaxıstan, Azərbaycan və bir sıra digər ölkələr arasında iştirak etdi. Qeyd etmək lazımdır ki, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin uzunluğu 7,2 min km-dir. Bundan başqa, bu unikal nəqliyyat marşrutu bununla Rusiya, Azərbaycan, İran və Hindistan birləşdirən, Mumbai limanında (Hindistan) ilə Sankt-Peterburqda (Rusiya) ilə bağlıdır (Azərbaycan Dövlət Programı 2016).

Bir çox iqtisadçı mütəxəssislər və siyasətçilər hesab edirlər ki, “Şimal - Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin multimodal xüsusiyyəti var. Çünki bu marşrut üzrə sərnişinlərin və yüklərin daşınması təmin ediləcək və dünyanın bir çox ölkələri bu beynəlxalq nəqliyyat marşrutunun nəqliyyat-logistika potensialından məharətlə istifadə etmək imkanına malikdirlər. Bu nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlükləri

daşımalar məsafəsinin iki və ya daha çox dəfə azaldılması, daşınmanın həcminin təxminən 10 milyon olması ilə bağlıdır.

Qeyd edək ki, Azərbaycan “Şimal-Cənub” dəhlizinin nəqliyyat-logistik potensialından maksimum dərəcədə səmərəli istifadə etmək niyyətilə doludur və bu böyük beynəlxalq nəqliyyat layihəsində fəaliyyətini israrla davam etdirir. Bu məqsədlə Azərbaycan uzunluğu 8,4 km, hər biri uzunluğu 1050 m olan dəmir yolu xəttinin və 4 dəmiryol stansiyasının tikintisini həyata keçirəcəkdir.

Bundan əlavə, Azərbaycan, İranla birlikdə İran və Azərbaycanın dəmir yolu sistemini birləşdirəcək və ümumilikdə şimal-cənub layihəsinin həyata keçirilməsində mühüm hadisə halına gələcəklər (Azərbaycanda Nəqliyyat Sisteminin Dekarbonizasiyası: Gələcəyə Doğru Fəaliyyətin Planlaşdırılması”, 2021).

Qeyd etmək lazımdır ki, iri beynəlxalq nəqliyyat layihəsinin reallaşdırılması çərçivəsində tez xarab olan yüklərin, sənaye xammal və digər resursların fasiləsiz və operativ çatdırılması üçün logistika infrastrukturunun və logistika mərkəzinin yaradılması xüsusilə aktualdır.

Azərbaycan və Rusiyanın hökumət və işgüzar dairələrinin, xüsusilə də Həştərxan vilayətinin iştirakı ilə nəqliyyat-logistika xidmətlərinin kompleks tsiklinin təşkili niyyətləri intensivləşdirilir. Bu niyyətlərin həyata keçirilməsi və “Şimal - Cənub” dəhlizi çərçivəsində Logistika sxeminin yaradılması yük axınının, xüsusilə konteyner daşımalarının artmasına səbəb olacaqdır. Bu marşrutlar üzrə malların daşınması hər iki ölkənin istehsalçılara və kommersiya strukturlarına sərfəli olacaqdır. Artıq Həştərxan vilayəti Kutum stansiyasının bazasında Azərbaycanın fəal əməkdaşlıq etdiyi logistika mərkəzinin yaradılması həyata keçirilir.

Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Avropa və Asiya arasında ticarət əlaqələrinin inkişafı üçün böyük potensiala malikdir. Şərqi-Qərbi ticarət yolunun mühüm nöqtəsi olan Azərbaycan bu yolun inkişaf etdirilməsində və tranzit imkanlarının genişləndirilməsində son dərəcə maraqlıdır. Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üçün respublikada nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə bağlı tədbirlər də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan Azərbaycanda avtomobil, dəmir yolu

və dəniz nəqliyyatının inkişafı istiqamətində mühüm addımlar atılıb. Sərnişin və yük daşımaları Xəzər dənizində Bakı-Aktau və Bakı-Türkmənbaşı marşrutları üzrə həyata keçirilir. Buna baxmayaraq, Transxəzər nəqliyyat marşrutu hələlik əsas marşrutlardan biri deyil. Bu, daha çox bürokratik maneələrin olması və Xəzər hövzəsi ölkələrində nəqliyyat infrastrukturunun və logistika sistemlərinin modernləşdirilməsinin tam olmaması ilə bağlıdır. Bu problemlərin aradan qaldırılması, sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi və müasir logistik mərkəzlərin yaradılması dəhlizin inkişafı üçün mühüm şərtlərdir.

Zəngəzur dəhlizinin də açılması geostrateji əhəmiyyətə malikdir. Bundan başqa, dəhliz iqtisadi inteqrasiyaya bundan sonra dəstək hesabına Türkiyə ilə Azərbaycan arasında ticarətin artmasına kömək edəcək. Xüsusilə, Türkiyə Mərkəzi Asiya bazarlarına Azərbaycan vasitəsilə birbaşa çıxışda çox maraqlıdır, çünki bu marşrut daha qısa və ucuz olacaq. Hazırda Türkiyənin yük maşınları Mərkəzi Asiyaya yola düşməzdən əvvəl, əsasən, Rusiya və Gürcüstan ərazisindən keçir.

Rusiya üçün dəhlizin açılması Ermənistana Azərbaycan vasitəsi ilə dəmir yolu marşrutunun açılması ilə nəticələnməkdir ki, bu da Moskva-Tbilisi münasibətlərindəki gərginlikdən daha ucuz və sərfəlidir (<https://vestikavkaza.ru/analytics/komu-nuzno-otkrytie-zangezurskogo-koridora.html>).

Bir sözlə, noyabr razılaşması cəlb edilmiş bütün tərəflərin strateji maraqlarından irəli gəlir. Zəngəzur dəhlizinin açılması yeni iqtisadi imkanlar açacaq, həmçinin ərazi bütövlüyünün qarşılıqlı şəkildə tanınmasına əsaslanan son sülh razılaşmasına dəstək verəcək. İqtisadi əməkdaşlıq və inteqrasiya vasitəsilə Azərbaycan və Ermənistan ikitərəfli münasibətlərdə yeni səhifə açsın və düşmənçiliyə son qoya bilərlər. Ermənistan, həmçinin regional layihələrin üstünlüklərindən faydalana və enerji təhlükəsizliyini möhkəmləndirə bilər. Azərbaycan hökuməti artıq azad edilmiş bütün ərazilərdə bərpa işlərinə başlayıb və Qarabağın erməni əhalisinə dəstək verməyə hazırdır.

Beləliklə, Azərbaycanda milli iqtisadiyyatın strukturunun şaxələndirilməsinin strateji istiqamətlərinin həyata keçirilməsi və ölkə ərazisinin tranzitivliyindən xüsusilə səmərəli istifadə edilməsi, beynəlxalq nəqliyyat layihələrinin həyata

keçirilməsi üzrə tammiqyaslı işlər aparılır. Bu məqsədlə İAEƏ-də logistikanın inkişafı üzrə Strateji yol xəritələri qəbul edilib ki, bu kartlar üzrə yaxın perspektivdə logistika infrastrukturunun yaradılmasına və inkişafı üzrə iri tədbirlərin həyata keçirilməsinə böyük töhfə verəcəkdir.

3.2. Beynəlxalq logistika sistemlərinin fəaliyyətinin təmin edilməsində logistik provayderlərin işində müasir tendensiyalar

Qəbul edilmiş təsnifata əsasən nəqliyyat və logistika bazarının əsas seqmentləri yük daşınması, ekspedisiya xidmətləri, hərtərəfli logistika xidmətləri və idarəetmə logistikasıdır.

1) Nəqliyyat şirkəti malların daşınması, daha çox, regional və ya müəyyən daxili və ya beynəlxalq istiqamətlərdə işləyən firmalardır. Bir qayda olaraq, bunlar iri nəqliyyat aktivlərinə (müəyyən növ nəqliyyat vasitələrinin böyük miqdarına) malik olan və onları logistika xidmətləri bazarının və ya birbaşa istehlakçılara olan digər marketinq bazarına icarəyə götürən şirkətin nəqliyyat növü ilə ixtisaslaşmışdır;

2) Ekspeditor şirkəti nəqliyyatın təşkili və geniş çeşidli logistika xidmətlərinin təmin edilməsi sahəsində ixtisaslaşmış şirkətdir. Bir qayda olaraq, aydın bir sektor ixtisası yoxdur. Bu cür şirkətlərin prioriteti coğrafi genişlənmədir. Hazırda nəqliyyat logistikası sahəsində üç növ müəssisə fəaliyyət göstərir.

3) Logistik xarici şəxs - bir şirkət logistika xaricə xidmətlərinin göstərilməsinə yönəldilmişdir. Digər oyunçuların əsas fərqi, sənaye təkliflərinin, mürəkkəbliyin, xidmətlərin mürəkkəbliyinin, onların müddəti və uzunmüddətli müqavilələrin nəticəsi olmasıdır.

Bazarda malların əsas daşıyıcıları, payı 2019-cu ildə ümumi yük daşımalarında, 80% -ə qədər olan yük ekspeditor şirkətləridir.

Yaşıl Logistika əhalinin əksəriyyəti tərəfindən başa düşmək və yadda saxlamaq üçün əlverişli bir addır. O, cəmiyyətin, iqtisadiyyatın və ətraf mühitin qarşılıqlı təsir sistemində davamlı inkişafın (Sustainable Development) əsas tərkib hissələrindən biridir.

Davamlı inkişafın əsas ideyası müasir istehlak ehtiyaclarını elə təmin etməkdir ki, gələcək nəsillər öz ehtiyaclarını ödəmək imkanına malik olsunlar. Planet Earth qapalı sistem hesab edilə bilər. Bu sistemin hüdudlarından kənarında gələn yeganə axın günəş enerjisidir. Davamlı inkişafın logistikasının əsas prinsiplərinə riayət etməklə tələbatı ödəmək lazımdır: (<https://rostov-logist.ru/teoriya-logistiki/zelenaya-logistika/>)

- enerji resurslarından səmərəli istifadə;
- xammal və maddi resurslardan səmərəli istifadə;
- məhsul istehlakından sonra müxtəlif axınların istehsalı, bölüşdürülməsi və idarə edilməsi ilə bağlı xammal, material, məhsul və enerji itkilərinin minimuma endirilməsi;
- logistika sisteminin güclərinin səmərəli planlaşdırılması və yaradılması;
- logistika sisteminin mövcud güclərinin vaxtında modernləşdirilməsi;
- ətraf mühitə ekoloji təsirin minimuma endirilməsi.

Yaşıl logistika çirklənmələrin minimuma endirilməsi və logistik resurslardan istifadənin səmərəliliyinin artırılması məqsədi ilə mütərəqqi logistika texnologiyalarının və müasir avadanlıqların tətbiqini nəzərdə tutan yeni elmi istiqamətdir. Biznes nöqteyi-nəzərindən yaşıl logistikanın metodlarına əsasən nəqliyyat sisteminin idarə edilməsi (Birləşmiş daşımalar, 3PL-Logistika), qablaşdırma prosesinin idarə edilməsi (qablaşdırma materiallarının ətraf mühitə təsirini azaltmaq məqsədilə), "yaşıl" kommunikasiyaların və istehsalın təşkili, anbar təsərrüfatının və tullantıların idarə edilməsi" daxildir.

Logistika outsorserləri, əslində, beynəlxalq standartlar əsasında ayrı-ayrı və ya kompleks logistika funksiyalarını: anbar, nəqliyyat, sifarişlərin idarə edilməsi, məhsulun fiziki paylanması, mal axınının koordinasiyası üzrə xidmətlər, informasiya, konsaltinq, maliyyə xidmətləri və s. həyata keçirən logistika xidmətlərinin vasitəçiləridir.

Göstərilən xidmətlərin kompleksliyi və inteqrasiyanın dərinliyi baxımından bu şirkətlər PL provayderlərinə bölünür. Bu tipologiyaya əsasən, logistika sahəsində mütəxəssislər və alimlər fərqlidirlər (Аркадьев К.Г. 2018: с.82):

- 1 PL-provayderlər - bütün əməliyyatları yük sahibinin özü yerinə yetirən Muxtar Logistika şirkətidir;

- 2 PL-provayderlər - ənənəvi anbar sahələrinin daşınması və ya idarə olunması xidmətlərini göstərən şirkətlər;

- 3 PL-provayderlər - yüklərin daşınması və ekspedisiyası ilə yanaşı, subpodratçılardan istifadə etməklə tez-tez əhəmiyyətli əlavə dəyəri olan anbar, aşırı yükləmə, əlavə xidmətlər göstərən müəssisələr;

- 4 PL- provayderlər - uzunmüddətli strateji məqsədləri nəzərə alaraq, müştərinin bütün logistika proseslərinin planlaşdırılması, idarə edilməsi üzrə kompleks vəzifələri həll edən şirkətlərdir. Əslində, bu, yüklərin tədarük zəncirinə cəlb olunan bütün şirkətlərin inteqrasiyasıdır.

- 5 PL-provayderlər internet-logistika bazasında fəaliyyət göstərən şirkətlər, yəni internetdən elektron informasiya vasitələri üçün vahid virtual platforma kimi istifadə edən şirkətlərdir.

Xidmətin səviyyəsi və bunun nəticəsi olaraq təşkilatın 1PL və 2PL sinifləri üçün strukturu yerli Biznes üçün kifayət qədər ənənəvidir. Müəyyən Firmanın müəyyən qruplara mənsubiyyətini müəyyən etmək çətin deyil. Şirkəti 3PL və ya 4PL operator kimi təsnif etmək daha çətinidir. Şirkəti səciyyələndirən göstəricilər qismində praktik olaraq aşağıdakılar istifadə olunur (Аркадьев К.Г. 2018: с.102).

- infrastruktur;
- təşkilati strukturu;
- informasiya strukturu;
- təklif olunan xidmətlərin spektrini.

Qiymətləndirməni qeyd olunan göstəricilərin müasir tələblərə uyğunluğu, həmçinin şirkətin müştərinin tələbatını keyfiyyətli Logistika - işgüzar xidmətlərdə ödəmək qabiliyyəti baxımından yerinə yetirirlər.

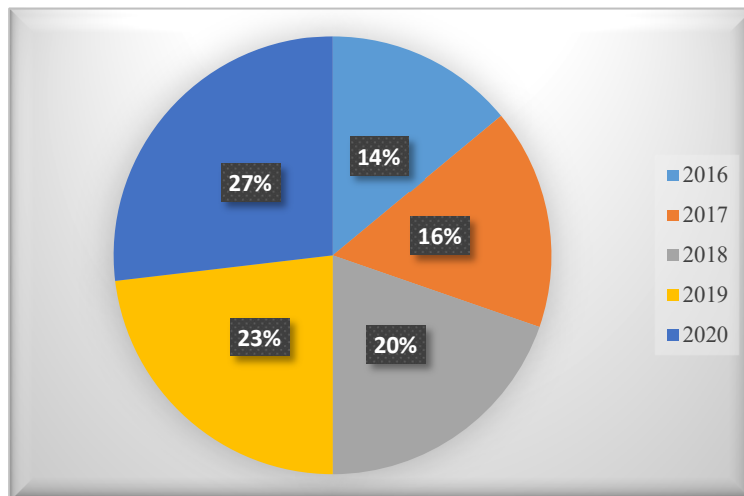
2019-cu ilin birinci yarısında Asiya bazarının, eləcə də Rusiya, Hindistan, Braziliya kimi bir sıra digər ölkələrin sürətli inkişafı dünya iqtisadiyyatının

nəqliyyat-logistika sektorunun yüksək artım templərini izah edir: 2019-cu ildə əvvəlki artımla müqayisədə 35% artmışdır.

Beləliklə, hazırda logistik xidmət sahəsini 3PL-Sahə adlandırırlar. Xarici təcrübədə bu anlayışı kifayət qədər geniş istifadə olunur. Dünya bazarında nəqliyyat-logistika xidmətlərinin dəyər həcmi 5 trilyon dollara yaxındır və ümumi böhrana baxmayaraq, ildə 5-7% artır. Bununla yanaşı, 3PL-xidmətlər bazarının artımı 15% 2020-ci ilə qədər proqnozlaşdırılıb, 24/7 (həftədə 24 saat / 7 gün) istehlak tələbatının artması isə rəqabəti sərtləşdirir. Buna görə də, provayderlərin öz fəaliyyətinə yeni texnologiyalar və innovasiyaları necə tez, dəqiq və məhsuldar yerləşdirəcəyindən onların bazarda mövqelərinin qorunması və inkişaf etdirilməsi asılıdır (Какарски Э.А. 2016: с.98).

Beynəlxalq tədqiqat agentliklərinin qiymətləndirmələrinə görə, logistika sənayesi, iki və ya daha çox tərəf arasındakı ticarət təşəbbüskar fəaliyyətlərini, B2B, B2C və ya C2C təchizatı zəncir şəbəkələri vasitəsilə malların daşınması, saxlanması və çatdırılması vasitəsi ilə ticarət sahibkarlıq fəaliyyətlərini asanlaşdırır. Hal-hazırda, logistika şirkətləri, iqtisadi nümunələrin və rəqəmsalların dəyişən xarakterinə uyğunlaşarkən yük, hava və su ilə yük nəqliyyatı xidmətləri həyata keçirirlər. Bu sənaye, 5.7 trilyon avrodan çox olan beynəlxalq ticarətin əsasını təşkil edir. Asiya-Sakit Okean bölgəsi 2020-ci ildə aparıcı logistika bazarı olmuşdur.

Qrafik 5: Nəqliyyat-logistika xidmətlərinin dünya bazarının dinamikası, 2016-2020-ci illər



Mənbə: LaGore R. 2021: p.87.

2020-ci ildə Avropanın bütün aparıcı logistika provayderləri ekspedisiya seqmentində əməliyyatların artırılması, hava və dəniz daşımalarının tariflərinin və həcmələrinin artımı, ilk növbədə Asiya və Avropa arasında dövriyyənin artımını (orta hesabla 25%) nümayiş etdirmişlər.

Logistika, ölkənin tranzit potensialının satışının keyfiyyət elementlərindən birinə çevrilir. Məlumat və logistika seqmentinin inkişafı və nəqliyyat infrastrukturunda multimodal nəqliyyat və logistika mərkəzlərinin yaradılması nəqliyyat xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin səviyyəsini artırır.

Qərbi logistika bazarlarında tendensiyaların təhlili göstərir ki, logistika xidmətlərinin, yalnız bir provayderlə aparıcı logistika meneceri kimi əməkdaşlıq etməyə çalışaraq, operatorlardan daha geniş və tam xidmət tələb olunacağını göstərir (LaGore R. 2021: p.61).

Bunun nəticəsi operatorların ən böyüyük seqmentdə fokuslanması - 3PL logistikasıdır. Logistikada müasir tendensiya logistik provayderlərin logistik inteqratorlara, virtual logistika xidmətlərinin təchizatçılarına transformasiyasıdır.

Dünya logistika xidmətləri bazarı çox parçalanmışdır. Orada on minlərlə şirkət fəaliyyət göstərir ki, onların da böyük hissəsi ölçüsünə görə nisbətən kiçikdir. Milli və beynəlxalq bazarlarda üstünlük təşkil edən 30 iri şirkətin payına satış həcmi təxminən üçdə biri düşür.

Cədvəl 7: Dünyanın aparıcı logistika şirkətləri

Ölkələr	Şirkətlər
Almaniya	DHL, Schenker
ABŞ	FedEx, UPS
Hollandiya	TJ
İsveçrə	Kuehne & Nagel, Panalpina
Fransa	FM - Logistics
Danimarka	AP Moller-Maersk
Yaponiya	Nippon Express

Mənbə: Dilek Koçak R. 2020: s.123.

2019-cu il üçün “The Journal of Commerce” reytinginə görə, dünya Logistika bazarında lider DHL, UPS, Fedexdir.

Dünya bazarında, Shenker-BTL, TNT Group, Danzas, Ryder, Federal Express, LEASNAY, American Express, Velchelt, Sped-Bertraud Faure, Carlberson, Scansperson, və s. kimi böyük nəqliyyat-ekspeditor şirkətləri, Express çatdırılması ilə məşğul firmalar (3PL) geniş tanınır (Какарски Э.А. 2016: с.128).

Onların ən iri yük terminalları və terminal kompleksləri var, onlar fiziki paylanma sahəsində logistika əməliyyatlarının böyük hissəsini inteqrasiya edir, yüzlərlə istehsalçı və ticarət şirkətinin məhsullarının təchizatına və paylanmasına səmərəli xidmət göstərirlər.

Məsələn, bir çox ölkədə 200-dən çox bölmə olan dünyada məşhur Express şirkəti, müştərilərə geniş logistika xidmətləri təklif edir (LaGore R. 2021: p.56):

- əmtəə istehsalçılarının logistik zəncirlərinin idarə edilməsi;
- multiplayer anbar kompleksləri və saxlama xidmətləri, çeşidləmə, göndərmə;
- logistik ekoloji cəhətdən təmiz layihələr;
- malların geri qaytarılması və nəqliyyat vasitələrinin təmiri;
- iş gününün başlanğıcına istehsalçı istehsal ehtiyatlarının birbaşa doldurulması;
- ehtiyat hissələrlə çoxprofilli təchizat.

Logistika prosesinin məqsədi əsas Logistika qaydası - “7R” qaydası ilə hazırlanır: lazımı miqdarda lazımı keyfiyyətli (sağ keyfiyyət) tələb olunan məhsul lazımı vaxtda və istənilən yerə lazımı istehlakçıya lazımı xərc səviyyəsinə çatdırılmalıdır.

Əməliyyat xərclərinin, o cümlədən logistika xərclərinin azaldılması ilə yanaşı, müəssisənin strategiyasının əsas istiqamətlərindən biri biznesin prioritet növlərinə və əməliyyatlara konsentrasiya olur. Bu, müəssisənin resurslarının rəqabətqabiliyyətli olan və şirkətin müəyyən üstünlükləri olan biznes növlərinə (texnologiya, nou-hau, kadrlar tərəfindən hazırlanmış xüsusi avadanlıq) rəşional şəkildə bölüşdürülməsinə imkan yaradır. Qərb təcrübəsində bu yanaşma “əsas səlahiyyət” (core competence) tərifli adlanır.

Bununla əlaqədar olaraq, dünya praktikasında outsorsinq getdikcə daha geniş vüsət alır. Şirkətlər outsorsinqə, demək olar ki, istənilən funksiyanı insan resurslarının idarə edilməsindən Logistika, İnformasiya Xidməti, ödəniş cədvəllərinin emalı və hətta istehsala qədər ayıra bilərlər. Bu və ya digər funksiyanın outsorsinqə ötürülməsinin məqsədəuyğunluğunu müəyyən etmək üçün onu strateji diqqət, əməliyyat qabiliyyəti, maliyyə mənfəəti və müəssisə daxilində təkmilləşmə imkanları kimi dörd aspektdən nəzərdən keçirmək lazımdır.

Autsorsinqin aşağıdakı üstünlüklərini ayırmaq olar (Сергеев В.И., Дыбская В.В. 2011: c.87):

- Profil fəaliyyəti haqqında konsentrasiya (əsas səlahiyyətləri). Müəssisə resursları və diqqəti əsasən rəqabətqabiliyyətli biznesə yönəldir. Həmçinin, şirkətin menecmenti strateji cəhətdən mühüm vəzifələr üzərində cəmləşə bilər (savadlı strateji planlaşdırma, rəqabət strategiyasının hazırlanması və s.) və bu funksiyaların yerinə yetirilməsində ixtisaslaşan xarici təşkilatın gündəlik vəzifələrinin yerinə yetirilməsini təmin edə bilər;

- Ən yaxşı texnika və təcrübə istifadə edir. Autsorsinq ən yaxşı üsulları və həllər tətbiq etməyə imkan verir. Rəqabət mübarizəsində qazanmaq üçün, outsorsinq xidmətləri göstərən müəssisələr daim öz xidmətlərini təkmilləşdirirlər və ən yaxşı texnologiyaları və həlləri tətbiq etmək imkanlarını axtarırlar. Bu da öz növbəsində təşkilat-müştəriyə məhsuldar, səmərəli və daha qənaətli biznes prosesinə daha tez nail olmağa kömək edir;

- Rəqabət qabiliyyətinin artırılması. Təşkilat, dəyişən istehlakçı sorğularına daha səmərəli və tez cavab verə bilər. Autsorsinq şirkətə daha çevik olmağa və istehlakçıların tələbatına yüksək səviyyədə cavab verməyə imkan verir;

- Xərclərin azaldılması və qabaqcıl texnologiyaların tətbiqi. Autsorsinq şirkətlərə qabaqcıl texnologiyaları tətbiq etməyə imkan verir. Daha əvvəl qeyd edildiyi kimi, outsorsinq xidmət təminatçıları öz fəaliyyətində son texnologiyaları tətbiq edirlər. Hər bir müəssisə daxili ehtiyatlardan istifadə zamanı yeni texnologiyaların tətbiqi üzrə məsrəflərə sərf olunmadığı halda, müştəri şirkətləri onlardan tam şəkildə faydalana bilərlər. Xidmət müəssisələri də miqyasda qənaət

edə bilərlər. Bu şirkətlər məhsuldarlığı və səmərəliliyinin artırılması nail olmaq üçün imkan verir, sistem ümumi xərcləri azaltmaq üçün kömək edir;

Autsorsinqin tətbiqi nəticəsində kapital qoyuluşuna tələbat azalır, məhsulun keyfiyyəti artır, belə ki, təchizatçı ixtisaslaşmış təşkilata çevrilir, idarəetmə obyektlərinin sayının azaldılması hesabına idarəetmə resurslarının konsentrasiyası baş verir (Сергеев В.И., Кизим А.А., Эляшевич П.А. 2006: с.97).

Xaricdə baxmayaraq ki, autsorsinq anlayışı olduqca uzun müddət inkişaf edir və autsorsinq bazarı bir çox milyardlarla dollar qiymətləndirilir. Logistika sahəsində “Üçüncü tərəf” və ya bütün logistika funksiyalarının ötürülməsi tendensiyasının mövcud olduğu Avropa, Asiya, ABŞ, Kanada və digər ölkələrdən fərqli olaraq, logistik autsorsinq bazarı az araşdırılmışdır və logistika xidmətlərinin autsorsinqindən müəssisələrin böyük əksəriyyəti istifadə edir. Bu əlaqələr “Üçüncü tərəf” logistika xidmətləri təminatçıları və ya 3PL provayderlər (3PL) var.

Logistika alətlərinin tətbiqinin effektivliyinin və müəssisələrin əsas fəaliyyət növlərində cəmləşməsinin tendensiyasının birləşməsi logistika autsorsinq bazarının və ixtisaslaşdırılmış logistika vasitəçiləri üçün geniş imkanlar yaradır.

Logistika autsorsinqi konsepsiyası şirkətin xarici tərəfdaşa etibar edə biləcəyi logistika əməliyyatlarının təşkili üçün öz resurslarından istifadə etmək zərurətindən ibarətdir (LaGore R. 2021: p.87).

Xarici mənbələr əsasında təsdiq etmək olar ki, logistika xidmətlərinin autsorsinqi (3PL) əsasında hissə və ya bütün logistika funksiyalarının, əsasən, qeyri-istehsal xarakterli, üçüncü tərəf logistika təşkilatlarına- logistika xidmətləri provayderlərinə (3PL provayderlər) ötürülməsi müəyyən edilir.

Logistik provayderlər (LP), onlar logistika xidmətləri provayderləridir, onlar isə 3PL provayderlər (LSPs, 3PLs, TPLs) - logistika sahəsində xidmət göstərən, ayrı-ayrı əməliyyatları və ya kompleks logistika funksiyalarını (anbarlaşdırma, nəqliyyat, sifarişlərin idarə edilməsi, fiziki paylanma və s.) yerinə yetirən kommersiya təşkilatlarıdır.

Şirkət xarici tərəfdaşın nəzarəti altına bütün logistika əməliyyatlarını, həmçinin konsultasiyaları, zəruri ekspertizaların həyata keçirilməsini, informasiya

sistemlərinin tətbiqini dərhal vermək imkanına malikdir. Bir qayda olaraq, belə şirkətlərin logistika idarəçiliyində zəngin təcrübəsi var, burada ixtisaslı personal işləyir və inkişaf etmiş infrastruktur (terminal və ya terminal şəbəkəsi, müxtəlif avtomobillər parkı, həmçinin beynəlxalq nəqliyyat vasitələri şəbəkəsi) var.

Bu gün bazar şərtləri çox sürətlə dəyişir və rəqabət qabiliyyətli olmaq istəyən şirkətlər həm öz daxili bölmələrindən, həm də outsorsinq müqaviləsi bağladıkları şirkətlərdən sürətli reaksiya tələb edirlər (Сергеев В.И., Кизим А.А., Эляшевич П.А. 2006: с.109).

Bu gün alıcı getdikcə daha tələbkar və anlaşılan olur, onun seçimi isə həmişəkindən daha çoxdur. Üçüncü tərəfin daimi əməkdaşları cəlb etmədən mövcud imkanları tez bir zamanda genişləndirmək imkanı var. O, həmçinin nəqliyyat imkanlarını genişləndirmək üçün yükdaşıyıcılar şəbəkəsindən istifadə edə bilər.

Beləliklə, yerli logistikanın inkişafı üzrə dövlət siyasətinin əlaqələndirilməsi, mərkəzləşdirilmiş logistika sisteminin İdarəetmə İnstitutunun formalaşdırılması vacibdir. Qeyd olunan məsələlərin dünya logistika xidmətləri bazarının inkişaf tendensiyaları nəzərə alınmaqla kompleks həlli Azərbaycan Respublikasının şirkətlərinə Beynəlxalq logistikada dayanıqlı mövqelər əldə etməyə imkan verəcək.

Ölkənin inkişaf etmiş logistika infrastrukturunu xarici investisiyaların axınını, tranzit daşımaların həcmünün əhəmiyyətli dərəcədə artmasını, nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarının Azərbaycan iştirakçılarının əlavə rəqabət üstünlüklərinin formalaşmasını və ölkənin ixrac potensialının əhəmiyyətli dərəcədə artmasını stimullaşdırır.

Sonda deyə bilərik ki, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarı hal-hazırda bir çox təlatümlərdən sonra keçid mərhələsindədir və yeni fəaliyyət şəraitinə uyğunlaşdırılır. 2020-ci il ərzində yük dövriyyəsi və yükdaşıma tarifləri qeyri-sabit olaraq qalmışdır. Təchizat zəncirinin tədricən bərpası qeyri-müəyyənlik və uzunmüddətli planlaşdırma imkanlarının olmaması şəraitində baş verir. Bununla belə, dövlət dəstəyinin təmin edilməsi, epidemioloji vəziyyətin sabitləşdirilməsi və beynəlxalq nəqliyyat şirkətlərinin yeni fəaliyyət şəraitinə adaptasiyası tezliklə beynəlxalq yük daşımaları bazarını bərpa etmək və çevirmək məqsədi daşıyır.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Dünyadakı son proseslər onun Azərbaycan üçün riskli olduğunu göstərdi, çünki ölkədə əsas gəlir mənbəyi neft və qeyri-neft sektorudur. Qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün prioritet sahələrdən biri olaraq, logistika sektoru bu sektorun iqtisadiyyatın bütün digər sahələrini əlaqələndirmək üçün vacib amil kimi təşviq etməkdə böyük rol oynayır. Logistika sektorunun ümumi iqtisadi tərəqqi və mövcud potensial baxımından gücləndirilməsinə ehtiyac duyduğu, bu sahədə vacib taramalar əldə etmək məqsədi olaraq təyin edilməlidir.

- Dünyada müvəffəqiyyətli havayolları postpandemik gəlirlər hesabına Pandemik itkilərdən sonra müxtəlif bərpa ssenarilərini inkişaf etdirir və müzakirə edirlər. Aviaşirkətlərə, hava limanlarına və digər əlaqəli sektorlara müştərilərin gözləntilərinin necə dəyişəcəyini, bu dəyişikliklərin icra üçün hansı nəticələr verəcəyi və bu yeni rejimin maliyyə nəticələrinin necə olacağı barədə qərar qəbul etmək və buna uyğun qərar qəbul etmək vacibdir. Aparılan sorğular və araşdırmalar göstərir ki, postpandemik dövrdə müştərilərin ehtiyacları covid-19-dan təhlükəsizliyin təmin edilməsi istiqamətində dəyişir.

- Azərbaycanın bölgədəki mühüm bir logistika və ticarət mərkəzi etmək, ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etmək, Azərbaycan ərazisindəki nəqliyyat dəhlizlərinə tranzit yükü, logistika və ticarət mərkəzləri yaratmaq üçün ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli bir logistika və ticarət mərkəzi olmaq üçün davam etdirilməlidir.

- 2021-ci ilin əvvəlindən Azərbaycan bəzi ölkələrə uçuşlarını qismən bərpa edib. Bəzi havayolları bloklama dövründə zərərləri tamamilə ödəmək üçün bilet qiymətlərini artırdılar. Hal-hazırda aviauçuşların dəyəri pandemiya nisbətən daha yüksəkdir.

- Eyni zamanda, yeni müəssisələr üçün, məşğulluq imkanları və əlavə dəyərlərin yaradılması imkanlarını qiymətləndirməklə ölkənin investisiya cəlbediciliyinin artması üzərində işləmək lazımdır. Beləliklə, idxal-ixrac əməliyyatları və tranzit yüklərin daşınmasına xərclənən vaxt və xərclər

Azərbaycanın şərq-qərb və şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində rəqabət qabiliyyətini təmin etmək üçün optimallaşdırılmış olmalıdır. Sərhəd keçid prosedurları sadələşdirilməlidir və bu sahədə digər vacib addımlar atılmalı və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca genişləndirilməlidir, yenidən qurulma işləri və tikinti layihələri başa çatmalı və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmalıdır.

Milli logistika sisteminin fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaq üçün bir sıra vacib tapşırıqlar həll edilməlidir:

- Dövlət-özəl tərəfdaşlıq tərəfindən vahid nəqliyyat və logistika sistemi yaradılmalıdır.

- Xidmətlərin bu sektorunda xarici sərmayələrin axınını, xüsusən də logistika mərkəzlərinin inşası ilə, habelə xarici investordan mülkiyyətinə torpaq təhvil verilməsi ilə təmin etməkdir. Qabaqcıl strategiya və texnologiyaları ilə transmilli korporasiyaların yaranması sabit və uğurlu bir logistika bazarı yaratmağa kömək edəcəkdir.

- Logistika xidmətlərinin (beynəlxalq bazarda xarici xidmətlərin (3PL texnologiyası) aktiv istifadəsi ilə nəqliyyat və logistika xidmətləri (planlaşdırma, nəzarət, idarəetmə və çatdırılma daxil olmaqla) kompleksini əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirmək.

- Müştəri yönümlü marketinq sahəsində beynəlxalq logistika şirkətlərinin təcrübəsindən istifadə edərək beynəlxalq bazarda milli logistika xidməti təminatçılarının müsbət görüntüsünü yaratmaq.

- Sənədlərin idarə edilməsini birləşdirmək üçün müvafiq tənzimləmə çərçivəsini, xüsusən də dövlətlərarası intermodal nəqliyyatda qəbul etmək.

- 3PL və 4PL texnologiyaları və nəqliyyat xidmətləri sahəsində yüksək ixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanması üçün bir sistem yaratmaq.

Beləliklə, Azərbaycanın beynəlxalq logistika sisteminin inkişafını intensivləşdirmək üçün əsl şansları var və aşağıdakılara xüsusi diqqət yetirmək lazımdır:

- Ölkənin logistika infrastrukturunun inkişafı üçün bütün strateji niyyətləri hərtərəfli və ardıcıl olaraq həyata keçirmək lazımdır;

- Azərbaycan və Azərbaycan-İran sərhədlərində şərti yerləşdirmə ilə Şimal-Cənubi Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi çərçivəsində ən azı iki logistika mərkəzinin və ya logistika kompleksinin inşasını və istismarını təmin etmək.

- Azərbaycan aviaşirkətləri postpandemik dövrdə itkiləri azaltmaq üçün qiymətləri artırmaqdan daha çox sərnişin daşımağa üstünlük verməlidirlər. Bundan başqa, ölkənin hava məkanı "ucuz" xidmətlər göstərən şirkətlər üçün açıq olmalıdır ki, bu da yalnız avianəqliyyat sektoruna pandemiya qədər olan şərtlərə qayıtmaq və rəqabət mühitində inkişaf etmək imkanı verə bilər.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Dövlət Programı (2016), “Azərbaycan Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi”, Bakı.
2. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. Azərbaycan Statistik İnformasiya Xidməti, Nəqliyyat sektoru üzrə statistika (2018-ci il), Bakı.
3. BNF (2021), “Azərbaycanda Nəqliyyat Sisteminin Dekarbonizasiyası: Gələcəyə Doğru Fəaliyyətin Planlaşdırılması”, Beynəlxalq Nəqliyyat Forumunun Strateji Sənədləri, № 87, İƏİT Nəşrləri, Paris, 2021.
4. İmanov T. (2005), “Logistikanın əsasları”, I və II hissə, Bakı, Elm, 474 səh.
5. Qafarov Z., Əliyev E. (2002), “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi”, Bakı, Elm, 369 səh.
6. Məmmədov Z. (2002), “XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru”, Bakı, ADİU, 386 səh.

İngilis dilində

1. Amr M., Ezzat M., Kassem S. (2019), “Definition and Historical Background” 98 p.
2. Binova H. (2011), ” methodology of the logistic centres design”, 156 p.
3. Brigita G., Marjan S., Tone L. “Maturity Levels For Logistics 4.0 Based On Nrw'S Industry 4.0 Maturity Model” article, 2018, №2, 36 p.
4. Christopher M. (2011), “Logistics & Supply Chain Management” Fourth Edition, 159 p.
5. Gibbons S., Lyytikäinen T., Overman H., Sanchis-Guarner R. (2012), New Road Infrastruc- ture: the Effects on Firms, SERC Discussion Paper, 117 p.
6. Helena B. (2011), “methodology of the logistic centres design”, 156 p.
7. Khalipova N.V. (2015), “İnternational logistics systems design and effectiveness evaluation”, 469 p.

8. Koçak R.D. (2020), “Historical Development of Logistics: The Process of Evolution from Military Requirement to Business Logistics and Supply Chain Management”, 449 p.
9. LaGore R. (2021), “Logistics and Supply Chain Trends: 2021 and Beyond” article. 78 p.
10. Mohamed A., Mohamed E., Kassem S. (2019), “Definition and Historical Background”, 98 p.
11. Nemry F., Demirel H. (2012), Impacts of Climate Change: A focus on road and rail transport infrastructures. European Commission Joint Research Centre. Sevilla, 89 p.
12. Pharaoh X., Linders, (2018), M. Supply and inventory management. Logistics [Text]: [per. From English] / H. Pharaoh, M. Linders. SPb: Poliçon, 277 p.
13. Rick L. (2021), “Logistics and Supply Chain Trends: 2021 and Beyond”, article, 78 p.
14. Ronald H.B. (2007), “The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management”, 367 p.
15. Waters D. Logistics, (2017), Supply Chain Management [Text]: [trans. From English] / D. Waters. M., UNITI-DANA, 468 p.
16. Winkelhaus S., Grosse E.H. (2019), “a systematic review towards a new logistics system”, 461 p.

Türk dilinde

1. Çetinkaya M. (2017), “Temel lojistik kavramları”, 368 s.
2. Karayun İ., Aydın H.İ., Gülmez M. Regional İnkişafda Logistikanın Rolü. Târgu Jiu “Konstantin Brâncuşi” Universitetinin illikləri, İqtisadiyyat Seriyası, 2012, 4, s.24-31.
3. Koçak R.D. (2020), “Historical Development of Logistics: The Process of Evolution from Military Requirement to Business Logistics and Supply Chain Management”, 49 p.

Rus dilinda

1. Алексеева Л.Д. (2012), “Обеспечение устойчивого функционирования и развития логистической системы”. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 155 стр.
2. Алесинская Т.В. (2005), “Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: учебное пособие”, Таганрог: Изд-во ТРТУ, 145 стр.
3. Алесинская Т.В. (2008), “Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: учебное пособие”. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 465 стр.
4. Аникин Б.А., Родкина Т.А. (2016), “Логистика и управление цепями поставок. Основы логистики. Теория и практика”: учебник, М., Проспект, 608 стр.
5. Аркадьев К.Г. Логистические системы и их роль в современной экономике. К.Г. Аркадьев. Экономика, управление, финансы: материалы V междунар. науч. конф. (Краснодар, август 2015 г.). Краснодар, Новация, 2018, стр.139-141.
6. Артамонова Е.Н., Беспечная А.А. О проблемах транспортной логистики. Вестник научной конференции, 2016, №7-2(11).
7. “Теоретические и прикладные вопросы науки и образования: по материалам международной научно-практической конференции” 30 июля 2016, 124 стр.
8. Баженов Ю., Грозин А. (2012), Международный транспортный коридор "Север– Юг" как фактор интеграции евразийского пространства // Институт Каспийского сотрудничества КАСФАКТОРЖ, 218-237 стр.
9. Горев А.Э. (2004), Методология объектно-ориентированного подхода в управлении логистическими системами. Дисс. канд. экон.наук. Санкт-Петербург, 332 стр.

10. Гузенко Н.В. (2013), “Диверсифицированное развитие логистических услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте”. Дисс. канд. экон. наук. Ростов-на-Дону, 184 стр.

11. Дыбская В.В. (2009), Логистическая организация и управление складированием на предприятиях оптовой торговли. Дисс. д-ра экон. наук. Санкт-Петербург, 329 стр.

12. Зимин В.А. (2011), Развитие логистической инфраструктуры. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 161 стр.

13. Какарски Э.А. Интермодальные перевозки [Текст] / Э.А. Какарски, С.А. Кириченко // Логистика, 2016, №1, 258 стр.

14. Кархова С.А. (2006), Формирование региональной транспортно-логистической системы. Дисс. канд. экон. наук. Иркутск, 207 стр.

15. Кородяк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. (2006), “Региональные транспортные и логистические системы: проблемы формирования и развития. Иркутск: Байкальский государственный университет экономики и права”, 265 стр.

16. Сергеев В.И. “Концептуальные подходы к проектированию и классификации логистических центров. Управление логистикой и цепочками поставок”, 2010, № 4.

17. Сергеев В.И., Дыбская В.В. “Классификация и состав услуг логистических центров. Логистика сегодня”, 2011, № 5.

18. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эляшевич П.А. (2006), Глобальные логистические системы: учебный гид. В целом. КРАСНЫЙ. И. Сергеева. СПб., Публикация. Главная «Бизнес-пресс», 240 стр.

19. Сергеев В.И., Прокофьева Т.А. Формат государственного частного партнерства в качестве метода реализации инвестиционных проектов для транспортировки и логистических центров. Управление логистикой и цепочками поставок, 2010, стр.7-24.

20. Старкова Н.О., Саввиди С.М., “Сафонова М.В. “Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке // Политематический

сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета”, 2018, № 85, стр.480-490.

21. Сумец А.М. (2008), Логистика: теория, ситуации, практические задания: учеб. пособие. К., Хай-Тек Пресс, 320 стр.

22. Феклистов И.И. (2006), Организация региональной логистической системы сервиса. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 171 стр.

23. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. “Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север-Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки. Региональные проблемы преобразования экономики”, 2014, №9, 96 стр.

Internet resurslari

1. <http://www.adyexpress.az/en-uk/transportation-corridors/the-transportation-corridor-south-west>

2. http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/18-20_1.pdf

3. <https://freight.ady.az/>

4. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

5. <https://vestikavkaza.ru/analytics/komu-nuzno-otkrytie-zangezurskogo-koridora.html>

6. <https://rostov-logist.ru/teoriya-logistiki/zelenaya-logistika/>

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Logistika sistemlərinin iyerarxik təsnifatı.....	20
Cədvəl 2: 2015-2020-ci illər üçün Azərbaycanda dənizin sərnişin daşınması (min sərnişin).....	40
Cədvəl 3: 2015-2020-ci illərdə Azərbaycanda avtomobil nəqliyyatı.....	41
Cədvəl 4: Cədvəl 1. 2015-2020-ci illərdə Azərbaycanda hava nəqliyyatı.....	42
Cədvəl 5: Nəqliyyat sektorunda yüklərin daşınmasından gəlir, (1000 man).....	43
Cədvəl 6: Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi nəqliyyat fəaliyyəti (Azərbaycan tərəfi).....	44
Cədvəl 7: Dünyanın aparıcı logistika şirkətləri.....	66

Qrafiklərin siyahısı

Qrafik 1: 2017-2020-ci illər üçün Azərbaycanda dəmir yolu yükdaşımaları.....	37
Qrafik 2: 2017-2020-ci illər üzrə dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşınması (%-lə).....	39
Qrafik 3: 2015-2020-ci illər üzrə Azərbaycanda dənizin sərnişin daşınması (min sərnişin).....	40
Qrafik 4: 2019-2020-ci illərdə hava nəqliyyatında yerli və beynəlxalq yük daşımların müqayisəsi.....	43
Qrafik 5: Nəqliyyat-logistika xidmətlərinin dünya bazarının dinamikası, 2016-2020-ci illər.....	65

Sxemlərin siyahısı

Sxem 1: Mikrologistik sistem funksiyaları.....	21
Sxem 2: Şərqi-Qərbi dəhlizi üzrə Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyi.....	34