UOT 330.656

Murad Rahim oğlu MƏMMƏDOV
Lənkəran Dövlət Universiteti, müəllim
muradmemmedov817@mail.ru
https://doi.org/10.30546/4.71.73001.2025.002.0200

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT – LOGİSTİKA POTENSİALININ QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – Logistikanın milli iqtisadiyyatın bütün istiqamətləri üzrə inkişafında, əlavə dəyərin və bununla da ölkənin ÜDM-nin artırılmasında mühüm rolunu tədqiq etməkdir.

Tədqiqatın metodologiyası – Tədqiqat işində təhlil, sintez və ümumiləşdirmə kimi iqtisadi metodlardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – Ölkəmizdə kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinin yüksəldilməsi perspektivlərini hədəf seçən logistika, qlobal inteqrasiya və dünyanın ən qabaqcıl təcrübələrinə əsaslanaraq tranzit ticarətindən ən yüksək gəlir əldə etmək məqsədi ilə əlavə dəyər yaradan xidmətləri təmin edir.

Tədqiqatın nəticələri – Qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə prioritet sahələrdən biri kimi logistika iqtisadiyyatın bütün digər sektorlarının üzvi əlaqələndirilməsində mühüm faktor kimi çıxış edərək bu sektorların inkişaf etdirilməsində təkanverici rol oynayır. Azərbaycan məhz nəqliyyat dəhlizləri (Şimal-Cənub, Şərq-Qərb) hesabına qlobal dəyər zəncirində ölkənin mövqeyini möhkəmlədə bilər.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi. Bazar münasibətləri sisteminin mürəkkəbliyi, özünün dinamikliyi ilə seçilən bazar iqtisadiyyatı şəraitində təsərrüfat subyektlərinin hər dəfə dəyişən iqtisadi vəziyyətdən çıxış yolları axtarması və bu tip problemləri həll etməsi məhz iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinə zəruriyyət yaradır.

Açar sözlər: logistika, əlavə dəyər zənciri, yüklərin daşınması logistikası, tranzit yüklər, tranzit daşımalar.

Giriş

Son 10 ildə Azərbaycan Respublikası dünyada iqtisadi artım tempinə görə qabaqcıl ölkələr sırasında qərarlaşmışdır. Uğurla həyata keçirilən neft strategiyası əsasında əldə olunmuş gəlirlər əmtəə və xidmətlər bazarının infrastrukturunun modernləşdirilməsinə, qeyri-neft sektorunun inkişafına, dövlətin balansında olan aktivlərin artmasına, ÜDM-in həcmini üstələyə bilən səviyyədə strateji valyuta ehtiyatlarının yaradılmasına səbəb olmuşdur. 2014-cü ildən başlayaraq, dünya bazarlarında neftin qiymətinin kəskin azalması (iqtisadi əhəmiyyətinə baxmayaraq, neft-qaz sektoru əvvəlki il ərzində ümumi məşğulluğun bir faizindən artıq olmayıb) və ticarət tərəfdaşı ölkələrdə müşahidə olunan iqtisadi böhran nəticəsində ölkəmizdə iqtisadi artım sürəti bir qədər səngimiş, son dövrlərdə maliyyə-bank sektorunda baş verən iqtisadi proseslər fonunda, ölkədə milli iqtisadi inkişafı təmin edən bu və ya digər iqtisadi platformalara, yeni iqtisadi yanaşmalara böyük ehtiyac yaranmışdır.

Dayanıqlı və davamlı iqtisadi inkişafı təmin edə bilən aparıcı sahələrə üstünlük verilməsi, ticarət və emal sahələrinin, özəl sahibkarlığın, yüksək texnologiyalara əsaslanan və böyük həcmdə dəyər yaradan sektorların inkişaf etdirilməsinə diqqətin yönəldilməsi xüsusi ilə böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi Milli iqtisadiyyatın struktur baxımdan yenilənməsi, biznes mühitinin yaxşılaşdırılması, ortamüddətli xərc strategiyası çərçivəsində yeni siyasətin həyata keçirilməsi, maliyyə-bank sektorunun yaxşılaşdırılması və monetar siyasətin təkmilləşdirilməsi, eləcə də xarici bazarlara çıxış imkanlarının genişləndirilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin “Milli

iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritəsinin əsas istiqamətləri və bundan irəli gələn məsələlər haqqında” 2016-cı il 16 mart 1897 saylı Sərəncamına müvafiq olaraq milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın 11 sektoru üzrə ümumilikdə 12 strateji yol xəritəsi hazırlanmışdır.

Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələri Azərbaycanda davamlı iqtisadi inkişaf əsasında iqtisadiyyatın rəqabətqabiliyyətliliyi, inklüzivliyi və sosial rifahın daha da yaxşılaşdırılması, real və maliyyə sektoru arasında tarazlığın təmin edilməsini strateji hədəf kimi müəyyənləşdirmişdir.

Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi rəqabətli, şaxələndirilmiş, inklüziv, dayanıqlı iqtisadiyyatın qurulması təşəbbüslərinin tərkib hissəsi kimi hazırlanmışdır. Bu xəritə logistika və ticarət sahəsində iqtisadi inkişaf üzrə Azərbaycan Respublikasının 2025-ci ilədək və ondan sonrakı dövr üçün qısa, orta və uzunmüddətli perspektivlərini müəyyənləşdirir.

Strateji Yol Xəritəsinə əsasən əhəmiyyətli ticarət marşrutları üzrə Çin-Avropa, Mərkəzi Asiya-Avropa, Mərkəzi Asiya-Qara Dəniz, İran-Rusiya, İran-Qara Dəniz, Rusiya Hindistan ticarət əlaqələrinin inkişafı üçün Ələt limanının istifadəyə verilməsi ticarətin həcminin artmasına və Azərbaycanın vacib regional logistika mərkəzinə çevrilməsinə şərait yaratmışdır.

Təbiidir ki, ölkəmizin coğrafi mövqeyi, yəni Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa nəqliyyat marşrutlarının qovşağında yerləşməsi logistikanın yaratdığı üstünlüklərdən istifadə etməklə nəqliyyat sektorunun inkişafı üçün geniş imkanlar yaradır. Coğrafi baxımdan Azərbaycan ümumi əhalisi 300 milyon nəfərdən çox olan və ÜDM-i 3 trilyon ABŞ dollarına çatan üç iri dövlətin - İran, Rusiya və Türkiyənin əhatəsində yerləşir. Daha geniş miqyasda ölkəmiz cəmi ÜDM-i 30 trilyon ABŞ dollarına çatan Avropa Birliyi, Çin və Körfəz ölkələri bazarlarının yaratdığı mərkəzdə durur. Məsələn, Azərbaycanla dünyada iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş Çin arasında yalnız Qazaxıstan; Azərbaycanla Körfəz ölkələri arasında İran və Avropa Birliyinə daxil olan ölkələr arasında yalnız Gürcüstan yerləşir. Bu isə onu deməyə əsas verir ki, istər qısa, istərsə də iri radiuslu dairədə ölkəmizin böyük bazarlara çıxış imkanları genişdir.

İqtisadi cəhətdən dünyada ikinci hesab edilən Çini iqtisadi regionlarla birləşdirəcək Böyük İpək Yolu marşrutunun, eyni zamanda Avropa, Rusiya, İran, Hindistan və Mərkəzi Asiyanı birləşdirəcək Şimal-Cənub dəhlizinin də bir xətti Azərbaycan ərazisindən keçir. Aydındır ki, ölkənin coğrafi mövqeyinin verdiyi potensial üstünlüklər ölkə ərazisindən keçən tranzit yüklərinin həcmini artırmaqla marşrut boyu istehsal və nəqliyyat-logistika xidmətləri üçün imkan yaradır. Nəzərə almaq lazımdır ki, təkcə tranzit ölkəsi deyil, həmçinin öz ərazisindən keçən logistik yüklər üzərində əlavə dəyər yaratmaq imkanına malik olan Azərbaycan məhz nəqliyyat dəhlizləri (Şimal-Cənub, Şərq-Qərb) hesabına qlobal dəyər zəncirində ölkənin mövqeyini möhkəmlədə bilər. Təbiidir ki, bu amil ölkənin logistik aktivliyinin daim inkişaf etdirilməsi, onun regional və beynəlxalq ticarətdə rolunun artmasına təkan verir.

Nəzəri və praktiki elm sahəsi hesab edilən logistikanın yaratdığı üstünlüklərdən ölkə iqtisadiyyatında istifadə etmək üçün hər şeydən əvvəl logistikadan istifadəni şərtləndirən amillərin müəyyənləşdirilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində təsərrüfat subyektlərinin hər dəfə dəyişən iqtisadi vəziyyətdən çıxış yolları axtarmaları məhz iqtisadiyyatın logistikləşdirilməsinə zəruriyyət yaradır. Təkcə onu qeyd etmək lazımdır ki, 2022-ci ildə dünya üzrə logistikanın yaratdığı ümumi dəyər Dünya Bankı tərəfindən müxtəlif altsektorlar üzrə 2,8 trilyon dollar həcmində qiymətləndirilmişdir [2]. Ümumi yanaşma kontekstindən istifadə etməklə iqtisadiyyatın logistləşdirilməsinin obyektiv zəruriliyi əsasən aşağıdakı amillərə görə müəyyənləşir:

- istehsal strategiyasında və məhsul yeridilişi sistemində əhəmiyyətli dəyişikliklərlə müşahidə olunan satıcı bazarından alıcı bazarına keçid;
- bölüşdürmə proseslərinin keyfiyyətinə tələbatın artması ilə bağlı satış problemlərinin çətinləşməsi;

- ölkədaxili və dünya təsərrüfat əlaqələrinin yenilənməsi mübadilə sferasında tədavül xərclərinin artmasına gətirib çıxardığından, təsərrüfat subyektlərinin əsas diqqəti bazar fəaliyyətinin optimallaşdırılması üçün yeni formaların axtarılıb tapılması və bu sferada xərclərin azaldılması;

- **müasir şəraitdə ağırlıq mərkəzinin** məhsul və xidmətlərin istehsalı sferasından bölgü və mübadilə sferasına keçməsi (nəzərə alınmalıdır ki, material axınlarının ilkin xammal mənbəyindən son istehlakçıya qədər ümumi vaxtının 93%-i məhsulların müxtəlif bölgü və satış kanallarında saxlanılmasına, 2%-i xüsusi istehsala, 5%-i məhsulların nəql edilməsinə sərf edilir);

- orta təbəqənin güclənməsi hesabına ölkələrarası əmtəə ticarəti dövriyyəsi həcminin artması. Son 20 il ərzində açıq bazarlara və liberal ticarətə əsaslanan iqtisadi inkişaf modelinin baza kimi götürüldüyünü nəzərə alsaq, görərik ki, əmtəə ticarəti dövriyyəsinin artım tempi qlobal ÜDM-in artım tempini sürətlə üstələyir. Dünya Bankının milli iqtisadiyyata dair məlumatlarına, İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının hesablamalarına görə, məhsul və xidmət ixracının qlobal ÜDM-də xüsusi çəkisi 1975-ci ildə 16,5%; 1995-ci ildə 22% (5,5% artım) və 2022-ci ildə isə 32,7% (3.2 % artım) təşkil etmişdir;

- sektorlar və təsərrüfat subyektləri səviyyəsində coğrafi seqmentləşdirmənin aparılması, beynəlxalq əməliyyatların genişləndirilməsi. Bu, ilk növbədə yeni və inkişaf etməkdə olan bazarların yaratdığı imkanlardan faydalanmaq üçün fəaliyyətin yeni coğrafi məkanlara transformasiyasını nəzərdə tutur;

- diqqəti əsas sahəyə yönəltməklə aralıq və bəzi hazır məhsulların kənardan tədarük edilməsi təcrübəsindən yararlanmaqla minimum xərclərə əsaslanan istehsal əməliyyatlarının genişləndirilməsi;

- qlobal dəyər zəncirinin yaradılmasında İKT-nin, nəqliyyat sisteminin texniki imkanlarından və yeni maliyyələşmə alətlərinin üstünlüklərindən istifadə edilməsi və s.

Qeyd edilən amillərin hər biri logistik baxımdan geniş tədqiqat tələb edir. Lakin, Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsindən irəli gələn strateji hədəflərə çatmaq üçün ilk növbədə respublikamızda logistik infrastrukturun mövcud vəziyyətini analitik qiymətləndirmək lazım gəlir. Bunun üçün ilk növbədə istər ölkədaxili, istərsə də beynəlxalq yükdaşımalarda müstəsna rola malik nəqliyyat parkının cari vəziyyəti, eləcə də idxal və ixrac yukdaşımaların strukturu təhlil olunmalıdır.

Nəqliyyat-logistika xidməti ölkə iqtisadiyyatının rəqabət qabiliyyətini müəyyən edən əsas faktorlardan biridir. ÜDM-də nəqliyyatın payının yüksək olması (4,5%), nəqliyyat üzrə daşımalara təqdim olunan yüklərin konfiqurasiyası ilə birbaşa əlaqədardır.

Beynəlxalq Ticarət Mərkəzinin apardığı hesablamalara əsasən ümumi xidmət ixracatında yükdaşıma xidmətlərinin payında ölkəmizdə son illərdə təxminən 10% artım olduğu halda, oxşar ölkələrdə (Qazaxıstan, İran, Rusiya, Bolqarıstan, Türkiyə, Rumıniya, Gürcüstan nəzərdə tutulur) bu rəqəm 8-52% arasında dəyişir. Bu daşımalarda idxal və ixrac əməliyyatlarının miqdarı böyük, yüklərin son təyinat məntəqəsinə çatdırılmadan əvvəl aralıq məntəqəyə daşınması ilə bağlı tranzit yükdaşımaların miqdarı isə nisbətən azdır.

Logistik sistem daxilində səmərəli nəqliyyat növünün seçilməsi və müqayisəli qiymətləndirmənin aparılması. Hər bir nəqliyyat növünün faktiki texniki-istismar və iqtisadi göstəriciləri nəzərə alınmaqla onu qeyd edə bilərik ki, dəmiryol və dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalarda tranzit daşımalarının xüsusi çəkisi müvafiq olaraq 23% və 59% təşkil etmişdir. Tranzit yükdaşımalara cəlb edilən məhsullar əsasən kənd təsərrüfatı və emal edilmiş neft məhsulları, kömür və koks, mineral məhsullar, xam neft şəklində olan maye yüklərdən ibarətdir (*cədvəl 1*). Müqayisə üçün qeyd etmək lazımdır ki, həmin dövrdə Gürcüstanda dəmiryolu ilə daşınan yüklərin 71%-ni tranzit yüklər təşkil etmişdir [4].

Cədvəl 1

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin texniki-istismar və iqtisadi göstəriciləri

Nəqliyyatın növü	Daşınan yüklər, km/ton	Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	Yük dövriyyəsi, mlyn. t/km	Yükdaşımalara çəkilən xərclər, min/manat	Yükdaşımalardan əldə olunan gəlirlər, min/manat	Nəqliyyata yönəldilmiş investisiyalar, mlyn/manat	Ümumi yük dövriyyəsində xüsusi çəkisi, %-lə
Dəmir yolu	21.8	338.2	7.4	1.990.4	236.3	416.2	7.9
Avtomobil	128.6	112.9	14.5	415.7	1.020.030	358.2	15.51
Dəniz	9.9	415.1	4.2	119.1	102.339	142.6	4.4
Hava	125.0	3.9	481.0	770.3	837.820	82.2	0.5
Cəmi	285.3	870.1	544.9				

Cədvəldə göründüyü kimi, qeyd edilən nəqliyyat növlərini xarakterizə edən hər bir göstəricinin dəyər formasında ifadə olunmamasına baxmayaraq, göstəricilər üzrə təhlilin aparılması idarəetmə qərarlarının qəbulu zamanı bütün müsbət və mənfi aspektlərin nəzərə alınmasını tələb edir. Məlumatların müqayisəsi material axınlarını idarə edən logistik menecerlərə bazar rəqabətinin olduğu mühitdə texniki və iqtisadi amilləri nəzərə alaraq müəyyən nəqliyyat növü üçün məhsul yeridilişi kanallarının seçilməsi problemini operativ həlletmə imkanı yaradır. Əlbəttə, bu cür problemlərin həlli təsərrüfat subyektlərinə imkan verir ki, onlar hər bir maddə üzrə logistik xərc itkilərini azaldaraq qənaət əldə etsinlər (cədvəl 2).

Cədvəl 2.

Logistik xərclər üzrə məsrəflərin strukturu, %-lə

Xərc maddələri	Minimal həd	Maksimal həd	Orta həd
Məhsulların daşınması	22.7	64.5	54.0
Ehtiyatların saxlanması	27.0	70.7	37.5
Yükləmə-boşaltma işləri	4.4	17.1	8.5

Şübhəsiz ki, təsərrüfat rəhbərləri və menecerlər yük tarifləri ilə yanaşı, eyni zamanda məhsul daşınmalarına çəkilən bütün məsrəflərin də uçota alınmasını həmişə diqqət mərkəzində saxlamalıdırlar, çünki ekspert qiymətləndirmələrinə görə, logistik metodların tətbiqi ehtiyatların səviyyəsinin 30-50%, nəqletmə müddətinin isə 25-45% azaldılmasına imkan verir.

Nəzəri baxımdan Azərbaycanın Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizindən istifadə etməklə əldə edə biləcəyi əlavə ticarətin həcmi quru və maye yük, konteyner daşımaları ilə birlikdə 230 milyon tondur [1]. Ən gəlirli marşrutların əksəriyyətinə rəqabətin güclü olduğu Çinlə ticarət daxildir ki, Azərbaycanın da bir ölkə kimi bu marşrutda iştirakı logistik yük dövriyyəsinin artırılması baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir (*cədvəl 3*).

Cədvəl 3

Quru və maye yük, konteyner daşımalarının həcmi (milyon ton)

	Çindən Avropaya	Avropadan Çinə	Çindən Qara dəniz və Şimalı Afrikaya	Qara dəniz və Şimalı Afrikadan Çinə	Cəmi
Konteynerlər	52.0	30.0	9.0	9.0	100
Quru yük	8.0	10.0	8.0	30.0	56.0
Maye yük	35.0	0.1	6.0	1.0	42.0

Bütün bunlar onu deməyə əsas verir ki, güclü cəhətlərinə və mövcud imkanlara əsaslanaraq Azərbaycanın perspektiv dövrdə logistika sahəsində başlıca hədəfi başqa ölkələrlə tərəfdaşlıq

münasibətlərini gücləndirməklə səmərəli fəaliyyət göstərən regional əhəmiyyətli logistik mərkəzə çevrilməkdən ibarətdir.

Mühüm regional əhəmiyyətli logistik qovşağa çevrilmək Əsas nəqliyyat dəhlizlərinin üstünlüklərindən yararlanmaq üçün logistik yüklərin nəqletmə müddətinin nəzərə alınması olduqca əhəmiyyətlidir, çünki məhsulların nəql edilməsinə sərf edilən vaxt müddəti nə qədər böyük olarsa, bütün bərabər şərtlər daxilində məhsulların mübadilə sferasında qalması müddəti artır, daha doğrusu, maddi istehsala cəlb edilməsi üçün gözləmə vaxtı uzanır. Məsafənin eyni zamanda daşınan məhsul miqdarının artması yolda olan və ya nəql edilməsini gözləyən məhsul partiyasının həcminin artmasına, nəqletmə sürətinin artması isə bu kəmiyyətin azalmasına səbəb olur. *(cədvəl4).*

Cədvəl 4.

Vaqon, konteyner və kiçik göndərmələr üçün normativ nəqletmə müddəti, km

Yüklərin daşınma məsafəsi, km	Vaqon göndərmələri üçün normativ nəqletmə müddəti, km /gün	Konteyner və kiçik gönlərmələr üçün normativ nəqletmə müddəti, km /gün
100-ə qədər	110	-
200-599	160	75
600-999	240	100
1000-1999	310	140
2000-2999	330	180
3000-4999	380	230
5000-6999	400	270
7000 və daha artıq	420	300

Məlumatlara əsasən qeyd edə bilərik ki, ən az nəqletmə müddətinə gün ərzində böyük sürətlə 550-660 km məsafə qət edən yüklər, bundan bir qədər az marşrut (550 km/gün), sonra vaqon (420 km/gün) və nəhayət, kiçik məhsul göndərmələr (330 km/gün) malikdir. Məhsul göndərmələrin ton/gün hesabı ilə uçota alınması göstərir ki, ölkəmizdə dəmiryol nəqliyyatında orta nəqletmə müddəti 2022-ci ildə 230 km/gün və ya 9,6 km/saat təşkil etmişdir. Daha doğrusu, nəqletmənin kommersiya sürəti mövcud 10 km/saatı keçməmişdir. Bu isə öz növbəsində vaqonların dövriyyə müddətinin mövcud strukturu ilə izah edilir: dövriyyə vaxtının təqribən 31%-i vaqonların yüklənməsi və boşaldılmasına, 21% marşrut üzrə hərəkətlərə, vaxtın qalan 48%-i isə vaqonların hərəkət yolu boyu dəmiryol qovşaqlarında, stansiyalarındakı dayanacaqlarda qalmasına sərf edilir [5].

Daşınan tranzit yüklərinin Azərbaycanda qalma müddəti 106-118 saat (5gün) təşkil edir ki, bunun da dəmiryol vaqonları üzrə 6-8 saatı, konteynerlər üzrə isə 9-11 saatı limanda yükləmə-boşaltma əməliyyatlarına sərf edilir. Deməli, təchizat zəncirində tarazlaşdırılmış inkişafın daha çox səmərə verməsi üçün infrastruktur və xidmətlər bərabər şəkildə inkişaf etdirilməlidir. Təbiidir ki, infrastruktura həddindən çox diqqətin yönəldilməsi logistik xidmətlərin təminatı sahəsində çatışmazlıqların təşəkkül tapmasına səbəb olmaqla, iqtisadi inkişafa maneələr yarada bilər.

Deməli, milli iqtisadi inkişafın logistik təminatı üçün strateji baxımdan aşağıda göstərilənlərin reallaşdırılmasını məqsədəuyğun hesab edirik:

- respublikanın müxtəlif yerlərində regional əhəmiyyətli logistik mərkəzlərin üstünlükləri müəyyən edilməli və yaradılmalıdır. Dövlətin nəzarəti ilə təchizat zəncirinə daxil olan komponentlərin, o cümlədən gömrük və birbaşa xarici investisiyalar bazasının formalaşması logistik sistemlərin yaradılması və inkişafına bilavasitə təsir edir. İldə iki min tona yaxın yükləri aşırma gücünə qadir olan logistik mərkəzlər gün ərzində eyni zamanda 3 gəmi, 150-ə yaxın vaqon və 100 avtomaşın qəbul edib, yükaşırma işləri apara bilir;

- əlavə dəyər imkanları qiymətləndirilərək ölkənin cəlbediciliyi artırılmalıdır. Azərbaycanda 228 sayda nəqliyyat-logistika xidməti ilə məşğul olan müəssisələr fəaliyyət göstərir ki, onlardan biri də “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-dir. “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi”

QSC-nin Xəzərdə fəaliyyət göstərən gəmiləri ilə bərabər Qara və Aralıq dənizlərində istismar olunan 10 ədəd yük gəmilərində də nəqliyyat-logistika xidmətlərinin zəif olması limanlarda körpü gözləmə, yük gözləmə, sənədləşmə gözləmə və s. işlərdə səmərəsiz vaxt itkisinin artımı ilə nəticələnmişdir;

- "miqyas effektinin" yaradılması və qiymətlərin azaldılması baxımından logistik əməliyyatlar təkmilləşdirilməli, nəqliyyat vasitələrinin yükgötürmə qabiliyyətini artırmaq məqsədi ilə multimodal nəqliyyat əməliyyatları prioritetlik kəsb etməlidir;

- Şərq-Qərb (bu dəhliz üzrə Azərbaycanın payı kiçik olsa da, yük dövriyyəsi 2022-ci ildə 200 milyon tondan artıq olmuşdur) və Şimal-Cənub (Rusiya-İran, İran-Qara dəniz) nəqliyyat dəhlizində Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyini təmin etmək üçün idxal-ixrac əməliyyatlarına və tranzit yüklərinin daşınmasına sərf olunan vaxt və xərclər optimallaşdırılmalıdır;

- dəniz ticarətinin (Azərbaycan gəmiləri Volqa-Don kanalından başqa, Volqa-Baltik və Baltik-Ağ dəniz kanalları vasitəsi ilə dünya okeanlarına çıxış imkanları əldə edə bilir. Bu baxımdan, Azərbaycanın su nəqliyyatında Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Bakı Dəniz Ticarət limanı xüsusi rol oynayır) imkanlarından yararlanmaq və qovşaqların rəqabətqabiliyyətliliyini artırmaq məqsədi ilə, liman işlərinin təşkili ən qabaqcıl təcrübəyə uyğunlaşdırılmalıdır. Aparılan hesablamalar göstərir ki, Bakı Liman kompleksinin tikintisi tamamlandıqdan sonra ümumi illik yük daşımalarının həcmi 25 milyon ton və 1 milyon TEU (20 futluq konteynerlər) təşkil edəcəkdir [3];

- liman ərazilərində sənaye klasterlərinin yaradılması yolu ilə sinergetik effektivliyə nail olmağa imkan verən limanlararası əlaqələr (məsələn, Benç- markaya çevrilmiş dünyanın iri dəniz limanları: Səbəl Əli, Hamburq, Sinqapur, Antverpen, Rotterdam, Monreal) möhkəmləndirilməlidir;

- ölkə ərazisində daha çox tranzit daşımalarının həyata keçirilməsi məqsədi ilə oxa düşən kütlə parametrləri üzrə hədəflər artırılmalı və nəqliyyat vasitələrinin çəkisi ilə bağlı normativ tələblər yüngülləşdirilməlidir. Türkiyə-Gürcüstan-Rusiya-Qazaxıstan marşrutu üzrə yük maşınları 44 ton yük götürə bildiyi halda, Azərbaycanda yüklər üçün tətbiq edilən 38 ton məhdudiyyətinə görə maşınlar Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan marşrutu üzrə 38 ton yük daşıya bilər.

- Azərbaycanla müqayisə edilə bilən ölkələrin əksəriyyətində hava və dəmiryolları, eləcə də limanlar da daxil olmaqla logistik komponentlər üzrə liberallaşdırma proseslərinə start verildiyindən, logistika sahəsində özəl sektorun iştirak səviyyəsi yüksəldilməlidir. Nəzərə almaq lazımdır ki, səmərəsiz vaxt itkisi Azərbaycan limanlarında Qazaxıstan limanı ilə müqayisədə17,24 saat, Rusiya limanları ilə müqayisədə 84,83 saat, İran limanları ilə müqayisədə isə 31,04 saat artmışdır.

Nəticə

Qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə prioritet sahələrdən biri kimi logistika iqtisadiyyatın bütün digər sektorlarının üzvi əlaqələndirilməsində mühüm faktor kimi çıxış edərək bu sektorların inkişaf etdirilməsində təkanverici rol oynayır. İqtisadi artım və ÜDM-in yüksəldilməsi istiqamətində logistika sektorunun gücləndirilməsinin labüdlüyü və mövcud potensialı nəzərə alınaraq, bu sahədə mühüm hədəflərə nail olmaq qarşıda məqsəd kimi durur.

Bu baxımdan, ölkənin strateji mövqeyindən səmərəli istifadə edilməklə tranzit yüklər ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinə cəlb edilməli, logistik mərkəzlər yaradılmalı, yeni biznes, məşğulluq və əlavə dəyər imkanları qiymətləndirilərək ölkənin cəlbediciliyi artırılmalıdır.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin göstəriciləri
2. Beynəlxalq Ticarət Mərkəzinin məlumatları
3. Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu və müstəqil ekspertlərin hesablamaları
4. Gürcüstan Dəmiryollarının hesabatı
5. GHS, malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası (2022-ci il üzrə məlumatlar)

Мурад Рагим оглу Мамедов
Ленкоранский Государственный Университет, учитель
muradmemmedov817@mail.ru

Оценивание транспортно-логистического оценивания Азербайджана

Резюме

Цель исследования. Исследовать важную роль логистики в развития национальный экономику во всех направлениях, в увеличении добавленной стоимости, а также валового внутреннего продукта страны.

Методология исследования. Во время исследования были использованы такие методы как анализ, синтез и обобщения.

Польза применения исследования. На основе глобальной интеграции и самых передовых практик мира логистика, выбравшая перспективы повышения показателей количества и качества в нашей стране, как цель, для получения самой высокой прибыль от транзитного бизнеса обеспечивает услуги, образования добавленную стоимость.

Результаты исследования. Логистика, как один из приоритетных отраслей по развитию не нефтяного сектора, выступая как основной фактор в органической координации всех других секторов экономики, играет толковую роль в развитии этих секторов. Азербайджан в цепочке глобальное стоимости именно за счёт транспортных коридоров (Северно-Южный, Восточно-Западный) может укрепить позицию страны.

Оригинальность и научная инновация исследования. Сложность системы торговых отношений, поиски хозяйственных субъектов путей из постоянно меняющейся экономического положения в условиях торговой экономики, отличающейся своей динамичностью и решение таких типов проблем именно образует необходимость логистикации экономики.

Ключевые слова. логистика, цепочка добавленной стоимости, логистика перевозки груза, транзитные грузы, транзитные перевозки.

Murad Rahim oglu MAMMADOV
Lankaran State University, teacher
muradmemmedov817@mail.ru

Assessment of Azerbaijan's Transport and Logistics Potential

Summary

Aim of the Research. The aim of the research is to investigate the critical role of logistics in the development of all sectors of the national economy, in the creation of added value, and consequently in increasing the country's GDP.

Methodology of the Research. Economic methods such as analysis, synthesis, and generalization are used in this study.

Practical Significance of the Research. In our country, logistics, which aims to improve quantitative and qualitative indicators, provides value-added services with the goal of achieving the highest revenue from transit trade, based on global integration and the world's most advanced practices.

Findings of the Research.As one of the priority areas for the development of the non-oil sector, logistics acts as an important factor in the coordination of all other sectors of the economy and plays a stimulating role in the development of these sectors. Azerbaijan can strengthen its position in the global value chain precisely through its transport corridors (North-South, East-West).

Originality and Scientific Novelty of the Research. The complexity of the market economy system, characterized by its dynamism, necessitates that economic entities continually look for ways to adapt to ever-changing economic conditions. Addressing these types of issues creates a need for the logistics optimization of the economy.

***Keywords**: logistics, added value chain, freight logistics, transit cargo, transit transportation.*