

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI ELM VƏ TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ

Əlyazması hüququnda

VƏLİYEV FAZİL FİZULİ oğlu

SÜLEYMANOV AQİL RAMİN oğlu

TAHİROV TOĞRUL ELDAR oğlu

**AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA SİSTEMİNİN
TRANSMİLLİ ŞİRKƏTLƏRƏ TƏSİR**

mövzusunda

MAGİSTRİK DİSSERTASİYASI

İxtisas: 060405 - “SƏNAYENİN TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ OLUNMASI ”

**İxtisaslaşma: “İSTEHSALAT VƏ XİDMƏT SAHƏLƏRİNİN
İQTİSADİYYATI VƏ İDARƏ EDİLMƏSİ (nəqliyyat üzrə)”**

Elmi rəhbər: i.ü.f.d.,dosent S.Ə.ƏBDÜRRƏHMANOVA

Kafedra müdiri: i.e.d.,professor R.A.QULİYEV

BAKİ – 2023

MÜNDƏRİCAT

Giriş.....	3
Fəsil I. Nəqliyyat-Logistika xidmətləri və onların beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin formalaşmasında rolu	
1.1 Logistika Xidmətlərinin mahiyyəti, məzmunu və inkişaf mərhələləri.....	5
1.2 Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat və logistika xidmətlərində iqtisadi amillərin strateji baxımdan formalaşması.....	19
1.3 Müasir Transmilli şirkətlərin formalaşmasında nəqliyyat sisteminin rolu.....	26
Fəsil II. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika sisteminin təşəkkülü qanunauyğunluqları və xüsusiyyətləri	
2.1 Vahid Nəqliyyat sistemi elementlərinin təhlili.....	36
2.2 Ölkədə yükdaşıma və logistika sahəsi üzrə qabaqcıl şirkətlərin fəaliyyətinin təhlili (166 yükdaşıma xidmətinin təmsalında).....	45
2.3 Abşeron Logistika mərkəzinin Respublikanın iqtisadi inkişafında rolu.....	51
Fəsil III. Nəqliyyat-logistika xidmətlərinin tənzimlənməsi və dünya təcrübəsindən istifadə	
3.1 Nəqliyyat müəssələrinin işinin planlaşdırılmasının əsas prinsipləri və metodları.....	59
3.2 Nəqliyyat logistika sahələrində dünya təcrübəsindən istifadə imkanları (FedEx Corporation təmsalında).....	64
NƏTİCƏ.....	66
TƏKLİF.....	68
ƏDƏBİYYAT.....	70

Giriş

Mövzunun aktuallığı. Nəqliyyat - Logistikanın inkişaf etməsi ölkə iqtisadiyyatı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Son zamanlar nəqliyyat – logistika sistemi aktual məsələlərdən biridir. Burada vacib məsələlərdən biri mal və xidmətlərin dəyərində bir başa təsir göstərən istehsal və son istehlakçıya çatdırılma zamanı xərclərin azaldılması məsələsidir. İqtisadiyyat inkişaf etdikcə logistikaya tələbat artır. Logistikada mənfi hal kimi qeyd edilən əsas məsələlərdən biri kimi tələb olunan nəqliyyat infrastrukturunun olmamasıdır. Ölkəmizdə son zamanlar avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı infrastrukturunun inkişafı üçün ciddi tədbirlər sistemi həyata keçirilmişdir və eyni zamanda keçirilməkdədir. Belə ki, logistika xarici-iqtisadi əlaqələrin qurulmasında, daşımalar zamanı vaxt itkisinin azaldılmasında, valyutanın həcmnin yüksəldilməsində o cümlədən də tranzit potensialın artırılması və tranzit mövqeyin gücləndirilməsində önəmli faktor rolunu oynayır. Buna görə də ölkəmizdə bu kimi müsbət nəticələrin əldə olunması üçün çox mühüm əhəmiyyətli layihələr həyata keçirilir. İqtisadi inkişaf proseslərinin tənzimlənməsində islahatların sürətləndirilməsi bir çox sahələrlə yanaşı, nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə bağlıdır. Nəqliyyat sistemi keçmiş dövrlərdən indiyədək iqtisadiyyatın mühüm sahələrindən biri hesab edilir. Nəqliyyat-logistika kompleksi statistik nəticələrə əsasən həm gəlirli sahə həm də sahibkarlıqda əlavə dəyər yaradan biznes fəaliyyətinin bir növüdür. Nəqliyyatın inkişafı respublikamız üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən sahələrdən biridir. Enerji, səhiyyə, təhsil və s. infrastruktur sahələri ilə yanaşı nəqliyyat da ölkəmiz üçün həm iqtisadi həm də siyasi baxımdan vacib sahələrdən biri hesab olunur. Ölkə iqtisadiyyatının sürətli və hərtərəfli inkişaf etməsində nəqliyyat – logistika sistemi xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Dünya ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin inkişaf etməsində nəqliyyat vacib rol oynayır. Respublikada bütün bunlar nəzərə alınaraq nəqliyyat –

logistika sektorunun inkişafı ön planda tutulur. Buna görə də, nəqliyyatın inkişafı üçün böyük miqdarda kapital qoyuluşu çoxlu sayda iri nəqliyyat qovşaqlarının tikintisinə və yenidən qurulmasına tələbat vardır. Bunun nəticəsində, yol infrastrukturunda yeniləşmə və müasirləşmə daha da yaxşılaşır. Bu işə, ölkəmizin iqtisadi gücünün və dünya ölkələri arasında nüfuzunun artırılmasına təkan verir.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri. Məlum məsələdir ki, ölkəmizdə nəqliyyat - logistika o qədər də güclü inkişaf etməmişdir. Tədqiqatın məqsədi Azərbaycanın nəqliyyat - logistika sahəsində mövcud olan problemlərini öyrənmək onun həll yollarını təklif etmək və ölkəmizdə nəqliyyat - logistika sahəsini inkişaf etdirməkdir. Təbii ki, burada hədəflənən nəticələrə nəqliyyat - logistika sahəsində vaxt itkisinin azaldılması, rəqabətin artırılması və ölkəmizdə logistik yükdaşımaların həcmnin artırılması aiddir. Ümumiyyətlə ölkəmizdə logistikanın inkişaf etdirilməsi nəticəsində həm ölkə ərazisində istehsal olunan malların xaricə çıxarılmasında həm də tranzitdən əlavə dəyərin yaradılmasında çox mühüm müsbət nəticələr əldə olunacaqdır. Bununla yanaşı inkişaf edən iqtisadi şəraitdə xarici təcrübənin və müasir logistik informasiya texnologiyalarının tətbiqi ölkəmizin logistika sektorunun inkişaf etdirilməsinə önəmli töhvələr bəxş edəcəkdir.

Tədqiqatın obyektı. Nəqliyyat - logistika sisteminin yaxşılaşdırılması, bu sahədə görüləcək işlər və eyni zamanda xarici-iqtisadi əlaqələrin daha da möhkəmləndirilməsi aiddir.

Tədqiqatın predmeti müasir iqtisadi şəraitdə ölkədə nəqliyyat - logistikasını inkişaf etdirmək və logistika sahəsində problemlərin aradan qaldırılması məsələləri aiddir.

Tədqiqat işinin elmi yeniliyi və praktik əhəmiyyəti. Logistika sisteminin nəzəri - metodoloji aspektləri müəyyən edilmiş və inkişaf tarixi təhlil olunmuşdur.

Azərbaycanın müasir nəqliyyat – logistika sisteminin inkişaf meyilləri üzrə müqayisəli təhlillər aparılmışdır. Ölkədə logistika mərkəzlərinin bazar iqtisadiyyatı şəraitində səmərəli fəaliyyət göstərməsinin şərtləri əsaslandırılmışdır. Logistika xidmətlərinin modernləşmə prosesinə və iqtisadi artımı təsir mexanizmlərinə toxunulmuşdur. Logistika menecmentinin marketinqlə qarşılıqlı əlaqəsi nəticəsində səmərəliliyin yüksəldilməsi yollar təhlil olunmuşdur. Regionlar üzrə nəqliyyat – logistika xidmətlərinin ölkənin sosial - iqtisadi inkişafına olan təsiri qiymətləndirilmişdir. Dünyanın iqtisadi inkişafında müasir logistik xidmətlər sahələrinin rolu və gələcəkdə təkmilləşdirilməsi istiqamətləri müəyyən edilmişdir. Azərbaycan modernləşməsinin logistika xidmət mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi haqqında əməli təklif və tövsiyələr dissertasiyada öz əksini tapmışdır.

Tədqiqat metodları. Sistemli təhlil və müqayisəli təhlil prinsipi üzərində qurulan mövcud tədqiqat işinin nəzəri hissəsinin işlənilib hazırlanması zamanı məntiqi-nəzəri təhlil üsulları tətbiq edilmiş, ümumi anlayış, iqtisadi-statistik, eləcə də statistik metodlarından istifadə olunmuşdur.

İşin quruluşu və həcmi. Dissertasiya işi girişdən, 3 fəsildən, ədəbiyyat siyahısı, nəticə və təkliflərdən ibarətdir. Dissertasiya işinin sonunda tədqiqatın istinad edildiyi ədəbiyyat siyahısı göstərilmişdir.

FƏSİL I. Nəqliyyat-Logistika xidmətləri və onların beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin formalaşmasında rolu

1.1 Logistika xidmətlərinin mahiyyəti məzmunu və inkişaf mərhələləri.

Hərtərəfli nəzəri təhlil və dəstəklənən üsullarla praktiki həllini tələb edən çoxsaylı problemlər respublika iqtisadiyyatının bazar iqtisadiyyatı istiqamətində inkişaf etdirilməsi tərəfindən iqtisad elmlərinə təqdim olunur. İqtisadi islahatların aparılması nəticəsində uzun illər istehsal və material ehtiyatlarının mübadiləsi sferasında üstünlük təşkil edən maddi-texniki təchizat sistemi əhəmiyyətli dərəcədə kəmiyyət və keyfiyyət dəyişiklikləri ilə nəticələndi. İqtisadiyyat sistemində aid olan təşkilatlar və müəssisə dövlətsizləşdirməyə məruz qaldı ki, bu da onlara istehsal - kommersiya işini yerinə yetirən fərqli təşkilati-hüquqi strukturları olan müstəqil təsərrüfat subyektləri kimi fəaliyyətə başlamağa imkan verdi. Bu baxımdan, istehsalçıları və istehlakçıların iqtisadi maraqları nəzərə alınmadan resursların yuxarıdan ciddi tənzimlənmiş bölgü mexanizmindən ayrı olaraq təklif və tələbə, qiymət və rəqabətə əsaslanan bazar iqtisadiyyatına keçid mübadilə sahəsinin özünün və ona xidmət göstərən subyektlərin fəaliyyətinin tələblər baxımından formalaşması zərurətini yaratdı.

Nəticədə, müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində material dövriyyəsinin şaxələndirilməsi və hərəkətini tənzimləyən sistemin parçalanması nəticəsində təsərrüfat praktikasında material resurslarının ilk istehsalçıdan son istehlakçıya qədər ümumi hərəkətinin yeni metod və texnologiyası, bu axınların təşkili, planlaşdırılması və idarə edilməsini həyata keçirən yeni sistemin və keyfiyyət üstünlüklərinin aşkara çıxarılmasına böyük ehtiyac yarandı.

İkincisi, həm ölkədaxili, həm də qlobal təsərrüfat sistemində integrativ münasibətlərin artması ilə müşahidə olunan bazar iqtisadiyyatında kommersion fəaliyyətinin əsas mərkəzinə çevrilmiş tədavül sferasında xərclərin çoxalması bazar fəaliyyətinin yeni, daha səmərəli modelinin axtarılıb tapılmasını və xərclərin azaldılmasını aktuallaşdırdı.

Üçüncüsü, müxtəlif paylama və satış kanalları material axınının ilkin xammal mənbələrindən son istehlakçıya qədər olan ümumi vaxtının 93%-ni təşkil etdiyinə görə, bu vaxtın 2%-ni xüsusi istehsal, 5%-ni isə daşınma təşkil edir. təsərrüfat subyekti maddi axınların hərəkəti ilə bağlı müxtəlif mərhələlərdə vaxt itkisinin minimuma endirilməsinə çevrilmişdir. Daha dəqiq desək, müasir iqtisad elmlərinin qarşısında duran ən mühüm məsələ məhsulların dövriyyə kanallarında gecikmədən növbəti təkrar istehsal mərhələsinə sürətlə keçməsinə təmin etmək, istehsalçıların məhsullarının keyfiyyətini artırmaq, məhsul xəttini genişləndirmək, istehlakçı tələblərinə tam cavab vermək üçün daha çox vaxt qazanmaqdır. sifarişlər və maddi xərclərin azaldılması.

Bazar iqtisadiyyatı üsulu ilə inkişaf edən ölkələrin təcrübəsi onu göstərir ki, yuxarıda göstərilən problemlərin aradan qaldırılması və qeyd olunan məsələlərin həlli yolu yeni elmi sahə adlanan logistika həyata keçirir. Bazar münasibətləri sisteminin qəlizliyi, məhsulların bölgüsü prosesinə keyfiyyətə yüksək tələbkarlıq, məhsulların daşınması, saxlanması, zəruri ehtiyatların yaradılması, onlara nəzarət, tədarükat prosesinin planlaşdırılması və servis xidməti və s. logistikanın elmi sahə kimi tətbiqini məcburi edən mühüm amillərdir.

İqtisadi müstəqillik əldə etmiş və bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf etmiş dövlətlərdə logistikadan istifadə təcrübəsinin olmamasına baxmayaraq, bu

sahədə ekspertlər arasında heç vaxt vahid razılaşma olmamışdır. O vaxtdan bəri "logistika" termini köhnəlmişdir.

Semantik fikir ayrılıqlarının formalaşması uzunmüddətli tarixi trayektoriyaya malikdir. Yunan dilində "logizesthai" feli oxumaq, hesablamaq, yadda qalmaq, mənalarını verir. Bu mənada "möveud" sözü ümumiyyətlə hesablama aparmaq fikrini nəzərdə tutur. "Logistika" sözü ilə "loger" feli fransız dilində oxşar mənə daşır. Fransız dilində "logistika" termini "loger" fe'linə aid olunmaqla təchiz etmək, yerbəyer etmək mənəsini daşır. Nəzərə almaq lazımdır ki, logistika haqqında iqtisadi ədəbiyyatlarda saysız mənalandırmaların aparılması bir daha sübut edir ki, bu terminin yaranma səbəbi qədim yunanların "laubja" (söhbət, anbar, saxlanma) və ya italiyanların "doggia" sözləri hesab olunur.

XVII XVIII əsrlərdə yaşamış alman idealist filosofu Q.Leybins "logistica" və "logica matematica" terminlərindən nəticələrin əldə olunması üçün hazırlanmış "calculus" termininin oxşarı kimi istifadə etmiş və riyazi məntiqi logistika adlandırmışdır. Bu istilahın riyazi məntiqlə bağlılığı sonrakı dövrlərdə 1904-cü ildə Cenevrədə baş tutan fəlsəfə konfransında yenidən rəsmiləşdirmişdir. Hərbi nəzəriyyəçi və tarixçi Antuan Henri (Henrik Veniaminoviç) Jomini müasir mənada logistikanın inkişafında böyük tövhələri olan biri hesab olunur. O, 1779-1869-cu illərdə yaşamış və İsveç (1798), Fransa (1804) və Rusiya (1813) ordularında xidmət etmişdir. Hərbi akademiyanın qurulmasında iştirak etmiş biri olaraq hesab edilən Jomini 18-ci əsrin sonu və 19-cu əsrin əvvəllərində tədqiqat (müqayisəli metod) texnikasının inkişafına mühüm töhfələr vermişdir.

Tez-tez logistika idarəetmə üsullarından istifadə edən kapitalist ölkələrinin şirkətləri və korporasiyaları, material axınının idarə edilməsi

sahəsində yeni bir yol kimi qəbul edilən məhsulların fiziki paylanması idarə edilməsi kimi tanınan ideyaya üstünlük verirlər. Bazar ehtiyacından asılı olmayaraq, müstəqil məhsul istehsalçıları əmtəə istehsal edərkən ikili rəqabətlə üzləşirlər. Birincisi, bazara hazır məhsulların istehsalı üçün tələb olunan xammal, material və ləvazimatların alınması zamanı analoji məhsulların istehlakçıları tərəfindən istifadə olunan optimal satış şəbəkələrinin və üsul və metodların qiymətləndirilməsində mövcud çətinliklər, xüsusən də qiymət amili ilə bağlıdır. İkinci məsələ isə konkret satış şəbəkəsinin olmaması, satış şəbəkələrinin saxlanması xərclərinin yüksək olması, bu şəbəkələrdə məhsulun realizə perspektivlərinin məhdudlaşdırılması, malların bazar tələbatını tam ödəməməsi, keyfiyyətinin qeyri-adekvat olması və digər məsələlərlə əlaqəlidir. Buna görə də, istehsal firmaları və korporasiyalar dövrü nəşrlərdən, ixtisaslaşmış tədqiqatlardan, elmi konfrans və konqres materiallarından, eləcə də bu ideya ilə bağlı materiallardan istifadə etməklə hazır məhsulların çoxsaylı paylama şəbəkələrində məhsulların fiziki paylanmasını idarə edirdilər. Əməliyyatlara xammalın və hazır məhsulların hərəkəti, müştərilərin sifarişlərinin hesablanması və həyata keçirilməsi, ehtiyatların səviyyəsinin monitorinqi, istehsal müəssisələrinin və anbarların yerlərinin müəyyən edilməsi və digər əməliyyatlar aid olunur.

Sahibkar fəaliyyətində, elmi və iqtisadi ədəbiyyatlarda logistika anlayışı daha çox məhsul göndərənlərə pulun ödənilməsindən istehlakçıya məhsulun çatdırılmasına qədər təsərrüfat dövriyyəsində material və xammalın saxlanması və hərəkəti ilə əlaqəli olan proseslərinin idarə edilməsi kimi başa düşülür. Bununla bağlı olaraq, mütəxəssislər logistikanı iki prinsipial istiqamət üzrə təsnif edirlər. Xammalın, materialın və hazır məhsulların

məhsul göndəricilərdən son istehlakçılara daşınması ilə bağlı həyata keçirilən bütün fiziki fəaliyyətlərin idarə edilməsi də onlardan biridir. Digər istiqamət, əhatə dairəsi baxımından, material axınlarının idarə edilməsini, mal və xidmətlər bazarında tələb və təklifin əlaqələndirilməsini, habelə materialın idarə edilməsi prosesində hər bir iştirakçının maliyyə maraqlarının nəzərə alınmasını və təmin edilməsini nəzərdə tutur.

"Logistika" termini təsvir edilən çərçivədə müxtəlif yollarla şərh edilə bilər. Logistika nöqtəyi-nəzərindən görünən bir sıra əsas elementlərin xüsusiyyətlərini onların hər birini müstəqil təhlil etməklə aşkar etmək olar. İdarəetmə, iqtisadi, praktiki və maliyyə məsələləri ən çox yayılmış məsələlərdəndir. Logistikanın mahiyyətini müəyyənləşdirərkən bu sahədə yorulmaz tədqiqatçı professor Q.Pavvelak və ABŞ-ın məhsulların fiziki paylanması idarə edilməsi üzrə Milli Şurasının əməkdaşları idarəetmə aspektinə böyük önəm verirlər. Onlar logistikanı müəssisəyə daxil olan, orada emal olunan və müəssisədən çıxan material və əlaqəli məlumat axınlarının planlaşdırılması və idarə edilməsi kimi müəyyən edirlər.

Logistikaya verilən bu və ya digər təyinatlardakı müxtəliflik bir sıra səbəblərlə bağlıdır. Bunlardan ən mühümü əksər firmaların məhsulların satışı, nəql edilməsi və s. sferalarda yerinə yetirməyə cəhd göstərdikləri məsələlərin əsas xüsusiyyətləri və miqyasındakı fərqliliklə əlaqədardır. İkincisi, logistikanın idarə edilməsi və təşkili üçün hər bir ölkənin milli sistemlərində mövcud dəyişiklikləri, eləcə də müxtəlif ölkələrdə logistika məsələlərinin tədqiqinin dərinliyini ehtiva edir. Digər, üçüncü səbəb, logistika sistemləri ətraf mühitində mövcud olan geniş funksional fəaliyyət istiqamətləri ilə bağlıdır.

Bütün qeyd olunanlardan belə məntiqi nəticəyə gələ bilərik ki, logistika dedikdə aşağıdakılar başa düşülür:

1. Material resursların ilkin mənbədən son təyinat məntəqəsinə qədər hərəkətində yeni istiqamət;
2. Məhsul istehsalı və yüklərin daşınması proseslərinin inteqrasiyası;
3. Məhsulların bölüşdürülməsinin idarə edilməsi;
4. Hazır məhsulların istehsalçıdan istehlakçıya səmərəli ötürülməsi;
5. Müxtəlif axınların informasiya sistemi;
6. İstehsalın və bölgünün təşkili haqqında elm və s.

Buna görə də logistikaya aşağıdakı kimi tərif vermək olar:

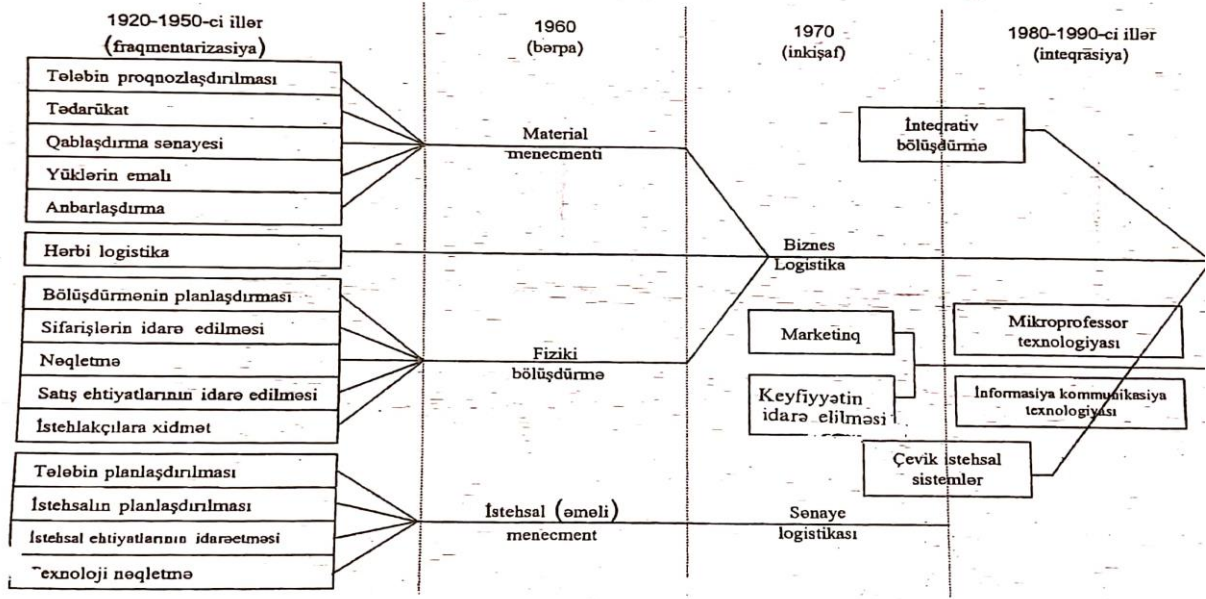
Logistika, bazar iqtisadiyyatı sistemində material, maliyyə və informasiyanın hərəkəti prosesinin planlaşdırılması, funksional idarə edilməsi və nəzarətilə bağlı olan praktiki fəaliyyət sahəsidir.

Elmi fənn kimi logistika ayrı - ayrı bölmələrə: təchizatın logistikası, istehsal logistikası, satış logistikası, nəqliyyat logistikası və s. ayrılmışdır. Bununla yanaşı xarici ədəbiyyatlarda, xüsusi ilə MDB məkanında o qədər də çox olmayan ədəbiyyatlar içərisində sənaye (istehsaldaxili), istehsal-kommersiya, kommersiya, tədarükat, satış, nəqliyyat, bölüşdürücü, sahibkarlıq, qlobal beynəlxalq logistika, logistik menecment, logistik biznes anlayışlarına və adlara rast gəlinir.

Logistikanın bu cür geniş konsepsiyaları iki əsas amillə əlaqələndirilir: konsepsiyanın mülki-biznes sahəsində inkişafı üçün tarixi vaxtın olmaması və konsepsiyanın bazar əlaqələrini gücləndirmək vasitəsi kimi Qərbdə yaranması.

Nisbətən yeni bir elm olmasına baxmayaraq, logistika elmi sürətlə genişlənən elmdir. Logistikanın terminoloji çərçivəsi və dili ilə sıx bağlı olan

çoxsaylı mövzular tez-tez bazar iqtisadi tələbləri fonunda aydınlaşdırılır, yenilənir və yeni məna və mahiyyət qazanır. Bu baxımdan həm digər xarici ölkələrdə, həm də bizim dövlətimizdə logistikanın tarixi təkamülünü, onun hazırkı vəziyyətini və gələcək potensial artımını araşdırmaq çox vacibdir.



Cədvəl 1.1

Cədvəldə xarici ədəbiyyatlarda logistikanın materiallar və onlara uyğun informasiya və maliyyə axınlarının idarə edilməsinin praktiki inkişafı baxımından təkamülü xronoloji ardıcılıqla verilmişdir. Daha doğrusu, xammal, material və hazır məhsulların mübadiləsi, onların məhsulgöndərənlər tərəfindən istehsal yerlərinə və istehsalçılardan istehlakçılara qədər çatdırılması prosesləri ilə əlaqədar olan bütün məsələlərin həlli göstərilmişdir. Logistikanın genezisinə nəzər yetirsək təkamül baxımından ötən 20-ci əsrdə onu 4 inkişaf mərhələsinə ayırmaq olar.

1. 1920-1950

2. 1950-1980

3. 1980-1990

4. Perspektiv inkişaf və tətbiq dövrü

İqtisadiyyatda 30 ildən artıqdır tətbiq edilən logistika maddi, maliyyə və informasiya axınlarının istehsal yerlərindən istehlakçıya qədər hərəkətinin kompleks şəkildə idarə edilməsi bacarığı və mədəniyyəti kimi qiymətləndirilir və hər birinin özünəməxsus xüsusiyyətləri olan dörd mərhələdən keçmişdir.

Birinci mərhələ 1920-1950-ci illəri əhatə edir və qeyd etmək olar ki, bütün bu müddət ərzində iqtisadi fikir tarixi parçalanmışdır. Maddi resursların idarə edilməsi və ümumi xərclərin azaldılması üçün integrativ bir vasitə kimi görünən logistika, buna görə də, logistika anlayışı biznes sahəsindən kənarı idi və şirkətlərin fəaliyyətinin müntəzəm koordinasiyası üçün yetərli və ya gözlənilmədiyi kimi deyildi. İkinci mərhələ 1950-ci illərin ortalarından 1970-ci illərə qədər olan illəri əhatə edir. Bu zaman çərçivəsi ekspertlər tərəfindən logistikanın yaranması (konseptuallaşdırılması) kimi təsnif edilir.

İkinci mərhələ logistikanın sürətli nəzəri və praktiki inkişafı ilə seçilirdi. Bu dövrdə logistika bir düşüncə üsulu idi və praktiki baxımdan məhsul paylanması qismən (hissə-hissə) optimallaşdırılması ilə müəyyən edilirdi. (ABŞ-da bu mərhələ məhsulların fiziki paylanması adlanır). Məlumdur ki, sözügedən dövr ərzində fiziki məhsulun paylanması tələbinin inkişafı marketing fəlsəfəsinin yaranması ilə alıcı bazarında baş verən fundamental keyfiyyət dəyişiklikləri ilə bağlıdır. O dövrdə bazar strategiyasının yaradılması və seçimi məhsulun daşınması xidmətinin necə təşkil olunduğundan çox asılıdır.

Üçüncü mərhələ 1980-1990-cı illərin ortaları arasındakı illəri əhatə edir. Qərbi dünyasında müasir marketinq və logistik (inteqral) ideyalar qeyd olunan dövr ərzində sürətli inkişaf mərhələsinə keçmişdir. Təsadüfi deyil ki, logistika sahəsində ən tanınmış və əhəmiyyətli akademik və ekspertlərdən biri olan ABŞ-ın Miçiqan Universitetinin professoru Donald Bowersox tərəfindən bu dövr “logistika intibahı” adlandırılıb. Həqiqətən də, əvvəlki onilliklərlə müqayisədə logistika Qərbi ölkələrinin iqtisadi həyatının mühüm aspektinə çevrildiyi 1980-1990-cı illərdə ən yüksək inkişaf səviyyəsinə çatdı.

Bu dövr ərzində logistikanın inkişafını müəyyənləşdirən ideya hər şeydən əvvəl istehsalçı firmaların logistik funksiyaları ilə onların tərəf müqabilləri - iqtisadi tərəfdaşların logistik funksiyalarının maksimum inteqrasiya edilməsi hesab olunurdu. Daha doğrusu, logistikanın inkişafını şərtləndirən həlledici və eyni zamanda müəyyənədicisi amil, minimal xərclərlə biznes fəaliyyətinin son nəticəsini yaxşılaşdırmaq üçün təchizat - istehsal - fiziki paylama - satış logistikası mərhələlərində həm istehsalçı, həm də istehlakçı firmaların logistik maraqlarının tarazlaşdırılması və uyğunluğunun təmin edilməsidir. Baxılan müddət ərzində logistikanın genişlənməsi və şövqü ilə əlaqədar olaraq qlobal iqtisadiyyatda əsaslı dəyişikliklər baş verdi:

1. Kompüterlərin tətbiqi və informasiya texnologiyaları sahəsində inqilab;
2. Bazarların qloballaşması;
3. İqtisadiyyatın infrastrukturunda baş verən dəyişikliklər;
4. Məhsulun keyfiyyətinin idarə edilməsi fəlsəfəsinin geniş yayılması;

Logistikanın dördüncü mərhələsi perspektiv inkişaf və tətbiq mərhələsi adlanır. Xüsusilə bu mərhələ bazar iqtisadiyyatına malik inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün daha xarakterikdir. İstehsal, təchizat, satış və istehlak

fəaliyyətlərinin hər birinə hərtərəfli yanaşma ilə tam inteqrasiya olunmuş logistika sistemlərinin qurulması dördüncü mərhələdə həyata keçmişdir. Elmi-istehsalat birliklərinin, müəssisələrin, konsernlərin və birliklərin sahələrarası və sahədaxili strukturlarının təşkilati baxımdan inkişafı bunu əks etdirir.

Bu zaman çərçivəsi logistika ilə bağlı bir sıra nəzəri məsələlərin həllinə uyğundur. Belə ki, məhsulların xidmət zamanı sərf olunan xərclərin azaldılması üçün “logistik konsepsiya” anlayışı məhsulların dövriyyəsinin bütün mərhələləri daxil edilməklə (məhsulun dizayn mərhələsindən başlayaraq təkrar emal edilmiş xammala və ya tullantıya çevrilmə mərhələsinə qədər) daha da genişləndirildi.

Ölkəmizin maddi-texniki təchizatı həm konseptual, həm də praktiki olaraq müasir iqtisadi şəraitə uyğun olaraq düzgün inkişaf etdirilməyib. Bu, bir tərəfdən ölkənin bazar iqtisadiyyatına keçməsi, iqtisadi sahələrdə aparılan struktur islahatları ilə əlaqələndirilsə, digər tərəfdən məqsəd bazarlarında müstəqil və sərbəst fəaliyyət göstərməyə tam uyğunlaşmamış istehsalçı və istehlakçıların logistik idarəetmənin mahiyyətini, onun prinsip və metodların tətbiq xüsusiyyətlərini axıra qədər başa düşməmələri ilə bağlıdır. Nəticədə, logistikadan istifadənin məqbul olduğunu düşünən iqtisadi zonaları və regionları müəyyən etmək asandır.

Əsl mənada logistikadan istifadə variantları inhisarçılıq tərəfindən ciddi şəkildə məhdudlaşdırılır. Bazar iqtisadiyyatının hərəkətverici qüvvəsi kimi qəbul edilən istehsal firmaları arasında rəqabətin və əlverişsiz iş şəraitinin olmaması logistik təfəkkürün yaranmasına və inkişafına ciddi maneələr yaradır.

Tarixi nöqteyi-nəzərdən sənaye cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrdə logistikanın inkişafı məsələsinə artan marağın əksəriyyətini iqtisadi amillər təşkil edir. Mübadilə sferası ilə bağlı məsrəflərin də səviyyəsinin yüksəlməsi faktorunu istehsalın həcmində artmış, ölkənin daxili və beynəlxalq əlaqələrinin gücləndiyi bir şəraitdə bazar fəaliyyətini optimallaşdırmaq üçün sahibkarların yeni formalar axtarışı səylərini gücləndirmiş və genişləndirmişdir.

Rəqabət mübarizəsi şəraitində fəaliyyət göstərən milli və beynəlxalq bazarların subyektləri bazardakı mövqelərini möhkəmləndirmək, satış paylarını artırmaq, daha çox müştəri cəlb etmək və son nəticədə qiymət və keyfiyyət parametrlərinə əsaslanan bazar liderliyinə sahib olmaq üçün, əlbəttə ki, özlərinin bütün fəaliyyətinin dəqiq uqotunu aparmalıdırlar və birbaşa və dolayı xərcləri, azaldılması yollarını müəyyən etməlidirlər. Bu konteksti nəzərə alaraq, bazar mövzusu, şübhəsiz ki, məlumat və pul vəsaitlərinin hərəkətini idarə etmək üçün nəzərdə tutulmuş logistik ideyalardan və metodlardan istifadə etməlidir.

Beləliklə fikrimizi ümumiləşdirsək logistikanın inkişafı bir tərəfdən firma və şirkətlərin malyeridilişi ilə əlaqədar vaxt və maliyyə məsrəflərinin azaldılmasına səy göstərmələri ilə əsaslandırılırsa, aşağıdakı faktlar üzrə olacaqdır:

1. Bazar münasibətlərinin mürəkkəbləşməsi və məhsulların bölüşdürülməsi prosesinə kəmiyyət və keyfiyyət baxımından yüksək tələbkarlıq
2. Logistikanın inkişafını bilavəsitə müəyyənləşdirən faktorlarla yanaşı bütün bunlar üçün şərait yaradan amilləridə nəzərə almaq lazımdır. Bu amillərə aşağıdakılar daxildir.

3. İqtisadi məsələlərin həlli üçün sistem və kompromisslər nəzəriyyəsinə istifadə
4. Komunikasiya sahəsində elmi texniki tərəqqinin inkişaf etdirilməsi.
5. Məhsul göndərmələr üzrə qayda və formaların müəyyənləşdirilməsi.

Logistika anlayışının yaranması yuxarıda qeyd olunan mülahizələrə görə həm makro, həm də mikro səviyyədə əhəmiyyətli olmuşdur. Belə bir konsepsiya hər şeydən əvvəl nəzəriyyələrin işlənilib hazırlanmasına əsaslanır. Burdan belə nəticəyə gəlmək olar ki, logistikanın təkamülü satıcı bazarından alıcı bazarına keçidlə güclü şəkildə əlaqələndirilir ki, bu da istehsal strategiyasında və paylama şəbəkəsində əhəmiyyətli düzəlişlərlə özünü göstərir. İstehsalçılar istehlakçılara tabe olmağa məcbur edilməməlidir və resursların ciddi və sərt şəkildə mərkəzləşdirilmiş bölgüsü əsasında məhsulun hazırlanması ilə bağlı istənilən qərar onun satış strategiyasına uyğun olmalıdır. Yəni, satış strategiyasının hazırlanması bir qayda olaraq məhsul istehsalından sonra gəlir və onun təşkil edilməsi istehsalın qaydaları ilə baş tutur. Bununla belə, malların istehsalı və ya istehsal qrafikinə yaradılması ilə bağlı qərarlar, təsərrüfat subyektlərinə fəaliyyət azadlığı verən məhsul satışı bazarının həcmindən və tərkibindən asılı olaraq, satış strategiyasının tələblərinə uyğun olaraq ciddi şəkildə həyata keçirilir.

1.2 Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat logistika xidmətlərinin hüquqi və iqtisadi amillərinin strateji baxımdan formalaşması vəziyyəti.

İqtisadi inkişaf proseslərinin tənzimlənməsində islahatların sürətləndirilməsi və səmərəliliyinin artırılması bir çox sahələrlə yanaşı, həmçinin, nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə bağlıdır. Nəqliyyat sistemi keçmiş dövrlərdən indiyədək iqtisadiyyatın ən mühüm sahələrindən biri hesab edilir. Nəqliyyat-logistika

kompleksi statistik göstəricələrə əsasən həm yüksək gəlirli sahə həm də sahibkarlıqda əlavə dəyər yaradan biznes fəaliyyətinin bir növüdür. Dünya iqtisadiyyatında nəqliyyat xətlərinin (dəniz, avtomobil, dəmir yolu) və digər nəqliyyat sahələrindən istifadə yükdaşımalara dinamikliyini əhəmiyyətli dərəcədə artırır. Azərbaycanda ticarət iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat-logistika kompleksi strateji məqsədlərə çatmaq üçün mühüm funksiyalar yerinə yetirir. Logistik fəaliyyətlə bağlı bir sıra xidmət sahələrini qeyd etmək mümkündür.

- 1.müştəri xidmətləri
- 2.yüklərin qablaşdırılması və saxlanması
- 3.yüklərin son ünvanlara çatdırılması xidmətləri
- 4.yüklərin müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə optimal və sərfəli daşınmasının həyata keçirilməsi üzrə xidmətlər.
- 5.gömrük proseslərinin yerinə yetirilməsinə dair nəzarətin təşkili xidmətləri.
- 6.sığortalama prosedurlarının təşkili xidməti
- 7.idxal-ixrac əməliyyatlarında daşınan konteynerlərin vahid mərkəzdən idarə olunması xidməti və.s

Azərbaycan strateji cəhətdən tutduğu mövqe həm ticarət əlaqələrinin yüksək inkişaf etməsinə həm də nəqliyyat logistika sisteminin əhəmiyyətli dərəcədə inkişaf etməsinə gətirib çıxarmışdır. Ölkəmizdə nəqliyyat sektorunun şaxələndirilməsi və genişləndirilməsi məqsədi ilə logistik mərkəzlərin yaradılması üçün əlverişli şərait vardır. A.R. Prezidentinin fərmanına əsasən 6 dekabr 2016-cı ildə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsi”ndə logistika üzrə təhlil və qiymətləndirilmələr qeyd olunmuşdur. Fərmanda göstərildiyi kimi respublikada yeni liman kompleksinin tikilməsi, sərhədyanı ölkələrlə dəmir yolu əlaqələrinin yaradılması, Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində Bakı Beynəlxalq dəniz Ticarət limanı ərazisində

azad iqtisadi zonanın yaradılması ölkəmizdə logistika sahəsinin inkişafı üçün mühüm aspektlərdən biri hesab edilir.

Ölkəmizdə dəniz nəqliyyatının inkişafı üçün Xəzər dənizi yüksək potensiala malikdir. Asiya ilə Avropanın ən böyük dəmir yolu layihələrindən biri sayılan Bakı-Tbilisi- Qars dəmir yolu xətti istifadəyə verilmişdir. Son 5 ildə fəaliyyət göstərən BTQ dəmir yolunun xəttinin qitələrarası yük daşımaları geniş imkanlar yaradaraq, Avropa dövlətləri ilə Çin arasında ən qısa marşrut yoluna çevrilmişdir. Bu da Şərqi dövlətlərinin maraqlarına səbəb olmuşdur. Yük dövriyyəsinə sərf olunan zamanı da 2 dəfədən çox azaltmağa şərait yaradır.

Hal-hazırda ölkəmizdə fəaliyyətdə olan bir sıra beynəlxalq hava limanları və aeroportları mövcuddur. Buraya dünya səviyyəli müasir standartlara cavab verən texniki imkanlarına görə regionun ən etibarlı infrastrukturuna sahib olan Heydər Əliyev adına Beynəlxalq hava limanı aiddir ki, bu da ölkəmizin ən güclü hava nəqliyyatı və nəqliyyat-logistika mərkəzi hesab olunur. 2022-ci ilin ilk 5 ayı ərzində Azərbaycanda hava nəqliyyatı ilə 27 min 257 ton xammal daşınıb ki, bu yüklərin ümumi dəyəri 615 milyon 200 min dollardır. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə istifadəyə verilən hava limanları Qarabağın Azərbaycan iqtisadiyyatına reintegrasiyasından əlavə ölkəmizin hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalardakı payını əhəmiyyətli dərəcədə artıracaqdır. Azad olunmuş ərazilərdə tikilən ilk hava limanı – Füzuli Beynəlxalq Aeroportu Qarabağ iqtisadiyyatının ticarət əlaqələri üzrə inkişafında xüsusi töhfə verəcəkdir. Hava nəqliyyatının inkişafı ölkənin logistik bazaya çevrilməsi üçün mühüm strateji xarakter daşıyır

“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına dair Strategiya”da qarşıya qoyulmuş məqsəd, üç əsas istiqamət üzrə aparılır.

1. Qeyri-neft sahələrinin inkişafında mühüm rola malik olan logistika sektoru bu sahəni digər sahələrlə əlaqələndirməklə yanaşı həmçinin iqtisadiyyatın inkişafını sürətləndirir və beləliklə hərəkətverici qüvvə kimi çıxış edir. Ölkənin vəziyyəti

ümumi iqtisadi inkişaf baxımından qiymətləndirilir, bu zaman logistika sənayesinin inkişafının mövcud potensialı iqtisadi cəhətdən ölkənin inkişafına diqqət yetirsək bu istiqamətdə mövcud vəziyyət logistika sənayesinin potensial inkişafı nəzərdə saxlanılaraq dövlət tərəfindən qiymətləndirilir.

2. Hazırda A.R-nın qarşıya qoyduğu strateji məqsədlərdən biri də regionda logistika və ticarət sahəsində möhkəmlənmək və bu məqsədə nail olmaq üçün ölkənin potensial geosiyasi mövqeyindən səmərəli istifadə etməsi vacibdir. Regionlarda nəqliyyat dəhlizləri, logistika və ticarət mərkəzləri iştirakının təmin edilməsi, istehsal və investisiya mərkəzlərinin yaradılması, artırılması, habelə yeni iş yerlərinin yaradılması məşğulluğun inkişafı və əlavə dəyər imkanları, ölkəni dünyanın diqqət mərkəzinə çevirmək şərti amillərdən biri hesab edilir.

3. Azərbaycanın Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində rəqabət üstünlüyünü təmin etmək üçün idxal-ixrac əməliyyatları üzrə tranzit yüklərin daşınması və xərcləri mümkün qədər minimuma endirilməli, gömrük prosedurları aparılmalı və bu sahədə digər mühüm addımlar atılmalıdır. Beynəlxalq tranzit xəttləri infrastrukturunu daha da genişləndirilməli və təmir işləri, tikinti layihələri müasir şəraitə uyğunlaşdırılmalıdır. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin tənzimləməsi üzrə mövcud hüquqi baza yaradılmışdır. Bu bazada hüquqi qüvvəyə malik olan normativ hüquqi aktlar qeyd olunmuşdur. Respublikada nəqliyyat sisteminin əsaslarını özündə birləşdirən qanun 11 iyun 1999-cu ildə qəbul olunmuş "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Nəqliyyat sferasında fəaliyyətin hüquqi tənzimlənməsi əsaslarından ibarət olan digər normativ aktlar "Avtomobil nəqliyyatı haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu, "Avtomobil yolları haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu (22 dekabr 1999-cu il), "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu (24 iyun 2005-ci il), "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət

Proqramından ibarətdir. «Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-ci illər) Dövlət Proqramı»nın maliyyələşdirilməsi dövlət büdcəsi, kreditlər, nəqliyyat sisteminə daxil olan qurumların vəsaitləri, yerli və xarici sahibkarların investisiyaları hesabına təmin edilir.

Son illər Respublikamızda yüksək səviyyəli nəqliyyat infrastrukturunu yaradılıb. Yeni layihələrə əsasən Prezident İlham Əliyev 2022-ci ilin son 6 ayının yekunlarına həsr olunan müşavirədəki çıxışında Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ikinci fazasına başlanmasının xüsusi əhəmiyyət kəsb etdiyini qeyd etmişdir. 2022-ci il Dövlət Statistika Komitəsinin göstəricilərinə əsasən ilk 5 ay ərzində dəniz limanları tərəfindən 4 milyon 560,5 min ton həcmində ticarət dövriyyəsi və yükləmə-boşaltma işləri həyata keçirilmişdir ki, bu yüklərin 4 milyon 270 min tonunu və ya 94,1 faizini tranzit yüklər təşkil edib.

Dünya İqtisadiyyatında nəqliyyat sistemi iqtisadi infrastrukturuna görə xüsusi bir mövqedə dayanır. Nəqliyyat sistemi ümumilikdə iqtisadi sektorun davamlı fəaliyyətini təmin edən müstəqil maddi istehsal sahəsidir. İqtisadiyyatın təsərrüfat sferasının bütün sahələrində məhsulun maya dəyərinə nəqliyyat xərcləri əlavə edilir. Çünki məhsulun istehsalında istifadə olunan xammal və ehtiyatlar nəqliyyat vasitələri tərəfindən tədarük edilir. Yükdaşıma təsnifatına görə nəqliyyat 2 istiqamətdə aparılır.

1. Texnoloji (Sənaye) nəqliyyatı.

2. Dövriyyə nəqliyyatı.

Sənaye nəqliyyatı müəssisədə istehsalın başlanılmasına və tamamlanmasına xidmət edir. Məsələn körfəzdən çıxarılmış xam nefti boru kəmərləri nəqliyyatı vasitəsi ilə terminallara ötürülür ki, həmin boru xətti sənaye nəqliyyatı sayılır. İstehsal olunan məhsullar çəkisindən asılı olaraq müxtəlif (avtomobil, gəmi, vaqonlar, lokomotivlər və.s) nəqliyyat vasitələri ilə

daşınır. Yükdaşımalarda istifadə olunan hər hansı bir nəqliyyat növü texnoloji və ya sənaye nəqliyyatı adlanır.

Dövriyyə nəqliyyatı texnoloji nəqliyyatdan fərqli olaraq hazır məhsulu istehlakçıya çatdırılması ilə məşğul olur. Bu tipli yükdaşımalar ölkədaxili, regionlararası, beynəlxalq marşrutlar vəsiti ilə həyata keçirilir. Respublikamızda daxili yükdaşımaların böyük hissəsi dəmiryol və avtomobil nəqliyyatının payına düşür.

Ölkə İqtisadiyyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edən nəqliyyat növlərindən biri dəmiryoludur. Su hövzəsi olmayan ölkələr yükdaşımalarda daha çox dəmiryolu nəqliyyatına üstünlük verir. Bu ölkələrdə dəmiryolu nəqliyyatı iqtisadiyyat sahəsində xüsusi strateji rola malikdir. Nəqliyyatın digər sahələri ilə müqayisədə dəmir yolu yüksək buraxılış qabiliyyətinə malikdir. İllik yük gərginliyi 80-100 mln. tkm/km-ə bərabər olan dəmiryol nəqliyyatı üst qatından (reislərin tipindən, şpalların növündən və s.) elektricləşmədən və yol zolağının sayından asılıdır. Dəmiryolu nəqliyyatı uzun məsafələrə toplu yüklərin daşınmasında texniki-iqtisadi baxımdan ən əlverişlisi hesab olunur. Daşınma məsafələrindən asılı olaraq istismar xərcləri göstərilən formula üzərində əks olunmuşdur:

$$S_{\text{üm}} = S_{\text{d}}\ell + S_{\text{b-s}},$$

Burada $S_{\text{üm}}$ ~ yük daşımalarının maya dəyəri, qəp/10 tkm

S_{d} ~ daşıma məsafəsindən asılı olan xərclər, qəp/10 km-ə

ℓ ~ yüklərin daşıma məsafəsi, km

$S_{\text{b-s}}$ ~ başlanğıc-son məntəqələrdə sərf olunan xərclər, qəp/t.

Dəmiryol nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə aid olmayan yanacaqlardan istifadə edərək, bura (daş kömür, ağacdan, bərk maddələrdən) nəqliyyatın daha perspektivli və səmərəli növlərindən biri hesab olunur. Bu perspektivlərdən biri də zaman anlayışıdır ki, ilin bütün fəsillərində fasiləsiz fəaliyyətdə olmasıdır.

Avtomobil nəqliyyatı nəqliyyat sisteminin vahid tərkib hissəsi olmaqla yanaşı, həmçinin, digər nəqliyyat sahələri ilə müqayisədə texniki-iqtisadi göstəricilərinə görə fərqləndirilir. Bu nəqliyyat sahəsinin texniki-iqtisadi xüsusiyyətləri ondan ibarətdir ki, sərnişin və yük daşımaların tənzimlənməsi səmərəli şəkildə həyata keçirilir. Avtomobil nəqliyyatı ölkələrarası və şəhərlərarası xammal, hazır məhsul və yarımfabrikatların istehlakçılara çatdırılmasında əsas vasitədir. Hazır məhsullara yüngül və yeyinti sahəsi, sənaye və tikinti materialları aid edilir. Avtomobil nəqliyyatının müsbət tərəflərindən biridə yük dövriyyəsinə məhsulun maya dəyərini aşağı salınmasıdır. Digər nəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə avtomobil nəqliyyatı məsafələri daha tez qəth etmək üçün səmərəli variantdır. Respublika ərazisinin hər 1000 kv.km-nə 22.7 km dəmiryol xətti düşürsə, bu göstərici avtomobil nəqliyyatında 294.5 km təşkil edir ki, buda 13 dəfə çoxdur. Avtomobil yüksək manevr etmə qabiliyyətinə malikdir. Bu nəqliyyatın digər nəqliyyat vasitələrinə nisbətən olan üstünlüyü yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının yenidən təkrar olmasına imkan verməməsidir. Magistral avtomobil yolları ölkə ərazisində və yaşayış məntəqələri arasında nəqliyyat əlaqələrini təmin edilməsi üçün inşa edilir.

Digər nəqliyyat növlərinin çatışmayan tərəfləri olduğu kimi su nəqliyyatının da bəzi çatışmayan cəhətləri vardır. Ölkə ərazisinin bir çox yerində su mənbələrinin olmaması, eyni zamanda daşımaların mövsümi olması, su nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafının məhdudlaşmasına səbəb olur. Su nəqliyyatının üstün cəhəti isə su yollarının tikinti və istismarına əsaslı investisiya qoyuluşunun zəruri olmamasıdır.

Boru nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri kimi ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır. Boru nəqliyyatı xammal daşımaları maya dəyərini aşağı olması və daşımalarda itkilərin olmaması ilə səciyyələnir. Bu nəqliyyat növünün

mənfi cəhəti daşınan yük kütləsinin çoxluğu və daşınmada yalnız neft və neft məhsullarının olmasıdır.

Hava nəqliyyatı sistemində yükdaşımalarda maya dəyərinin baha-başa gəlməsi bu nəqliyyatdan istifadə imkanlarını azaldır. Hava nəqliyyatında məhsulların sürətli şəkildə daşınması və eyni zamanda tez xarab olan malların uzaq məsafələrə tədarükü bu nəqliyyatın ən müsbət tərəfidir.

1.3 Müasir transmilli şirkətlərin formalaşmasında nəqliyyat sisteminin hüquqi aspektləri

Müasir qloballaşma prosesinə təkan verən qüvvə transmilli korporasiyalardır. Bu gün dünyada fəaliyyət göstərən bütün şirkətlər beynəlxalq şirkətlər hesab edilir. Beynəlxalq şirkətlər 2 yerə ayrılır: transmilli və çoxmilli. Transmilli korporasiyalar fəaliyyətinə görə beynəlxalq, kapitala, həmçinin nəzarətə görə isə milli hesab olunurlar. Çoxmilli korporasiyalar fəaliyyətinə, kapitala, nəzarətə görə beynəlxalq xüsusiyyət daşıyır. Transmilli korporasiyalar xarici ölkələrdə aktiv vəsaiti olan korporasiyalardır. Transmilli şirkət ifadəsi ilk 1974-cü ildə BMT-nin şurasında irəli sürülmüşdür. Sonralar həmin şura 1908 və 1913 nömrəli qətnamələri – transmilli korporasiyalar üzrə hökumətlərarası komissiyayı qəbul etdi. Burada əsas vəzifə BMT-nin digər orqanlarını bu işlə əlaqələndirmək, təkliflərin hazırlanması, TMS-in nümayəndələri üçün forumlar təşkil edilməsi idi. BMT-nin transmilli korporasiyalar üzrə komissiyası bir neçə şərt irəli sürmüşdür. Transmilli korporasiyalar bu şərtlərdən ən az 1-ni ödəməlidir: 1. Fəaliyyətindən, hüquqi formasından asılı olmayaraq azı 6 ölkədə mövcud olan müəssisədir. 2. Ümumi dövriyyəsi 1 milyard dollardan çox korporasiyadır. 3. Şirkətin aktivlərinin ümumi dəyərində xarici aktivlər 25-30 % təşkil edir. 4. Yerləşdiyi ölkədən kənar ümumi dövriyyənin 1/5 – 1/3 hissəsinin satışını həyata keçirir.

1990-cı illərdə dünyada ümumilikdə 40 min TMK və ona məxsus 270 min xarici filial vardı. Davamlı olaraq hər birinin sayı sürətli şəkildə artır. Son məlumatlara görə dünyada 70 mindən çox TMK vardır. Bunlara ana kompaniya deyilir. Ana kompaniyaların özünün də 900 mindən çox filialı fəaliyyət göstərir. Transmilli korporasiyaların sayı nəinki durmadan artır, hətta ona daxil olan şirkətlərin iqtisadi gücü də möhkəmlənir. Hal-hazırda Transmilli korporasiyaların 60%-i istehsal, 37%-i xidmət, 3%-i hasilat və kənd təsərrüfatı kimi sahələrlə əlaqəlidir. 1990-lardan bu yana TMK çox da dəyişməyib. Coğrafi cəhətdən TMK-ın 90%-ə kimi hissəsi ABŞ-da, qalan hissəsi isə Qərbi Avropa və Yaponiyada yerləşir.

TMŞ-in inkişafını bir neçə dövrə bölmək mümkündür:

Birinci dövr XIX əsrin sonundan Birinci dünya müharibəsinə qədərki hissəni əhatə etmişdir. Bu zaman TMŞ-lər müstəmləkələrdən gələn xammalın axtarışı, işlənməsi məsələləri ilə məşğul olurdular. Həmin TMK-lar –kartellər, sindikatlar, trestlər hesab olunurdu.

İkinci dövr I və II dünya müharibələri arasında qalan dövrdən ibarət idi. TMK-lar xalis trestlər hesab olunurdu. Onların əsas məqsədi hərbi, texniki məhsulların istehsalı idi. Bu TMK-lar dünya iqtisadiyyatına və onun inkişafı prosesinə önəmli ölçüdə təsir edə bilmədilər. Transmilli şirkətlər fərqli dövlətlərin ərazilərində yerləşərək, onların qanunvericiliyinə uyğun şəkildə fəaliyyətini yürüdür, vahid mərkəzdən idarə olunur.

Üçüncü dövr 1960-1980 ci illəri əhatə edir. Bu zaman TMK-lar dünyada və iqtisadiyyatın inkişafında daha mühüm rol oynamışdılar. Elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərindən daha əhatəli istifadə edilməyə başlandı. Bu TMK-lar konqlomerat və konsern kimi fəaliyyət göstərirdilər. Burada milli və xarici elementlər birləşirdi. Digər zonaların da ETT-dən faydalanmasına imkanlar artmışdır.

Dördüncü dövr 1980-ci illər hesab edilir. Bu dövəndə dünya miqyaslı TMK-lar yaradılmasına qərar verilmişdir. Bu TMK-ların əsas xüsusiyyətləri vardır: dünya bazarının öz aralarında bölüşdürülməsi, yeni texnologiyalar vasitəsilə filialların bir-biri ilə əlaqələrinin qurulması, vahid şəkildə təşkil edilmiş mühasibat uçotu və audit, istehsal mənbələrinin dəqiq təşkil edilməsi, filialların vahid idarəçilik altında birləşdirilməsi, TMK-ların dövlətə iqtisadi, siyasi baxımdan təsir göstərə bilməsi və s.

Beşinci dövr XXI əsrin başlanğıcı hesab edilir. Bu dövrdə Avropa, Asiya, Cənubi və Şimali Amerikada ərazi üzrə yeni birliklər yaradılırdı, bununla TMK-ların fəaliyyət istiqaməti genişlənirdi. TMK-ların fəaliyyətində rəqabət üstünlüyü mühüm önəm kəsb edir. Əmtəələr xarici ölkələrə ixrac edilərkən müqayisəli üstünlük əsas amillərdən sayılır.

Əslində TMK-ın fəaliyyəti hər zaman müsbət şəkildə nəticələnmir. Çox zaman maraqlar dövlətlərin, digər sahibkarların maraqları ilə toqquşur. Maddi imkanına və gücünə inanan TMK-lar dövlət içində dövlət kimi davranırlar. Məsələn ABŞ-da İBM şirkəti bütün ölkəni təmsil edir. Bu korporasiya öz diplomatları vasitəsilə xarici dövlətlərlə münasibətlər qurur. Bir sözlə, qloballaşma artdıqca korporativ feodalizm dövrünə giriş edirik. TMK-ın maraqları digər dövlətlərin maraqları ilə üst-üstə düşdüyü zaman, bu dövlətlərdə sağlam rəqabət mühiti formalaşır. İnkişaf etmiş dövlətlər TMK-lar üzərində nəzarəti gücləndirməyə çalışırlar, nəticədə Dövlət transmilli korporasiyaları yaranır. Əsrimizin əvvəllərində dünyanın ən böyük 500 kompaniyasından 41-i dövlət transmilli şirkətləri təmsil edirdi. Hal-hazırda dövlət transmilli şirkətlərin illik satış miqdarı 450 milyard dollardan çoxdur. DTMŞ-nin üstün cəhətləri var. Mühüm ehtiyatlara nəzarət edərək, həm malgöndərən, həm də sifarişçiləri özünə tabe edir. Bu şirkətlər dövlətə təzyiqlər də edə bilər. TMK-lar inkişafda olan dövlətlərə mənfi təsir göstərə bilər: 1. TMK-lar

yerli şirkətləri bazarda sıxışdıraraq, inkişafa əngəl törədirlər. 2. Transmilli kapitalın azad hərəkəti zamanı inkişafda olan ölkələrdə milli valyutanın sabitliyi pozula bilər və bununla da dövlətin milli təhlükəsizliyi təhlükə altına düşər. 3. TMK-lar milli təhlükəsizlik ilə bağlı sahələrə sızma bilər və inkişafa mənfi cəhətdən təsir edir. 4. TMK-lar maraqlarını qorumaq üçün ölkənin maraqlarına uyğun olmayan məsələlərdə təsir edə bilər.

Hal-hazırda ən önəmli rolu ABŞ-in transmilli korporasiyaları oynayır. Onların filialları güclü iqtisadi sistem yaratmışdır və bu Amerikanın ikinci iqtisadiyyatı adlanır. Avropa TMK-ları dövlətlə sıx əlaqələrə girir, bu da onların fərqli xüsusiyyəti hesab olunur. Bu xüsusiyyət Almaniyaya və Fransa iqtisadiyyatlarında hökmran olan korporasiyalara da aiddir. Yaponiyada isə dövlətlə TMK-lar və onlara tabe olan birliklər arasında güclü əlaqələr mövcuddur.

Müasir TMK-ların əlamətləri olaraq bunları qeyd etmək olar: fəaliyyət çevrəsi kifayət qədər əhatəlidir, iqtisadi cəhətdən gücü bir yerdə toplanmışdır, dövlətlər bu korporasiyaları müdafiə edirlər, ETT-in uğurlarını istehsalata tətbiq edərkən ləng davranmırlar. Şirkətlərin digər dövlətlərdə öz istehsal strukturu yaratmasındakı məqsəd buradan bir çox üstünlüklər əldə etməsi ilə bağlıdır. Həmin üstünlüklər bunlardan ibarətdir: mülkiyyətlə bağlı üstünlük, qloballaşmanın faydası, yerləşdirmədən alınacaq fayda.

Mülkiyyətlə bağlı üstünlük 2 cəhətdən mümkündür. İstehsal idarəetməsi, marketing sistemi, insan kadrları, maliyyə və s. ilə bağlı olan üstünlüklər. Digəri isə vahid idarəetmə ilə bağlı üstünlükdür, bu da 2 yerə ayrılır. Bu fayda bazarın vəziyyəti, şirkətin ümumi ölçüsü ilə əlaqəlidir. Qənaət, inhisarçılıq onun istifadəsi ilə bağlı proseslər anlaşılır. Həmin proseslər bu şəkildə anlaşılır: əmək, maliyyə, informasiya ehtiyatlarına birbaşa çıxış, həmin ehtiyatları ölçüsü və ya inhisarçılıq müqabilində əldə etmək imkanları, əmtəə bazarına üstün çıxış, ən aşağı xərclərlə

ana şirkətin ehtiyatlarına çıxış, sadəcə istehsalın təşkili vasitəsilə deyil, tədarük, maliyyə və s. hesabına qənaət. Bu faydalar ümumi hesab olunur. Bunlar həm daxili, həm də xarici bazarlara çıxışı olan şirkətə məxsus amillərdir. Şirkətlər xarici ölkələrdə öz bölmə, filiallarını, müəssisələrini yaradırlar. Subsidiya-elə bir müəssisədir ki mülkiyyətinin yarısından çoxuna ana şirkət rəhbərlik edir. Bu zaman ana şirkət müşahidə, icra orqanları üzvlərinin bir çoxunu işə təyin edə, həmçinin işdən azad edə bilər. Assosiasiya olunmuş birlik- elə bir birlikdir ki, mülkiyyətinin 10 %-dən 50%-dək hissəsinə ana şirkət başçılıq edir. Bölmə- ana şirkətin tam mülkiyyətində olan birlikdir. Bölmə bunlardan ibarətdir: ana şirkətin müvəqqəti filialı, ana şirkətin üçüncü tərəflə birgə müəssisəsi, birbaşa ana şirkətin mülkiyyətində olan daşınmaz əmlak, alınan ölkədə 1ildən az istifadə edilməyən daşınan əmlak və təchizatlar.

Transmilli korporasiyalara misal olaraq bu şirkətləri göstərə bilərik:

UPS şirkəti 220-dən çox ölkə və ərazidə fəaliyyət göstərir. Sahibkar gənclər tərəfindən 100 ABŞ dolları məbləğində kreditlə kiçik kuryer xidməti təminatçısı kimi yaradılmış UPS hazırda bütün dünya üzrə 500.000-dən çox UPS işçisi ilə nəqliyyat və logistika üzrə liderdir və böyük və kiçik hər ölçüdə müştərilərə innovativ həllər təqdim edir. UPS-də sağlam, dayanıqlı qlobal mühit tərəfindən dəstəklənən ədalət və hamı üçün iqtisadi imkanlar üzərində qurulmuş daha təhlükəsiz, daha güclü və daha möhkəm icmaların qurulmasına kömək etmək məsuliyyətini başa düşür və qiymətləndirir.

Yaranma ili: 1907

İşçi sayı: 500000

Xidmət edilən ölkə sayı: 220

Gündəlik hava nəqliyyatı daşınması: 2000+

UPS Asiya ofisi

Mərkəz: Sinqapur

Yaranma ili: 1988

İşçi sayı: 15600

Xidmət edilən ölkə sayı: 110

Xidmət verilən Hava limanı sayı: 120

UPS Avropa ofisi:

Mərkəz: Almaniya

Yaranma ili: 1976

İşçi sayı: 46000

Xidmət edilən ölkə sayı: 56

UPS dünya üzrə velosipedlərdən tutmuş traktor-qoşqulu yük maşınlarına qədər 119.000-dən çox çatdırılma vasitəsini idarə edir. Avtomobil istehsalçısının reklamından və ya təsdiqindən qaçmaq üçün uzun müddət davam edən şirkət siyasətində avtomobil xidmətə girdikdə (mümkün olduqda) bütün xarici istehsalçının emblemləri və nişanları silinir. UPS yerüstü nəqliyyat vasitəsinin tipik ömrü 20-25 ildir (və ya daha çox), struktur bütövlüyü pozulana qədər davam edir. Şirkət yerüstü nəqliyyat vasitələrinin heç birini yenidən satmır, ona görə də təqaüdə çıxmış avtomobillər əzilmə/parçalanma üçün göndərilməzdən əvvəl demək olar ki, həmişə təkrar istifadə edilə bilən hissələrdən təmizlənir. Hurdaya

çıxarılmazdan əvvəl, UPS yük maşınları və qoşquların bütün şirkət markaları rənglənmişdir və onlara ADA (Avtomobil Məhv İcazəsi) nömrəsi verilmişdir və avtomobilin məhv edilməsini qeyd edən UPS Avtomobil işçilərinin nəzarəti altında əzilmiş olmalıdır. Bu siyasətin yeganə istisnası şirkətdaxili istifadə üçün yoldan çıxarılan nəqliyyat vasitələridir; paketli avtomobillər (ağ rəngə boyanmış) müxtəlif məqsədlər üçün istifadə olunur (adətən böyük mərkəzlərdə); köhnə yarı traktorlar bəzən terminal traktorları kimi istifadə edirlər.

Dünya üzrə dördüncü ən böyük yük hava yolu şirkəti olan UPS Hava Yolları dünya üzrə 800-dən çox istiqamətə uçuşlar həyata keçirir (istənilən aviaşirkətlər, yük və ya sərnişinlər arasında ən çoxu). 1988-ci ildə yaradılan aviaşirkətin baş ofisi Kentukki ştatının Louisville şəhərində (Worldportun evi, dünya üzrə hava mərkəzidir) ABŞ-da Ontario, Kaliforniya, Dallas, Texas, Rockford, İllinoys və Filadelfiyada yerləşən əlavə mərkəzləri ilə yerləşir. Şimali Amerikadan kənarında, Almaniyanın Köln şəhərindəki mərkəz Avropaya xidmət göstərir. Asiyada UPS Hava Yolları Honq-Konqda bir obyekt və Çində iki mərkəz fəaliyyət göstərir. 260-dan çox təyyarədən ibarət donanmadan ibarət olan aviaşirkət birbaşa FedEx Express ilə rəqabət aparır və şirkət tərəfindən dünya üzrə 200-dən çox ölkə və əraziyə hava daşımalarını asanlaşdırır.

2013-cü ilə olan məlumata görə, UPS-in dünya üzrə 104.900-dən çox avtomobili, o cümlədən 7.000-ə yaxını alternativ yanacaq vasitəsi var. 2008-ci ilin may ayında UPS, Daimler-dən 200 hibrid elektrik avtomobili və 300 sıxılmış təbii qaz (yanacaqda 20% daha qənaətcildir) üçün sifariş verdi. Şirkət 2016-cı ildə parkına 200 hibrid elektrik avtomobili əlavə etmişdir. UPS şirkətin ətraf mühitə təsirini azaltmaq üçün göstərdiyi səylərə görə İqlim Hesablamalar Qrupu tərəfindən ətraf mühitin mühafizəsi üzrə 100 ümumi nəticədən 80 ballıq "qabaqcıl" reyting almışdır. UPS həmçinin hazırladığı alternativ yanacaq proqramına görə

Birləşmiş Ştatların Ətraf Mühitin Mühafizəsi Agentliyi tərəfindən Təmiz Hava Mükəmməlliyi Mükafatına layiq görülüb. 2009-cu ilin oktyabrında UPS müştərilərə paketlərinin daşınması nəticəsində yaranan istixana qazı emissiyalarını zərərsizləşdirmək üçün karbon kompensasiyası almaq şansı verən ilk kiçik paket daşıyıcısı oldu. Əvvəlcə yalnız ups.com saytında və yüksək həcmli yükəndərənələr üçün mövcud olsa da, indi onlar UPS göndərmə sistemləri və UPS Ready üçüncü tərəf göndərmə sistemləri vasitəsilə geniş şəkildə mövcuddur. UPS şirkətinin 2022-ci il gəlirləri 100.3 milyard dollar olmuşdur. Aşağıdakı cədvəldə UPS şirkətinin maliyyə hesabatına nəzər yetirək.

UPS maliyyə hesabatı

	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
<i>Aktivlər</i>	<i>935,0</i>	<i>939,3</i>	<i>958,5</i>	<i>972,2</i>	<i>1126</i>	<i>1117</i>	<i>1104</i>
<i>Kapital</i>	<i>53,62</i>	<i>52,50</i>	<i>52,93</i>	<i>54,53</i>	<i>59,45</i>	<i>60,66</i>	<i>56,88</i>
<i>Gəlir</i>	<i>28,32</i>	<i>29,62</i>	<i>30,21</i>	<i>28,89</i>	<i>33,08</i>	<i>35,39</i>	<i>34,56</i>
<i>Xalis gəlir</i>	<i>3,204</i>	<i>0,969</i>	<i>4,516</i>	<i>4,304</i>	<i>6,557</i>	<i>7,457</i>	<i>7,630</i>
<i>Bazar kapitallaşması</i>	<i>61,4</i>	<i>68,5</i>	<i>45,9</i>	<i>45,7</i>	<i>50,0</i>	<i>61,2</i>	<i>57,8</i>

Cədvəl 1.2

C.H.Robinson, sadədən ən mürəkkəbə qədər bütün dünyada və sənayelərdə şirkətlər üçün logistika problemlərini həll edir. İdarə olunan 28 milyard dollarlıq yükdaşıma və illik 20 milyon daşıma ilə dünyanın ən böyük logistik platformalarından biridir. Xidmətləri məhsul və malları bütün dünyaya problemsiz çatdırmaq və ticarəti sürətləndirməkdir. 100.000 müştəri və 85.000 müqavilə daşıyıcılar üçün daha ağıllı həllər təqdim etmək üçün məlumat üstünlüyündən istifadə edilir. Mərkəz Ofisi Eden Prairie, Minnesota, Amerika Birləşmiş Ştatlarında yerləşir.

C.H. Robinsonun yük daşıma biznesinə girişi 1956-cı il Federal Avtomobil Yolları Qanununun dövlətlərarası ticarəti və Amerikanın yollarını genişləndirməsindən sonra baş verdi. C.H. Robinson və digər yükçöndərənlər əvvəllər yüklərin daşınması üçün qatarlardan istifadə edirdilər. 1968-ci ildə firma Omaha, Nebraskada yerləşən Meat Packers Express adlı müqavilə daşıyıcısı kimi tənzimlənən yük maşını biznesinə daxil oldu. Robco Transportation Inc., Meat Packers Express-i üç il sonra əlavə daşıyıcılarla birləşdirərək yaradılmış və 1986-cı ildə satılmışdır. 1960-cı illərin ortalarında C.H. Robinson Co. və C.H. Robinson, Inc., əməliyyatlarını C.H. adı altında birləşdirdi. Robinson Co. Nash Finch hələ də broker şirkətində 25% paya sahib idi, C.H. Robinson işçilərinin qalan hissəsinə sahibdirlər. 1976-cı ilə qədər Nash Finch səhmləri satın alındı və şirkət 100% işçilərə məxsus idi. C.H. Robinson inkişaf etməkdə olan texnologiyadan istifadəyə diqqət yetirdi və 1979-cu ildə IBM meynfreymilərini qəbul etdi. 1980-ci il tarixli Avtomobil Daşıyıcıları Aktı Amerikada nəqliyyat sənayesinin tənzimlənməsini ləğv etdi və logistika təminatçıları və yükçöndərənlər üçün rəqabəti artırdı. C.H. Robinson müqaviləli daşıyıcı proqramı yaratdı, yük müqaviləsi əməliyyatlarını genişləndirdi və özünü faktiki olaraq bütün göndərilə bilən mallar üçün vasitəçi kimi göstərdi. Şirkətin yük maşınları ilə ölçülən orta illik artımı iki dəfədən çox artdı və C.H. Robinson beş il ərzində 700 milyon dollardan çox satış əldə etdi. Qırx faizi yük maşını vasitəçiliyi, qalan gəlir isə məhsul satışından əldə edilib. Cədvəl 1.3 C.H.Robinson şirkətinin maliyyə hesabatı verilmişdir.

(USD)	Dekabr 2022
Müəssisənin gəliri	5,07 mlrd
Müəssisənin xalis gəliri	96,19 mln
Xalis gəlir marjası	1,9%

(USD)	Dekabr 2022
Müəssisənin fəaliyyət gəliri	200,72 mln
Nəğddə olan dəyişiklik	29,95 mln
Mövcud nəğd pul	Yoxdur
Gəlir dəyəri	4,7 mlrd

Cədvəl 1.3

Aşağıdakı cədvəl C.H.Robinson sahiblərinin 5 illik məcmu gəlirlərini müqayisə edir. Robinson Worldwide, Inc.-in adi səhmləri S&P 500 indeksinin və Nasdaq Nəqliyyat indeksinin məcmu ümumi gəlirləri ilə birlikdə aşağıdakı cədvəldə qeyd olunmuşdur.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
C.H. Robinson Worldwide, Inc.	100\$	96,39\$	91,85\$	112,99\$	132,40\$	115,06\$
S&P 500	100\$	95,62\$	125,72\$	148,85\$	191,58\$	156,89\$
Nasdaq Transportation	100\$	84,30\$	103,87\$	110,40\$	125,06\$	101,32\$

Cədvəl 1.4

Şimali Amerika Yerüstü Nəqliyyatı ABŞ, Kanada və Meksikadakı ofislər şəbəkəsi vasitəsilə idarə olunan Şimali Amerika yerüstü daşıma xidmətləri avtomobil daşınması, intermodal və daxili hava nəqliyyatı daşınması daxildir. Qlobal xidmətlərin qüsursuz, multimodal dəsti vasitəsilə çoxsaylı provayderlərə ehtiyacı azalır. Beynəlxalq qlobal ekspeditorluq ofisləri okeanla yükdaşıma xidmətləri, hava daşınmaları xidmətləri və gömrük brokerliyi xidmətləri göstərir. Yüksək keyfiyyətli meyvə və tərəvəzlərə əlavə olaraq, Robinson Fresh bölməsi

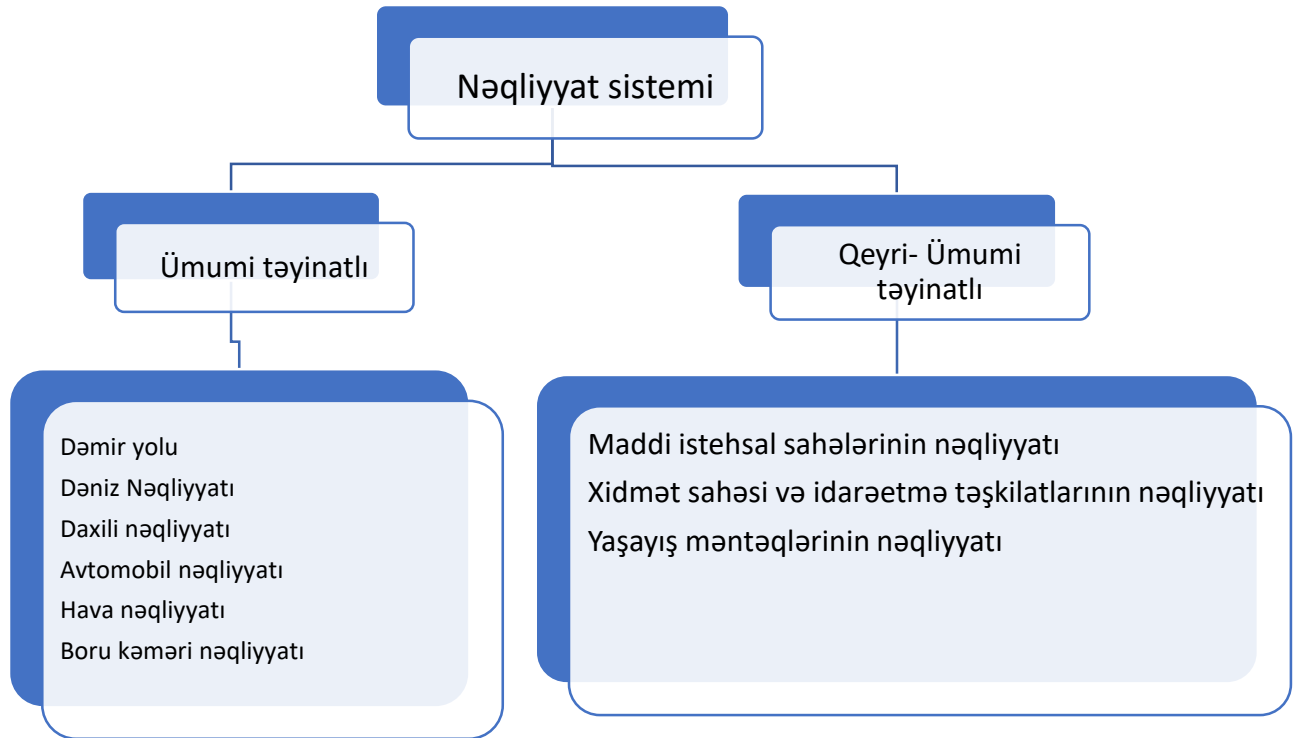
tədarük zəncirində həllər təqdim edir ki, pərakəndə satıcılar, restoranlar, yetişdiricilər və qida xidməti şirkətləri istehlakçıların təzə məhsula olan tələbatını daha yaxşı qarşılaya bilsinlər.

Fəsil II. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika sisteminin təşəkkülü qanunauyğunluqları və xüsusiyyətləri

2.1 Vahid Nəqliyyat sistemi elementlərinin təhlili

Mülkiyyət və təbəçilik strukturundan asılı olmayaraq, vahid nəqliyyat sistemi bir-biri ilə əlaqəli nəqliyyat növlərinin məcmusudur. Rabitə marşrutlarının uzunluğu, onların buraxılış və daşıma qabiliyyəti, nəqliyyat xətlərinin yerləşdiyi ərazinin planlaşdırılması və digər meyarlar vahid nəqliyyat sistemində xalq təsərrüfatına və əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətinin həcmnin göstəriciləridir. Bu göstəricilər yüksək olarsa, nəqliyyatın inkişafının daha yüksək olacağı düşünülür. Quruluş baxımdan nəqliyyatı iki alt sistemdən: ümumi və qeyri - ümumi təyinatlı nəqliyyatdan ibarətdir. Sistemin hər iki tərəfi dövlət və özəl mülkiyyətdən ibarət ola bilər.

Ümumi təyinatlı nəqliyyat kim tərəfindən təqdim olunmasından asılı olmayaraq təşkilat, idarə və şəxslərin sərnişinlər və yük daşınması ilə məşğul olur. Əksinə, qeyri-ümumi təyinatlı daşıma müəyyən istehsalla əlaqəli müəssisə və təşkilatlar üçün çətdirilməni həyata keçirir. Nəqliyyat sisteminin strukturu aşağıdakı kimidir.



Cədvəl 1.5

Ümumi və qeyri ümumi təyinatlı bölgüdən başqa nəqliyyatı magistral və qeyri - magistral olaraq da ayıra bilərik. Magistral ümumi, qeyri - magistral isə qeyri ümumi təyinatlı nəqliyyatın əvəzinə istifadə oluna bilər. Nəqliyyat sistemlərinə daxil olan növlərin hər birinin ayrı-ayrı xüsusiyyətləri, üstünlükləri, mənfi və müsbət cəhətləri mövcüddür. Bu sistemə daxil olan növlərin ayrı- ayrılıqda xüsusiyyətlərinə nəzər yetirək.

Donanma (hərəkət tərkibi), limanlar, gəmi təmiri obyektləri, yol infrastrukturu, rabitə və elektroradionaviqasiya sistemləri dəniz nəqliyyatının maddi əsasının önəmli hissəsini təşkil edir. Donanma özündə müxtəlif təyinatlı və ölçülü gəmiləri cəmləşdirir. Dəniz nəqliyyatının hərəkət tərkibi istifadəsinə, enerji mənbəyinə, yerləşməsinə və gəmi ölçüsünə görə bir çox kateqoriyalara bölünür. Gəmilər

təyinatına görə dörd əsas kateqoriya ilə qruplaşdırılır: mədənçilik (balıqçılıq), nəqliyyat, hərbi və köməkçi.

Dəniz nəqliyyatının üstünlüyü ondan irəli gəlir ki, xətti buraxma qabiliyyəti praktiki olaraq məhdudlaşmır. Dəniz nəqliyyatı xətlərinin buraxma qabiliyyəti, kanalların, limanların və süni qurğuların gücü ilə məhdudlaşır. Daşıma vahidinə xüsusi yanacaq və enerji sərfinin azlığı, beləki, su nəqliyyatında hərəkət zamanı yaranan maneələr quru nəqliyyat növlərinə nisbətən olduqca aşağıdır. Dəniz nəqliyyat növündə yanacaq sərfiyyatı dəmir yoluna nisbətən 2 dəfə, avtomobil nəqliyyatından isə 7 dəfə daha az yanacaq sərf edir. Dəniz nəqliyyatında yükün orta daşıma məsafəsi beynəlxalq nəqliyyatda digər nəqliyyat növlərinə nisbətən xeyli çoxdur. Bu daşımaların digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha ucuz olduğunu göstərir. Uzun məsafələrə yük daşımalarının xərcləri dəmir yolu ilə daşınmalardan 1,5 dəfə daha aşağıdır.

Daxili su (çay) nəqliyyatı- Sərnişin və yüklərin daxili su yolları vastəsilə daşınmasını həyata keçirən nəqliyyat növüdür. Dünyada ən böyük çay və göl donanması ABŞ-da yerləşir. Daxili su nəqliyyatı ilə daşınan yük dövriyyəsinin həcminə görə dünyanın qabaqcıl ölkələri sırasına Çini, Rusiyanı, Almaniyaya və Kanadanı daxil etmək olar. Digər nəqliyyat növlərinə nisbətən çay nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının payı daha aşağıdır. Bunu çay nəqliyyatının sürətinin aşağı (20 - 30 km/saat) olması ilə izah edə bilərik. Daşıma sürəti 50 - 60 km/saata qədər artırıldıqda isə daşıma məsrəfləri həddən artıq yüksək olur.

Dəmir yolu nəqliyyatı - yük və sərnişinlərin daşınmasını rels yollarla həyata keçirən nəqliyyat növüdür. Dəmir yollarının dünya üzrə ümumi uzunluğu 1112950 km - dir. Onlardan, 87157 km Rusiyanın, 194645 km ABŞ-ın, 63518 km Hindistanın, 71600 km Çinin, 49456 km Kanadanın, 45514 km Almaniyanın, 41588 km Avstraliyanın, 32682 km Fransanın, 34367 km Argentinanın, 31743 km Braziliyanın, 23168 km Yaponiyanın, 23420 km Polşanın payına düşür.

Azərbaycan Respublikasında da dəmir yol nəqliyyatından geniş istifadə olunur. Ölkəmizin dəmir yollarının ümumi uzunluğu 2925,4 km dir. Bu yolların 2098,5 km hal hazırda istismardır. Azərbaycan Respublikasında il ərzində dəmir yolları vasitəsilə 15 milyon ton yük daşınması həyata keçirilir. Ölkəmizdə dəmir yolları vasitəsilə yük və sərnişin daşınması illər üzrə 1.2- ci cədvəldə olduğu kimidir.

Azərbaycan Respublikasında dəmiryolu yük və sərnişin daşınması

İllər	Dəmir yolu yük daşınması min tonla	Dəmir yolu sərnişin daşınması min nəfər
2015	17,090	1,883
2016	15,479	1,978
2017	14,558	2,490
2018	13,954	2,841
2019	15,222	3,850
2020	14,631	2,124
2021	15,058	2,826

Cədvəl 1.6

Daimi infrastruktur və nəqliyyatın tərkibi dəmir yolu nəqliyyatının texniki təchizatının təməl daşı kimi xidmət göstərir. Yollar, stansiyalar və digər yarımstansiyalar, enerji təchizatı üçün istifadə olunan binalar, texniki xidmət tapşırıqlarının idarə edilməsi və hərəkətin təhlükəsizliyini və nəzarətini təmin etmək üçün istifadə olunan xüsusi avadanlıqların hamısı daimi infrastruktur vasitələrinə aiddir.

Hava nəqliyyatı - Ən sürətlə inkişaf edən nəqliyyat növlərindən biri hesab olunur. Yalnız Birinci Dünya Müharibəsindən sonra aviasiyadan sərnişinlərin və yüklərin daşınması üçün istifadə olunmağa başlandı. Dünyada 1937-ci ildə 4 milyon insan hava nəqliyyatı ilə daşındığı halda, 21-ci əsrin əvvəllərində 2,2 milyard insan hava yolu ilə daşınırdı. Sərnişinlərin və dəyərli yüklərin lazım olan məntəqəyə ən qısa vaxtda çatdırılması hava nəqliyyatının üstün cəhətlərindən biri kimi qiymətləndirilir. İstifadə olunan təyyarələrin müxtəlif texnoloji xüsusiyyətləri müxtəlif yüksəkliklərdə hava xətləri şəbəkəsini yaratmağa imkan vermişdir. Hal

hazırkı dövürdə hava xətləri şəbəkəsi 10 milyon km məsafəni əhatə edir. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının regionlar üzrə paylanması 1.3 cədvəlində olduğu kimidir.

Materiklər üzrə hava nəqliyyatı yükü faizlə

Regionlar	Sərnişin daşınmalarının xüsusi çəkisi %-lə
Şimali Amerika	45
Asiya	15
Qərbi Avropa	20
Şərqi Avropa	6-7
Cənubi Amerika	4-5
Afrika	3

Cədvəl 1.7

Avtomobil nəqliyyatı- Yer in səthi ilə hərəkət üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitəsidir. Avtomobillərin tez və rahat hərəkət etməsi üçün avtomagistrallar və yaxud bərk örtüklü (beton) yollar istifadəyə verilir. Lakin Avtomobil nəqliyyatına daxil olmayan texniki vasitələrdə mövcüddür ki, bu texniki vasitələrə iki və üç təkərli özüyəriyən vasitələri və qoşqu ilə birlikdə olan vasitələr avtomobil nəqliyyatına aid edilmirlər. Ümumiyyətlə, Avtonəqliyyat vasitələri onların təyinatına, tətbiq olunan yol qaydalarına və struktur xüsusiyyətlərinə görə təsnif edilir. Təyinatına avtomobillər nəqliyyat və xüsusi olmaqla iki kateqoriyaya bölünürlər. Nəqliyyat avtomobilləri həm sərnişinləri, həm də yükləri daşımaq üçün nəzərdə tutulmuşdur və bəzi modellər xüsusu avadanlıqlarla (sanitar, yangın söndürən və s.) təchiz edilmişdir. Ölkəmizdə avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 59 min km təşkil edir. İstismarda olan bərk örtüklü avtomobil yolların uzunluğu

29,2 min km-dir, onlardan - 2,800 min km – strateji, 1,690 min km beynəlxalq və 14 min km yerli əhəmiyyət daşıyan yollardır.

Boru kəməri - qaz şəkilli və maye, həmçinin bərk yanacaq və digər bərk maddələrin daşınması üçün nəzərdə tutulan qurğudur. Bu nəqliyyat növü istənilən məsafə üçün əlverişlidir. Odur ki, yanacağın üçdə iki hissəsi, neftin 95 % və təbii qazın hamısı boru kəməri vasitəsilə nəql edilir. Boru nəqliyyatının əsas xüsusiyyətlərindən biridə nəqliyyat prosesinin fasiləsiz olmasıdır. Ölkəmizdə neft və qaz hasilatı ilə əlaqədar olaraq istifadə edilən əsas nəqliyyat növlərindən biridə boru nəqliyyatıdır. Xəzər dənizinin Azərbaycan bölməsindən çıxarılması nəzərdə tutulmuş neftin dünya bazarlarına çatdırılması üçün 1995-ci ilin 19 oktyabrında iki neft kəməri marşrutu istifadəyə verilmişdir. Bu marşrutların birincisi Şimal marşrutu adlanır. Şimal marşrutu olan Bakı-Qroznı-Tixoretsk-Novorossiysk (BQTN) neft kəməri xəttinin ümumi uzunluğu 1346 km, o cümlədən Azərbaycan ərazisində olan hissəsi 230 km təşkil edir. 1997-ci il 25 oktyabrında bu neft kəməri ilə ilk dəfə dünya bazarına neft hasil edilmişdir. İkinci neft kəməri isə Qərb marşrutudur. Ümumi uzunluğu 920 km olan bu kəmərin 480 km-i Azərbaycan ərazisində yerləşir. Bu boru kəməri 1999-cu il aprelin 17-də istifadəyə verilmişdir. Bakı-Supsa kəməri adlanan bu kəmər vasitəsilə Qərb ölkələrinə hər il 15 mln ton neft hasil edilir. Eyni zamanda mühüm strateji əhəmiyyətə malik olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft boru kəmərinin istifadəyə verilməsi Azərbaycan xam neftinin 2006-cı ildən bu yana dünya bazarlarında çıxarılması üçün şərait yaratmışdır. Bu xətt vasitəsi ilə hər il 50 mln ton xam neft dünya bazarlarında hasil olunur. Həmçinin, ölkəmizdə boru kəmərinin orta uzunluğu 4,6 min km təşkil edir.

Ölkəmizdə dünyada olduğu kimi nəqliyyatın hər bir növündən geniş istifadə olunur. Nəqliyyat hər bir ölkənin həm iqtisadiyyatında həmçinin, ölkənin digər sahələrində mühüm rol oynayır. Buna görə də, ölkəmizdə nəqliyyatın inkişafına

böyük diqqət göstərilmiş və investisiyalar ayrılmışdır. Ölkəmizdə nəqliyyat növləri üzrə illərə görə yük daşınmalarının həcminə və strukturuna nəzər salmaq.

Nəqliyyat növləri üzrə yük daşınması, min tonla

İllər	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	222,461	226,419	230,144	235,288	188,629
Dəmir yolu	15,479	14,558	13,954	15,222	14,631
Dəniz	5,807	8,344	8,236	5,969	5,982
Hava	160	173	208	183	458
Boru	59,556	58,490	58,402	58,596	56,040
Neft kəməri	44,129	42,559	41,491	38,787	34,720
Qaz kəməri	15,427	15,931	16,911	19,809	21,320
Avtomobil	141,459	144,854	149,344	155,318	111,518

Cədvəl 1.8

Nəqliyyat sistemində daxil olan növlərin əsas məsələlərindən birində onların qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərməsidir. Yük və sərnişin daşınmasının əsas hissəsi iki və daha çox nəqliyyat növünün iştirakı ilə həyata keçirilir. Məsələn, dəniz limanlarına gələn yükün 55 %-i dəmiryolu nəqliyyatında cəmlənir. Avtomobil nəqliyyatı isə demək olar ki, hər bir nəqliyyat növü ilə qarşılıqlı fəaliyyət göstərir. Nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı əlaqədə olduğu məntəqələr fərqli nəqliyyat növlərinin birləşdiyi qovşaqlardır. Tarix boyu nəqliyyatın müxtəlif növlərinin bir-biri ilə əlaqələndirilməsi nəzərə alınmamışdır. Bu çətin vəziyyət,

yüklərin və insanların daşınması üçün son yerlərin hər bir daşıma üsulunun kəşimə nöqtələrində olması fikri ilə nəticələndi.

Yüklərin və sərnişinlərin çatdırılmasında iştirak edən nəqliyyat növlərinin sayından asılı olaraq çatdırılma sistemləri 2 hissəyə ayrılırlar: birnövlü (yunimodal) və çoxnövlü (multimodal). Yunimodal dedikdə hər hansı bir nəqliyyat növü ilə həyata keçirilən birbaşa daşımalar nəzərdə tutulur. Multimodal dedikdə isə, iki müxtəlif nəqliyyat vasitəsi ilə yerinə yetirilən birbaşa daşımalar başa düşülür. Müştərilərə nəqliyyat xidmətinin eyniliyini təmin etmək məqsədilə nəqliyyatın müxtəlif növləri bir-biri ilə qarşılıqlı fəaliyyət göstərir. Nəqliyyat sisteminin vahildiyi aşağıdakı üsullar vasitəsi ilə həyata keçirilir.

1. Texniki sahədə qarşılıqlı əlaqə. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin texnoloji vasitələrinin vahidləşdirilmiş, standartlaşdırılmış və qarşılıqlı razılaşdırılmış parametrlərindən istifadə edilməsi əsasında müəyyən olunur.
2. Texnologiyanın vahidliyində nəqliyyat qovşaqlarının davam edən planları, daşınma, yükləndirən və qəbul edənlərin iş qrafiklərinin uyğunluğu, texnoloji sektorda qarşılıqlı əlaqə bütün bu planlarda əks etdirilir.
3. Müxtəlif nəqliyyat növlərini tənzimləyən qanunlar, onların tarifləri və planlaşdırma qaydaları hüquq sferasında qarşılıqlı fəaliyyətin təməlini təşkil edir.
4. İqtisadi sahədə qarşılıqlı əlaqənin əsas hissəsini, daşımaların nəqliyyat növləri arasında paylanması, planlaşdırma sistemi, resursların mövcudluğu təşkil edir.
5. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin qazandıqları təcrübənin qovşaqlarda istifadə edilməsi

Nəqliyyat sahəsi dünyada ən vacib və daim inkişaf edən sahələrdən olmuşdur. Lakin bununla belə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə müxtəlif elmi və

texniki problemlər hələdə yaşanmaqdadır. Bu problemlərin aradan qaldırılması və həll olunması hər bir nəqliyyat növü, şirkətlər və insanlar üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Dəmir yolu nəqliyyatında problemlər- Əsas problemlərdən biri hərəkət sürətinin zəif olmasıdır. Müxtəlif ölkələrin alimlərinin fikirlərinə görə dəmir yolunda səmərəli hesab olunan sürət 330 km/saat- dır. Lakin buda öz növbəsində əlavə xərclər tələb edir. Fransız alimlərin fikrincə, sürətin artırılması məqsədilə yaranan əlavə xərclər, iqtisadi xərcləri üstələyir.

Su nəqliyyatı növü. Nəqliyyatın bu növündə əsas elmi problemlərdən biri yük götürmə qabiliyyətinin artırılmasıdır. Buda öz növbəsində güc qurğularının gücünün artırılması məsələsini ortaya çıxarır. Alimlərin hesablamalarına görə, yük götürmə qabiliyyətinin 3 dəfə artırılması məhsulun maya dəyərini 2 dəfə aşağı salır və daşıma məsafəsi nəzərə alınarsa bu olduqca aktual mövzudur. Digər bir problem isə su nəqliyyatındakı işçilərin mövsüm sonu işi tərk etməsidir. Bu səbəbdən alimlər yükləmə və yük boşaltma proseslərinin avtomatlaşdırılması istiqamətində işlər görürlər. Bu sahədə Yaponiyanı misal göstərə bilərik. Bu ölkədə gəmi komandaları heyət üzvlərinin sayı digər ölkələr nisbətən dəfələrlə azdır.

Avtomobil nəqliyyatı. Əsas problemlərdən biri yük götürmə qabiliyyətinin və sürətin aşağı olmasıdır. Bu səbəbdən də, demək olar ki, uzun illərdir avtomobil nəqliyyatından yalnızca yaxın məsafə daşımalarında istifadə olunur. Həmçinin yollarında yaranan maneələr və qəza hallarının yüksək olması əsas problemlərdəndir.

2.2 Ölkədə yükdaşıma və logistika sahəsi üzrə qabaqcıl şirkətlərin fəaliyyətinin təhlili(166 Yük Daşıma Xidmətinin təmsalında)

İqtisadiyyatın heç bir sahəsi nəqliyyatsız mövcud ola bilməz. Buna görə də logistika rəqabəti yüksək səviyyədə saxlamaq üçün korporativ şəraitdə güclü bir vasitədir. Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı üçün qısa, orta və uzunmüddətli siyasət istiqamətlərini müəyyən etməklə, bu məqsədlərə çatmaq üçün bir sıra strateji prioritetlər və fəaliyyətlərlə birlikdə ticarət və logistikanın inkişafı üçün strateji yol xəritəsi mövcuddur. Bu sahədə daha rəqabətədavamlı olmaq və özünü regionda əsas mərkəzə çevirmək üçün Azərbaycan tənzimləyici mülahizələrə əsasən 2025-ci ilə qədər logistika və ticarət infrastrukturunu kəskin şəkildə təkmilləşdirməyi planlaşdırır. Azərbaycan aşağıdakı məqsədlərə nail olmaq üçün bir sıra logistika obyektləri tikməklə regionun tranzit ticarətində rolunu artırmaq istəyir:

- Orta Asiyadan Qara dənizə gedən yolun 40%-i
- Orta Asiya ilə Avropa arasındakı yolun təxminən 25%-i
- Çindən Avropaya marşrutun 3%-i; İrandan Rusiyaya gedən marşrutun 40%-i
- Qara dəniz və İran marşrutunun 25%-i.

Yeni ixrac siyasəti həyata keçirən Azərbaycan üçün bu sahə perspektivli bazar rolunu oynaya bilər. Azərbaycan və Mərkəzi Asiya birlikdə Şərqlə Qərbdə arasında mühüm marşrut rolunu oynayır.

Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi, nəqliyyat infrastrukturunun son vaxtlar təkmilləşdirilməsi, irimiqyaslı layihələrin həyata keçirilməsi nəticəsində Azərbaycanın tranzit və yükdaşıma potensialından daha səmərəli istifadə etməklə bu sektordan gəlirlərin həcmi artırmaq üçün böyük imkanlar mövcuddur. Logistika bütün digər iqtisadi sektorları birləşdirən həlledici halqa və bu sektorların inkişafı üçün katalizator rolunu oynayır və onu qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün əsas sahələrdən birinə çevirir. Logistika sektorunun inkişafı tələbini

və ümumi iqtisadi təkmilləşmə baxımından artıq mövcud olan potensialı nəzərə alaraq, bu sahədə mühüm məqsədlərə nail olmaq hədəf kimi müəyyən edilmişdir.

Hər bir layihə Strateji Yol Xəritəsinə uyğun olaraq tamamlanır. Həmin məqsəd və hədəflərə nail olmaq üçün bir sıra prioritetlər göstərilib, Azərbaycanın 2020-2025-ci illər və 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün qısa, orta və uzunmüddətli perspektiv istiqamətlərini əks etdirən ətraflı tədbirlər planı hazırlanıb. “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi” də bu sahədə inkişaf perspektivini əks etdirən strateji məqsəd və vəzifələri müəyyən edir. Əsas məqsədlər ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etmək, mühüm logistika və ticarət mərkəzinə çevrilmək üçün ölkədən keçən nəqliyyat dəhlizlərinə tranzit yüklərin cəlb edilməsi, regionlarda logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması, ölkənin cəlbediciliyinin artırılmasıdır.

Strateji Yol Xəritəsində göstərilir ki, Azərbaycanın Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində rəqabət qabiliyyətini qorumaq üçün idxal-ixrac əməliyyatlarına və tranzit yüklərin daşınmasına sərf olunan vaxt və xərcləri minimuma endirmək, sərhəddən keçidi sadələşdirmək, həmçinin yenidənqurma və tikinti layihələri vasitəsilə beynəlxalq dəhlizlər boyunca yol infrastrukturunun yaxşılaşdırılması lazımdır. 2025-ci ilə qədər beş-altı logistika və ticarət mərkəzinin tikiləcəyi gözlənilir. Ticarət həcmnin artırılması, o cümlədən ölkənin regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı rolunun təmin edilməsi, logistika və ticarət fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi məqsədilə Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafı istiqamətində bir sıra təşəbbüslərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Ümumiyyətlə, Azərbaycan Şimal-Cənub və Şərq-Qərb kimi iki əsas ticarət marşrutu üzərində əlverişli yerləşməsindən istifadə etməklə əhəmiyyətli regional logistika və ticarət mərkəzinə çevrilmək potensialına malikdir ki, bu da ölkənin regional logistika və ticarət gəlirlərində iştirakını artırmağa imkan

verir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə Şərqi-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin yaradılması ilə Azərbaycanın tranzit imkanları daha da artırılıb. Azərbaycan dövləti tranzit imkanlarını artırmaqla həm öz sərhədləri daxilində, həm də qonşuları ilə logistik mərkəzlər yaradır. Bunun yaxşı nümunəsi kimi Qazaxıstanın liman şəhəri Aktau Logistika Mərkəzini göstərmək olar. Bu obyektin təməli 28 iyun 2014-cü il tarixində atılmış və fəaliyyətə 2015-ci ilin dekabr ayında başlanmışdır. Bu obyekt quru və soyuq anbarlardan və əlaqədar infrastrukturdan ibarət 8730 kvadrat metr ümumi anbar sahəsinə malikdir. 20 milyon dollarlıq logistika mərkəzi Almaniya, Hollandiya, İtaliya, Yaponiya və Türkiyə istehsalı olan müasir texnologiyalar, müxtəlif anbar avadanlıqları, iri və kiçik tonajlı yük maşınları ilə təchiz edilib. Bu, Azərbaycanın ölkədən kənarında ilk logistika mərkəzidir. Logistika Mərkəzi Qazaxıstan mallarının ölkəmizə ixracı, eləcə də Azərbaycanda istehsal olunan sənaye, kənd təsərrüfatı və ərzaq məhsullarının Qazaxıstan və digər Mərkəzi Asiya ölkələrinə ixracı üçün əlverişli şərait yaradır. Logistika Mərkəzinin gördüyü işlər Azərbaycan və Qazaxıstan arasında kommersion və iqtisadi əlaqələrin inkişafı, regional nəqliyyat sistemlərinin təkmilləşdirilməsi, beynəlxalq yükdaşımaların genişləndirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsi üzrə yük daşımaları və yük dövriyyəsi aşağıdakı cədvəllərdə öz əksini tapmışdır.

Nəqliyyat sahəsi üzrə yük daşımaları (t)

	2014	2018	2022
Cəmi	273490	301678	367890
Dəniz	16232	22356	27947

Neft kəməri	17704	22056	30993
Boru kəməri	19354	24556	29842
Qaz kəməri	14324	27598	34789
Dəmiryolu	86780	94315	100436
Avtomobil	142943	158482	167215

Cədvəl 1.9

Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahəsində yük dövriyyəsi (t/km)

	2014	2018	2022
Cəmi	60326	34364	23689
Neft kəməri	2375	3467	5921
Dəmiryolu	18589	23234	30578
Boru kəməri	6709	9210	11589
Dəniz	7346	8903	10514
Nəqliyyat sektoru	9168	14589	19056
Avtomobil	6412	7604	9209
Qeyri-nəqliyyat	5613	7357	9941
Avtomobil	5732	6902	8231
Dəmiryolu	7312	8510	9456
Neft kəməri	5842	7309	8863

Cədvəl 2.1

166 Yük Daşıma Xidməti İstehlakçılara asan və əlçatan xidmət göstərmək üçün xidmət bölgələrini genişləndirir. Biznesə yükdaşıma üzrə fəaliyyətə başlamasına baxmayaraq, hazırda müştərilərinə logistika və yük daşımaları,

evakuasiya, işçi qüvvəsi, usta xidmətləri, anbar xidmətləri, təmizlik xidmətləri və xalçaların yuyulması xidmətləri də göstərir. Xidmətləri daha geniş istifadə etmək üçün hər yerdə sərfəli qiymətlər və xidmətlər təqdim olunur. 166 brendi altında göstərilən hər bir xidmətin keyfiyyətinin monitorinqinə böyük əhəmiyyət verilir. Bunun üçün ardıcıl olaraq təklif edilən xidmətlərlə bağlı istehlakçıların rəyləri qiymətləndirilir və onların şərtləri və ideyaları nəticəsində əməliyyatlara düzəlişlər edilir.. (Keyfiyyət İdarəetmə Sistemi ISO 9001:2015, Əməyin Sağlamlığı və Təhlükəsizliyi İdarəetmə Sistemi ISO 45001:2018 və Ətraf Mühitin İdarəetmə Sistemi ISO 14001:2015 üçün beynəlxalq sertifikatlar). 166 qaynar xətti həftənin yeddi günü gündə iyirmi dörd saat açıqdır ki, ölkənin hər yerindən gələn zənglərə cavab verilir və həmişə müştərilərin yanındadır.

166 Logistika və Yük daşıma firması dünya miqyasında logistika və ekspeditor xidmətləri təklif edən ən yaxşı şirkətlərdən biridir və bu 10 ildən artıqdır ki, böyük səy və diqqətlə edilir. Böyük avtopark və ixtisaslı ekipajın köməyi ilə müştərilərə sərfəli, təhlükəsiz və vaxtında yükdaşıma xidmətləri göstərilə bilər. 2012-ci ildə az miqdar yük maşını ilə fəaliyyətə başlayan "166 yük daşımaları və logistika" şirkəti bu gün logistika və yük daşımaları üzrə ölkənin ən yaxşı təşkilatları sırasındadır. Daxili sərəhədləri keçməkdən əlavə, yük daşımaları beynəlxalq miqyasda da həyata keçirilir. 166 Yüklə daşıma firması tərəfindən istənilən növ mallar bir yerdən bir neçə yerə daşına bilər. Yüklərin miqdarından asılı olaraq, yükdaşıma xidmətləri üçün bir çox kateqoriyalar var. Yüngül yükdaşıma, yerli yükdaşıma və beynəlxalq yükdaşıma xidmətləri bunlardan bəziləridir. Eyni ərazidə yük maşını taksi xidməti də var.

Dünyanın bir çox nöqtələrinə sürətli və sərfəli daşınma, daşınma prosesinin əvvəlindən axıra qədər işçilərin nəzarəti, müştəriyə operativ məlumat verilməsi və nəqliyyatın təhlükəsizliyi prinsiplərinə xüsusi diqqət yetirilməsi şirkət üçün əsas

prioritetlərdir. İşin hər bir aspektində ən son texnoloji nailiyyətləri və lazımı beynəlxalq standartlar tətbiq olunsa, istəklər tam şəkildə yerinə yetiriləcək. Uzaq məsafələrə baxmayaraq bu əməkdaşlıq müştəriləri qane edəcək. Təkliflər aşağıdakılardan ibarətdir:

1. Dəmir yolu ilə yüklərin daşınması
2. Hava yükü
3. Dəniz yolu ilə yüklərin daşınması
4. Avtomobil vasitəsilə yükdaşıma

Müxtəlif təyinatlı (soyuducu, evakuator, lapa, tent) 1200-dən çox nəqliyyat vasitəsi ilə 500 kq-dan 26 tona qədər yüklərin sığortalı daşınmasını təmin edilir. Uzunluğu minimum 2 metrədən 13,6 metrə qədər dəyişən Fiat Doblo avtomobillərindən başlayaraq qoşqularla yükün uzunluğuna görə də alternativlər təqdim edilir. Əlbəttə ki, şirkət həftənin yeddi günü, gündə iyirmi dörd saat müştərilərin xidmətindədir. Məhsulları yükləmək üçün ixtisaslı işçi xidməti təklif edilir. Təhlükədən qorunmaq üçün müxtəlif materiallarda (karton, polietilen, köpük plastik, laminat) qablaşdırma xidmətləri, həmçinin daimi monitorinqlə anbar xidməti təklif olunur. Xidmətlər təkcə ölkənin paytaxtında və böyük şəhərlərdə deyil, Azərbaycanın hər bir ünvanında təklif edilir. Yüngül yüklərin daşınması xidməti ilk növbədə kiçik, vacib məhsulların daşınması üçün nəzərdə tutulub. Bu istifadə üçün xüsusi avtomobillər mövcuddur. Yüngül hesab edilən istənilən yükü daşımaq üçün rahat və münasib qiymətə xidmətdən istifadə etmək mümkündür. Çox vaxt yüngül və xırda yüklər yük taksi xidmətləri ilə daşınır. Yaşayış yerlərini köçürərkən böyük yük yoxdursa, yük maşını taksi xidməti kifayət qədər faydalı olacaq. Yük taksilərini böyük avtomobillərdən daha az pula rezerv etmək mümkündür.

2.3 ABŞERON LOGİSTİKA MƏRKƏZİNİN RESPULİKANIN İQTİSADI İNKİŞAFINDA ROLU

Abşeron Logistika Mərkəzi tarixi ipək yolu üzərində yerləşmişdir və beynəlxalq sertifikatla malikdir. Bu mərkəz beynəlxalq standartlara cavab verən və Azərbaycanda inteqrasiyaya sahib olan həmçinin mühüm əhəmiyyət kəsb edən ilk özəl logistik mərkəzdir. Abşeron Logistika Mərkəzi 13 avqust 2018-ci ildə Bakı şəhərinin Qaradağ rayonu Lökbatan qəsəbəsində fəaliyyətə başlamışdır. ALM-ı 65,7 ha ərazini əhatə edir. 11 mln ton yükdaşıma gücünə malik Abşeron Logistika Mərkəzi Azərbaycanda kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracı üçün istifadə olunur. ALM-nın yükdaşıma qabiliyyəti sutkada 30 min ton yük təşkil edir. İlk mərhələdə ALM 28 hektar ərazidə dəmiryolu və avtomobil yolları arasında qarşılıqlı əlaqə təmin etməklə logistika xidmətləri göstərəcək. İkinci mərhələ üçün isə 35 ha ərazini əhatə edən layihə hazırlanıb. ALM-da 2400 konteyner tutumu olan terminal, 21 min ton böyük yuk tutumlu yük terminalı, 8100 kvm qapalı anbar sahəsi olacaqdır. Mərkəzdə 200 yük avtomobili üçün park, dəmiryolu və avtomobil körpüləri, üçmərtəbəli gömrük binası, inzibati binalar tikilib. Mərkəzdə ümumi uzunluğu 12 km olan dəmiryolu xətti də fəaliyyət göstərir. Logistika mərkəzi Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu marşrutlarına qoşulur.

Mərkəzin ərazisi ticarət, logisitika sənaye zonalarının kəsişməsində Bakı şəhərinin Baş Gömrük İdarəsinin, Ələtdəki Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının və müxtəlif biznes strukturlarının yaxınlığında yerləşir. Abşeron Logistika Mərkəzinin nəzdində fəaliyyət göstərən “Abşeron” yük dəmir yolu stansiyasına Azərbaycan Dəmir Yolları QSC tərəfindən 548004 beynəlxalq stansiya kodu verilmişdir.

Yaradılmış bir pəncərə sistemi ilə yüksək səviyyəli və operativ xidmət göstərilir. Bu sistemin əsas məqsədi ayrı-ayrı məntəqələrdə göstərilən bir sıra xidmətlərin bir

nöqtədən həyata keçirilməsi və bununla da vaxta qənaət edərək xərclərin azaldılmasıdır. Belə ki, mərkəzdə mövcud olan proqram təminatı Azərbaycan Dəmir Yolları və Dövlət Gömrük Komitəsinin proqram təminatları ilə qarşılıqlı inteqrasiya edilərək “bir pəncərə” sisteminin prinsiplərinə uyğun olaraq sahibkarlar üçün fasiləsiz və şəffaf xidmətin göstərilməsinə şərait yaradır.

Şirkətin missiyası əsasını aşağıdakılar təşkil edir:

- Peşəkarlığı və şəffaflığı ön planda tutmaqla işlərində daim innovasiya tətbiq etmək.
- Ölkə iqtisadiyyatının inkişafına dəstək olmaq.
- Azərbaycanın regional nəqliyyat qovşağına çevrilməsinə töhfə vermək.
- Avrasiya üzrə aparıcı logistika mərkəzinə çevrilmək.

Abşeron logistika mərkəzi beynəlxalq miqyasda genişlənməkdə davam edir. Mərkəzdən verilən məlumata görə 2020-ci il avqustun 24-də beynəlxalq konteyner daşımaları üzrə dünyanın aparıcı şirkətlərindən biri olan COSCO SHIPPING Lines ilə mərkəz arasında iqtisadiyyatın inkişafına daha da töhfə verəcək birgə əməkdaşlıq haqqında saziş imzalanıb. Bu əməkdaşlıq sayəsində Azərbaycan ilk dəfə olaraq beynəlxalq yükdaşımalarda son təyinat məntəqəsi kimi qeyd olunacaq və məhz Abşeron logistika mərkəzi bu ünvana çeviriləcəkdir. Bu əməkdaşlıq həm də yük sahiblərinə böyük fayda verəcək, belə ki konteynerlərin qaytarılması üçün Gürcüstan, Türkiyə və Baltikyanı ölkələrin dəniz limanlarında mövcud olan “boş vaxt” (ödənişdən azad vaxt) Abşeron logistika mərkəzinə gəldikdən sonra hesablanacaqdır. Boş konteynerlərin qaytarılması yuxarıda sadalanan dəniz limanlarından deyil, Abşeron logistika mərkəzinin ərazisində həyata keçiriləcəkdir. Bu, sahibkarların əlavə xərclərinin qarşısını almağa kömək edir. Abşeron logistik mərkəzin dəyərləri aşağıdakılardır:

- *Dürüstlük.*
- *İnnovasiya.*
- *Peşəkarlıq.*
- *Təhlükəsizlik.*
- *Ətraf mühitə qayğı.*

Abşeron Logistika Mərkəzi öz fəaliyyətini beynəlxalq standartlara uyğun olaraq davam etdirir. Mərkəz “TÜV Austria” beynəlxalq sertifikatlaşdırma təşkilatı tərəfindən keçirilmiş audit nəticəsində aşağıdakı sertifikatlara layiq görülmüşdür.

ISO 9001:2015 - KEYFİYYƏT İDARƏETMƏ SİSTEMİ

ISO 14001:2015 - ƏTRAF MÜHİTİ İDARƏETMƏ SİSTEMİ

ISO 45001:2018 - PEŞƏ SAĞLAMLIĞI VƏ ƏMƏYİN TƏHLÜKƏSİZLİYİ İDARƏETMƏ SİSTEMİ

Abşeron Logistika Mərkəzi bir sıra xidmətlər həyata keçirir. Bu xidmətlər 2 yerə bölünür:1. Vaqon daşımaları,2. Konteyner daşımaları.

Vaqon daşımaları: Beynəlxalq əməkdaşlıq sayəsində səmərəli qiymət siyasəti və yüksək xidmət səviyyəsinə malikdir. Dəmir yolu yük daşımalarının həyata keçirilməsi üçün ehtiyac duyulan logistik və nəqliyyat xidmətləri kompleksinə malik olan ən səmərəli daşınma marşrutları həyata keçirilir. Bununla da yüklərin tam təhlükəsiz şəkildə son təyinat nöqtəsinə çatdırılması prosesi təşkil edilir.Yükdaşımalarını təşkili aşağıdakı formada aparılır:

Yüklərin ünvana çatdırılma xidməti

Yüklərin izlənməsi

Yüklərin sığortalanması

Broker xidmətləri

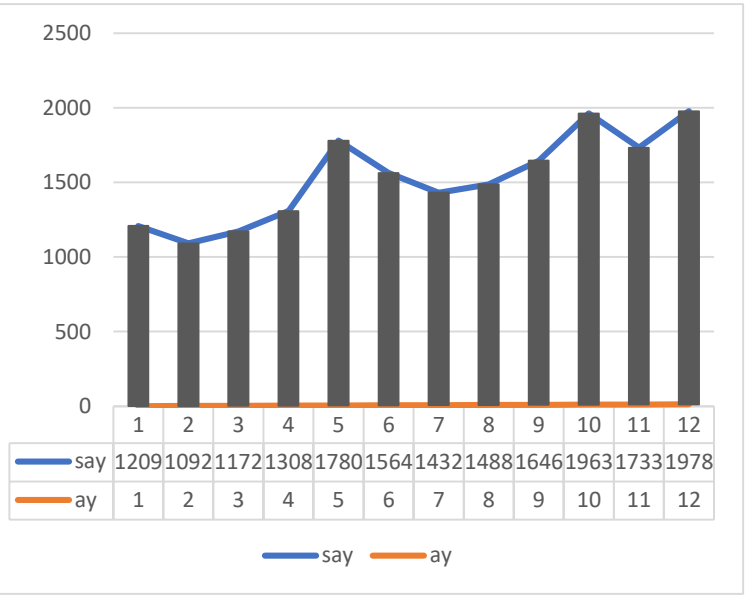
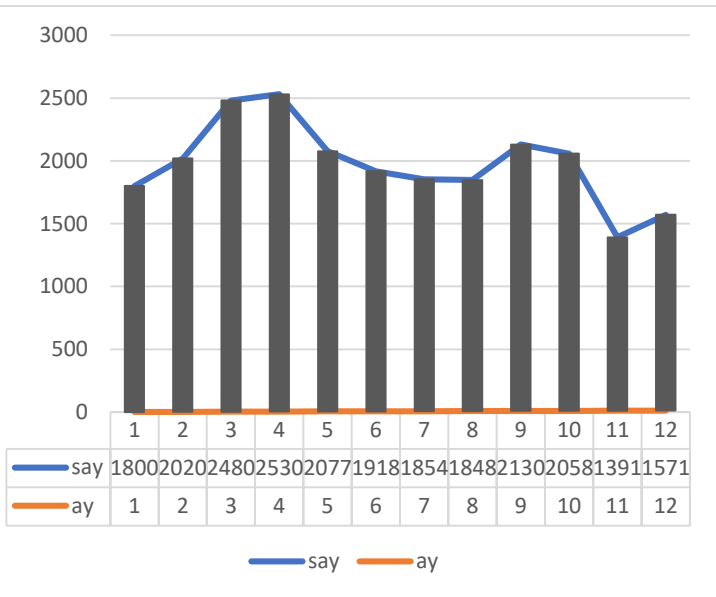
Terminal xidmətləri

Tranzit xidmətləri

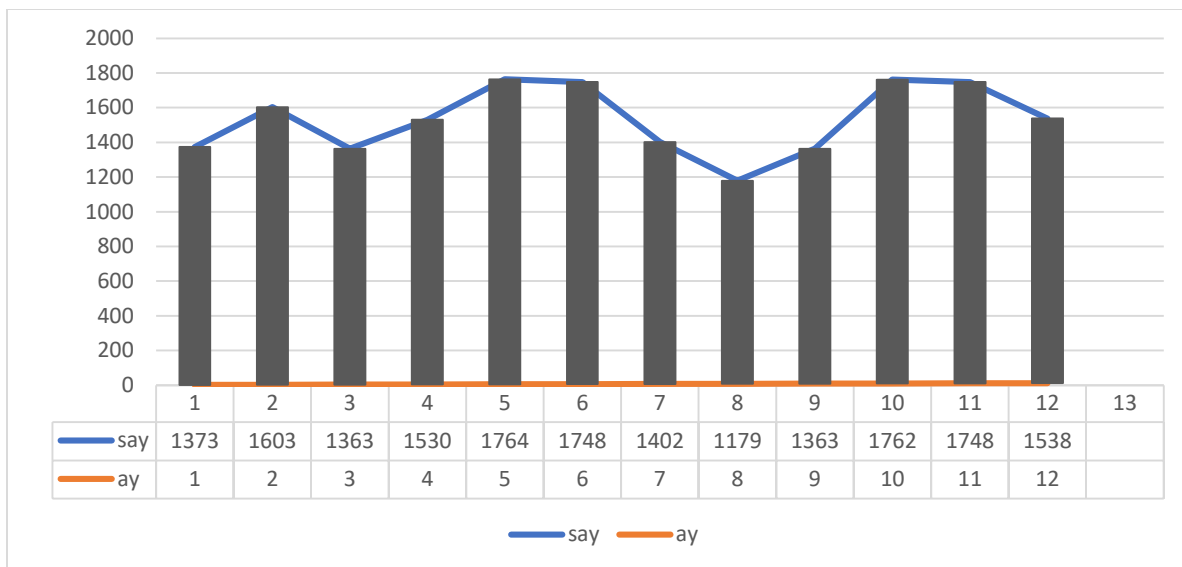
Anbar xidmətləri

Vaqon daşımaları 2019

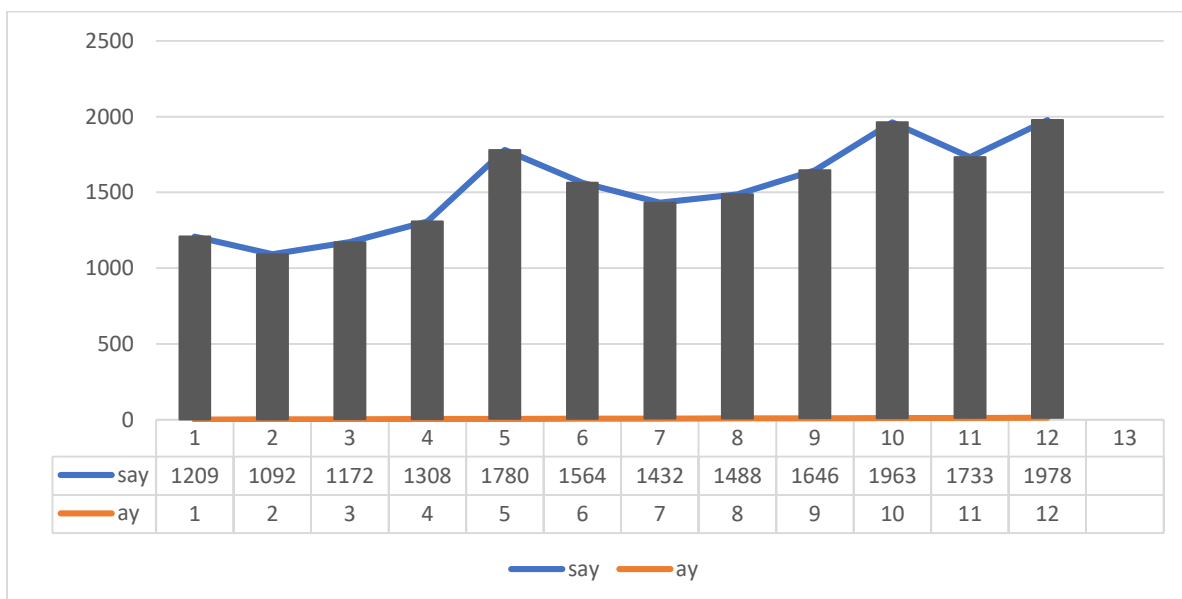
Vaqon daşımaları 2020



Vaqon daşımaları 2021



Vaqon daşımaları 2022



Cədvəl 2.2

Konteyner daşımaları: Abşeron logistika mərkəzi 15 000 m² konteyner saxlama ərazisi gəmi agentlikləri və intermodal investorlar üçün bir göndəriş mərkəzi yaratmağa imkan verir.

Multimodal xidmətlərin göstərilməsi

Uzun məsafəli blok qatarlarla daşıma

Daşınma sənədlərinin hazırlanması

MPS və SPS statuslu fitinq platformalarının təşkili

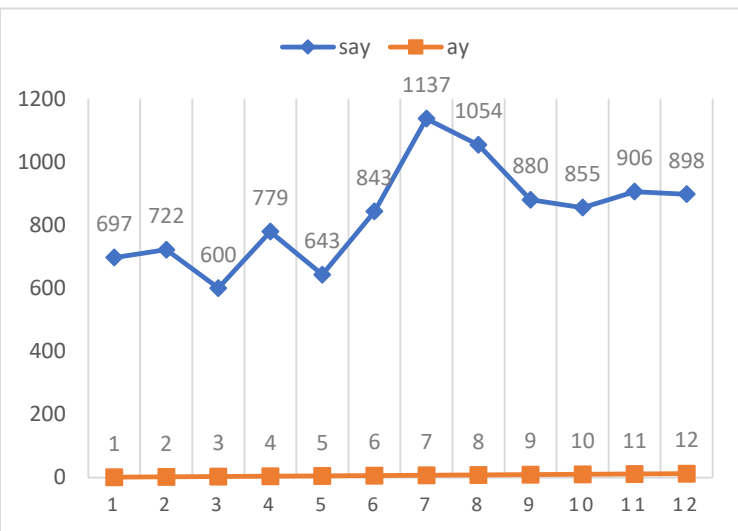
Broker xidmətləri

Terminal xidmətləri

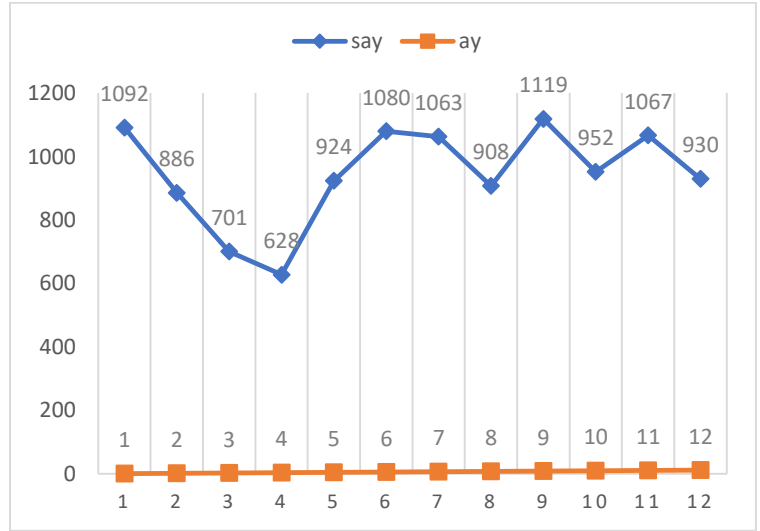
Qapıdan qapıya xidməti

Anbar xidmətləri

Konteyner daşımaları 2019

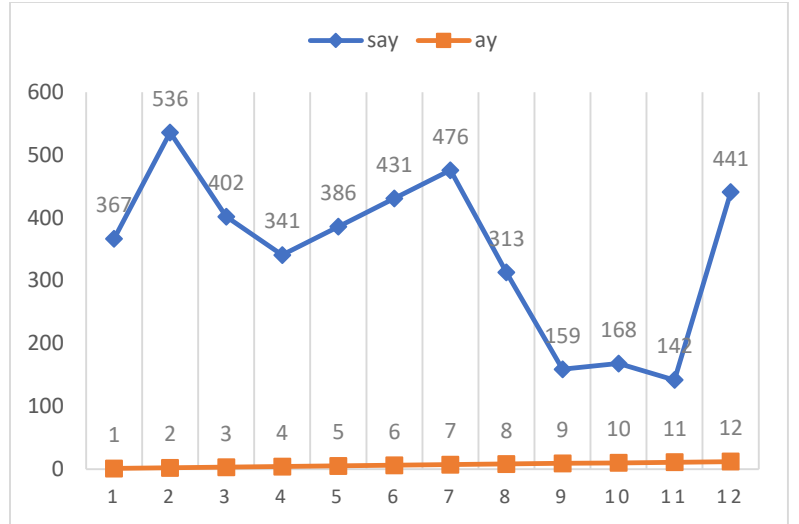
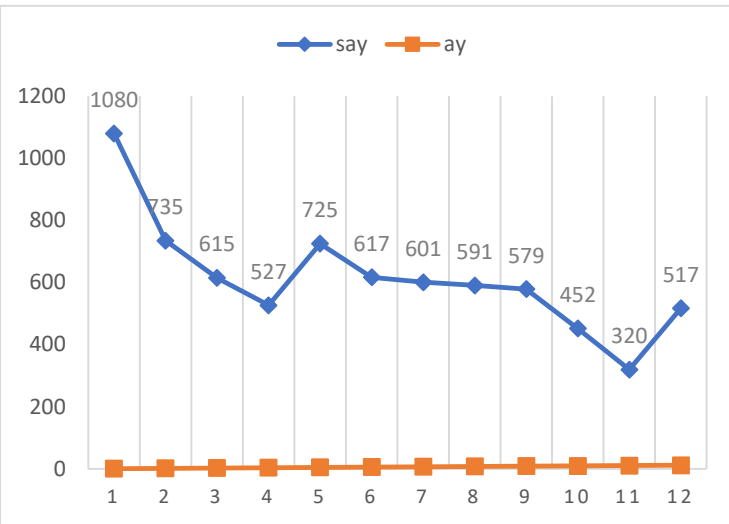


Konteyner daşımaları 2020



Konteyner daşımaları 2021

Konteyner daşımaları 2022



Cədvəl 2.3

Abşeron logistika mərkəzinin üstünlükləri vardır ki, bunlar aşağıdakılardır:

1. Dəmiryolu və avtomobil yollarının kəsişməsində yerləşmə
2. Gömrük statuslu anbarların mövcudluğu
3. Azərbaycan Dövlət Gömrük Komitəsi və Azərbaycan Dəmir Yollarının sistemlərinə inteqrasiya edilmiş sistem
4. Ay ərzində 10,000 TEU konteyner, 8,000 vaqon qəbuletmə və yükləmə-boşaltma gücü olan terminal
5. Sutkada 30 min ton, ildə 11 mln. ton iri həcmli yükaşıma qabiliyyəti
6. Əməliyyatların operativ icra olunması üçün müasir infrastruktur, texnikalar və peşəkar personal
7. Bütün logistik xidmətlərin 1 nöqtədən idarə edildiyi vahid pəncərə sisteminin mövcudluğu

Terminalda yüklərin yüklənilib-boşaldılması ən müasir texnikalarla həyata keçirilir. Yaradılmış vahid pəncərə sistemi ilə yüksək səviyyəli və operativ xidmət göstərilir. Mütəxəssislər tərəfindən yüklərinizin səciyyəvi xüsusiyyətləri təhlil edilir və gömrük rəsmiləşdirilməsinə qədər təhlükəsiz şəkildə saxlanması təmin

edilir. Bunlara vaqondan yükləmə və boşaltma xidmətləri, konteynerdən yükləmə və boşaltma xidməti, sənədləşmə xidməti, tərəzi xidməti, vaqon təmizləmə xidməti, konteynerlərin ərazidə saxlanması xidməti, yüklərin ərazidə çeşidlənməsi, vaqon və konteynerlərin izlənilməsi, DYD - standartla uyğunlaşdırma xidməti, anbar xidmətləri daxildir.

Absheron Container - Abşeron Logistika Mərkəzinin törəmə şirkətidir. 2018-ci ildən fəaliyyət göstərən şirkətin əsas hədəfi keyfiyyətli xidmət göstərməklə konteyner daşımaları üzrə sifarişçilərin gözləntilərini doğrultmaqdır. Absheron Container şəffaflıq prinsipi əsasında, sərfəli şərtlərlə dəmiryolu və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə konteyner daşınması xidmətini həyata keçirir. Ən uyğun daşınma marşrutlarını təşkil etməklə yükləri təhlükəsiz şəkildə çatdırır. **ABSHERON CONTAINER-in** xidmətlərinə aşağıdakılardır daxildir:

- Dəmiryolu və avtomobil nəqliyyatı ilə müxtəlif tipli konteynerlərin daşınması
- Qapıdan qapıya xidməti
- Terminal xidmətləri
- Gömrük və broker xidmətləri
- Konteynerlərin təmiri və bərpa xidməti
- Yüklərin sığortalanması

Absheron Express - dəmir yolu vasitəsilə beynəlxalq yük daşımalarını həyata keçirir. Şirkət optimal çatdırılma sxemləri vasitəsilə dəmiryol nəqliyyatının üstünlüklərindən istifadə edərək müxtəlif növ yüklərin vaxtında, bütün tələblərə uyğun olaraq çatdırılmasına zəmanət verir və müştərilərə yüklərin ünvanla çatdırılması, yüklərin izlənməsi, dəniz daşımaları, yüklərin sığortalanması, broker, terminal, tranzit xidmətləri, anbar kimi xidmətləri göstərir.

Milli Broker - gömrük təmsilçiliyi, yerli və xarici vətəndaşlara göstərdiyi geniş xidmət diapazonu ilə özəl sektorda ad qazanmış, beynəlxalq təcrübə əsasında qurulan şirkətdir. İxtisaslaşmış gömrük təmsilçiliyi olaraq, kompleks gömrük xidmətlərini həyata keçirir.

Fəsil III. Nəqliyyat-logistika xidmətlərinin tənzimlənməsi və dünya təcrübəsindən istifadə

3.1 Nəqliyyat müəssisələrinin işinin planlaşdırılmasının əsas prinsipləri və metodları

Nəqliyyatın planlaşdırılması iqtisadi planlaşdırma konsepsiyalarından ibarətdir. Bu ideya bazar iqtisadiyyatını hərtərəfli dərk etməyi və onun iqtisadi prinsiplərinin düzgün tətbiqini tələb edir. Qeyri-mərkəzləşdirmə anlayışı daşıma və daşımaların planlaşdırılmasında ifadə olunur. Burada müəssisə rəhbərliyi nəzarət planının statistikasını müzakirə edir və onların müvafiq iradları idarə olunanlar tərəfindən nəzərə alınır.

Nəqliyyatın geniş tətbiq sahəsi var. Rayonlararası, beynəlxalq yük və sərnişin daşımaları, şəhərdaxili, şəhərətərafı daşımalar üçün yeganə nəqliyyat növüdür. Ölkənin vahid iqtisadi strategiyasının tərkib hissəsi olan daşıma planı altı nəqliyyat növünü özündə birləşdirir. Yəni müəssisənin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətini həyata keçirməsi üçün tələb olunan istehsal vasitələri daşınma yolu ilə gətirilir, orada yaradılan hazır məhsul isə nəqliyyat vasitəsi ilə digər müştərilərə çatdırılır. Nəqliyyat milli iqtisadiyyatın tərkib hissəsidir və onu təşkil edən müəssisələr arasında əlaqə rolunu oynayır.

Planın icrasına nəzarət ən vacib planlaşdırma anlayışlarından biri kimi qəbul edilir. Hazırkı plan gələcək planın icrasının gedişatını müəyyən edən bir növ alət

kimi qəbul edilir. Bu fikir müəssisənin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin bütün iş günü ərzində davam etdiyini bildirir. Hər bir şirkət perspektivli və mövcud plan yaradır. Başqa bir planlaşdırma prinsipi mövcud və proqnozlaşdırılan planların uzlaşdırılmasıdır. Şirkət planlaşdırmasında mürəkkəb metod elmi əsaslandırılmış planın tarazlaşdırılması, yəni tələb və mövcud resurslar arasında mütənasibliyin qiymətləndirilməsi anlayışına əsaslanır. Məhsuldar qüvvələrin sürətli inkişafı və istehsalın artan ixtisaslaşması şəraitində planlaşdırmaya daha mürəkkəb yanaşma tələb olunur. Onlara təsir edən bütün elementlər plan göstəriciləri arasında razılaşdırılmaqla nəzərə alınmalı və öyrənilməlidir.

Nəqliyyatda planlaşdırmanın prinsiplərinə nəqliyyat növləri arasında, onların texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq, daşımaların səmərəli bölüşdürülməsi daxildir. Planlaşdırmada sistemlə yanaşma planlaşdırma tətbiq edilən prinsiplərin tərkib hissəsidir. Bu prinsipdə istənilən sistemə qarşılıqlı əlaqəli elementlərin toplusu kimi baxılır. Daşımada başqa bir planlaşdırma amili əmtələrin istehsalçıdan istehlakçıya ahəngdar və davamlı paylanmasıdır. Fəaliyyət müddətinə və göstəricilər sisteminə görə üç növ plan var: praktiki-texniki, cari və perspektiv. dəyişənlərə təsir edən və s. Daha sonra aydınlaşdıracağıq. Hər bir müəssisənin fəaliyyətinin ardıcıl və düzgün həyata keçirilməsini təmin etmək üçün plan tərtib edilir və hazırlanır. Elmi plan biznesin optimal işləməsi üçün təlimat rolunu oynayır. Perspektiv planlar ilk növbədə beş illik dövr üçün tərtib edilir. təqdim edilir və ona nəzarət nömrələri verilir. Məsələn, növbəti beş il ərzində yük və sərnişin tranzitinin həcmi, eləcə də yeni və təmir edilmiş avtomobil yollarının uzunluğu.

Bu göstəricilər müəssisənin iqtisadi və sosial inkişaf planında müəyyən edilir: yük və sərnişin daşınması üzrə istehsalat proqramı, yük və sərnişin daşınması üzrə maya dəyəri planı, müəssisənin maliyyə planı - mənfəətin ümumi məbləği, balans

və hesab rentabelliği, əmək planı - illik əmək haqqı fondu. müəssisə, bütün növ nəqliyyat xidmətləri üzrə gəlirin ümumi həcmi. Daşıma şirkətinin gəlir mənbələrinə yük və sərnişin daşımaları, yükləmə-boşaltma əməliyyatları, yüklərin müşayiəti, anbar fəaliyyəti, cərimələr və s. hərəkət edən komponentlərin, benzinin, sürtkü yağlarının, elektrik enerjisinin, təmir materiallarının və s. alınması daxil olmaqla, maddi-texniki təchizat planından ibarətdir. təbii və dəyər səviyyəsi, əsaslı tikinti planı - yeni şeylərin qurulması, köhnələrin yenidən qurulması. Bu işlərin başa çatdırılması üçün zəruri olan investisiyaların maliyyə mənbələri, yeni texnikanın tətbiqi planı - yeni texniki proseslərin təyin edilməsi, avtomatlaşdırma və mürəkkəb mexanikləşdirmə və s.

Ton yüklərin daşınması üçün ölçü vahididir. Bununla belə, əgər daşınma həm yük, həm də sərnişinlərin hərəkətini nəzərdə tutursa, daşınma sayları tonlarla yanaşı, kilometrə də ölçülməlidir. Göstəricilər daşınma planına, habelə avtonəqliyyat vasitələri parkına olan tələbata, personalın sayına, maddi-texnoloji əsasın tələb olunan elementlərinə və s. mal dövriyyəsi daşınan malların həcmi hətmi yükü daşımaq üçün qət olunmuş məsafəyə vurmaqla hesablanır. Plan yaradılarkən təkcə daşınma miqdarı və qət edilən məsafə deyil, həm də vaxta və yerə görə çatdırılma və yük strukturu qeyd olunur.

Daşıma istiqaməti yükəndərən və qəbul edən məntəqələr arasında nəqliyyat əlaqəsi ilə müəyyən edilir. Daşıma sistemi yükəndərən və qəbul edən məntəqələr arasında daşınmanın vizual təsviridir. Nəqliyyat vasitələri hər iki istiqamətdə yük və sərnişin daşınır. Biri düz istiqamət, digəri isə əks yol kimi tanınır. Bu istiqamətlərdə heç vaxt bərabər miqdarda mallar daşınmır. Bu fərq bərabərsizlik əmsalı kimi tanınır və o, düz yolda yük axınının əks istiqamətdə yük axınına nisbəti ilə müəyyən edilir.

Müəssisənin vaqon parkının daşıma qabiliyyəti daşınma planında göstərilən yüklərin həcmi ilə müqayisə edilir. Müqayisə zamanı müxtəlif növ yüklər üzrə donanmanın daşıma qabiliyyətinin balansı tərtib edilir. Hər bir yük növünün həm daxili, həm də beynəlxalq marşrutlar üçün öz daşıma strategiyası var. Rolu olan maddələr sadalanmalıdır. Daşınma strategiyası hər bir yükün miqdarını və müddətini əhatə etməlidir.

Daşımada yük tranzitini planlaşdırmağın bir neçə yolu var. Bunlar ekstrapolyasiya və ekspert mühakiməsi üsullarıdır. Gələcək və indiki strategiyaların işlənilib hazırlanmasında nəqliyyat-iqtisadi balanslaşdırma texnikasından istifadə edilir. Bu yanaşmanın əsas cəhəti yüklərin daşınma və gəlişlərinin, eləcə də xarici və xarici daşınmaların, eləcə də rayonların istehsal rayonlarına təyin edilməsində istehlakçının müəyyən edilməsi və sonra hər bir planlaşdırılmış yük üzrə nəqliyyat-iqtisadi balansın müəyyən edilməsidir. İqtisadi-riyazi prinsiplərə əsaslanan nəqliyyat-iqtisadi balanslaşdırma yanaşması yükdaşımaların planlaşdırılmasında ən dəqiq üsuldür. Nəqliyyat, satınalma və təchizat təşkilatı planları əsas hesab olunur.

Nəqliyyat-iqtisadi balans iki komponentə bölünür. Birinci bölmə maddi resursları təsvir edir. Material ehtiyatları plan ilinin əvvəlinə rayonların maddi balansını və rayon daxilində istehsal olunacaq materialların miqdarını təşkil edir. Ölkə və onun iqtisadi sahələri üzrə nəqliyyat-iqtisadi balans pul və natural ifadədə hesablanır. Maddi istehsal və istehlak balansı hesablandıqdan sonra onun tərkib hissələri arasında müqayisə aparılır. Müqayisə üçün üç seçim formalaşa bilər: resurslar tələbi üstələyir, ehtiyatlar ehtiyacdən azdır və material və tələb baxımından regionun resursları üst-üstə düşür. Birinci vəziyyətdə artıq materiallar xaricə çıxarılacaq, ikincidə isə başqa ölkələrdə istehsal olunan məhsullar tələbatın

bir hissəsini ödəyəcək.Üçüncü vəziyyətdə, regionun daxili resursları həmin materiallara olan tələbatı ödəmək üçün istifadə olunacaq.

İctimai əmək bölgüsü təkcə ölkə daxilində deyil, həm də qlobal miqyasda baş verir. Ümumdünya əmək bölgüsü hər bir ölkənin qlobal bazarda alınıb-satılan əsas əşyalar üçün yeraltı və yerüstü ehtiyatlarının dərəcəsi ilə tənzimlənir. Neft, qaz, taxıl, filizlərin digər növləri, meşələr, materiallar və digər son məhsullar belə ehtiyatlara misaldır. İqtisadi sahələrdə məhsul istehsalı və bölgüsü balansına nail olunduqdan sonra ölkə səviyyəsində istehlakçıların istehsalçılara tabe olması məsələsi araşdırılır. Nəqliyyat xərclərinin miqdarı iki şeydən təsirlənir. Müştərilərlə istehsalçılar arasında ən yaxın məsafə bunlardan biridir, ikinci aspekt isə texniki və iqtisadi baxımdan səmərəli tranzit vasitəsilə malların daşınmasıdır. Minimum nəqliyyat xərcləri həll meyarı kimi qəbul edilir. Maddi ehtiyatlar nəzərə alınmaqla, ölkənin yekun material balansından istifadə etməklə satılacaq malların həcmi hesablanır. Daha sonra daşınma-təsərrüfat balansının birinci və ikinci hissələrində ayrı-ayrı sütunlarda gətiriləcək və göndəriləcək əşyaların həcmi müəyyən edilir. Bu baxımdan əlverişli birbaşa və ya qarşılıqlı yük daşıma həlləri seçilir.

3.2 Nəqliyyat logistika sahələrində dünya təcrübəsindən istifadə imkanları (FedEx Corporation timsalında)

FedEx şirkəti, əvvəllər Federal Ekspres Korporasiyası və daha sonra FDX Korporasiyası adlandırılırdı. Mərkəzi ofisi Memfis, Tennessi şəhərində yerləşir. Şirkətin əsası 1971-ci ildə Arkanzas ştatının Yale Universiteti məzunu Frederik V.Smit tərəfindən qoyulmuşdur . O,Yaledəki kurs işində şirkətin konsepsiyasını tərtib etdi. Bu konsepsiyanın əsas məqsədi təcili çatdırılmalarda daha çox özünü birüzə vermişdir. O, 1973-cü ildə Memfis şəhərində rəsmən fəaliyyətə başladı . Mühüm əhəmiyyət kəsb edən bu şirkət nəqliyyat , elektron

ticarət və biznes xidmətlərinə yönəlmiş Amerikanın ən böyük şirkətlərindən biridir. FEDEX flaqman xidməti olaraq gecə çatdırılmasını təklif edən ilk böyük gəmi şirkətlərindən biridir. O vaxtdan bəri, FedEx həmçinin FedEx Ground , FedEx Ofisi, FedEx Təchizat Zənciri , FedEx Freight və bir çox törəmə şirkətləri vardır.Müxtəlif xidmətlərə başlayan bu şirkət əsas rəqibi UPS -ə cavab vermək məqsədi daşıyırdı . FedEx həm də ABŞ hökumətinin ən yaxşı podratçılarından biridir.Bu şirkətin əsas üstünlüklərindən biridə Hava Yük Şəbəkəsi müqaviləsi vasitəsilə bəzi Birləşmiş Ştatlar Poçt Xidməti paketlərinin daşınmasına kömək etməsidir.

FedEx-in həm Birləşmiş Ştatlarda, həm də dünyada nüfuzu,onu məşhur mədəniyyətdə ümumi bir mövzu halına gətirdi. FedEx-in hava daşıma xidmətləri 2020-ci ilə qədər Memfis Beynəlxalq Hava Limanındakı əsas mərkəzini dünyanın ən işlək yük hava limanına çevirdi .ABŞ-da fəaliyyət göstərən bu şirkət 547,000 işçi qüvvəsinə malikdir.

Şirkət sürətlə böyüdü və 1983-cü ilə qədər bir milyard dollar gəlir əldə etdi.Bu, ilk onilliyində heç vaxt birləşmə və ya satınalmalarda iştirak etməyən bir başlanğıc şirkəti üçün nadir hal idi. O, 1984-cü ildə Avropa və Asiyaya genişləndi. 1988-ci ildə o, əsas rəqiblərindən biri olan Flying Tiger Line-ı əldə edərək , dünyanın ən böyük tam xidmət göstərən yük aviaşirkətini yaradıb.1994-cü ildə Federal Ekspres marketinq məqsədləri üçün adını qısaltaraq "FedEx" olaraq illərlə istifadə edilən ləqəbi rəsmi olaraq qəbul etdi.

2000-ci ilin yanvarında FDX Korporasiyası adını FedEx Corporation olaraq dəyişdirdi və bütün törəmə şirkətlərini yenidən brendləşdirdi. . Bütün törəmə şirkətlər üçün satış, marketinq və müştəri xidmətlərini mərkəzləşdirmək üçün FedEx Korporativ Xidmətlər adlı yeni törəmə müəssisə yaradıldı. 2000-ci ilin fevralında FedEx beynəlxalq logistika

şirkəti olan Tower Group International-ı satın aldı. FedEx həmçinin gömrük rüsumları və vergi məlumatı şirkəti olan WorldTariff-i də satın aldı.

2015-ci ilin aprelində FedEx, Avropadakı əməliyyatlarını şaxələndirmək məqsədi ilə rəqib firma TNT Express- i 4,8 milyard dollara satın aldı. 2020-ci ilin dekabrında FedEx, e-ticarət platforması olan ShopRunner-i satın aldı.

FedEx Şirkəti öz biznesini aşağıdakı əsas sahələr üzrə təsnif edir:

- FedEx Express: FedEx Express şirkətin orijinal gecə kuryer xidmətləridir.
- FedEx Ground: FedEx Ground ABŞ və Kanadadakı kommersiya mərkəzlərinə və yaşayış ünvanlarına gün ərzində fasiləsiz olaraq poçt və bağlama çatdırılmalarını həyata keçirir.
- FedEx Freight: FedEx Freight 2021-ci il üçün 8,9 milyard ABŞ dolları gəlir əldə etməklə, ABŞ yükdaşımalarında ən böyük rola malikdir. ABŞ və Kanadada LTL(pərakəndə çatdırılma) və digər yükdaşıma xidmətlərini həyata keçirir.
- FedEx Logistics: FedEx Logistics təchizat zənciri, xüsusi daşınma, transsərhəd e-ticarət, gömrük brokerliyi və ticarətin idarə edilməsi texnologiyası və xidmətlərini təqdim edir.
- FedEx Services: FedEx Services digər FedEx əməliyyat şirkətlərinə korporativ xidmətlər təqdim edir. Xüsusilə, bütün marketinq, satış, qiymət, məlumat analitikası, proqnozlaşdırma, maliyyə, müştəri xidməti, informasiya texnologiyaları və onların müvafiq təşkilatları (və xərc mərkəzləri) FedEx Services daxilində yerləşir.
- FedEx Dataworks: Onların ilk məhsulu Surround idi, ilk istifadəsi COVID-19 peyvəndlərinin kritik daşınmalarının izlənməsində istifadə edilən çatdırılma şəbəkəsi üzrə proaktiv monitorinq və müdaxilə nəzarətlərinə əsaslanan proqram həlli idi.

➤ FedEx Office: FedEx Ofisi korporasiyanın çap və surət çıxarma xidmətləri, lövhə və marketing daxil olmaqla biznes xidmətləri və FedEx göndərmə xidmətlərinin pərakəndə satışını təklif edən pərakəndə satış qoludur.

FedEx-in ABŞ-da və onun əksər beynəlxalq istiqamətlərində əsas rəqibi United Parcel Service (UPS) şirkətidir. Hər iki şirkət ümumiyyətlə oxşar strategiyalardan istifadə edir; Hər iki şirkətin hava çatdırılması üçün ən böyük mərkəzləri ABŞ-ın cənubundadır (FedEx üçün Memphis və UPS üçün Louisville). Hər iki şirkət beynəlxalq daşınmalarda ən çox Ted Stevens Anchorage Beynəlxalq Hava Limanından istifadə edir. Amazon, öz hava yolu şirkəti Amazon Air-dir. Dünya üzrə 1,5 milyondan çox işçi heyətindən ibarət olan Amazon Şirkəti ABŞ-ın ən böyük çatdırılma xidmətinə çevrilmişdir ki, gələcək üçün bu göstərici dəfələrlə artaraq dünya reytinginə çatacaqdır.

2020-ci maliyyə ili üçün FedEx, əvvəlki maliyyə dövrü ilə müqayisədə 0,7% azalma ilə illik 69,217 milyard ABŞ dolları olmaqla 1,286 milyard ABŞ dolları qazanc əldə etdiyini bildirdi. FedEx-in səhmləri hər bir səhm üçün 273 dollardan çox qiymətə alınıb və 2020-ci ilin dekabrında onun bazar kapitallaşması 2,459 milyard ABŞ dollarından çox qiymətləndirilib. FedEx, ümumi gəlirə görə ən böyük ABŞ korporasiyalarının 2018-ci il Fortune 500 siyahısında 50-ci yerdə qərarlaşıb.

FedEx şirkəti maliyyə statistikası

<i>İL</i>	<i>Gəlir mln. USD\$</i>	<i>Xalis gəlir mln. USD\$</i>	<i>Ümumi aktivlər mln. USD\$</i>	<i>ABŞ dolları ilə bir səhmin qiyməti</i>	<i>İşçilər</i>
<i>2015</i>	<i>47,453</i>	<i>1050</i>	<i>36,531</i>	<i>165.33</i>	<i>166.000</i>
<i>2016</i>	<i>50,365</i>	<i>1820</i>	<i>45,959</i>	<i>162.31</i>	<i>168.000</i>

<i>2017</i>	<i>60,319</i>	<i>2,997</i>	<i>48,552</i>	<i>207.57</i>	<i>169.000</i>
<i>2018</i>	<i>65,450</i>	<i>4,572</i>	<i>52,330</i>	<i>238.46</i>	<i>227.000</i>
<i>2019</i>	<i>69,693</i>	<i>540</i>	<i>54,403</i>	<i>166.65</i>	<i>239.000</i>
<i>2020</i>	<i>69,217</i>	<i>1286</i>	<i>73,537</i>	<i>184.60</i>	<i>245.000</i>

Cədvəl 2.4

SCAC kodları - Standart Daşıyıcı Alpha Kodu (SCAC) nəqliyyat şirkətlərini müəyyən etmək üçün istifadə edilən unikal koddur. 1960-cı illərdə məlumatlar qeydlər Milli Avtomobil Yüklə Daşımaları Assosiasiyası tərəfindən hazırlanmışdır. FedEx kodlarına aşağıdakılar daxildir:

- FXE - FedEx Express
- FXSP – FedEx SmartPost
- FXG - FedEx Ground
- FXFE - FedEx Yüklə
- FDCC - FedEx Xüsusi Kritik
- FXO - FedEx Ofisi
- FSDC - FedEx Eyni Gün Şəhəri

Nəqliyyat – logistika sistemində yüklə və sərnişin daşınması sahəsində logistikaya olan tələb bu daşımaların səmərəliliyi və optimallaşdırılması, nəqliyyat – logistika prosesinin informasiyalaşdırılması proseslərinin intensivləşdirilməsi vəzifələrinin artan mürəkkəbliyi ilə üzvi şəkildə əlaqəlidir. Apardığımız araşdırmalardan belə nəticəyə gələ bilərik ki, bir çox sahələr üçün logistika ölkəmizin iqtisadi potensialının artmasında mühüm amil kimi çıxış edir. Bu proseslər xüsusi əhəmiyyətə malikdir və dövlətimizin

iqtisadi siyasətinin yaxşılaşdırılmasına, həmçinin, davam edən iqtisadi islahatların səmərəliliyinə birbaşa təsir göstərir.

Nəticə

Dissertasiyanın tədqiqi nəticəsində aşağıdakı nəticələr əldə olunmuş və makroiqtisadi proprosiyaların təkmilləşdirilməsi ilə əlaqədar təkliflər irəli sürülmüşdür.

Ölkə iqtisadiyyatı və regionların modernləşməsində nəqliyyat - logistika sisteminin formalaşması problemi ümumi iqtisadiyyatın və təsərrüfat praktikasının kifayət qədər öyrənilmiş problemidir. Lakin ölkə iqtisadiyyatının və regionların qarşısında duran innovasiya əsasında dayanıqlı inkişaf vəzifələri kontekstində bu imkanlar kifayət etmir. İqtisadi inkişafın yeni reallıqları müasir dünyanın texnoloji qütblərinin tədqiqinə yeni yanaşmalar və müasir instusional təkamül nəzəriyyəsinin metodoloji resurslarının cəlb edilməsini tələb edir.

Ölkə iqtisadiyyatının modernləşməsi onun rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədini qarşıya qoyaraq cəmiyyətin bütün resurslarını səfərbər etməyə çalışır. Bunun üçün həm müasir düşüncəli kadrlarla təminatını, həm də hüquqi sistemin daima yenilənməsini təmin etməlidir. Kadr hazırlığı sisteminə ciddi maliyyə imkanları yeridilməli, xarici ölkə kadr hazırlığı mərkəzləri ilə sıx əlaqə və təcrübə mübadiləsi prioritet işlərdən sayılmalıdır. Bu baxımdan hesab edirik ki, yeni müasir tarixi şəraitdə dünyada baş verən qlobal dəyişikliklər nəticəsində logistik sistemində də təkmilləşdirmələr aparılmalı, nəqliyyat - logistika xidmətlərinin yeni növləri işlənilib, həyata keçirilməlidir.

Nəqliyyat - Logistika sisteminin müasir tələblərə cavab verərək fasiləsiz inkişaf yolu keçməsi üçün hüquqi sənədlərə tam cavab verməlidir. Belə ki, bu sahənin durmadan təkmilləşdirilməsi ölkə iqtisadiyyatına birbaşa təsir göstərir.

Məlumdur ki, iqtisadiyyatın real sektorunun daxil olan logistik xidmətləri ölkənin iqtisadi artımının mühüm amili kimi çıxış edir. Kiçik və orta sahibkarlığın inkişaf etdirilməsində birbaşa rol oynayır. Logistik menecmentin inkişafı və marketinq araşdırmalarının təhlili iqtisadi inkişafın cari və perpektiv səviyyəsini sosial – iqtisadi inkişaf pramaterləri kimi bu sahəyə investisiya qoyuluşlarının həcmi və səmərəliliyini müəyyən edir. İqtisadi inkişafın maliyyə mənbəyi kimi nəqliyyat - logistika strukturuna sahəsinə yatırılan investisiyalar iqtisadiyyatın sabitləşmə və struktur yaratma funksiyalarının yerinə yetirməklə ölkədə davamlı iqtisadi inkişafa nail olunması, sosial problemlərin həlli üçün vacib sayılır. Nəticə etibarilə dünya üzrə rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə imkan verən müasir nəqliyyat - logistika xidmətlərin təkmilləşdirilməsinə şərait yaradır.

Elmi – nəzəri yanaşmaları ümumiləşdirsək, qeyd edə bilərik ki, ölkədə nəqliyyat - logistika xidmətlərinin səmərəliliyinin artırılması makroiqtisadi proporsiyaların optimallığını müəyyən edən əsas amillər aşağıdakılardır:

- Makroiqtisadi sabitliyin və yüksək səmərəli məşğulluğun təmin edilməsi
- Davamlı iqtisadi artımı təmin edərək iqtisadi strukturun mövcudluğu
- Cəmiyyətin artan tələbatını daha dolğun ödənilməsi və sosial diferansiyanın vəziyyətinə təsiri
- Nəqliyyat – logistika sahəsinin texnoloji üstünlüklərinə əsaslanan rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi vəziyyətinin inkişaf etdirilməsi

- Müasir dünyanın iqtisadi inkişafında nəqliyyat- logistika xidmətləri sahəsinə inteqrasiya olunması
- Ölkədə nəqliyyat – logistikanın inkişafının daha da günü – gündən təkmilləşdirilməsinə yönəldilən dövlət dəstəyinin vacibliyi

Təcrübə göstərir ki, dövlətin xüsusi tənzimləmə siyasəti olmadığı halda investisiyaların sahə üzrə optimal bölgüsü baş vermir. İstənilən nəqliyyatları dolğun əldə etmək üçün dövlət müdaxiləsi nəticəsində fəal nəqliyyat – logistika xidmətlərinin təşkili, həmçinin səmərəlilik göstəricilərinin yüksəldilməsinə əhəmiyyətli təsir göstəriləcəkdir.

Təkliflər

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyatının inkişafı istiqaməti ilə bağlı aşağıdakı təklifləri qeyd etmək olar:

1. Nəqliyyat - Logistika sahəsi üçün önəmli üsürlərdən biri yol infrastrukturunun mükəmməl olmasıdır. Ölkəmizdə də infrastrukturun dünya təcrübəsinə əsaslanan şəkildə qurulması logistikanın inkişafına təkan verəcəkdir.
2. Artan iqtisadiyyat şəraitində müasir logistik informasiya texnologiyalarının üstünlükləri artır və bu önəmli üstünlüklərdən istifadə edərək onun ölkəmizin logistika sahəsinə tətbiq edilməsi vacib məsələlərdən biridir.
3. Azərbaycana Transmilli şirkətləri cəlb etməklə region ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin qollara ayrılmasında, o cümlədən istehsalçı, istehlakçı və tranzit ölkələr arasında ticarət əlaqələrinin diversifikasiyalaşmasına xidmət edə bilərik.

4. Nəqliyyat logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması ölkəmizin tranzit potensialının, beynəlxalq yükdaşımalarda həcmnin yüksəldilməsində və kənd təsərrüfatı mallarının ixracının artırılmasında önəmli faktor rolunu oynayacaqdır. Bununla yanaşı ölkəmiz “Bir kəmə, bir yol” strategiyasının meydana gəlməsində logistik mərkəz və qovşaq rolunu oynayır.
5. Transmilli şirkətlər vasitəsilə Şərqdən gələn yükləri Bakı Limanından Azərbaycan TIR-ları və Dəmir yolları ilə Mərkəzə toplamaq, Mərkəzdən Türk TIR-ları ilə və daha sonra dəmir yolları ilə Mersin və İstanbula daşınmasını həyata keçirmək.
6. Nəqliyyat və logistika sahəsində ixtisaslı kadrların yetişdirilməsi, Respublika ərazisində mühüm ticarət yollarının keyfiyyətinin artırılması, ölkənin ümumi iqtisadi vəziyyətinin daha da yaxşılaşdırılmasına öz tövhəsini verəcəkdir.
7. Bizə məlumdur ki, Respublikamızda nəqliyyat- logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması, transmilli şirkətlərin ölkəmizə cəlbi nəticəsində ölkə iqtisadiyyatı daha da inkişaf edəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi.2016-cı il
2. İmanov.T.İ. Logistikanın əsasları. Dərslik.Bakı.”Təhsil” NPM, 2005. 474s.
3. Məlikov O.B. Anbarlar və yük terminalları. – M.: Business-Press, 2005. – 560 s.
4. Panaliyev Ə.V. Logistik sistemlərdə nəqliyyat xidməti xərclərinin qiymətləndirilməsi məsələləri.”Maşınqayırmada intellektual texnologiyalar” beynəlxalq elmi-texniki konfransının materialları. Bakı-2016.
5. <https://absheronport.az/az>

6. <https://www.stat.gov.az/>

7. <https://mfa.gov.az/az/content/197/neqliyyat-dehlizleri>

8.Əliyev A.A. Azərbaycanın keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri/Azərbaycanın tranzit potensialının iqtisadi inkişafda rolu mövzusunda konfrans materialları.Sumqayıt, 2020, s.121

9.Məmmədov R.T, Namazov B.F Azərbaycanın logistikanın inkişafının bəzi məsələləri/Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat sistemində: hədəflər və perspektivlər” mövzusunda elmi-praktik konfransın materialları. Bakı: BMU, 2018, s.13

10.Azərbaycan nəqliyyatı. ARDSK. Bakı, Səda, 2016.

11.Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri. ARDSK. Bakı, Səda, 2016.

12.Адесинская Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления. Таранрог: ТТИЮФУ. 2010, 121 стр.

13.Алиев И.С., Чумаченко И.В. Оптимизация логистических процессов и систем. Киев: Миллениум. 2009, 60 стр.

14.Амиров С.М., Амиров М.Ш. Единая транспортная система. М.: КНОРУС. 2012, 177 стр.

15.Баурсокс D., Клосс D. Логистика. Интегрированная цель поставок. М.: 2008, 640 стр.

16.Бутрин А., Ярушин D. Современные логистические ресурсосберегающие методы менеджмента в промышленном комплексе. Логистика. 2014, /www.logistika-prim.ru/.

17.Сергеев В.И., Кризис А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. Учебное пособие. -СПБ.: 2001.

18.Афанасьев, Л. и другие. "Интегрированная транспортная система и автомобильный транспорт". Учебник для студентов вузов. / Афанасьев Л.Л. - М.: Транспорт, 2008. 333 с.

19.Балалаев, А. Транспортная и складская логистика: учебник. пособие/ А.С. Балалаев, А.В. Кочемасова, С.Н. Третьяк. - Хабаровск: Изд-во ДВГУ, 2008. - 140 с.

- 20.Гаджинский А.М. Современный склад. Организация, технологии, менеджмент и логистика. Учебно-практическое руководство. - М.: Велюр Т.К., Проспект Яинеби, 2005. - 176 с.
- 21.Başkol M. (2010).”Lojistik ve Lojistik Yönetimi”, Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi, s 47-81.
- 22.Elgün M.N. (2011) Uluslararası taşıma ve ticarete lojistik köylerin sağladığı rekabet avantajları: Bir model önerisi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar, 219 s.
- 23.Özdener H.H (2010) Lojistikte toplam kalite yönetimi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 169 s.
- 24.Yılmaz F. (2019) “Mekansal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi”, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, s. 186-199.
- 25.Bay M., Erol F. (2016). “Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama”, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, s. 124-134.
- 26.Yüksel H. “Tedarik Zinciri Yönetiminde Bilgi Sistemlerinin Önemi”, D.E.Ü.S.B.E. Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 2, 2002, 279 s.
- 27.Paksoy T., Güleş H.K., Altıparmak F. “Tedarik Zinciri Yönetiminde Dağıtım Ağlarının Tasarımı ve Eniyilemesi: Çok Aşamalı Karma Tam Sayılı Bir Doğrusal Programlama Modeli”, Journal of Faculty of Business, Vol: 4, No: 2, 2003, 320 s.
- 28.Carlo R. “Logistic Service Measurement, a reference Framework”, Journal of Manufacturing technology Management, Vol. 15, 2004, p. 280-290.
- 29.Patricia J., Daugherty, Alexander E., Ellinger, Craig M. Gustin, “Integrated Logistics: Achieving Logistics Performance Improvements”, Supply Chain Management, Vol: 1, 1996, 25 p.
- 30.Sezen B., Gök M. “Logistics Management and Just-In-Time Manufacturing Systems”, International Logistics Congress 2004, Conference Proceedings, Vol: II, 2004, 719 p.

