

*Məhərrəmov Samir Müseyib oğlu, doktorant,
Azərbaycan Turizm və Menecment Universiteti,
E-mail: meherremov_samir@yahoo.com
© Məhərrəmov S.M., 2021*

UOT 33.339.9

LOGİSTİKA TƏMİNATI SAHƏSİNDƏ BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏNİN AZƏRBAYCANDA TƏTBİQİ İMKANLARI

X Ü L A S Ə

Tədqiqatın məqsədi – son illərdə qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün logistika mərkəzlərinin əlaqələrini genişləndirilməsi, xarici təcrübənin tətbiq imkanları, 44 günlük II Qarabağ müharibəsində əldə olunan razılaşmanın 9-cu bəndinə əsasən Azərbaycanın Naxçıvanla quru əlaqəsinin qurulması, Azərbaycanın Avropa ilə əlaqələrinin daha da inkişafı və həmin bölgədə yaradılacaq qeyri-neft sektoru sahələrinin ixracının potensialını öyrənilməsidir.

Tədqiqatın metodologiyası – müqayisəli təhlil, sintez, hesablama üsulları.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – hal-hazırkı dövrdə logistika və yük daşıma üzrə istifadə olunan siyasət, tariflər və mexanizmlər, eləcə də Avropa Birliyi, Çin Xalq Respublikası, Rusiya, Türkiyə və Cənubi-Şərqi Asiya və Afrika dövlətlərinin logistika ilə bağlı tətbiq etdiyi siyasəti iqtisadiyyata təsirini öyrənir.

Tədqiqatın nəticəsi - Azərbaycanda logistika təminatının yaxşılaşdırılması üçün beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi və xarici logistika mərkəzlərinin perspektivləri, tətbiq etdiyi iqtisadi siyasət və beynəlxalq təcrübə üzərindəki sosial-iqtisadi təsirə birbaşa təsir etmək gücünə malikdir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi - Azərbaycanda logistika sahəsində baş verən yeniliklər ölkə iqtisadiyyatının inkişafda müəyyən yer tutur və bu sahədə bəzi çatımazlıqları qeyd etmək lazımdır. Belə ki, şəhərin əhalisini artması nəticəsində “Ağıllı şəhər” layihələrinin tətbiq olunması, logistika mərkəzlərini xarici əlaqələrinin inkişafı, bu sahədə lazımı mütəxəssislərin hazırlanması və azad ticarət zonalarının fəaliyyətinin müəyyənəlməsi təhlil ediləcəkdir.

Açar sözlər: logistika, beynəlxalq təcrübə, ticarət, logistika siyasəti, qeyri-neft sektoru.

G İ R İ Ş

Logistikanın inkişafı əsasən müxtəlif ölkələrin yükdaşıma siyasətinə, Beynəlxalq Nəqliyyat və Logistika qanunlarına [14] əsaslanmalı, görülən işlər nəzəriyyədən təcrübəyə doğru inkişaf etməlidir. Bunun üçün sənaye mütəxəssislərinin təcrübəsi ilə qəbul olunan logistika siyasətini uyğunlaşdırmaq lazımdır. Nəqliyyat və logistikaya təkcə bir iqtisadi faktor kimi baxmaqdan çox ona qlobal baxış çərçivəsinə yanaşmaq üç sektorun əlaqəsini beynəlxalq ticarət, logistika və beynəlxalq nəqliyyat birlikdə inkişafa nail olmaqla baş tutur [14].

Azərbaycanda logistika sahəsində baş verən yeniliklər ölkə iqtisadiyyatının inkişafda müəyyən yer tutur və bu sahədə bəzi çatımazlıqları qeyd etmək lazımdır. Belə ki, şəhərin əhalisini artması nəticəsində “Ağıllı şəhər” layihələrinin tətbiq olunması, logistika mərkəzlərini

xarici əlaqələrinin inkişafı, bu sahədə lazımı mütəxəssislərin hazırlanması və azad ticarət zonalarının fəaliyyətinin müəyyənləşməsi təhlil ediləcəkdir.

Logistikanın ölkə iqtisadiyyatına təsiri imkanları

Logistikanın inkişafı bir necə vacib məqamlara toxunur. Logistikanın inkişafı yeni iş yerlərinin açılması, ölkələrin və özəl sektorun rəqabətliliyinin artırılması, onların yerli və beynəlxalq bazarlarla əlaqələrin genişlənməsi, ölkə iqtisadiyyatına gəlirlərinin artırılması təsir göstərir. Logistikanın səmərəliyi hər iki ildən bir Dünya Bank tərəfindən dərc olunan Logistika Performans İndeksinə [13] əsasən müəyyən edilir. Logistika Performansının göstəriciləri ölkənin adambaşına düşən ÜDM – göstəriciləri ilə əlaqəlidir. Əldə olunan statistik məlumata əsasən logistika xərcləri ÜDM-un 13% təşkil edir. Buna misal olaraq Almaniya və Sinqapurun logistika göstəriciləri və ölkənin gələn gəlirləri ilə uyğundur.

Logistikanın ikinci bir təsir etdiyi sahə yoxsulluğun aşağı enməsidir. Belə ki, logistika xərcləri inkişaf etmiş ölkələrdə 8 % qədər, kasıb ölkələr isə bu xərclər 25% qədər artmış olur. Misal olaraq Kosta Rikada kasıb fermerlər yetişdirdikləri məhsulun 60% logistika xərcləri tutur buda öz növbəsində onların xarici bazara çıxmasına bir başa təsir edir. Əgər logistika xərclərini azaldılmasına nail olunarsa fermerlə istehsal etdiyi məhsulu xarici bazarlara rahatlıqla çıxara bilərlər. Bununla da logistikadan gələn gəlirlər vasitəsi ilə həm yoxsulluğun azaldılmasına həm də məşğulluğun artırılmasına nail olmaq olar.

Bütün qeyd olunanlar tədarük zəncirində məhsulun uzun müddət səbəbsiz saxlanması, onların limanda və səmərəsiz yol qovşaqlarının tıxaclarında qalması - hər biri inkişafa təsir edən amillərdir [12]. Azərbaycan Respublikası logistika siyasətini həyata keçirərkən hədəflərinin Avropa Birliyinin qoyduğu logistika siyasətinə uyğun təşkil etməlidir. Bununla da ölkə Avropa ilə Asiya arasında yaranmış Şərq – Qərb logistika dəhlizinin ən önəmli fiquru olacaqdır. Avropa Birliyinin nəqliyyat siyasəti bütün növ nəqliyyatın (avtomobil, dəmiryolu, su və hava) istifadəsinin integrasiya edilməsi üçün vahid logistika şəbəkəsini yaradaraq yük və insan axınını Avropa Birlik daxilində rahat, təhlükəsiz, keyfiyyətli, səmərəli və sərbəst şəkildə hərəkətinə nail olmaqdır.

Avropa Birliyinin logistikanın inkişafında digər bir hədəfi iqlim dəyişikliyinə qarşı siyasətin həyata keçirilməsi, az zərərli yanacaqlardan istifadə edilməsi, sərnişin daşıma hüququ və sadələşdirilmiş gömrük prosedurlarıdır ki, bu öz növbəsində birliyin 2050-ci il qədər olan siyasətinin prioritet məsələsidir. Bunun üçün Avropa Birliyi nəqliyyat vasitələrinin idarə planlamasına dair hazırladığı müqavilənin 90-100-cü maddələrində gələcəyə dair siyasətdə idxal olunan neftdən asılılığın azaldılması, 2050-ci il üçün karbon qazlarını 60% azaldılması, yaşıl logistika keçirilməsi, müasir ekoloji iş yerlərinin yaradılmasını qeyd etmişdir [11].

Logistika təminatı sahəsində beynəlxalq təcrübə

İlkin öncə Avropanın şimalında olan Skandinaviya ölkəsi Danimarkanın logistika mərkəzlərinin əməkdaşlığa dair inkişaf planlarının bir necə əsas tədqiqat hissəsini öyrənilməsini və digər limanlarla integrasiya edilməsini nəzərdən keçirək.

Nordic Transport Centre (Nordic (Şimal) Nəqliyyat Mərkəzi) – Danimarkanın şimalında yerləşən Aalborg şəhərinin [2, s.59-66] 2004-cü ildə Aalborg Havn A/S logistika mərkəzini rəhbərləri Şərq Limanının yeni 15-20 illik inkişafı planı təsdiq etmişdi ki, bunlar aşağıda qeyd olunan punktlardır:

- əsas mal dövriyyəsi olan malların gələcəkdə inkişaf perspektivləri müəyyən edilməsi;
- ətraf mühitə təsirinin qiymətləndirilməsinin müəyyən edilməsi.

Aalborg Şərqi Limanın inkişaf planlaşdırma layihəsi 3 əsas hədəfə yönəlmişdir:

- Intermodal nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi;
- Aalborg Şərqi Limanının intermedola qovşaq kimi istifadəsinin artırılması;
- Logistika mərkəzinin planlaşdırma prosesində həyata keçirilən hədəfləri təhlil etmək, araşdırmaq və digər mərkəzlərlə əlaqələndirilməsi.

Aalborg Şərq Limanında intermodal nəqliyyatın və infrastruktur inkişafına imkan yaratmaq lazımdır. Limanın güclü və zəif cəhətlərini təhlil etmək onların aradan qaldırılması üçün planlar həyata keçirilməlidir. Bunun üçün infrastruktur inkişafını önə çəkmək, dəniz nəqliyyat vasitələrini, dəmir yolu və yol nəqliyyat sisteminin çatışmazlığını aradan qaldırmaq və yeni inkişaf planı hazırlamaqdır.

Orhus logistika mərkəzi (Aarhus Logistics Centre) – Danimarkanın ikinci böyük şəhər olan Orhus şəhərin logistika mərkəzinin əsas əsas hədəfləri müxtəlif nəqliyyatların (dəmir-yolu, avtomobil) yükdaşmasını təmin etmək, anbar işinin təşkili və özəl sektorun bu sahəyə investisiya cəlb olunmasını asanlaşdırmaq lazımdır. Bunun üçün şəhər bələdiyyəsi ilə sıx əməkdaşlıq etmək mərkəzin inkişaf planları üzrə işləmək, hazırlanmış planın həyata keçirilməsi üçün digər insitutularla əlaqələri inkişaf etdirmək lazımdır.

Logistika mərkəzlərinə inkişaf planlarına əsas hissəsi əraziyə cəlb olunacaq özəl sektorun, o cümlədə gələcəkdə fəaliyyət göstərəcək şirkətləri istəklərini əvvəlcədən müəyyən etmək imkanının olmasıdır. Orada fəaliyyət göstərəcək dövlət sektorunun elektron hökumətə keçirilməsi, informasiya texnologiyaların inkişafı, sənəd dövriyyəsinin azaldılması, bürokratik əngəllərin azaldılması, dövlət orqanlarının (vergi, gömrük, maliyyə və əmək və əhalinin sosial müdafiyyəsi və s) şirkətlərlə ünsiyyətinin azaldılması, şirkətləin xərclərinin azaldılması kimi məsələlər logistika mərkəzin əsas hədəflərindəndir.

Logistika mərkəzində işin təşkil olunması üçün dövlət və yerli idarəetmə orqanlarının aktiv iştirakı etməlidir. Xüsusən yerli bələdiyyənin, dövlət yol və nəqliyyat idarəsinin, dəmir-yolu, aviasiya və dəniz idarələrini iştirakı etməsi, onların verdiyi qərarlar və tövsiyələr nəzərə alınmalı yerli və beynəlxalq standartların tətbiqi ilə yanaşı onlara nəzarət edilməsinə cavabdehlik daşmalıdırlar. Qeyd olunan orqanların məqsədi özəl sektorda çalışan şirkətləri cərimə olunmasına deyil, qanunların tətbiq edilməsində yarana biləcək problemləri əvvəlcədən görmək və onların aradan qaldırılmasına çalışmaqdır.

Planlaşdırmada əmələ gələcək problemləri zamanın da görmək logistika təşkilatçısını əsas məqsədlərindən biri olmalıdır. Belə ki, planlaşdırmanın ilk illərində əsas məsələlər ətraf mühitlə əlaqələrin qurulmasına, digər illər-ilk 3-5 il əsasən logistika mərkəzinin baş planının həyata keçirilməsinə sərf olunur.

Logistika mərkəzinin planlaşdırmasında əsas olaraq mülkiyyət formasıdır ki, burada da təşkilatçılar ilk olaraq nəzərə almalı olduqları məsələ torpağı kimin mülkiyyətində olması (dövlətin, bələdiyyə və ya özəl) işin təşkil olunmasında ən böyük problemlərdən biridir.

Latviyanın logistika siyasətinə gəldikdə isə Avropanın şərqində Baltik dənizinin sahilində yerləşən keçmiş Sovet Sosialist Respublikası olan ölkə logistika işinin və mərkəzlərinin təşkilində xeyli inkişaf etmişdir. Belə ki, coğrafi mövqeyindən və Avropa Birliyinin üzv olan Latviya logistika və nəqliyyat qanunlarını, əməliyyatlarını həmçinin logistika üzvlərinin arasında olacaq əlaqələrin tənzimlənməsini uğurla əhayata keçirir.

Latviyanın logistika mərkəzlərinin inkişafına nəzər yetirdikdə bunların 3 əsas inkişaf istiqaməti müəyyən edilmişdir:

1. Effektiv logistika sisteminin qurulması;

2. Informasiya texnologiyalar sisteminin tətbiq edilməsi;

3. Digər mərkəzlərlə və üzvlərin (dövlət və özəl sektorun) birgə yükdaşıma sisteminin tətbiq edilməsinə şərait yaratmaq.

Lakin Latviya dövlətinin Logistika mərkəzlərinin inkişafı ilə bağlı müəyyən problemləri var. Belə ki, bu problemlər hökumətin inkişafı ilə bağlı müəyyən planları yoxdur. Bu da öz növbəsində Logistika mərkəzlərdə fəaliyyət göstərən tərəfdaşlara problemlər yaradır. Logistikanın inkişafı təkcə böyük şəhərləri əhatə etməməlidir, inkişafa ölkə üzrə kompleks şəkildə baxılmalıdır. Latviyanın keçmiş sovet qonşu ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin güclü olmaması və nəqliyyat sisteminin inkişaf perspektivlərinə dövlət tərəfindən lazımı qədər diqqətin olmaması ölkə logistika mərkəzlərinin inkişafına mənfi təsir edir.

Logistika mərkəzinin milli səviyyədə yardımı və inkişaf etdirilməsi, nəqliyyatın digər sistemlər integrasiya və koordinasiya edilməsi logistikanın davamlı inkişafının düşünülmüş addımlarındandır. Latviyanın köhnə sistemdən imtina etməsi AB daxil olması yeni logistika tələblərinə uyğun inkişafı istehlak zəncirinə müsbət təsir edən amillərdəndir. Hər bir inkişafın mənfi təsirləri olduğu kimi qeyd olunan sahənin mənfi təsirləri vardır. Bu sosial və ətraf mühit amilləridir. Logistika mərkəzlərinin inkişafı ətraf mühitə diqqət edilməsi atmosfərə vurulacaq zərərləri azaldılmasına nail olmaqdır. Sosial problemlər isə insan əməyinin azaldılması bütün sistemin proqramlaşdırılması və bununlada işsizliyin çoxalmasına gətirib çıxardır.

Latviya dövləti logistikanın inkişafı üçün logistika şirkətlərini mərkəzə cəlb etməsi ilə həm beynəlxalq əlaqələrini, həm də ticarət əlaqələrini gücləndirməsinə nail olmaqdır. Texnoloji yenilikləri cəlb etməklə tədarük zəncirini inkişafına olmaqla köhnə limanları yenidən rentabelli fəaliyyət göstərməsinə çalışmaq.

Latviya hökuməti dəniz limanları ilə dəmiryolu şəbəkəsinin bir-biri ilə integrasiya edilməsi ilə bölgədə nəqliyyat əlaqələrinin inkişafını hədəfləyir. Burada yerli və xarici mütəxəssislərin işə cəlb olunması, qırılacaq logistika sisteminin bölüşdürmə və intermodellərin davamlı hərəkətini təmin edilməsinə nail olmaqdır.

Ölkənin logistika mərkəzinin davamlı olaraq inkişafı üçün aşağıdakı hədəflərə nəzərdən keçirmək lazımdır:

- nəqliyyat dəhlizlərindən və texnologiyalarından istifadəsinə təşviq etmək;
- iqtisadi və sosial inkişafı dəstəkləyən davamlı regional inkişafa dəstək olmaq;
- Baltik dənizinə bir başa çıxışı olmayan ölkələrlə transmilli əməkdaşlıq etmək;
- ticarət və nəqliyyat potensialını qiymətləndirərək və ətraf mühitə uyğun inkişafı diqqətdə saxlamaq.

Azərbaycanla Latviyanın logistikanın tarixi üzrə paralel və oxşar formada inkişaf etmişdir. Belə ki, Azərbaycan Asiya ilə Avropa arasında bir nəqliyyat dəhlizi olduğundan, Latviyada da Avropa ilə Rusiya arasından tranzit mərkəz olmuşdur. Müasir dövrdə paytaxt Rika ölkənin həm siyasi, həm iqtisadi, həm də mədəni paytaxtı olmaqla çox inkişaf etmişdir. SSRİ-dən ayrıldıqdan sonra paytaxt Rikanın inkişafı üçün qəbul olunmuş bir neçə inkişaf proqramları: Plan və ya Master Plan (1995-2005), Rika İnkişaf Strategiyası, (2005-2018), Rika Nəqliyyat Sistemi İnkişaf Proqramı (2005-2018), Rika Ağıllı şəhər Konsepsiyasının Nəqliyyat Sistemi (2002-2008) və digərlərinin həyata keçirilmişdir. Qəbul olunan proqramlar, planlar, tikilən infrastruktur, şəhərin coğrafi mövqeyini uğurlu istifadə edilməsi, nəqliyyatın uğurlu planlaşdırılması, tranzit və beynəlxalq yüklərin avtomobil və dəmir yol nəqliyyatı ilə əlaqələndirilməsi ilə şəhər özü bir logistika mərkəzinə çevirilməsinə nail olmuşlar [2,

s.75-83]. Avropa Birliyi ölkələrinin logistika mərkəzlərini təhlil etdikdə görə bilərik ki, Avropa ölkələrinin logistika siyasəti iki hissəyə bölünür. Bunlar Avropa Birliyini qoyduğu tələblər və milli siyasətdir. Lakin logistika üzrə milli siyasət əsas olaraq birliyin siyasətinə dayanır. Avropa Birliyini logistika üzrə siyasəti gələcəyə yönəlir, Yaşıl Logistikanın inkişafı, marketinq araşdırmalarına uyğun gələcək tələbata yönəlik sənayenin inkişafı, İnformasiya texnologiyaların inkişafı ilə əməl bazarının uyğunlaşdırılması və digər məsələlərdir.

İnkişaf etməkdə olan ölkələrin iqtisadiyyatlarının hər hansı bir sahəsini inkişafı üçün özləri ilk olaraq əsas investor rolunu oynayır. Lakin bu sahənin inkişaf müəyyən dövrə qədər davam edir. Ölkənin iqtisadiyyatının inkişaf üçün müəyyən bir mərhələdə özəl sektorun ixtiyarına verilməlidir. Bunun üçün dövlət mülkiyyətində olan müəssisələr özəlləşdirilməlidir. Dünya Bankı və Beynəlxalq Valyuta Fondu tərəfindən cəlb olunan investisiyalarda əldə olunan razılaşmada özəlləşdirmə dövlətlərin öhdəliyi kimi qeyd olunur.

Logistika iqtisadiyyatın axan qanı olmasını nəzərə alsaq onda Azərbaycanın qəbul etdiyi logistika və xarici ticarətlə bağlı Strateji Yol Xəritəsi və inşa etdiyi logistika mərkəzləri özəlləşdirməyə yoluna keçməlidir. İlk olaraq Çin Xalq Respublikasının və Türkiyə Cümhuriyyətinin iqtisadiyyat və logistika ilə bağlı özəlləşdirmə siyasətlərini nəzərdən keçirək.

Çin Xalq Respublikası - Çinin logistika sektorunun inkişafı, özəl sektorun canlanmasına, qanunvericilik bazasının güclənməsinə, sərhəd keçid siyasətinin və məntəqələrinin işinin effektivliyinin artmasına və işçilərin iş şəraitinin daha da səmərəli olmasına nail olmaqdır.

Dövlətə məxsus nəqliyyat və logistika mərkəzləri özəlləşdirməsi onun inkişaf tempinə müsbət təsir edəcəkdir. Dövlət orqanları ilə özəl sektorla bir-biri ilə əlaqələrin inkişaf hər iki sektorun gəlirlərinə müsbət təsir edir.

Çinin bugünkü dünya iqtisadiyyatda qlobal bir oyunçuya çevirilməsində əsas faktor iqtisadiyyatında transformasiyanın həyata keçirə bilməsidir. Belə ki, Çin iqtisadiyyatında özəl sektorun cəlb olunmasına, kiçik və orta sahibkarlığın inkişaf etməsi və dövlət və kollektiv müəssisələrin sayının əhəmiyyətli dərəcədə azaldılması vasitəsi ilə ölkənin iqtisadiyyatının əhəmiyyətli dərəcədə böyüməsinə təkan vermişdir [3, s.7].

Türkiyə Cümhuriyyəti tərəfindən başlanan özəlləşdirmə siyasəti 1985-1998-ci illər ərzində başlamışdır. Özəlləşdirmənin Türkiyə modelinə baxdıqda görə bilək ki, burada da əsas hədəf azad sahibkarlığın fəaliyyət göstərməsi, onların hüquq və struktur təminatını təmin edilməsi və özəl sektordan gələn gəlirlər vasitəsi ilə infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsini təmin etməkdir [9].

Özəl sektorun inkişafı iqtisadiyyatda gəlirlərin artmasına xidmət edir. Lakin dövlətin buradakı rolu necə olacağı suallına diqqətlə baxdıqda görə bilək ki, dövlət logistikada əsasən qanunun gözetçisi rolunda iştirak edir. Belə ki, o özəl sektorun cəlb olunmasına maraqlı olmalı, qoyduğu qanunlara sahibkarların riayət etməsini təmin etməli, cərimələrin tətbiq olunmasından öncə sahibkarlar arasında təbliğat işi aparmalıdır [3, s. 8].

Logistikanın və sənayenin inkişaf əsasən müştəri və istehlakçı davranışlarına uyğun olaraq dəyişir. Bununla bağlı nümunəni Türkiyə misalında göstərə bilərik. Türkiyədə yüngül sənayenin inkişaf etməsi xüsusən tekstil və geyim sahəsində olan irəliləyiş və satışı qeyd etmək olar. Satışın təşkili və onun müasir dövrə uyğun transformasiya (e-ticarət) etməsilə Avropaya və digər qonşu ölkələrə məhsulların çatdırılması onun rəqibləri arasında üstünlüyü və potensial müştəri bazasının genişlənməsinə imkan yaradır. Bununla da Türkiyə beynəlxalq səviyyədə tanınan “Kuryer, çatdırılma və bağlama” (The courier, express and parcel (CEP))

xidmətlərinin inkişafını və güvənini təmin edir [3, s. 8].

Çin və Türkiyə modeli üzərindən logistikaya baxdıqda orada özəl sektorun payını və sahibkarlığa xüsusiən ixraca yönəlik hazır məhsulların satışını təmin olunmasında logistikanın effektivliyini görə bilərik. Azərbaycan bu sahədə dünya bazarında öz yerini sənaye üzrə müəyyən etməli və ixraca yönəlik qeyri neft sektoru məhsulların inkişafını təminatında logistika siyasətini təmin etməlidir.

Sərbəst və ya Azad ticarət zonalarında logistika xidmətləri

Sərbəst ticarət zonaları bir ölkənin və ya bölgənin iqtisadi böyüməsi üçün böyük əhəmiyyət daşıyır və bu zonalarda fəaliyyət göstərən şirkətlərə müxtəlif növ güzəştlər çərçivəsində fəaliyyət göstərməyə üstünlük verirlər. Azad ticarət zonaları daxilində bu cür şirkətlərin fəaliyyət göstərməsi ticarət səviyyələri intensivliyinin artmasına imkan yaradır.

Logistikanın inkişafına təsir edən amillərdən biri sərbəst ticarət zonalarının yaradılması və birbaşa xarici investisiyaların cəlb olunması bazarlarda nəqliyyat və logistika sənayesinin daha da böyüməsinə səbəb olacaqdır. Buna misal olaraq dünyada sərbəst ticarət müqavilələrin tətbiq olunduğu bir necə iqtisadi birlikləri misal göstərmək olar [8]. 1950-ci illərdə Avropa İqtisadi Birliyinin (AİB) və 1960-cı ildə Avropa Sərbəst Ticarət Birliyinin (EFTA), Amerika, 1976-1990-cı illərdə Şimali Amerikanın imzalanması ilə bu addımı atdı. Kanada, Meksika və Amerika Birləşmiş Ştatları tərəfindən sərbəst Ticarət Sazişi (NAFTA) və Braziliya, Argentina, Paraqvay, Uruqvay və Venesuela arasında Mercado Comum do Sul, Güneyin Ortaq Bazar və ya Mercosur anlaşması. Cənub-Şərqi Asiya Ölkələri Assosiasiyası (ASEAN) Bruney, İndoneziya, Malayziya, Filippin, Sinqapur və Tayland 1992-ci ildə ASEAN Sərbəst Ticarət Bölgəsini (AFTA) qurdu. Dünya Ticarət İnstitutuna görə dünyada 570 sərbəst ticarət razılaşması imzalanıb ki, bunlardan 370-i hələ də qüvvədədir [3, s. 11].

Avropa Birliyi (Aİ) və NAFTA-dan sonra dünyanın üçüncü ən böyük sərbəst ticarət zonasını ASEAN 2010-cu ildə Çinin qoşulmasında sonra daha da gücləndir. Belə ki, azad ticarət zonasının imkanları 1,9 milyard istehlakçı, təxminən 1,2 trilyon ABŞ dolları həcmində ticarət dövriyyəsinə və ÜDM-i 6 trilyon ABŞ dollarını əhatə edəcəkdir.

Bu kimi ticarət zonaları ölkələrə və xarici investorlara əlavə gəlirlərin əməl gətirməsinə, yeni ticarət imkanların və iş yerlərinin yaradılmasına imkan yaradır. İnkişaf etməkdə olan bazarlarda sərbəst ticarət zonaları və buna bənzər tənzimləmələrin sayı sürətlə genişlənir. Hazırda Hindistanda 600 xüsusi iqtisadi zona təsdiqləmə mərhələsindədir. Braziliya, Çin, Meksika, Rusiya, Cənubi Afrika, Türkiyə və əlavə inkişaf etməkdə olan bazarlarda da sərbəst ticarət zonaları yaratmışlar. Azərbaycanda yaradılan Ələt Azad ticarət Zonası hələ tam gücü ilə fəaliyyət göstərmir. Azərbaycan ərazisində ən güclü potensiala malik olan region Naxçıvan Muxtar Respublikasıdır ki, bura 3 xarici ölkə ilə həmsərhəddir. Ermənistan, Türkiyə və İranla həmsərhəd olması, II Qarabağ müharibəsindən sonra dəmir yol xətlərinin açılması, Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanının fəaliyyət göstərməsi buranın potensialından xəbər verir.

Azərbaycan Ələt və Naxçıvan Azad Ticarət Zonaların yaradılmasında aşağıdakı hədəfləri müəyyən etməlidir [6].

1. Gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və ya mövcud “Yaşıl xətt” prosedurunun təkmilləşdirilməsi;
2. Sərhəd keçid imkanların sürətləndirilməsi;
3. Rəqəmsallaşma və bir pəncərə sisteminin tətbiqini sürətlənməsi və şəffaflaşdırılması;
4. Multimodal nəqliyyat dəhlizləri şəbəkəsinin inkişafı;

5. Zonada fəaliyyət göstərəcək xarici və yerli investorlar üçün xüsusi vergi güzəştlərinin tətbiq edilməsi.

Meksika - Transmilli şirkətlərin logistika bazarına və logistika mərkəzlərinə daxil olmasına çalışmaq, logistika siyasətini xarici investorları üçün əlçatan edilməsi logistikanın inkişafın təsir edən amillərdəndir. Buna misal olaraq 2008-ci ildə Meksika hökuməti xarici və yerli iri investorları ölkənin logistika sahəsinə cəlb edilməsinə nail olmuşdur. Dünyaca məşhur logistika şirkətlərinin UPS, FedEx və ölkədə işlərini daha da genişləndirməsini görə bilərik. 5 ildən sonra investorların qoyduğu investorları 112 milyon ABŞ dollar cəlb etmişdir. Bunun nəticə olaraq, Meksikanın ticarət əlaqələri 90% Avropa Birliyi, Yaponiya, İsrail və Mərkəzi və Cənubi Amerika ölkələri ilə təşkil etmişdir [4].

Son illərdə Meksikanın gömrük qaydalarındakı dəyişikliklərin edilməsi, sərbəst ticarət zonalarına bənzər qanunların tətbiq edilməsi və Meksika dövlətinin məhsulların idxalı üçün tətbiq etdiyi 'Maquila' proqramları xeyli genişləndirməsi ölkənin imicinə təsir edən amillərdir. Ölkənin qoşulduğu müxtəlif ticarət zonaları əldə olunan əsas faydalar, əvvəlcədən razılaşdırılmış malların satışından yaranan ƏDV-nin azad edilməsindən, gəlir vergilərində endirim və ya azadolmalara icazə verilə bilər

Rusiya Federasiyası –Avrasiya qitəsində öz coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etməsini hədəfləyərək, Çin və Avropa bazarları ilə əlaqələrin birləşdirməsi ən vacib rol oynamağa çalışır. Rusiyada logistikanın inkişafına təsir edən amillər: ərazinin böyük olması, dəmir yol xəttinin yenidən qurulmasında gecikmələr, ixrac və idxal siyasətinin inkişafı etdirilməsi üçün yeni müasir texnologiyaların cəlb olunmasına yaranan gecikmələr və neft sektorundan gələn gəlirlərin qeyri stabil olması və bu sahəyə yatırılan dövlət investisiyaların stabil olması hər biri inkişafa təsir edən faktorlarıdır.

Rusiya 20-yə yaxın xüsusi iqtisadi zona yaratdı; əsas hədəflər xarici və daxili investisiyalar üçün optimal şərait yaratmaq və yüksək keyfiyyətli məhsul istehsal edə biləcək müasir sənaye komplekslərini inkişaf etdirməkdir. Nəticədə istehsalın stimullaşdırılması nəzərdə tutulur. Regional nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı məqsədi ilə nəqliyyat mərkəzlərində dörd xüsusi iqtisadi zona yaradılmışdır. Bölgələr Şərqi Sibirdeki Krasnoyarsk və Volqa ərazisindəki Ulyanovsk hava limanlarında, Xabarovsk ərazisindəki Sovetskaya Gavan limanında, Uzaq Şərqdə və Şimaldakı Murmansk Limanında yerləşir [3, s.40].

Cənubi Afrika Respublikası – Afrikanın Asiya ilə davamlı və fəal şəkildə fəaliyyət göstərən nəqliyyat logistika xidməti təminatçısı kimi Cənubi Afrika Respublikasını göstərmək olar. Artıq son illərdə Afrika qitəsində müəyyən iqtisadi inkişaf başlamışdır. Cənubi Afrikada Respublikası burada iqtisadi lider kimi formalaşır. Afrikada istehsal olunan və çıxarılan xammal məhsulları bu ölkə vasitəsi ilə Avropa Birliyinə və Asiyanın iqtisadi nəhəngi Çinə ixrac olunur [1, s.10].

Avropanın və Asiyanın dəmir filiz və digər xammal məhsul tələbatını ödənilməsi üçün həm ölkənin müxtəlif mədənlərindən, həm də qonşu ölkələrin Botsvanana, Zambiya, Zimbabve və Lesoto mədənlərindən çıxanları dəmir yollar vasitəsi ilə ölkənin Sadanha limanı ilə ixrac olunur. Təəccüblü olsa da dünyada ən ağır qatarlar xüsusi olaraq bu ölkə üçün istehsal olunmuşdur. Qatarda vaqonların sayı bəzən 340-dan çox olur və xalis yük götürmə qabiliyyəti isə 34.300 tondur ki, buda Avropada olan yükdaşıyan qatarlardan on qat çoxdur.

Bütün qeyd olunanların inkişafı üçün logistika mərkəzlərinin intermodal funksioanal olmasıdır. Bunun üçün ərazidə həm yük avtomobillərin yüklərin həm vaqonların həm də digər nəqliyyat vasitələrin yüklərinin yüklənməsi və boşaldılması üçün avadanlıqların olması vacibdir.

Hər halda da, Cənubi Afrikadakı lojistik xidmət təminatçıları gələcəkdə sektorda sərt rəqabətə davam gətirəcək, bu da öz növbəsində böyük nəqliyyat mərkəzlərini birləşdirmək logistika xərclərinin aşağı faizdə saxlamağa davam edəcəkdir [3,s. 43].

Müxtəlif ölkələrin logistika perspektivlərinə baxdıqda görə bilərik ki, Rusiya, Meksika və Cənubi Afrika Respublikasında logistikanın inkişafı əsasən dəmir yolu və təbii sərvətlərin xaricə ixrac olunması ilə təmin olunur. Burada yaradılan müxtəlif ticarət zonaları əsasən xaric investorların cəlb olunması üçün maraqlıdır. Azərbaycan üçün bu tipli logistika mərkəzlərinin yaradılması ölkədə faydalı qazıntıların inkişafı baxımında o qədər də perspektivli görünür.

Şərqi və Cənubi-Şərqi Asiya dövlətlərin logistika ilə bağlı dövlət siyasətlərini təhlil edək. Belə ki, logistikanın inkişafı dövlət və özəl sektorun birlikdə fəaliyyət göstərməsində maraqlıdırlar. Logistika strategiyası və siyasətinin davamlı inkişafının hər iki tərəfin maraqlı olmasını tələb edir.

İndoneziya – Milli iqtisadiyyatını strategiyası 2011-2025-ci illər üçün əsasən bir necə istiqamət üzrə fəaliyyətinin gücləndirməsi hədəfinə çevirmişdir. Bunlar iqtisadi və logistika dəhlizlər vasitəsilə iqtisadi potensialın artırılması, milli əlaqələrin gücləndirilməsi və insan resursları imkanlarının və milli elm və texnologiyanın gücləndirilməsidir.

Malayziya – 2007-ci ildən yaradılan Malayziya Milli Logistik İnkişaf Şurası, logistik strategiyaları, siyasətləri, qaydaları və qaydalarının koordinasiyası üçün əsas maraqlı tərəfdir. Onun əsas məqsədi və rolu sənayenin inkişafı ilə bağlı məsələlərə rəhbərlik etmək, logistik siyasətlərini Sənaye Planı ilə uyğunlaşdırmaq və logistik sənayesi üçün strategiya və siyasətlərin həyata keçirilməsinə kömək etməkdir. Şuranın bir necə vəzifəsi var:

1. Qlobal logistika sənayesinin milli iqtisadiyyat və logistikaya təsir edə biləcəyini qiymətləndirməsi;

2. Daxili inkişafı izlənməsi və logistik tərəflərin maraqların toqquşmasının qarşısının alınmasında vasitəçi rolunu oynamaq;

3. Beynəlxalq miqyasda nəqliyyat və tədarük zəncirləri arasındakı əlaqəyə xüsusi diqqət yetirmək;

4. Sənayenin tələblərinə dair hərtərəfli məlumat bazasının hazırlanmalı;

5. İnsan potensialının inkişafını təşviq etmək üçün təlim proqramlarının və müvafiq maliyyələşdirmələrin hazırlanması və izlənməsi;

6. Maddi-texniki təminatla dair araşdırmalı;

7. Ölkənin ticarətinin daha çox xarici istiqamətləndirilməsini təşviq etməlidir.

Koreya Respublikası – Milli Logistika Strategiyası əsasən Torpaq, Nəqliyyat və Dənizçilik Nazirliyinin (MLTM) nəzarəti altında həyata keçirilir. Koreya üçün xüsusi əhəmiyyət daşıyan məsələlər əsasən bunlar:

– milli logistika sistemində səmərəliliyin artırılması ilə bağlı siyasət;

– logistika obyektlərinin inkişafı ilə bağlı məsələlər;

– lojistik sənayenin inkişafı ilə bağlı siyasətlər.

Yuxarıda Asiya dövlətlərin logistika ilə bağlı siyasətini nəzərdən keçirdik burada aydın görünür ki, hər bir ölkə logistikanın inkişafında maraqlıdırlar. İnkişafda hər bir tərəfin öz maraqları var lakin onların birləşdirən ümumi cəhət milli logistikanın səmərəliliyini artırmaq, iqtisadiyyatlarının ixrac yönəlik etmək və təhsil inkişafına xüsusi diqqətin ayırmaqdır [15].

Yuxarıda Asiya ölkələrinin tədqiqi etdikdə onların logistikanın inkişafı üçün həyata keçirdiyi iqtisadi siyasəti, logistika iqtisadiyyatda önəmli yer tutması, işsizliyin və bu sahədə bilik və xarici təcrübənin öyrənilməsini tətbiq etməlidir.

Y E K U N

Müxtəlif ölkələrin logistikanın və ticarəti fəaliyyəti üçün yaratdığı siyasəti nəzərdən keçirdik. Azərbaycanın dünyada tanınması, logistikanın və logistika dəhlizlərini daha uzun müddətli fəaliyyəti, logistika və beynəlxalq ticarət mərkəzləri üzrə Stateji Yol Xəritəsinin effektiv işləməsi üçün hökumət yuxarıda qeyd olunan dünya praktikasını və beynəlxalq təşkilatların verdiyi məsləhətləri tətbiq etməlidir:

1. Gömrük prosedurların və sərhəd keçid məntəqələrini sürətli etməli;
2. Neqativ hallar azaldılmalı yəni bürokratik əngəllər aradan qaldırılmalı;
3. Qəbul olunan “Yaşı dəhliz” buraxılış sistemini effektivləşdirməli;
4. Beynəlxalq logistika xəttlərini standartlar uyğun təhvil verməli;
5. Özəl sektoru cəlb etməli, dövlətin logistika payını azaldan nəzarəti gücləndirməli;
6. Xarici və daxili investorlar üçün real güzəştləri tətbiq etməli;
7. Bazarı tam açıq və şəffaf etməli;
8. Azad Ticarət Zonaların fəaliyyətini gücləndirməli (Ələt və Naxçıvan);
9. Müxtəlif beynəlxalq ticarət təşkilatlarına qoşulmalı;
10. Logistikanın gələcəyə yönəlik siyasətini qurmaq (Yaşıl Logistika).

Bütün bu sadalananlar Azərbaycanın dünyada tanınmasına, yeni iş yerlərinin açılmasına, beynəlxalq arenada ticarət və yükdaşıma sahəsində etibarlı bir partnyor kimi formalaşmasına xidmət edəcəkdir. Bunun üçün ölkə beynəlxalq qanunların tətbiq mexanizmlərini müəyyən etməli, dünya praktikasını nəzərdən keçirməli və tətbiq etməlidir.

Ədəbiyyat siyahısı:

1. SECTOR STUDY: LOGISTICS - SOUTH AFRICA Commissioned by the Netherlands Enterprise Agency. Final Report 30 March 2020.
2. Case Study on Spatial Planning and Logistics Centres Work Package 2 Report August 2005 PUBLISHER: Centre for Maritime Studies, University of Turku, Finland, 2005 ISBN: 951-29-3001-3.
3. Transportation & Logistics 2030 Volume 3: Emerging Markets – New hubs, new spokes, new industry leaders? 2010 PricewaterhouseCoopers.
4. <https://www.trade.gov/knowledge-product/exporting-mexico-market-overview>.
5. <http://www.ved.gov.ru/eng/investing/sez/>
6. <https://nk.gov.az/az/document/4523/>
7. <https://www.taxes.gov.az/az/post/420>
8. <http://www.worldfzo.org/Services/knowledge/Atlas>
9. <https://globelink-unimar.com/turkey-s-position-within-the-global-logistics-league/>
10. https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en
11. <https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html>
12. <https://www.worldbank.org/en/news/speech/2017/05/22/performance-and-prospects-of-global-logistics>
13. https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en
14. <https://student.kedge.edu/programmes/international-trade-logistics>
15. <http://www.unescap.org>

*Магеррамов Самир Мусейиб оглы, докторант,
Азербайджанский Университет Туризма и Менеджмента,
E-mail: meherremov_samir@yahoo.com
© Магеррамов С.М., 2021*

ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Р Е З Ю М Е

Целью исследования является изучение развития нефтегазового сектора в последние годы, расширение связей и возможности применения зарубежного опыта для логистических центров, установление земельных отношений между Азербайджаном и Нахчываном в соответствии с параграфом 9 соглашения, достигнутого в ходе 44-дневной Карабахской Войны, дальнейшее развитие азербайджанских отношений с Европой и экспортный потенциал нефтегазовых секторов.

Методология исследования - сравнительный анализ, синтез, методы расчета.

Практическая значимость исследования - исследуется влияние текущей политики, тарифов и механизмов на логистику и транспортировку, а также логистическую политику Европейского Союза, Китайской Народной Республики, России, Турции и Юго-Восточной Азии и Африки.

Результаты исследования - изучение международного опыта и перспектив зарубежных логистических центров для улучшения логистики в Азербайджане, применяемой экономической политики и международного опыта, что, в свою очередь, напрямую влияет на социально-экономическое развитие.

Оригинальность и научная новизна исследования - инновации в сфере логистики в Азербайджане занимают определенное место в развитии экономики страны. Таким образом, в результате роста населения города будет проанализирована реализация проектов «Умный город», развитие внешних связей логистических центров, а также подготовка необходимых специалистов в этой сфере и определение зон свободной торговли.

Ключевые слова: логистика, международный опыт, торговля, логистическая политика, нефтегазовый сектор.

Samir Museyib Meherramov,

Ph.D. Student,

Azerbaijan University of Tourism and Management

Email: meherremov_samir@yahoo.com

© Meherramov S.M., 2021

POSSIBILITY OF INTERNATIONAL EXPERIENCE IMPLEMENTATION IN THE SPHERE OF LOGISTICS IN AZERBAIJAN

A B S T R A C T

The purpose of the research – to study the expansion of relations of logistics centers for the development of the non-oil sector in recent years, opportunities of implementation of foreign experience, the establishment of land relations between Azerbaijan and Nakhchivan in accordance with paragraph 9 of the agreement reached during the 44-day Karabakh War, the further development of Azerbaijan's relations with Europe and the export potential of the non-oil sectors.

The methodology of the research - comparative analysis, synthesis, calculation methods.

The practical importance of the research – is the impact of current policies, tariffs and mechanisms on logistics and transportation, as well as the logistics policy of the European Union, the People's Republic of China, Russia, Turkey and South-East Asia.

The results of the study - the study of international experience and the prospects of foreign logistics centers to improve logistics in Azerbaijan, the applied economic policy and international experience, which, in turn, is, in turn, in turn.

The originality and scientific novelty of the research - innovations in the field of logistics in Azerbaijan occupy a definite place in the development of the country's economy. Thus, as a result of the growth of the population of the city will be analyzed the implementation of projects "Smart City", the development of external links of logistics centers, as well as the training of necessary specialists in this area and the definition of free trade zone.

Keywords: logistics, international experience, trade, logistics policy, non-oil sector.

Məqalə redaksiyaya daxil olmuşdur:
22.01.2021
Təkrar işləməyə göndərilmişdir:
29.01.2021
Çapa qəbul olunmuşdur: 08.02.2021

Дата поступления статьи в редак-
цию: 22.01.2021
Отправлено на повторную обра-
ботку: 29.01.2021
Принято к печати: 08.02.2021

The date of the admission of the article to
the editorial office: 22.01.2021
Send for reprocessing: 29.01.2021
Accepted for publication: 08.02.2021