İSSN 2708-955X

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
SUMQAYIT DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
СУМГАИТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

MINISTRY OF EDUCATION OF AZERBAIJAN REPUBLIC
SUMGAYIT STATE UNIVERSITY

KONFRANS
MATERİALLARI

МАТЕРИАЛЫ КОНФЕРЕНЦИЙ

CONFERENCE PROCEEDINGS

2020 № 6

SDU
SUMQAYIT DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

SUMQAYIT - 2020

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
SUMQAYIT DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
СУМГАИТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

MINISTRY OF EDUCATION OF AZERBAIJAN REPUBLIC
SUMGAYIT STATE UNIVERSITY

KONFRANS
MATERİALLARI

МАТЕРИАЛЫ КОНФЕРЕНЦИЙ

CONFERENCE PROCEEDINGS

2020 № 6

SUMQAYIT – 2020
СУМГАИТ – 2020
SUMGAYIT – 2020

Sumqayıt Dövlət Universiteti
Konfrans materialları

REDAKSİYA HEYƏTİ

ELXAN HÜSEYNOV	*prof., rektor (baş redaktor)*
RAMAZAN MƏMMƏDOV	*prof., elm və innovasiyalar üzrə prorektor, (baş redaktor müavini)*
ƏKBƏR AĞAYEV	*prof. (təbiət və texniki elmlər bölməsi üzrə məsul katib)*
NİGAR İSGƏNDƏROVA	*prof., (sosial və humanitar elmlər bölməsi üzrə məsul katib)*

Сумгаитский государственный университет
Материалы конференций

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

ЭЛЬХАН ГУСЕЙНОВ	*проф., ректор (главный редактор)*
РАМАЗАН МАМЕДОВ	*проф., проректор по науке и инновациям (заместитель главного редактора)*
АКПЕР АГАЕВ	*проф. (ответственный секретарь раздела естественных и технических наук)*
НИГЯР ИСКЕНДЕРОВА	*проф., (ответственный секретарь раздела социальных и гуманитарных наук)*

Sumgayit State University
Conference proceedings

EDITORIAL BOARD

ELKHAN HUSEYNOV	*prof., rector (chief editor)*
RAMAZAN MAMMADOV	*prof., vice-rector for science and innovations, (deputy chief editor)*
AKBAR AGAYEV	*prof. (executive secretary of the department of natural and technical sciences)*
NIGAR ISGANDAROVA	*prof., (executive secretary of the department of social and humanitarian sciences)*

AZƏRBAYCANIN TRANZİT POTENSİALININ İQTİSADİ İNKİŞAFDA ROLU

RESPUBLİKA ELMİ KONFRANS

(22-23 oktyabr 2020-ci il)

РОЛЬ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АЗЕРБАЙДЖАНА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

(22-23 октября 2020-го года)

THE ROLE OF AZERBAIJAN'S TRANSIT POTENTIAL IN ECONOMIC DEVELOPMENT

REPUBLICAN SCIENTIFIC CONFERENCE

(22-23 October's 2020)

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
SUMQAYIT DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

AZƏRBAYCANIN TRANZİT POTENSİALININ İQTİSADİ İNKİŞAFDA ROLU

RESPUBLİKA ELMİ KONFRANSININ

MATERİALLARI

22-23 oktyabr 2020-ci il

SUMQAYIT-2020

TƏŞKİLAT KOMİTƏSİ
ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
ORGANIZING COMMITTEE

SƏDR

Elxan Hüseynov rektor, professor

SƏDR MÜAVİNİ

Ramazan Məmmədov Elm və innovasiyalar üzrə prorektor, professor

ÜZVLƏR

Natiq Talıbov	Tədrisin təşkili və təlim texnologiyaları üzrə prorektor, dosent
Qafar Atayev	Beynəlxalq əməkdaşlıq üzrə prorektor, dosent
Ramiz Hüseynov	Humanitar məsələlər üzrə prorektor, dosent
Naib Hacıyev	İqtisadi məsələlər üzrə prorektor
Aynurə Yəhyayeva	İqtisadiyyat və idarəetmə fakültəsinin dekanı, dosent
Qalib Hüseynov (məsul katib)	Biznesin təşkili və menecment kafedrasının müdiri, dosent
Məlahət Pənahəliyeva	Dünya iqtisadiyyatı və marketinq kafedrasının müdiri, dosent
Loğman Abdullayev	Maliyyə və mühasibat uçotu kafedrasının müdiri, dosent
Lalə Mahmudova	İqtisadiyyat kafedrasının müdiri, dosent
Sabir Xəlilov	Doktorantura və magistratura şöbəsinin müdiri, dosent
Samir Orucov	Elmi hissənin müdiri, dosent

PROQRAM KOMİTƏSİ

Mirkişili Tahir Famil oğlu	Milli Məclisin İqtisadi Siyasət, Sənaye və Sahibkarlıq komitəsinin sədri
Səmədzadə Ziyad Əliabbas oğlu	Akademik, Milli Məclisin deputatı, Azərbaycan İqtisadçılar İttifaqının sədri
Bayramov Vüqar İbad oğlu	Milli Məclisin deputatı
Şəkərəliyev Arif Şəkərəli oğlu	UNEC-in Ticarət və gömrük işinin təşkili kafedrasının müdiri, professor
Rüstəmbəyov Hacıağa Baxış oğlu	BDU-nun Dünya iqtisadiyyatı kafedrasının müdiri, professor
Əliyev Tərbiz Nəsib oğlu	AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutunun Sahibkarlıq və inhisarçılığın tənzimlənməsi problemləri şöbəsinin müdiri, professor
Hüseynov Qalib Sirac oğlu	SDU-nun Biznesin təşkili və menecment kafedrasının müdiri, dosent
Pənahəliyeva Məlahət Ömər qızı	SDU-nun Dünya iqtisadiyyatı və marketinq kafedrasının müdiri, dosent
Abdullayev Loğman İmran oğlu	SDU-nun Maliyyə və mühasibat uçotu kafedrasının müdiri, dosent
Mahmudova Lalə Fəqail qızı	SDU-nun İqtisadiyyat kafedrasının müdiri, dosent
Əliyev Şəfa Tiflis oğlu	SDU-nun Dünya iqtisadiyyatı və marketinq kafedrası, professor

PLENAR İCLAS

AZƏRBAYCANIN TRANZİT POTENSİALININ İQTİSADİ İNKİŞAFDA ROLUNUN STRATEJİ ASPEKTLƏRİ

Səmədzadə Ziyad Əliabbas oğlu
Azərbaycan İqtisadçılar İttifaqı

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanın qlobal nəqliyyat dəhlizlərində iştirakı iqtisadi müstəqilliyin qorunmasının mühüm amili kimi tədqiq olunmuşdur. Qlobal nəqliyyat dəhlizlərinin səmərəliliyi və üstün cəhətləri açıqlanmışdır. Azərbaycan dövlətinin bu sahədə iqtisadi siyasətinin mahiyyəti və hədəfləri verilmişdir. Azərbaycanın beynəlxalq səviyyədə etibarlı partnyor-ölkə olmasının əsas amilləri sistemləşdirilmişdir. Yaxın perspektivdə Azərbaycanın qlobal nəqliyyat layihələrində və dəhlizlərində iştirakına konseptual baxışlar formalaşdırılmışdır.*

Açar sözlər: *Azərbaycan, qlobal nəqliyyat dəhlizləri, iqtisadi müstəqillik, TRASEKA, TACİS Proqramı, nəqliyyat dəhlizlərinin üstünlükləri*

"Tarixi İpək Yolunun bərpası, yeni-yeni ölkələrin və regionların ona cəlb edilməsi, xalqlarımızın yaxınlaşması və qarşılıqlı surətdə zənginləşməsi, yeni müstəqil dövlətlərin istiqlaliyyətinin və suverenliyinin möhkəmlənməsi bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar iqtisadiyyatı islahatlarının uğurla aparılması üçün güclü təkan verəcək, hamı üçün sülhün, sabitliyin və təhlükəsizliyin təmin olunmasına kömək göstərəcək. Böyük İpək Yolu keçmişdə başlansa da, gələcəyə doğru gedən yoldur. Mən inanıram ki, əgər biz əməkdaşlıq edə-edə, bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək bu yolla birlikdə getsək, o, xalqlarımızı firavanlığa və tərəqqiyə gətirib çıxaracaq".

Heydər Əliyev

Dünyada düşünən insanlar tərəfindən qəbul edilən bir həqiqət var: bəşər sivilizasiyasının tarixində yollar, nəqliyyat xətləri həmişə çox böyük rol oynayaraq, həyatın bütün sahələrinə - siyasətə, iqtisadiyyata, mədəniyyətə təsir göstərib. Əlverişli marşrut yollarına malik olmaq hər bir dövlətin qarşısında duran məsələ olub. Bu gün də belədir, gələcəkdə də belə olacaqdır. Zaman keçdikcə, nəqliyyat vasitələri təkmilləşmiş, yollar çəkilmiş, körpülər salınmış, limanlar tikilmiş, ölkələr arasında məsafələrin qısaldılması, təhlükəsizliyin təmin edilməsi məsələləri diqqət mərkəzində olmuşdur. Son 50-60 ildə dünyada nəqliyyatın bütün növlərinin intensiv inkişaf meyli özünü göstərir. Ölkədaxili nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı ilə yanaşı, uzaq regionlararası əlaqələr daha sürətlə inkişaf edir. Bu gün 10000 km-lə bir-birindən uzaqda yerləşən ölkələr arasında birbaşa nəqliyyat iqtisadi əlaqələri təkmilləşir və bu meyil getdikcə daha da geniş xarakter alır. Bunun parlaq nümunələrindən və rəmzlərindən biri də bir çox ölkələrin və xalqların minillik tarixini, Şərqin qədim mədəniyyətini, avropalıların böyük coğrafi kəşflərini, orta əsr müsəlman intibahının nailiyyətlərini və bir sıra digər cəhətləri ehtiva etmiş qlobal, nadir hadisə olan Böyük İpək yoludur.

Keçmiş Sovet İttifaqının bütün iri şəhərləri, limanları, fəal iqtisadi mərkəzləri, əsas nəqliyyat növlərini (avtomobil və dəmir yolları, hava xətləri və daxili su xətləri) əhatə edən inkişaf etmiş nəqliyyat şəbəkəsi bir-birinə çox ciddi sürətdə bağlı idi. Ona görə də Sovet İttifaqının dağılması və bunun nəticəsində ittifaq respublikaları arasında uzun illər ərzində formalaşmış iqtisadi-ticarət əlaqələrinin qırılması, eləcə də dənizə çıxışı olmayan respublikaların xarici ölkələrlə alternativ ticarət əlaqələrinə ehtiyacının yaranması yeni nəqliyyat strategiyasının formalaşmasını obyektiv zərurətə çevirirdi. Lakin yeni yaranmış müstəqil dövlətlərin siyasi və iqtisadi cəhətdən fərqli yol seçməsi ilə dəmir yolu şəbəkəsi dağılmış, hərəkət qatarları onların arasında bölünmüşdü. Azad bazar prinsiplərinin düşünülməmiş tətbiqi nəticəsində müstəqil ölkələrin dəmir yolu idarələri qarşısında digər respublikalardan kənara çıxan nəqliyyat daşımalarına görə ödəmələr problemi ciddi

şəkil almışdı. Respublikalar qarşısında qatarların texniki təmiri və ehtiyat hissələrinin alınması, ödənişlər ilə bağlı problemlər də yaranmışdı. Yaranmış borcların ödənilməsi üçün müxtəlif tədbirlər, bəzi hallarda mal qismində ödəniş tətbiq edilirdi. Rusiya dəmir yollarında bu məqsədlə hətta xüsusi barter şöbəsi yaradılmışdı. Nəhayət, 1994-cü il may ayının 10-da bütün respublikalararası dəmiryol daşımaları üzrə ödənişlərin dönərli valyuta ilə avans şəklində həyata keçirilməsi barədə müvafiq razılaşma əldə edildi. Lakin müştərilərin əksəriyyəti xarici valyuta çatışmazlığından əziyyət çəkirdi. Bütün bunlar dəmir yolunun texniki-iqtisadi göstəricilərinin hər yerdə aşağı düşməsinə səbəb olurdu. Əlbəttə, Xəzər dənizi ilə Bakıdan Gürcüstan-Suxumi və Batumi Qara dəniz limanlarına qədər "dəmir yolu-bərə-dəmir yolu" alternativ marşrutu respublikamızın bu baxımdan vacib üstünlüklərindən biri kimi özünü göstərirdi. Bu marşrutdan istifadə iri dəniz limanlarına çıxış məsafələrini qısaltmağa, nəqliyyat xərclərini azaltmağa imkan verirdi. Məsələn, Aşqabaddan Qara dənizə qədər məsafə 2800 km, Daşkənddən 3300 km idisə, Qazaxıstanın Xəzəryanı sahəsindən bu məsafə 1000 km-dən bir az artıq idi.

1991-ci ildə öz müstəqilliyini elan etmiş Azərbaycan okeana və Qara dənizə çıxışı olmadığına görə digər ölkələrlə (Cənubi Qafqaz, Orta Asiya respublikaları, Qazaxıstan) birlikdə alternativ tranzit-nəqliyyat dəhlizlərindən biri hesab edilən "Qədim İpək yolu"nun bərpasının təmin edilməsində çox maraqlı idi. Ona görə də Qərblə əməkdaşlığını formalaşdırmaq və inkişaf etdirmək üçün xüsusi tədbirlərin hazırlanmasını çox vacib hesab edirdi.

Çünki adları çəkilən yeni müstəqil dövlətlərin heç biri həmin dövrdə nəqliyyat kompleksini yeniləşdirmək üçün zəruri imkanlara malik deyildi. Avropa İttifaqının yeni müstəqil dövlətlərin iqtisadi, siyasi təhlükəsizliyini təmin etməyə dəstək vermək məsələsində qətiyyətli mövqeyi öz nəticəsini verdi: Avropa İttifaqının çoxsaylı ekspertləri Cənubi-Qafqaz, Orta Asiya respublikalarında, Qazaxıstanda nəqliyyat sektorunun vəziyyətilə tanış olur, məsləhətləşmələr aparır və müvafiq təkliflər və tövsiyələr hazırlayırdılar. İlk olaraq Avropa İttifaqı bu ölkələr üçün 1991-ci ildə TACİS Proqramı hazırladı. Layihənin əsas məqsədi yeni müstəqil dövlətlərə bazar iqtisadiyyatı prinsiplərini tətbiq etməkdə kömək göstərmək idi. Bir müddətdən sonra bu layihə əsasında Qədim İpək yolunun bərpasına xidmət edən TRASEKA layihəsi hazırlandı: 300 ildən çox bir müddətdən sonra Qədim İpək yolunun bərpası gündəmə gətirildi.

1993-cü il mayın 3-5-də Belçikanın Brüssel şəhərində 8 yeni müstəqil dövlətin - Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Tacikistan, Qırğızıstan və Türkmənistan respublikalarının TACİS və TRASEKA proqramları üzrə Milli Koordinatorlarının və Avropa İttifaqı nümayəndələrinin iştirakı ilə konfrans keçirildi. Azərbaycanı həmin konfransda Milli Koordinator kimi mən təmsil edirdim. Konfransda "Qədim İpək yolunun bərpası" layihəsində Azərbaycanın iştirakı barədə çıxışımda bildirdim ki, Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi, formalaşmış iqtisadi potensialı bu mühüm layihənin uğurlu fəaliyyəti və ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi üçün müstəsna rol oynayacaqdır.

Konfransın sonunda qəbul edilən Bəyannamədə Avropa İttifaqı ilə yeni müstəqil dövlətlər arasında nəqliyyat sektorunun tarazlı inkişafı onlara TRASEKA proqramı çərçivəsində göstəriləcək texniki yardımın məzmunu, onun əsas istiqamətləri öz əksini tapdı. Bu tədbirdən sonra 1993-1997-ci illərdə Avropa İttifaqının dəstəyi ilə respublikada nəqliyyat sektorunun inkişafına xidmət edən bir sıra tədbirlər, o cümlədən Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanının yenidən qurulması, Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin, Azərbaycan Dəmir Yollarının rekonstruksiya edilməsi, Bakı Hava Limanının tikintisi, beynəlxalq standartlar əsasında qurulması ilə bağlı layihələr reallaşdırıldı. Amma ölkəmizin iqtisadi, siyasi vəziyyəti daha sistemli, kompleks proqramın hazırlanmasını tələb edirdi. Bir daha qeyd etmək istərdim ki, hər bir dövlət həcmindən, iqtisadi gücündən asılı olmayaraq, səmərəli əlverişli nəqliyyat imkanları, xarici iqtisadi əlaqələr olmadan uzun bir dövr ərzində davamlı inkişafını təmin edə bilməz. Bu amillər respublikamız üçün yeni yaranmış şəraitdə daha böyük əhəmiyyət kəsb edirdi. Azərbaycanın əlverişli coğrafi şəraiti, Avropa və Asiyanın mərkəzində yerləşməsi, Şimal dəmir yolu Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin, avtomobil yollarının, hava nəqliyyatının perspektiv inkişaf imkanlarının reallaşdırılmasında nəqiyyat amilinin rolunun əhəmiyyətli dərəcədə artırılmasını tələb edirdi. Ona görə də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev

Avropa, Asiya ölkələrinin başçıları beynəlxalq təşkilatlarla faydalı danışıqlardan sonra Azərbaycanda "İpək Yolu" layihəsinə həsr edilmiş beynəlxalq səviyyəli bir tədbirin keçirilməsinə razılıq aldı. 1998-ci il sentyabrın 20-də Bakı şəhərində Azərbaycanın ev sahibliyi etdiyi geniş və yüksək səviyyəli beynəlxalq konfrans keçirildi. Tədbir Heydər Əliyevin əhatəli, məzmunlu, gələcəyə hesablanmış giriş və yekun çıxışları ilə də yaddaşlarda qaldı. Heydər Əliyev Bakı Sammitinin ölkəmizin sülh, əməkdaşlıq, təhlükəsizlik şəraitində yaşaması üçün nə qədər vacib olduğu barədə demişdi: "Konfransın Azərbaycanda keçirilməsi ölkəmiz üçün tarixi bir hadisədir. Biz tariximizi yaxşı bilirik və ona görə də cəsarətlə demək olar ki, Azərbaycanın çoxəsrlik tarixində belə böyük beynəlxalq konfransın keçirilməsi ilk hadisədir. Doğrudur, keçmiş illərdə, xüsusən 60-70-80-ci illərdə Azərbaycanda bir çox böyük tədbirlər keçirilibdir. Onların əksəriyyəti Sovet İttifaqı respublikaları çərçivəsində olubdur. Respublikamızda bəzi beynəlxalq tədbirlər də keçirilibdir. Onlar da ya bəzi sosialist ölkələrinin iştirakı ilə, ya da bəzi beynəlxalq fəhlə hərəkatı, yaxud kommunist hərəkatı təşkilatlarının iştirakı ilə keçirilibdir. Onların heç biri yüksək dövlət səviyyəsində olmayıbdır. Mən bir də deyirəm və qətiyyətlə, cəsarətlə deyirəm ki, tarixə nəzər salarkən Azərbaycan Respublikasının, dövlətinin, ölkəsinin tarixində bu, ilk böyük beynəlxalq konfransdır". Konfransda üç sənəd imzalandı. Birinci sənəd "Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çoxtərəfli saziş" və onun texniki əlavələri, ikinci saziş Bakı Bəyannaməsi, üçüncü sənəd isə tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın yekun rəsmi məlumatı idi. Bu sənədlərdən birincisi 14 dövlətin, ikincisi, yəni Bakı Bəyannaməsi əksər dövlətlərin, üçüncüsü, yekun rəsmi məlumat isə 29 dövlətin və Avropa İttifaqının nümayəndə heyətləri tərəfindən imzalandı. Bakı Sammitində iştirakçı ölkələrin nümayəndələri bir sıra məsələlər barəsində fikir birliyinə nail oldular. Belə ki, onlar:

- beynəlxalq daşımalar, ticarət və müvafiq qaydalara dair məsələlərin razılaşma yolu ilə həll olunmasını təqdir edirlər;
- bu məsələlərə dair qərarların hamı tərəfindən qəbul edilmiş beynəlxalq konvensiyalara və qaydalara uyğun olması barədə fikirlərin üst-üstə düşdüyünü bildirirlər;
- beynəlxalq ticarətin inkişafında ümumi maraqlarını təsdiq edirlər;
- beynəlxalq ticarətin genişləndirilməsi üçün əsas ilkin şərtləri yaradan müvafiq hüquq və ticarət islahatlarının həyata keçirilməsinin təcili zərurətini etiraf edirlər;
- coğrafi mövqelərini nəzərə almaqla tranzit daşımaları potensialını yüksəltməkdə maraqlı olduqlarını bəyan edirlər;
- nəzərə alırlar ki, kommersiya aspektləri bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat xidmətləri üçün mühüm rol oynayır;
- qonşu ölkələrin tranzit yüklərini keçirmə imkanlarını nəzərə alaraq, yüksək keçirmə qabiliyyəti olan etibarlı nəqliyyat yollarının inkişafının zəruri olduğunu qeyd edirlər.

Bakı Sammitində yüksək səviyyəli nümayəndələr tərəfindən edilən çıxışların əksəriyyətində qarşıdakı dövrdə Qədim İpək yYolunun səmərəli fəaliyyəti üçün nəqliyyat sisteminin və onunla bağlı kommersiya xidmətlərinin inkişafı sahəsində regional əsasda əməkdaşlığın genişləndirilməsi, regional əməkdaşlıq əsasında, həmçinin Avropa Birliyi ilə əməkdaşlıq şəraitində beynəlxalq ticarət və nəqliyyat sahəsində işlərin, planların və tədbirlərin koordinasiya olunması, "nou-hau" və regional nəqliyyat və ticarət məsələləri üzrə təcrübə mübadiləsinin aparılması, ticarət və nəqliyyata dair əsas beynəlxalq konvensiyaları və hüquqi sazişləri qəbul etmək üçün işlərin sürətləndirilməsi; ticarət və beynəlxalq tranzit daşınmalar, həmçinin texniki normalar və standartlar sahəsində qaydalarını, sənədlərin və prosedurların razılaşdırılmasının təmin edilməsi kimi vacib amillər diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır (hökumətlərin fəaliyyətində prioritet istiqamət kimi qiymətləndirilməlidir).

Göründüyü kimi, bu mühüm beynəlxalq tədbirdə nəqliyyat kompleksinin inkişaf istiqamətləri "İpək yYolu" nəqliyyat dəhlizinin ahəngdar fəaliyyətinə xidmət edən strateji vəzifələr kimi müəyyənləşdirilmişdir. Heç təsadüfi deyildir ki, Bakıda keçirilən tədbir nəqliyyat sahəsində bilik və təcrübəni daha da zənginləşdirmiş, daha əhəmiyyətli bir hadisəyə çevrilmişdir. İllər keçdikcə, bütün dünya "Qədim İpək Yolu"nun bərpasına dünyəvi, qlobal bir məsələ kimi baxır.

Yaponiyadan başlamış, Avropanın qurtaracağına qədər dünyanın əksər ölkələrinin marağına çevrilmiş bu yol üçün böyük imkanlar yaradan əbədi amil kimi qiymətləndirilir. Bakı Sammitinə qatılanlar, yəni Brüssel Bəyannaməsini imzalayanlar arasında Azərbaycanla müharibə vəziyyətində olan Ermənistanın o zamankı Baş naziri Armen Darbinyan da vardı. O da konfransda geniş çıxış etmişdi. Açığı, onun çıxışı daha çox prosesə töhfə vermək deyil, proses ətrafında gərginliyi artırmaq məqsədi güdürdü. Belə ki, onun səsləndirdiyi fikirlər çox qaranlıq və həlli mümkün olmayan tezislər və təkliflər idi. Məsələn, o, təklif edirdi ki, Gürcüstanın Batumi və Poti limanlarından başlayıb Yerevandan keçərək Naxçıvana, oradan isə İran Culfasından keçib Tehrana, sonra Mərkəzi Asiya və İran körfəzi ölkələri istiqamətində gedən dəmiryol marşrutu olsun. Yaxud təklif edirdi ki, Türkiyənin Qars şəhərindən başlayıb Ermənistanın Gümrü şəhərindən keçərək Tbilisiyə gedən yüzillik dəmir yolu bərpa edilsin, Yerevan-Tbilisi avtomagistralı çəkilsin və bununla Ermənistanın avtomobil yollarının Tbilisidən başlayıb Xəzər dənizi limanları vasitəsilə Asiyaya gedən yollarla birləşdirilməsi mümkünləşsin və s. Bunları genişliyi ilə xatırlatmaqda məqsədim odur ki, Azərbaycan dövləti və onun rəhbəri nəyi deyirsə, nəyə söz verirsə, onu da edir, realaşdırır, gerçəkliyə çevirir. Ermənistan isə ötən illər ərzində elə hey "xəyal etdikləri"nin, həmçinin 20 il öncə Bakıdakı "xəyalları"nın həsrəti ilə yaşamaqdadır. Reallıq və faktlar hər şeyi ortalığa qoyur... Yəni, Ermənistan və ermənilər məhz qeyri-konstruktiv, pozucu fəaliyyətlərinə, işğalçı ölkə olduğuna görə Azərbaycan tərəfindən bütün layihələrdən kənarda saxlanılıbdır. Çünki burada haqlı olan Azərbaycandır. Yeri gəlmişkən, Bakı Sammitində Ermənistan nümayəndə heyətinin təkliflərinin qəbuledilməzliyi barədə Türkiyyənin Prezidenti Süleyman Dəmirəl demişdi: "Bəli, mən bunu reallığın obyektiv nəzərə alınması kimi qiymətləndirirəm. Burada dünyanın bir çox ölkələri ilə Azərbaycanın maraqları üst-üstə düşmüşdür, yəni, Azərbaycana qarşı təcavüzkar bir ölkə olan Ermənistanın Azərbaycan ərazisindən yüklərinin aparmasına və bizim hesabımıza öz iqtisadi qüdrətinin möhkəmləndirilməsinə heç kim biganə qala bilməz". Azərbaycan dövlətinin prinsipial mövqesi ondan ibarətdir ki, Ermənistan yalnız işğal etdiyi torpaqlarımızı azad etdikdən sonra respublikamızın bilavasitə təşəbbüskarı olduğu layihələrdə iştirak edə bilər.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti Rusiya ilə nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin də inkişafını şərtləndirir. Çünki bu yol daha qısa, mənfəətli, əlverişlidir. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin yenidənqurulması nəinki iki qonşu ölkənin, eləcə də Azərbaycandan Rusiyaya gedən tranzit yüklərin daşınması üçün ən əlverişli şərait yaradacaqdır.

Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin istifadəyə verilməsi bütövlükdə Xəzəryanı dövlətlərlə iqtisadi əməkdaşlığın genişlənməsi üçün yeni imkanlar açmışdır. 2016-cı ilin iyun ayında Çinin Landjou şəhərində "İpək Yolu - əməkdaşlıq və inkişaf" mövzusunda beynəlxalq investisiya forumu keçirilmişdir. Forumun plenar iclasında Çin Kommunist Partiyası Qansu əyalət komitəsinin katibi Van San Yuun, Ümumçin Siyasi Məşvərət Şurası sədrinin müavini Van Cin Vey, Tailand Baş nazirinin müavini Somkit Çatusiptak, Şanxay Əməkdaşlıq Təşkilatının Baş katibi Rəşid Slimov, BMT-nin İnkişaf Proqramının rəhbəri Helen Klark və bu sətirlərin müəllifi çıxış etdilər. Çıxışımda qeyd etmişdim ki, Azərbaycan-Çin münasibətləri ölkələrimiz arasında keyfiyyətcə yeni səviyyəyə yüksəlmişdir. Əməkdaşlığımız ildən-ilə genişlənir və dərinləşir. Siyasi sahədə qarşılıqlı etimad səviyyəsi formalaşıb. İqtisadi sahədə Azərbaycan və Çin çox mühüm tərəfdaşlardır. Bildirmişdim ki, 2015-ci ilin dekabrında Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin Çinə səfəri zamanı siyasi, iqtisadi, sosial inkişafın və qarşılıqlı əməkdaşlığın bir çox sahələrini əhatə edən mühüm sənədlər imzalanıb. Ən vacib məqamlardan biri də odur ki, Çin həmişə Azərbaycanın ərazi bütövlüyünü dəstəkləyib. Bu gün Çin şirkətləri Azərbaycanda energetika, informasiya-kommunikasiya texnologiyaları və digər sahələrdə uğurla fəaliyyət göstərirlər. Bu sahələrdə əməkdaşlığın gələcəkdə də genişləndirilməsi üçün yaxşı perspektivlər mövcuddur. Bu baxımdan Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı ilə əməkdaşlıq, o cümlədən nəqliyyat və sənaye sahələrində əlaqələrin genişləndirilməsi imkanı böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Ölkəmizin Böyük İpək Yolu layihəsində iştirakı ticarət, enerji, elm və texnologiya, informasiya, kənd təsərrüfatı sahələrində sürətli inkişaf üçün əlverişli imkanlar yaradacaq. Böyük İpək Yolunun bərpası magistral boyunca yerləşən ölkələr üçün iqtisadi inteqrasiya və ticarətin

liberallaşdırılmasını nəzərdə tutur. Ümumiyyətlə, bildirmək lazımdır ki, İpək Yolu iqtisadi kəmərinin inkişafı üzrə birgə iş Azərbaycan və Çin iqtisadiyyatlarının inkişafı üçün əlavə imkanlar yaradacaq. Həm bu məqsədlə, həm də nəqliyyat və istehsal infrastrukturunun inkişafına xidmət edən birgə layihələrin reallaşdırılması naminə bizimlə əməkdaşlıq edən ölkələrin səlahiyyətli qurumları arasında əməli münasibətləri bundan sonra da dərinləşdirmək önəmlidir.

Son 20 ilin iqtisadi nəticələri göstərir ki, TPASEKA proqramı respublikamızın sosial-iqtisadi inkişafına əsas bir amil kimi çıxış edir. Əvvəla, çoxsahəli nəqliyyat sektoru köklü surətdə yenidən qurulur, onun dünya standartlarına uyğunlaşması təmin olunur. Azərbaycan Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin mərkəzində olduğu üçün onun ərazisindən çox böyük tranzit yükləri artıq daşınır və daşınacaqdır. Bu isə hər il ölkəyə yüz milyonlarla dollar gəlir dətirir və gətirəcəkdir. Bizim hesablamalara görə, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizindən istifadə edən ölkələrin yüklərinin 10 %-i belə Azərbaycandan keçsə, ölkəmiz çox böyük miqdarda qazanc əldə edə bilər.

Cənab Prezident İlham Əliyevin bu fundamental fikirləri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin səmərəli fəaliyyəti üçün bir sıra məsələlər, o cümlədən yüklərin maneəsiz, yubanmadan daşınmasına xidmət edən və bazar iqtisadiyyatının tələblərinə cavab verən əlverişli iqtisadi mühitin formalaşması və onun baş verə biləcək risklərə adekvat olaraq təkmilləşməsi, Bakı Dəniz limanının, Ələt xüsusi iqtisadi zonasının, Avropada ən böyük gəmiçilik idarələrindən sayılan Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin gücündən səmərəli istifadə edilməsi kompleks tədbirlərin müəyyənləşdirilməsi, milli iqtisadiyyatımızda ixrac yönümlü malların artması istiqamətində məqsədyönlü işlərin görülməsi, nəqliyyat sektorunun növləri arasında optimal əlaqələndirmənin təmin edilməsi müvafiq iqtisadi strukturların diqqət mərkəzində olmalıdır. Bir fakt da nəzərə almaq lazımdır – nəqliyyat sistemli inkişafı sənaye, tikinti, maddi-texniki təchizat və sair sahələrin inkişafına təsir edir və edəcəkdir. İstehsal və sosial infrastrukturun, sözün əsl mənasında, yenidənqurulması tələb edilir. Bu bir həqiqətdir ki, istər keçmişdə, istərsə də indi nəqliyyat qovşağının mərkəzində yerləşən şəhərlər əsas inkişaf imkanlarına malik olurlar. Artıq Bakı, Sumqayıt, Gəncə, Yevlax, Şəki, Zaqatala və digər çoxsaylı şəhərlərimiz üçün əlverişli şans yaranmışdır.

2017-ci il oktyabr ayının 30-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin, birinci xanım Mehriban Əliyevanın, Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğanın və xanımı Əminə Ərdoğanın, Qazaxıstan Respublikasının Baş naziri Bakıtyan Saqintayevin, Gürcüstanın Baş naziri Giorgi Kvirikaşvilinin, Özbəkistan Respublikasının Baş naziri Abdulla Aripovun, həmçinin Tacikistan və Türkmənistan respublikalarından nümayəndə heyətlərinin iştirakı ilə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılış mərasimi keçirildi.

Prezident İlham Əliyev "Azərbaycan da qardaş ölkələrdən investisiyaları qəbul etmək üçün bütün işləri görüb. Azərbaycanda da gözəl sərmayə iqlimi var və qarşılıqlı sərmayə qoyuluşu bizim birliyimizi daha da möhkəmləndirəcək. Xüsusilə nəzərə alsaq ki, keçən ilin oktyabr ayından Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi nəhəng infrastruktur layihəsi fəaliyyətdədir. Bu yol Asiyanı Avropa ilə birləşdirir və bu yolla yükdaşımaların həcmi artır və artmalıdır. Bu, yeni nəqliyyat dəhlizidir, yeni nəqliyyat damarıdır. Azərbaycam dost, qonşu ölkələrlə birlikdə bu layihənin icrası ilə Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsini yenidən tərtib etmiş olur. Nəzərə alsaq ki, nəqliyyat baxımından bu, çox əlverişli yoldur, mən bütün dost ölkələri bu yoldan istifadə etməyə çağırıram, o cümlədən Avropa ölkələrini, Macarıstanı, Özbəkistanı, Qırğızıstanı. Artıq Qazaxıstan, Türkiyə, Azərbaycan bu yoldan istifadə edir...",- deyə fikrini ifadə etdi. Dünyanın 100 layihəsi siyahısına daxil olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttinin istifadəyə verilməsi ölkəmizin beynəlxalq aləmdə nüfuzunun artmasına, iqtisadi-siyasi müstəqilliyimizin möhkəmlənməsinə xidmət edən ən mühüm amillərdən biridir. Bu nəqliyyat dəhlizi fəaliyyət göstərməklə türkdilli ölkələrin iqtisadi inkişafına çox müsbət təsirini göstərəcəkdir.

Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin təşəbbüskarı olmuşdur və bu layihənin həyata keçirilməsi üçün böyük vəsait ayırmışdır. Asiyanı Avropa ilə birləşdirən bu nəqliyyat dəhlizi uzun illər bundan sonra da ölkəmizə çoxlu gəlir gətirəcək, xalqımıza böyük fayda verəcəkdir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tarixi layihədir. Bu layihənin uğurla icra edilməsi nəticəsində Azərbaycan

bu bölgədə mövqeyini daha da möhkəmləndirəcək, gücləndirəcək və beynəlxalq yük daşımalarında rolunu artıracaqdır. Nəqliyyat kompleksinin davamlı inkişaf konsepsiyası Ələt qəsəbəsində Bakı Dəniz Limanının yenidən qurulmasını zəruri edirdi, çünki mövcud Bakı Dəniz Limanı artıq inkişaf etmiş Azərbaycanın tələbatına uyğun gəlmirdi. Eyni zamanda, liman şəhərin mərkəzində yerləşdiyinə görə artan yükləri qəbul etmək imkanları çox məhdud idi. Ələt isə coğrafi baxımdan çox əlverişli bir yerdir və həm qərb, həm də cənub istiqamətinə buradan açılan yollar, o cümlədən avtomobil, dəmir yolları bu yerin seçilməsinə əsas yaradırdı. Bu layihənin reallaşması Ələt qəsəbəsinin də inkişafını dəfələrlə sürətləndirəcək, ərazi güclü logistika və nəqliyyat infrastrukturuna malik olacaqdır. Yeni Bakı Dəniz Limanının açılışında Prezident İlham Əliyev demişdir: "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının istifadəyə verilməsi deməyə imkan verir ki, biz nəqliyyat infrastrukturumuzla bağlı qarşımızda duran bütün vəzifələri icra etdik: Avrasiya məkanında açıq dənizlərə çıxışı olmayan Azərbaycan nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevriləcək. Bu layihələrin həyata keçirilməsi təkcə bizə iqtisadi mənfəət gətirməyəcək, bu layihələr həm də Azərbaycanın geosiyasi önəmini böyük dərəcədə artıracaq, Azərbaycan Avrasiya məkanında regional əməkdaşlıq üçün əvəzolunmaz ölkə kimi öz fəaliyyətini davam etdirəcək: Onsuz da dünyada bizə böyük hörmət, rəğbət var. Azərbaycan çox etibarlı tərəfdaş, çox qabiliyyətli ölkə kimi tanınır. Bizim artan iqtisadi gücümüz imkan verir ki, belə tarixi layihələri icra edək. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tikintisi Azərbaycanın dövlət büdcəsi hesabına həyata keçirilən önəmli layihələrdən biridir və bu gün bizim tariximizdə yadda qalan və önəmli gün kimi qalacaq".

Bütün bu irimiqyaslı nəqliyyat layihələrin həyata keçirilməsində Azərbaycanın fəal iştirakı respublikanın dünyada baş verən qlobal inteqrasiya proseslərinə daha fəal qoşulması deməkdir. Bu isə milli iqtisadiyyatımızın strukturunun təkmilləşdirilməsi, dünya bazarında rəqabətə davamlı malların istehsalı üçün şərait yaradacaq. Nəhayət, Azərbaycan üçün daimi kapital, daimi gəlir mənbəyi, güclü siyasi mövqe, daimi sabitlik mənbəyi hesab edilən Qədim İpək Yolu nəqliyyat dəhlizində Azərbaycanın fəaliyyəti ölkəmizin iqtisadi təhlükəsizliyinin möhkəmlənməsinə, onun iqtisadi qüdrətinin artmasına öz töhfəsini verəcəkdir.

İqtisadçı alimlərimizin Azərbaycan Nəqliyyat Dəhlizini dünyəvi nəqliyyat mərkəzinə çevrilməsini güclü inkişaf amili kimi qiymətləndirməsi nəqliyyat dəhlizi haqqında həm milli maraqlar, həm də bizimlə əməkdaşlıq edən ölkələrin maraqları baxımından kompleks tədqiqatların aparmasını zəruri edir.

Резюме

Самедзаде З.А.

Стратегические аспекты роли транзитного потенциала в экономическом развитии Азербайджана

В статье исследовано участие Азербайджана в глобальных транспортных коридорах как важного фактора обеспечения экономической независимости. Раскрыта эффективность и преимущественные черты глобальных транспортных коридоров. Дана сущность и цели государственной экономической политики Азербайджана в этой сфере. Определены основные факторы и утверждения Азербайджана в качестве надежного страны-партнера на международном уровне. Сформированы концептуальные подходы участия Азербайджана в глобальных транспортных коридорах в ближайшей перспективе.

Ключевые слова: *Азербайджан, глобальные транспортные коридоры, экономическая независимость, TPACEKA, программа TACIS, преимущества транспортных коридоров*

Summary

Samedzade Z.A.

Strategic Aspects of the role of Transit Potential in the Economic Development of Azerbaijan

The participation in global transport corridors of Azerbaijan as an important factor in ensuring economic independence is investigated in the article. Efficiency and priority features of

global transport corridors are considered. The essence and objectives of Azerbaijan's state economic policy in this area are analyzed too. The main factors and statements of Azerbaijan as a reliable partner country at the international level are identified. Conceptual approaches of Azerbaijan's participation in global transport corridors in the near future are formed.

Key words: *Azerbaijan, global transport corridors, economic independence, TRACECA, TACIS program, advantages of transport corridors*

AZƏRBAYCANDA TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFINDA LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN ROLU

Əliyev Tərbiz Nəsib oğlu
AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutu
tarbiz.aliyev@bk.ru

Xülasə: *Konfransın materiallarına daxil edilməsi nəzərdə tutulan çıxışda logistika infrastrukturunun mahiyyəti, orada göstərilən xidmətin təsnifatı sistemləşdirilmiş, mövcud olan eyni təyinatlı infrastrukturların əhəmiyyəti qeyd edilərək, onların fəaliyyətinin nəticələri təhlil edilib qiymətləndirilmiş, müvafiq ehtiyat imkanları aşkara çıxarılaraq onlardan səmərəli istifadə üzrə tövsiyələr verilmişdir.*

Açar sözlər: *tranzit, nəqliyyat, xidmət, logistika, infrastruktur*

Azərbaycanda neft strategiyasının və genişmiqyaslı islahatların uğurlu icrası onun beynəlxalq miqyasda nüfuzunun artmasına və möhkəmləndirilməsinə təminat yaratmışdır. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi onun tranzit potensialının genişləndirilməsinə, beynəlxalq daşımalar üçün müasir-tranzit-nəqliyyat sisteminin yaradılması üzrə daha intensiv tədbirlərin icrasına təkan vermişdir. Ölkədə aparılan sistemli islahatların reallaşmasında nəqliyyat-logistika xidməti mühüm rol oynayaraq beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinə güclü təkan vermişdir.

Qlobal dəyişikliklər kontekstində xammal və enerji daşıyıcılarının qiymətlərində yaranan disproporsiya-hasilat, emal və logisytikanın optimallaşdırılması, neft-kimya məhsulları emalı və yenidən emalı dərinliyinin artırılması, təchizat zəncirlərindəki monetizasiya üçün əlavə imkanların axtarışı, logistika potensialının maksimal dərəcədə istifadəsi, işin keyfiyyətinə zərər vermədən xərclərin səmərəli idarə edilməsi, kadr potensialının və səlahiyyətlərinin qorunması kontekstində anti-böhran addımlarının atılmasını, qeyri-neft sektorunun innovativ layihələr əsasında inkişafının vacibliyini ön plana çəkmişdir.

Neft-qaz ixrac boru kəmərlərinin (BTC; BN; BS; TANAP, TAP), Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikilməsi və uğurlu istismarı, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi də daxil olmaqla, azad ticarət zonasının yaradılması, Şimal-Cənub dəmir yol marşrutunun gerçəkliyə çevrilməsi, bir çox xarici ölkələrdə müasir benzindoldurma stansiyalarının, ölkənin müxtəlif ərazilərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması bütünlükdə logistika infrastrukturunun ilkin mərhələsinin formalaşdığını göstərir.

Logistika infrastrukturu tam təmin edilmiş təchizat, tədarük, saxlama və təyinat məntəqəsinə (daha doğrusu, müştəriyə) çatdırılma sistemi üzrə fəaliyyətin təmin edilməsinin dəqiq sistemidir. Daha geniş mənada həmin infrastruktur zəruri resurslarla-təbii, maddi-texniki, informasiya, insan, institusional və maliyyə resurslar ilə təmin edilmiş ticarət, məişət, inzibanlı xidmətlərin göstərilməsi ilə əlaqəli nəqliyyat, anbar və xidmət kimi kommunikasiya elementlərini özündə cəmləşdirir. Deməli, logistika infrastrukturunun tərkibinə: istehsal müəssisələri, terminallar, nəqliyyat sistemi, anbarlar, ticarət şəbəkələri və informasiya-kommunikasiya texnologiyaları (sistemləri) daxildir.

Logistika aşağıdakı kompleks xidmətləri özündə etiva edir: fərdi qaydada daşınmanın həyata keçirən nəqliyyat vasitəsi; işlək nəqliyyat dəhlizi; daşınmalar üzrə optimal tarif stavkası (dərəcəsi); yükləmə-boşaltma işlərin təşkili; beynəlxalq yükdaşımaların təşkili; yüklərin ölkə ərazisində

daşınması; qiymət siyasəti və istehlakçılarla qarşılıqlı münasibət; yüklərin anbarlarda saxlanılmasının təşkili.

Logistika infrastrukturu-məhsulların anbarda saxlanılması, onların yerinin zəruri hallarda dəyişdirilməsi, qablaşdırılması və bütünlükdə logistika prosesi üzrə informasiyaların paylaşdırılması kimi məsələlərin icrasını özündə etiva edir.

Logistika xidmətləri-avtomobil, dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, təyyarə, boru kəmərlərinin vasitəsilə həyata keçirilir.

Rəsmi statistik məlumata görə, 2005-2018-ci illər ərzində Azərbaycanda nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə həyata keçirilən yük daşımasının həcmi 157% artaraq, 252,9 mlyn. tona çatmışdır. Həmin yükün 91,2%-zi nəqliyyat 8,8%-zi isə - qeyri- nəqliyyat sektorunun payına düşmüşdür. Bütün yük daşımaların nəqliyyat sektoru üzrə 64,9%-zi – avtomobil; 25,4%-zi – boru kəməri; 6,0%-zi – dəmir yolu; 3,6%-zi – dəniz; 0,1%-zi isə - haya nəqliyyatı vasitəsi ilə mümkün olmuşdur. [2; s. 583]

Qeyd edilən illər ərzində nəqliyyat sektorunda yük daşımaların və yük dövriyyəsinin strukturunda əsaslı dəyişikliklər baş vermişdir (cədvəl 1)

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yük daşımasının və dövriyyəsinin strukturu (yekuna görə, faizlər)

Cədvəl 1.

Nəqliyyat növləri	**Yük daşınması**				**Yük dövriyyəsi**			
	2005	**2010**	**2015**	**2018**	**2005**	**2010**	**2015**	**2018**
Cəmi o cümlədən:	100	100	100	100	100	100	100	100
Dəmir yolu	20,7	11,4	7,7	6,0	36,9	8,5	6,7	4,8
Dəniz	10,7	6,0	3,0	3,6	28,3	5,0	3.2	4,9
Hava	0,06	0,02	0,1	0,1	1,2	0,1	0,6	1,0
Boru kəməri	14,4	31,8	27,4	25,4	5,8	74,8	72,8	71,2
Avtomobil	52,4	50,8	61,8	64,9	28,4	11,6	16,7	18,1
Mənbə: Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri Bakı, "DSK", 2019. s.591.								

Cədvəldən göründüyü kimi, təhlilin əhatə etdiyi dövrdə yük daşımasında hakim mövqe avtomobil nəqliyyatında, yük dövriyyəsində isə - boru kəmərləri üçün xarakterik olmuşdur. SOCAR-ın "Marketinq və iqtisadi əməliyyatlar" idarəsinin rəsmi məlumatlarına görə, istismara verilməsindən 2020-ci ilin əvvəlinə-dək Bakı-Novorossiysk neft kəməri ilə 46,7 mlyn ton; Bakı-Supsa ilə - 83,6 mlyn.ton; Bakı-Tbilisi-Ceyhanla – 413,2 mlyn.ton xam neft; Bakı-Tbilisi-Ərzurum Cənubi Qafqaz kəməri ilə - 77,4 mlrd kub.m təbii qaz xarici ölkələrə ixrac edilmişdir. İxrac edilən neftin 10-12%-zi tranzit ölkələrin payına düşür. [4]

Yük daşımalarda Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi öz beynəlxalq əhəmiyyəti ilə müstəsna rol oynayır. Araşdırmalar göstərir ki, 2005-2018-ci illərdə həmin nəqliyyat dəhlizi vasitəsi ilə yük daşımasının həcmi112,7% artmış, tranzit yüklərinin həcmi isə - 38% azalmışdır. Nəqliyyat növləri üzrə daşımaların həcmi 2 saylı cədvəldə göstərilmişdir.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi ilə yük daşımaların həcmi (mlyn.ton)

Cədvəl 2

Nəqliyyat növləri	**Yük daşımaların həcmi**				**O cümlədən tranzit yüklərin həcmi**			
	2005	**2010**	**2015**	**2018**	**2005**	**2010**	**2015**	**2018**
Cəmi o cümlədən:	46,7	51,7	52,2	52,7	15,1	15,9	9,5	9,3
Dəmir yolu	24,7	20,6	15,5	12,6	7,3	8,2	3,9	3,0
Dəniz	8,5	9,4	6,1	6,9	7,7	7,7	5,6	6,3
Avtomobil	13,6	21,7	30,7	33,2	...	...	...	...
Mənbə: Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri Bakı, "DSK", 2019. s.596.								

Hesablamalar göstərir ki, həmin dəhliz üzrə tranzit yük daşımaların həcmi qeyd edilən illər

ərzində 5,8 mlyn.ton azalmışdır. Əgər 2005-ci ildə dəhliz üzrə yük daşımaların 30,1%-zi 2010-cu ildə - 30,7%-zi tranzit yüklərinin payına düşmüşdürsə, sonrakı illərdə onun səviyyəsi artıb-azalan xəttlə dəyişərək 2018-ci ildə 17,6%-zə enmişdir. [2; s.596] Buna baxmayaraq həmin dövrdə nəqliyyat dəhlizi vasitəsi ilə yük daşımalardan əldə edilən gəlir 2005-ci ildə 191,7 mlyn. man-dan, 2018-ci ildə 633,6 mlyn. man çatmış və yaxud 3,3 dəfə çoxalmışdır. Əldə edilən gəlirin 2005-ci ildə 63,8%-zi dəniz yolu üçün xarakterik olmuşdursa, 2018-ci ildə onun həcminin artmasına baxmayaraq, gəlirin 47,4%-zi avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımaların payına düşmüşdür. [2;s. 597]

Tərəfimizdən aparılan hesablamalar göstərir ki, 2019-cu ildə idxal edilən bütün məhsulların 46,9%-zi – avtomobil; 24,2%-zi – hava; 18,2%-zi – dəmir yolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilmişdir. Lakin il ərzində ixrac məhsullarının 88%-zi stasionar nəqletmə (boru kəməri, elektrik ötürücüsü xətti) vasitələri; 6,1%-zi avtomobil; 3,6%-zi – dəniz yolu ilə daşınmışdır. [3; s. 37, 38] İdxal edilən bütün məhsulların 86,5 %-zi, ixrac məhsulların isə - 98,5%-zi Avropa və Asiya məkanı üçün xarakterik olmuşdur. [3; s. 35, 36]

Aparılan araşdırmaların nəticəsi göstərdi ki, ölkəmizdə tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin təşkili prosesində çoxsaylı ehtiyat imkanları mövcuddur. Görünür elə buna görə də Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində 2025-ci ilə-dək olan dövr üçün uzunmüddətli baxış, logistika və ticarət infrastrukturunun əhəmiyyətl dərəcədə təkmilləşdirilməsi hədəf kimi qarşıya qoyulmuşdur. Bununla yanaşı 2025-ci ildən sonrakı dövr üçün başlıca hədəf ölkədə güclü əlaqələri olan logistika və ticarət mərkəzlərinin səmərəli idarə olunması nəzərdə tutulur. [1; s. 13, 15] Bizim fikrimizcə, həmin hədəflərə çatmaq üçün aşağıdakı təşkilati-iqtisadi, institusional xarakterli tövsiyələrin həyata keçirilməsi məqsədə uyğun olardı:

- Azad ticarət zonalarının ölkə ərazisində və sərhəd zonalarında geniş şəbəkələrinin yaradılması;
- Neft-qaz ixrac boru kəmərlərinin potensial imkanlarından tam istifadə etmək üçün Xəzəryanı ölkələrin tranzit yüklərinin həcminin və intensivliyinin artırılması;
- Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin imkanlarından səmərəli istifadə edilməsi;
- Logistika infrastrukturunun genişləndirilməsində özəl sektorun investisiyalarından istifadəyə üstünlük verilməsi;
- Marketinq, satış və paylama xidmətlərinin yaxşılaşdırılması üçün ticarət yönümlü emal mərkəzlərinin yaradılması;
- Respublikamızın regionlarında əlavə dəyər əldə edilməsinə hədəflənən logistika və ticarət mərkəzlərinin təşkili və bu prosesdə özəl sektorun iştirakının təmin edilməsi.

Ölkə ərazisində logistika mərkəzlərini yaratmaqla Azərbaycan regionun tranzit ticarətində Mərkəzi Asiya - Qara dəniz və Rusiya-İran marşrutları ilə öz payını 40%; Mərkəzi Asiya-Avropa, eləcə də İran və Qara dəniz marsrutları ilə payını 25% artıra bilər. Böyük İpək Yolu marsrutu üzrə yeni xidmət növlərinin və formalarının tətbiqi hesabına Azərbaycanın tranzit payının artırılması da mümkündür.

Ədəbiyyat

1. "Azərbaycan respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi. Bakı, 2016.

2. Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri. Bakı, DSK, 2019, 780 s.

3. Azərbaycanın Xarici Ticarəti. Bakı, DSK, 2020, 218 s.

4. SOCAR-ın "Marketinq və iqtisadi əməliyyatlar" idarəsinin ilkin uçot və hesabat sənədlərinin məlumatları.

Резюме

Алиев Т.Н.

Роль инфраструктуры логистики в расширении транзитно-транспортных услуг в Азербайджане

В докладе, представленном для включения в материал конференции, раскрыты сущность и значение инфраструктуры логистики, дан перечень оказанных услуг, проанализированы и оценены основные показатели, характеризующие деятельность

действующих подобных инфраструктур, выявлены соответствующие резервы и разработаны рекомендации по их эффективному использованию.
Ключевые слова: *транзит, транспорт, услуги, логистика, инфраструктура*

Summary

Aliev T.N.

Role of Logistics Infrastructure in Expanding Transit and Transport Services in Azerbaijan

The report, presented for inclusion in the conference material, discloses the essence and significance of the logistics infrastructure, gives a list of services provided, analyzes and evaluates the main indicators characterizing the activities of existing similar infrastructures, identifies the appropriate reserves and provides recommendations for their effective use.
Key words: *transit, transport, services, logistics, infrastructure*

AZƏRBAYCANDA MÜASİR ORDU QURUCULUĞUNUN MÖHKƏMLƏNDİRİLMƏSİNİN MİLLİ SƏRVƏTİN ARTIRILMASINA VƏ NƏQLİYYAT-TRANZİT DƏHLİZİNİN İNKİŞAFINA TƏSİRİ

Məmmədova Şəfiqə Səfər qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
shafiga_mammadova@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanın müsair ordu quruculuğunun möhkəmləndirilməsi zərurətinin əsas akseptlərinə toxunulmuşdur. Müasir Azərbaycanı xarakterizə edən əsas amillərdən olan sabitlik, dinamik və davamlı iqtisadi inkişafla yanaşı, bu amillər içərisində güclü ordu quruculuğu da mühüm yer tutur. Torpaqlarımızı erməni işğalından azad etməklə yanaşı, Azərbaycanda müsair səviyyədə ordu quruculuğunun möhkəmləndirilməsinin ölkənin milli sərvətinin artırılmasında və həmçinin nəqliyyat-tranzit dəhlizinin inkişafı, onun təhlükəsizliyinin təmin olunmasında da böyük rolu vardır.*

Açar sözlər*: silahlı qüvvələr, ordu quruculuğu, transatlantik əlaqələr, iqtisadi inkişaf, təhlükəsizlik, milli sərvət, tranzit, nəqliyyat dəhlizi.*

Ölkənin Silahlı Qüvvələrinə daimi diqqət və qayğı Azərbaycan dövlətinin ən əsas vəzifələrindən biri olmuş və həmişə bu vəzifə öz aktuallığını saxlamaqdadır.

30 ilə yaxındır ki, Azərbaycan müstəqil dövlət kimi dünya dövlətləri arasında öz layiqli yerini tutur və inkişaf etmiş ölkələr sırasına çıxmaq proseslərində qətiyyətlə irəliləyir. Geosiyasi baxımdan həssas məkanda yerləşən Azərbaycana bir sıra dünya dövlətləri öz maraqlarını gizlətmirlər. Bununla əlaqədar olaraq Azərbaycan dövləti və onun rəhbərliyi balanslaşdırılmış beynəlxalq siyasəti həyata keçirməklə yanaşı, milli ordu quruculuğu proseslərini də uğurla reallaşdırmaqdadır.

Qeyd etmək lazımdır ki, müsair milli ordu quruculuğu problemi hal-hazırda Qafqaz-Xəzər dənizi regionu ölkələrinin və transatlantik əlaqələrin hərbi-siyasi təhlükəsizlik aspektləri ilə də sıx bağlıdır. Belə ki, dünyanın ən aparıcı dövlətləri tərəfindən Xəzər regionuna xüsusi maraq təkcə bu regionda iri karbohidrogen xammal ehtiyatlarının olması ilə əlaqədar deyildir, bununla yanaşı, region tədricən geostrategiya, nəqliyyat-tranzit proseslərində də rəqabət aparan dövlətlərin əsas mübarizə mərkəzinə çevrilməkdədir.

Son 20 ildə Azərbaycanda çox sürətlə və yüksək səviyyədə aparılan ordu quruculuğu işi artıq öz bəhrələrini verməkdədir. İnamla demək olar ki, bu gün Azərbaycan regionda ən güclü orduya malik olan bir dövlətə çevrilib. Müasir Azərbaycanı xarakterizə edən amillərdən olan sabitlik, dinamik və davamlı iqtisadi inkişafla yanaşı, bu amillər içərisində güclü ordu quruculuğu

da mühüm yer tutur. Son dövlərdə ölkəmizin iqtisadi gücünün artması sosial məsələlərin həllinə və milli ordumuzun möhkəmləndirilməsinə geniş imkanlar açmışdır. Dövlət büdcəsindən hərbi sahəyə ayrılan xərclərin dəfələrlə artması, milli ordunun bütün istiqamətləri üzrə potensialının yüksək səviyyəyə çatmasına şərait yaratmışdır.

Erməni işğalının və müharibə vəziyyətinin davam etdiyini nəzərə alan Azərbaycan dövləti tamamilə haqlı olaraq öz ordusunun gücünü, hərbi kadrların peşəkarlıq səviyyəsini dönməndən artır və nəticədə, hərbi qüdrətini möhkəmləndirir.

Əlbəttə, Azərbaycan hərbi potensialını gücləndirmək üçün özünün sürətlə artan iqtisadi imkanlarından hərtərəfli və səmərəli şəkildə istifadə etməlidir və bu işi lazımi səviyyədə aparmalıdır. Belə ki, davamlı iqtisadi inkişaf və güclü ordu quruculuğu müsair Azərbaycan üçün ən əsas xarakterik cəhətlərdir və onlar bir-birilə sıx bağlıdır. Ölkədəki iqtisadi inkişafla bağlı gəlirlərin artması ordunun güclənməsinə, onun maddi-texniki bazasının artırılmasına imkan verən əsas faktorlardır.

Azərbaycanın ordu quruculuğu prosesində beynəlxalq əməkdaşlıq ordumuzun əsas və prioritet inkişaf istiqamətlərindəndir. Azərbaycan dünyanın ən böyük hərbi strukturu olan NATO ilə müxtəlif proqramlar çərçivəsində əməkdaşlıq etməkdədir. NATO ilə sıx əməkdaşlığın əsas məqsədi də məhz Azərbaycanda Milli Ordu quruculu prosesini təkmilləşdirmək, modernləşdirmək və Qərb standarlarına uyğunlaşdırmaqdır. Bu prosesi uğurla həyata keçirən siyası və hərbi rəhbərlik Azərbaycanı qısa bir dövrdə regionun ən güclü dövlətinə və dünya ölkələri üçün müxtəlif əməkdaşlıq istiqamətlərində, həmçinin "Şərq-Qərb" tranzit-nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasında ən etibarlı tərəfdaşların birinə çevirə bilmişdir. [1]

Azərbaycan Silahlı Qüvvələrinin müntəzəm olaraq güclənməsinin Cənubi Qafqazda təhlükəsizlik problemlərinin həllinə effektiv təsirilə yanaşı, digər əsas faydası beynəlxalq aləmin və o cümlədən təcavüzkar Ermənistanda ictimaiyyətin Dağlıq Qarabağ münaqişəsinə baxışlarının dəyişməsinə təkan verməsilə əlaqədardır. İlk növbədə, bu amil xarici dairələrin və bir çox ölkələrin münaqişə ilə bağlı mövqeyinə, Azərbaycanın haqq işinə münasibətinə müsbət təsir göstərir.

Azərbaycanın iqtisadi gücünün, hərbi qüdrətinin davamlı olaraq artması, şübhəsiz ki, dünya ictimaiyyətinin beynəlxalq qurumların diqqətindən yayınmır. Eyni zamanda Ermənistanın özündə də, bunu daim qorxu hissi ilə izləyirlər. Nəticədə, həmin dairələrin Qarabağ məsələsinə münasibətlərində, həmçinin Azərbaycanla davranışlarında müəyyən ehtiyatlılıq hiss olunur. Belə ki, onlar artıq qarşılarında kifayət qədər güclü orduya malik bir dövlətin dayandığını görürlər.

Digər tərəfdən onlar Azərbaycan rəhbərliyinin, o cümlədən cənab Prezident İlham Əliyevin dəfələrlə qeyd etdiyi kimi, Azərbaycanın xalqa məxsus torpaqlarının işğaldan azad olması məsələsində qəti mövqe nümayiş etdirdiyini anlayırlar. Bu isə öz nöbəsində münaqişənin həllinə yanaşmada Azərbaycanın ədalətli mövqeyinə uyğun gələn cəhətlərin üzə çıxmasına təkan verir. Əlbəttə, burada balanslaşdırılmış beynəlxalq siyasətin düzgün və ölkənin strateji məqsədlərinə uyğun qurulması da öz rolunu oynayır. Ancaq bütün bunlara baxmayaraq, yenə də qeyd etmək lazımdır ki, ölkənin hərbi gücü hər bir məsələdə, xüsusilə siyasi - milli iqtisadi təhlükəsizlikdə əsas vasitələrdən biridir.

Azərbaycan Respublikasının Silahlı Qüvvələrinin gücü Qarabağın sülh yolu ilə azad edilməsi ilə bağlı danışıqlar prosesinin gedişinə səmərəli təsir göstərən əsas faktorlardan biri olsa da, çox təəssüf ki, 27 il müddətində bu danışıqların torpaqlarımızın azad olunmasında faydalı olmadığı meydana çıxdı. Buna görə də hal-hazırda qüdrətli Azərbaycan Ordusu torpaqlarımızın düşmən işğalından azad olunması proseslərini əzmlə həyata keçirməyə başladı. Müasir və güclü ordumuz torpaqlarımızın tezliklə erməni təcavüzündən xilas edilməsində və Cənubi Qafqazda problemlərin, həmçinin bu regiondan keçən, Ermənistanın məkrli siyasəti nəticəsində kənarda qaldığı Cənub-Şərq-Qərb, daha doğrusu Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin təhlükəsizliyinin həllində əhəmiyyətli faktora çevirilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan Ordusunun möhkəmləndirilməsinin və ordu quruculuğunun müasir dövrün tələblərinə uyğun inkişaf etdirilməsi zərurəti təkcə ölkəmizin siyasi-milli, hərbi təhlükəsizliyi, torpaqlarımızın erməni işğalından azad olunması ilə bağlı deyildir. Bu

zərurət eyni zamanda ölkəmizin milli sərvətinin artırılmasında və nəqliyyat-tranzit potensialının inkişafı, Avropa-Qafqaz-Asiya kimi çox əhəmiyyətli nəqliyyat dəhlizinin təhlükəsizliyinin təmin olunmasında əsas zəmanət faktoru kimi çıxış edir.

30 ilə yaxın müddət ərzində ölkəmizin 20% torpaqlarını Ermənistan işğal etməklə bu müddətdə milli sərvətlərimizi də istismar etmişlər. Əlbəttə, qüdrətli ordumuzun gücü ilə toraqlarımızın tezliklə işğaldan azad olması, talan edilmiş milli sərvətlərimizin ölkəmizə qaytarılması və onun sonradan dəfələrlə artması, nəticədə, iqtisadi inkişafın sürətlənməsi deməkdir. Bu müddət ərzində təbii, bütövlükdə milli sərvətlərimizin hər il ən azı 20% azalması ölkə iqtisadiyyatına və əhalinin yaşayış səviyyəsinə olan neqativ təsirini bir daha qeyd etmək mümkündür.

Azərbaycan tranzit ölkə kimi Asiya, Avropa ölkələrinə yol açan nəqliyat-tranzit dəhlizinin əsas-mərkəzi qovşağını təşkil edir. Bu halda tranzit dövlət kimi ölkəmiz tranzit üçün əlverişli şərait yaratmalı və daşınmalara zəmanət verməlidir. Bu zəmanətin əsas yükü isə ölkəmizin işğal edilən torpaqlarını azad edən, sərhədlərimizi qoruyan, eyni zamanda tranzit daşınmaların və nəqliyyat dəhlizinin təhlükəsizliyini, inkişafını təmin etməyə bilavasitə şərait yaradan ordumuzun üzərinə düşür və onun daim möhkəmləndirilməsi məsələlərinin ön plana çıxarır. Bu məsələnin həlli eyni zamanda tranzit daşınmalardan, milli nəqliyyat sistemindən əldə edilən gəlirlərin ölkəmiz üçün vacib valyuta gəlirlərinin mənbəyi kimi çıxış etməsilə də sıx bağlıdır. Belə ki, aşağıdakı cədvəldə göstərilən məlumatlara əsasən [2] Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti üzrə yük daşınmalarından əldə edilən gəlir 2018-ci ildə 633608 min manat, ordumuzun formalaşmağa başladığı 2005-ci ildə isə 191701 min manat təşkil etməsi və nəticədə 2018-ci ildə həmin ilə nisbətən əldə edilən gəlirin 3,3 dəfə artdığını görmək mümkündür.

Cədvəl

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi ilə yük daşınmalardan əldə olunan gəlir cari qiymətlərlə (min manat)

	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Cəmi O cümlədən:	191701	322276	545265	641990	651783	633608
dəmir yolu	122379	131635	187966	225467	221567	211657
dəniz	505594	75778	76948	131686	136834	121528
Avtomobil	18728	114863	280351	284837	293382	300423

Mənbə: ARDSK, Azərbaycanın Statistik Göstəriciləri, 2019

Ancaq bu gəlirlərin həcminin 2018-ci ildə 2017-ci ilə nisbətən 2,8 % azalmasına baxmayaraq, gələcək dövrlərdə ölkədə siyasi-hərbi sabitliklə əlaqədar onun yüksəlməsi gözlənilir. Həqiqətən, Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi iqtisadi artımın indikatoru kimi çıxış edir. [3] Beləliklə, nəqliyyat-tranzit potensialının inkişafı və təhllükəsizliyi ölkənin davamlı iqtisadi inkişafına stimul verən amillərdən biri kimi böyük rol oynayır.

Ədəbiyyat

1. İlham Əliyev 10 il hakimiyyətdə. Sumqayıt Şəhər İcra Hakimiyyəti, Elmi-praktiki konfransın materialları, Sumqayıt: Şərq-Qərb, Nəşriyyat evi, 2013, 320 s.
2. Azərbaycan Respublikası Dövlət Satistika Komitəsi, Azərbaycanın statistika göstəriciləri, Bakı, 2019, 779 s.
3. Резер С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С.М.Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. Москва, ВИНИТИ, 2010, 311 с

Резюме

Маммадова Ш.С.

Влияние укрепления современного армейского строительства в Азербайджане на развитие транспортно- транзитного коридора и на рост национального дохода.

В статье рассмотрены основные аспекты в воздействия укрепления современного армейского строительства в Азербайдджане на развитие транспортно - транзитного коридора и на рост национального дохода. Помимо основных факторов. Такие как стабильность, динамичность и устойчивое экономическое развитие, характеризующие Азербайджан, большую роль играет фактор сторительства сильной армии. Эта необходимость имеет важное значение в развитии транспортно - тразитного коридора и роста национального дохода стран.

Ключевые словы: *армейское строительство, трансатлантические связи, экономическое развитие, безопасность, национальный доход, транзит, транспортный коридор*

Summary

Mammadova Sh.S.

The Influence of Strengthening Modern Army Construction in Azerbaijan on the Development of Transport and Transit Corridor and on the Growth of National Income

The article examines the main aspects and needs of the impact of strengthening modern army construction in Azerbaijan on the development of a transport - transit corridor and the growth of national income. In addition to the main factors such as stability, dynamic and sustainable economic development that characterize Azerbaijan, among these factors, the factor of the aging of a strong army plays a large role. This necessity is of great importance in the development of the transport corridor and the growth of the national income of the countries.

Key words*: power force, army building, transatlantic ties, economic development, security, national income, transit, transport corridor*

I BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN TİCARƏT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNƏ TRANZİT POTENSİALININ TƏSİRİ

XİDMƏT SFERASINDA MALİYYƏ NƏTİCƏLƏRİNİN UÇOTUNUN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ XÜSUSİYYƏTLƏRİ

Abdullayev Loğman İmran oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
Loqman.2005@mail.ru

Xülasə: *Hal hazırda xidmət sferasında müəssisələrin maliyyə nəticələrinin müəyyən olunması maliyyə hesabatlarının beynəlxalq standartlarına əsasən aparılır. Mühasibat uçotunun hesablar planına uyğun ikili yazılış əsasında uçotaalınma təmin edilir. Hesabat dövrü üzrə gəlir və xərc əsasında mənfəət, zərər müəyyənləşir və maliyyə hesabatlarında əks olunur. Ümumi mənfəətin və xalis mənfəətin hesablanması təmin edilir.*

Acar sözlər: *maliyyə nəticələri, mənfəət, balans, gəlir, xərc.*

Müasir iqtisadi münasibətlər şəraitində mövcud təsərrüfatçılıq formalarının inkişafı xidmət sferasında mühasibat uçotu, audit və iqtisadi təhlilin vəzifələr kompleksini genişləndirir. Burada tədqiq edilən iqtisadi hadisələrin və yerinə yetirilən əməliyyatların mahiyyəti coxşaxəlidir. Mürəkkəb əlaqəli formada müəyyənləşən yanaşma hər bir halda daha dəqiq idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsi zərurətini yaradır. Eyni zamanda vaxtında məlum informasiyaların işlənməsini və istifadəsini tələb edir. Bununla da maliyyə nəticələrinin iqtisadi təhlilinin və auditinin aparılması mühasibat uçotu və maliyyə hesabatlarının beynəlxalq standartlarının tələblərinə uyğun şəkildə təkmilləşdirilməli və daha səmərəli yanaşmalar təmin edilməlidir. Bu hal birinci olaraq fəaliyyət sahəsi üzrə müəssisələrdə mövcud resurslar əsasında malik olduqları əmək, maliyyə və maddi imkanlardan səmərəli şəkildə istifadəyə əsaslanır. Onlardan istifadə olunma qiymətləndirilir, mənfəət və rentabellik göstəriciləri müəyyənləşir. Çünki mövcud iqtisadi şəraitdə mənfəət müəssisənin mühüm göstəricisi hesab olunur. Xüsusən xidmət sferasında vahid dövr üzrə yaranmış mənfəət həmin müəssisələrin iqtisadi və sosial inkişafının vəsaitlə təmin olunması mənbəyini əks etdirir. Göründüyü kimi, müxtəlif mülkiyyət münasibətləri şəraitində xidmət sahəsi üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrdə iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsində mənfəət göstəricisi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Eyni zamanda müasir iqtisadi münasibətlər şəraitində iqtisadiyyatda xidmət sferasının yeri tamamilə yeni qaydalar, fəaliyyət istiqamətləri və icra mexanizminə uyğun təmin edilir. Onun fəaliyyətinin effektliyi xidmət sahələri üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrin real iqtisadi müstəqilliyini, ödəmə imkanlarını, idxal, ixrac imkanlarını təmin edən idarəetmə fəaliyyətindən bilavasitə asılıdır. Həm istehsal və həm də xidmət sahələrində idarəetmə fəaliyyətinin yüksək səviyyədə təmin edilməsi üçün tələb olunan mühasibat uçotu informasiyaları vaxtında və dəqiq olaraq icraçılara təqdim edilməlidir. Burada dünya təcrübəsinə əsaslanmaq və beynəlxalq standartların tələblərinə uyğun hesabatların işlənməsi mövcud informasiyaların əldə edilməsinə şərait yaratmış olur. Məhz yeni yanaşmalara əsaslanaraq uçotun təşkili fəaliyyət istiqamətinə uyğun şəkildə maliyyə və idarəetmə uçotunun təkmilləşdirilməsi zərurətini formalaşdırır. Burada hesabat dövrü üzrə dəqiq şəkildə maliyyə nəticələrinin müəyyən olunması mənfəət və zərər göstəricilərini formalaşdırır.

Məlumdur ki, mənfəət yalnız müəssisənin ticarət fəaliyyətinin nəticələrindən deyil, digər istehsal sahələrində olduğu kimi, göstərilən xidmətlər və iş fəaliyyəti üzrə satılan məhsulun maya dəyərindən, satış qiymətindən, satışın həcmi və strukturundan, onun keyfiyyətindən, material resurslarının bazar qiymətlərindən də asılıdır. Qeyd olunan şərtlər mənfəətin formalaşmasını təmin

edəcək göstəricilərin dəqiq hesablama əsasında əldə edilməsini və təhlilinin aparılması təsdiq edir. Bu da, öz növbəsində iqtisadi şəraitə uyğun yarana biləcək münasibətləri nəzərə almaqla, müəssisənin fəaliyyətinin son maliyyə nəticəsi sayılan mənfəətin dəqiq uçota alınmasını, onun dərindən və hərtərəfli təhlil edilməsi və qiymətləndirilməsini tələb edir. Maliyyə nəticələri aparılan maliyyə uçotu əsasında tərtib olunan hesabatlar əsasında müəyyən olunur. Lakin maliyyə uçotu özünün spesifik xarakterinə görə müasir iqtisadi şəraitdə daxili idarəetmə üçün tələb olunan strategiya və taktikanı hazırlamaq üçün lazım olan informasiyanı verə bilmir.

Xidmətlərin və işlərin görülməsini həyata keçirən subyektlər tərəfindən həm fərdi qaydada və həm də struktur şəkildə maliyyə imkanlarının artırılması maraqları üstünlük təşkil edir. Burada işçilərin şəxsi gəlirlərinin artırılmasına olan maraqdan irəli gələrək müəssisə öz fəaliyyətini tənzimləyir. Yəni idarəetmə qərarları məhz fərdi və qrup şəklində olacaq fəaliyyətə əsaslanaraq təşkil edilir. Xüsusən xidmət sferasında sahibkar fəaliyyəti fərdlər tərəfindən göstəriləcək xidmətlərin və yerinə yetirilən işlərin mahiyyətindən irəli gələrək icra mexanizmini istiqamətləndirir. Bununla da hər bir müəssisənin gələcək inkişafını təmin edəcək cəhətlər məhz aparılan maliyyə təhlilinə əsaslanaraq idarəetmə qərarlarına uyğunlaşdırılır.

Hər bir iqtisadi fəaliyyət sahəsində maliyyə nəticəsi dedikdə mənfəət formasında özünü göstərən müəssisənin təsərrüfat fəaliyyətinin son iqtisadi yekunu başa düşülür. Xidmət sferasında da mənfəət müəssisənin bütün kollektivinin fəaliyyətini xarakterizə edən göstəricidir. Maliyyə nəticəsi müəyyən dövr ərzində müəssisənin maliyyə fəaliyyəti nəticəsində xüsusi kapitalın dəyişməsini əks etdirir. Mövcud dövr üzrə göstərilən iqtisadi fəaliyyət prosesində xidmət müəssisələri mənfəət və ya zərər kimi əks olunan maliyyə nəticələri əldə edirlər.

Mənfəət müəssisənin təsərrüfat fəaliyyətinin mühüm iqtisadi göstəricisi hesab olunur. İqtisadi kateqoriya kimi o ümumiləşmiş şəkildə təsrrüfatçılığın nəticələrini, canlı və cansız əmək məsrəflərinin məhsuldarlığını əks etdirir. Burada hesabat dövrü üzrə ümumi balans və xalis mənfəətin müəyyən olunması mühüm əhəmiyyətə malikdir. Ümumi balans mənfəəti özündə məhsulların (işlərin, xidmətlərin), əsas vəsaitlərin, maddi qiymətlilərin, qeyri-maddi və sair aktivlərin satışından olan maliyyə nəticələrinin və satışdan kənar əməliyyatlardan alınan mənfəətin, zərərin məbləğini əks etdirir. Lakin müəssisənin sərəncamında qalan xalis mənfəət özündə balans mənfəəti və onun hesabına həyata keçirilən vergi ödəmələri arasındakı fərq əsasında müəyyən olunur. Son maliyyə nəticəsini uçota almaq üçün mühasibat uçotunun hesablar planında "Ümumi mənfəət (zərər)" adlı 801 saylı sintetik hesab nəzərdə tutulmuşdur. Mühasibat yazılışına uyğun olaraq hesabat ilinin bölüşdürülməmiş mənfəət (zərər) məbləği 801 saylı "Ümumi mənfəət (zərər)" hesabından 343 saylı "Keçmiş illərin bölüşdürülməmiş mənfəəti (ödənilməmiş zərəri)" hesabına silinməlidir. Bununla da mühasibat yazılışı əsasında ümumi mənfəəti və xalis mənfəət müəyyənləşir.

Xidmət sahəsi üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrdə maliyyə nəticələri işlərin, xidmətlərin göstərilməsindən yaranan gəlir və xərclər nəticəsində formalaşır. Bununla da fəaliyyət dövrü üzrə müəssisənin mənfəət və ya zərərlə fəaliyyət göstərməsi müəyyən olunur. Məhz maliyyə nəticəsi əsasında tərtib olunmuş maliyyə hesabalarına əsaslanaraq gələcək dövr üzrə fəaliyyət istiqaməti planlaşdırılır.

Ədəbiyyat

1. "Mühasibat uçotu haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 2004-cü il.
2. Abbasov Q.Ə. Mühasibat uçotu (dərslik) Bakı: İqtisad Universiteti, 2015, 485 s.
3. Abdullayev L.İ. Maliyyə uçotu (dərs vəsaiti). Sumqayıt, 2017, 221 s.
4. Səbzəliyev S.M. Maliyyə hesabatı (dərs vəsaiti) Bakı: İqtisad Universiteti, 2018, 312 s.

Резюме

Абдуллаев Л.И.

Особенности совершенствования учета финансовых результатов в сфере обслуживания

В настоящее время определение финансовых результатов предприятий сферы обслуживания проводится согласно международным стандартам финансовых отчетов. Учет обеспечивается на основе двоякой записи в соответствии отчетных планов бухгалтерского учета. За отчетный период на основе доходов и затрат определяются прибыль и убытки, которые отражаются в финансовых отчетах. Обеспечивается расчет общей и чистой прибыли.

***Ключевые слов**: финансовые результаты, прибыль, баланс, доход, затраты*

Summary

Abdullayev L.I.

Peculiarities of Improving the Accounting of Financial Results in the Service Sphere

Currently, the determination of the financial results of service sector enterprises is carried out in accordance with international financial reporting standards. Accounting is provided on the basis of a double entry in accordance with the reporting plans of accounting. For the reporting period, on the basis of income and expenses, profit and loss are determined, which are reflected in the financial statements. Calculation of total and net profit is provided.

***Key words:** financial results, profit, balance sheet, income, costs.*

AQRAR SAHƏNİN İNKİŞAFINDA TİCARƏT-LOGİSTİKA İNFRASTUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNDƏ İNFORMASIYA-KOMMUNİKASİYA TEXNOLOGİYALARININ ƏHƏMİYYƏTİ

Bədirzadə Gülsüm Şamil qızı
Azərbaycan Kooperasiya Universiteti
gulya_xaliqova@mail.ru

***Xülasə:** Məqalədə aqrar sahənin inkişafında ticarət-logistika infrastukturunun gücləndirilməsində informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının əhəmiyyəti tədqiq olunmuşdur. Aqrar sahənin inkişaf perspektivləri araşdırılmışdır. Aqrar sektorda ticarət-logistika infrastrukturunun rolu və əhəmiyyəti əsaslandırılmışdır. Ticarət-logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsində informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının geniş tətbiqinin vacibliyinə baxılmışdır. Aqrar sektorda informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının tətbiqinə diqqət yönəldilmişdir. Müasir çağırışlar nəzərə alınmaqla, aqrar sahənin inkişafında ticarət-logisitika infrastrukturunun gücləndirilməsində informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının əhəmiyyəti üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

***Açar sözlər:** aqrar sahə, ticarət-logistika infrastrukturu, informasiya-kommunikasiya texnologiyaları, aqrar sektorun inkişafı, aqrar sahənin rəqəmsallaşdırılması*

Müasir qlobal çağırışlar şəraitində, xüsusilə COVİD -19 pandemiyasının formalaşdırdığı yeni dövrdə ölkə iqtisadiyyatının strukturunun təkmilləşdirilməsi, neft amilindən asılılığının azaldılmasında aqrar sahənin inkişafı müstəsna əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanda aqrar sahənin inkişaf etdirilməsi prioritetləri kifayət qədər strateji məsələləri özündə əks etdirir: 1) ilk növbədə qeyri-neft sektorunun inkişafında kənd təsərrüfatı mühüm əhəmiyyətə malikdir; 2) qeyri-neft ixracının artırılmasında aqrar sektorun potensialı olduqca böyükdür; 3) aqrar sektorun inkişaf etdirilməsi ölkə regionlarının iqtisadi fəallığının artırılmasına güclü təsir edir; 4) kənd təsərrüfatı sahələrinin və aqrar sektorun məşğulluq problemlərinin həllində güclü potensialı mövcuddur; 5) aqrar sektorun balanslı inkişafı ölkənin ərzaq təhlükəsizliyinin önəmli fəaliyyət istiqamətlərindəndir və s. Amma bütün bunlara nail olmaq üçün aqrar sahədə müasir yanaşmaların təmin olunması və bütövlükdə bu sahələrin modernləşdirilməsi, daha fəal şəkildə informasiya-kommunikasiya

texnologiyalarının (İKT) tətbiq edilməsi, çoxfunksiyalı ticarət-logistika infrastrukturunun yaradılması vacib məsələlər kimi xarakterizə olunur.

Qeyd edək ki, aqrar sahənin modernləşdirilməsində son illərdə yaradılan aqroparkların və aqrar sənaye parklarının, regionlarda İKT infrastrukturunun yaradılması müstəsna əhəmiyyət kəsb edir. Dövlət tərəfindən aqrar sektora verilən güzəştli kreditlər, vergi güzəştləri, subsidiyalar və geniş spekterdə aqrolizinq xidmətlərinin göstərilməsi, kənd təsərrüfatı və aqrar fəaliyyət sahələrinin elektronlaşdırılması bu qəbildən olan tədbirlər kimi daha çox fərqlənirlər. "Aqrar sektorun yeni infrastrukturu, ölkəmizdə texnopark modelinin yeni forması olan aqroparkların əsas işi kənd təsərrüfatı məhsulunun istehsalı, qablaşdırlması, logistikası və satışından ibarətdir. Aqroparklar müasir texnologiyaları tətbiq etməklə istehsal, emal və logistika xidmətlərinin mərkəzləşdirilmiş vahid ərazidə yaratmaqla yüksəkkeyfiyyətli məhsulların alınmasına səbəb olur. Aqroparkların yaradılması ölkədə innovativ və yüksək texnologiyalar əsasında rəqabət qabiliyyətli aqrar və aqrar-sənaye istehsalının inkişafı üçün daha əlverişli şərait formalaşdırmaq, aqrar sahibkarlığı dəstəkləmək, qeyri-neft sektorunun inkişaf dinamikasını sürətləndirmək və əhalinin məşğulluğunu artımaq məqsədləri daşıyır". [2]

Bu cür yanaşma, ilk növbədə aqrar sahənin müxtəlif istiqamətlərində mövcud imkanlardan daha səmərəli istifadə olunması üçün münbit şərait yaradır. Buna görə də ölkəmizin müvafiq dövlət strukturları və mərkəzi orqanı tərəfindən aqrar sahənin inkişafının intensivləşdirilməsi, ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndiriməsi tədbirlərinə diqqət xeyli artırılmışdır və bunun üçün müasir texnologiyalardan – İKT-dən geniş istifadə olunması məsələləri maksimum prioritetlik təşkil edir. Belə ki, İKT-nin təsirinin kifayət qədər müsbət ola biləcəyi iqtisadiyyat sahələrindən biri də aqrar sektordur və bu istiqamətdə, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, dövlət tərəfindən və sahibkarlıq subyektlərinin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi hesabına son illərdə sistemli tədbirlər görülməsi prosesləri sürətləndirilməkdədir. Aqrar sektorda, o cümlədən kənd təsərrüfatının müxtəlif sahələrində İKT-dən istifadə etməklə, məhsuldarlığın artımına, yetişdirilmiş məhsulların daha əlverişli şərtlərlə satışına, ixracına nail olmaq mümkündür və bu məqsədlə müvafiq ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirlməsi də tələb olunur. Bundan əlavə, aqrar sahədəki fəaliyyət proseslərinin elektronlaşdırılması və müasir İKT mexanizmlərinin tətbiq edilməsi yüksək səmərə vermək üçün əsaslı zəmin formalaşdırır, ticarət-logistika infrastrukturunun çevikliyini təmin edir, daha çox elektron xidmətlərin, o cümlədən ixrac əməliyyatlarının internet üzərindən aparılmasına imkan verir. Hesab edirik ki, aqrar sahədə İKT-nin rolunun genişləndirilməsi müasir tələblərə cavab verən məhsulların istehsalın həcminin artırılmasında və məhsuldarlığın yüksəldilməsində əhəmiyyətli rol oynaya bilər. Bunlarla bərabər, cəmiyyətdə və iqtisadiyyatda İKT-nin tətbiqi məsələlərinə geniş yer verilməsi müasir dövrün tələbləri kimi də vacibdir. Belə ki, İKT sahəsində əldə edilən nailiyyətlərin hamısı praktiki əhəmiyyətə malikdir və müasir həyatımızı internetsiz, İKT-siz təsəvvür etmək xeyli çətindir. Məlumdur ki, həm də ölkəmizdə bu istiqamətdə strateji hədəflər müəyyənləşdirilmişdir. Ölkə Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə ölkəmizdə bu sahədə olan hədəflər yer almışdır .[4] Bu hədəflər baxımından aqrar sahədə, həmçinin kənd təsərrüfatının müxtəlif istiqamətlərində elektron xidmətlərin çeşidinin və əhatəsinin artırılması, müasir texnologiyaların tətbiqi üçün beynəlxalq əməkdaşlığın gücləndirilməsi, ölkə layihələrinin və proqramlarının hazırlanaraq reallaşdırılması məqsədəuyğun hesab oluna bilər. Məsələn, Azərbaycan Respublikası Kənd Təsərrüfatı Nazirliyinin tabelliyində olan Dövlət Aqrar Ticarət Şirkəti BMT-nin Ərzaq və Kənd Təsərrüfatı Təşkilatı ilə birgə aqrar sahədə məşğulluq probmlemlərinə, informasiya, resurs və bazarlara çıxış imkanlarına dair əməkdaşlıq münasibətləri yaratmışlar. [3] Bu layihənin əsas məqsədi İKT xidmətləri vasitəsilə satış bazarlarına daha asan çıxışın təmin olunması, kənd təsərrüfatı və aqrar sektorda sahibkarlığın inkişafının gücləndirilməsi, ticarət logistika infrastrukturundan səmərəli istifadə olunması, biznes mühitinin yaxşılaşdırılmasından ibarətdir. Bu proseslərdə ticarət-logistika infrastrukturu böyük əhəmiyyət kəsb edir. Məhz, müasir texnologiyalar əsasında yaradılan analoji xidmətlər aqrar biznesin gəlirliliyinin artırılmasına və bu sahəyə yönəldilən investisiyaların cəlb ediciliyinin

yüksəldilməsinə imkan verir. [5] Aqrar sektorun infrastrukturunun yenilənməsi və bu səpkidə İKT-dən daha fəal şəkildə istifadə olunması müasir şəraitdə geniş tələbata mlik aqrar məhsulalrın bazar infrastrukturunun daha səmərəli təşkilinə imkan verir. Bir çox layihələr çərçivəsində aqrar bizneslə bağlı proseslərin elektronlaşdırılması, o cümlədən "Kənddən şəhərə" layihəsi çərçivəsində fermerlərin məhsulların satışının elektron kənd təsərrüfatı çərçivəsində həyata keçirilməsi prioritetləri diqqəti cəlb edir. [1] İKT-nin dayanıqlı inkişafı və bu sahədəki prioritetlərin reallaşdırılması baxımından ölkəmizdə aparılan davamlı tədbirlərin real nəticəsi olaraq, artıq ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələrində, o cümlədən aqrar sektorda İKT xidmətlərinin əhatəsi genişlənməkdədir. [6]

Yaxın illərdə aqrar sahədə ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsində İKT-nin rolunun artırılması üçün qarşıda duran bir sıra vəzifələrə diqqəti yönəltmək istərdik:

– Ölkənin aqrar sektorunda ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndiriməsi ilə bağlı tədbirlərin səmərəliliyinə daha çox önəm verilməli, yaradılan və yaradılmaqda olan aqroparklarda, aqrar sənaye parklarında İKT xidmətlərinin tətbiqinə konseptual yanaşmalar təmin edilməlidir;

– Aqrar sahənin müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması, regional və dünya bazarlarına çıxışının gücləndirilməsində ticarət-logistika infrastrukturunun rolunun mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyi nəzərə alınmaqla, bu sahədə İKT texnologiyalarının tətbiqinin və rəqəmsal xidmətlərin strukturunun genişləndirilməsi prosesləri maksimum intensivləşdirilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Aqrar məhsulların bazar infrastrukturu yenidən qurulur. 05.09.2019. http://xalqqazeti.com/az/news/29790.
2. Aqrar sahə modernləşmə mərhələsində. 25.09.2016. http://www.azerbaijan-news.az.
3. Azərbaycan FAO ilə birgə AFAQ layihəsinə start verib. 07 May 2019. https://salamnews.org/az/news/read/346808.
4. Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir, 65 s.
5. Azərbaycanda nəqliyyat və logistika. 30.09.2019. https://fed.az/az/neqliyyat/azerbaycanda-neqliyyat-ve-logistika-sergisi-kecirilecek-55837.
6. İnformasiya-kommunikasiya texnologiyalarının inkişafı. 2015. http://azerbaijans.com/content_1027_az.html.

Резюме

Бедирзаде Г.Ш

Важность информационно-коммуникационных технологий в усилении торгово-логистической инфраструктуры в развитии аграрной сферы

В статье исследована важность информационно-коммуникационных технологий в усилении торгово-логистической инфраструктуры в развитии аграрной сферы. Раскрыты перспективы развития аграрной сферы. Обоснована роль и важность торгово-логистической инфраструктуры в аграрном секторе, рассмотрена важность расширенного применения информационно-коммуникационных технологий в развитии торгово-логистической инфраструктуры. Обращено внимание на применение информационно-коммуникационных технологий в аграрной сфере. Подготовлены рекомендации и даны предложения по развитию информационно-коммуникационных технологий в усилении торгово-логистической инфраструктуры в аграрной сфере с учетом современных вызовов.

Ключевые слова: *аграрная сфера, торгово-логистическая инфраструктура, информационно-коммуникационные технологии, развитие аграрного сектора, цифровизация аграрной сферы*

Summary
Bedirzade G.Sh.
Importance of Information and Communication Technologies in Strengthening Trade-Logistics Infrastructure in Agricultural Development

The importance of information and communication technologies in strengthening trade and logistics infrastructure in the development of the agricultural sector is explored in the article. Prospects of agricultural sphere development are analyzed. The role and importance of trade and logistics infrastructure in the agricultural sector is justified, the importance of expanded application of information and communication technologies in the development of trade and logistics infrastructure is considered. Attention is drawn to the use of information and communication technologies in the agricultural sector. Recommendations and proposals on the importance of information and communication technologies in strengthening trade-logistics infrastructure in the development of the agricultural sector are given taking into account modern challenges.

Key words: *agricultural sphere, trade and logistics infrastructure, information and communication technologies, development of the agricultural sector, digitalization of the agricultural sphere*

SƏNAYENİN İXRAC QABİLİYYƏTİNİN YÜKSƏLDİLMƏSİNDƏ NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN ROLU

Böyükkişi Nəriman Bəhram oğlu
Azərbaycan Universiteti
nariman.boyukkishi@au.edu.az

Xülasə: *Məqalədə respublikamızda sənayenin ixrac potensialının yüksəldilməsində nəqliyyat infrastrunun rolu araşdırılır. Müəyyən edilmişdir ki, son illərdə respublikamızda qeyri-neft sektorunun sürətli inkişafı sənaye məhsullarının ixracının artmasına gətirib çıxarmışdır və nəqliyyat infrastrukturu bu işdə mühüm rol oynayır.*

Respublikamızda nəqliyyat infrastrukturunun mövcud vəziyyəti qiymətləndirilir və onun beynəlxalq nəqliyyat sisteminə səmərəli inteqrasiya olunması üzrə təkliflər irəli sürülür.

Açar sözlər: *ixrac qabiliyyəti, iqtisadi inteqrasiya, qeyri-neft sektoru, infrastruktur layihələri, nəqliyyat dəhlizləri, nəqliyyat xidmətləri*

Qarşıdakı dövrdə respublikamızda sənayenin, xüsusən, qeyri-neft sektorunun inkişafı və şaxələndirilməsi, ixrac qabiliyyətli qeyri-neft sənayesinin qurulması, bunun əsasında ixrac həcminin artırılması və coğrafiyasının genişləndirilməsi vəzifələri dayanır. Son illərdə müasir texnika və texnologiya ilə təchiz edilmiş yeni sənaye müəssisələrinin yaradılması ilə bu istiqamətdə əhəmiyyətli işlər görülmüşdür. Bakı və Sumqayıt şəhərlərində, eləcə də respublikamızın müxtəlif bölgələrində fəaliyyətə başlayan Texnoparklar və Sənaye məhəllələrində müasir dünya standartlarına cavab verən geniş çeşiddə rəqabətqabiliyyətli qeyri-neft sənayəsi məhsulları istehsal edilir.

Milli iqtisadiyyatın ixrac potensialının və həcminin artırılması strateji yanaşma tələb edən vacib məsələlərdən hesab olunur. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq iqtisadiyyata inteqrasiyası mövcud potensiala əsaslanmalı, ticarət-iqtisadi əlaqələrə təsir göstərən bir sıra amillər-texniki, iqtisadi, infrastruktur və s. nəzərə alınmaqla, dəyişən beynəlxalq iqtisadi şəraitə uyğun olaraq həyata keçirilməlidir.

Ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsi və ixrac qabiliyyətinin yüksəlməsində texniki və infrastruktur amillərin rolu böyükdür. Bunlar arasında nəqliyyat infrastrukturu mühüm rol oynayır.

Nəqliyyat infrastrukturuna həm daşımaları həyata keçirən, həm də onların yerinə yetirilməsini təmin edən və xidməti göstərən bütün sənaye və nəqliyyat müəssisələri aid edilir. Bütün dövrlərdə nəqliyyat iqtisadi proseslərin əlaqələndiricisi, beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsinin əsas vasitəsi olmuşdur.

Nəqliyyat sektoru ölkə iqtisadiyyatının strukturunda ilk yerlərdən birini tutmaqla, həm ölkədaxili iqtisadi proseslərdə, həm də xarici iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsində vacib rol oynayır. Respublikamızda ÜDM-in 8.5 faizə qədəri nəqliyyat sektorunun payına düşür. Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi bu sektorun inkişafı və ölkəmizin beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığının genişlənməsinə, ölkədə istehsal edilən məhsulların ixrac edilməsi proseslərində iştirakınna geniş imkanlar yaradır.

İqtisadiyyatın şaxələndirilməsində və sənayenin ixrac həcminin artırılmasında nəqliyyat sektorunun inkişafı məsələsi prioritet məsələlərdən biri hesab olunur. Buna görə də, son illər Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda bir sıra irimiqyaslı infrastruktur layihələri həyata keçirilmişdir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin, müasir hava limanlarının, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri istiqamətində beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi və dəmir yolu xətlərinin yenilənməsi ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində əhəmiyyətli rol oynayır. Dəmir İpək yolu‖ adlandırılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisinin tamamlanma mərhələsinə qədəm qoyması Avropa və Asiya ölkələrinə Azərbaycan məhsullarının ixrac edilməsinə, eləcə də Azərbaycanın tranzit ölkə kimi əhəmiyyətini daha da artmasına sərait yaradır [2].

"Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkisafına dair (2006–2015- cu Illər)" Dövlət Proqramının qəbul edilərək həyata keçirilməsi tespublikamızda müasir nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasında mühüm rol oynadı [1].

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq aləmə inteqrasiyası, milli nəqliyyat sisteminin və iqtisadiyyatın inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən layihələrdən biri Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin reallaşması istiqamətində həyata keçirilən layihədir. Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında ilkin razılaşma Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında Sankt-Peterburq şəhərində bağlanılmışdır. Razılaşmanın əsas məqsədi yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, üzv ölkələrin dəmir yolu, avtomobil, dəniz, çay və hava nəqliyyatı xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına giriş üçün şəraitin yaradılması, beynəlxalq daşımaların həcminin artırılmasına yardım göstərilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin və daşıma sifarişlərinin operativliyinin təmin olunması, eləcə də razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsidir. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi də bütün nəqliyyat növlərini – dəmir yolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatını, eləcə də bu nəqliyyat növlərinə aid infrastruktur sahələrini əhatə edir [2].

Bu layihənin həyata keçirilməsinin ən böyük faydalarından biri onun tranzit imkanları ilə yanaşı qonşu ölkələrə azərbaycan məhsullarının ixracının artmasına şərait yaratmasıdır.

Bu gün Azərbaycan Respublikası ən müasir nəqliyyat-yol infrastrukturunun yaradılmasını qarşıya məqsəd kimi qoymuşdur. Nəqliyyat dəhlizlərinin potensialından səmərəli şəkildə hərtərəfli istifadə həmçinin, gələcəkdə bu sahənin qeyri-neft sektorunda xüsusi çəkisinin artmasına gətirib çıxaracaqdır.

Respublikamızda qeyri-neftsənaye istehsalının sürətlə artması mövcud nəqliyyat infrastrukturundan səmərəli istifadə edilməsini, məhsul ixracı coğrafiyasının genişləndirilməsini aktual edir. Hesab edirik ki, müasir nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması bu məsələnin yalnız ilkin şərtidir.

Həyata keçirilməkdə olan layihələrin Azərbaycan iqtisadiyyatında, respublikamızın nəqliyyat sistemində, xüsusilə avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində inkişafa zəmin yaratdığını, bu sahələrin beynəlxalq standartlara uyğun təkmilləşdirilməsinə təkan verdiyini və bu kimi digər vacib istiqamətlərdə əhəmiyyətli rol oynadığını qiymətləndirməklə yanaşı, gələcəkdə yaranacaq problemlərin minimuma endirilməsi üçün kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir.

Azərbaycan Respublikasının həm respublikadaxili, həm də tranzit daşımalardan maksimum səmərəli istifadəsini təmin etmək məqsədilə ölkəmizin yol-nəqliyyat infrastrukturlarının təkmilləşdirilməsi, onların müasir standartlara və yerli tələblərə uyğun yenidən qurulması istiqamətində aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruri hesab edilir:

- ölkədaxili nəqliyyat-logistika infrastrukturunun müasir dünya standartlarına uyğunlaşdırılması, xarici iş adamlarının ölkəmizə sərmayə yatırmasına təşviq edilməsi;
- istifadəyə verilən yollar boyunca müasir tələblərə cavab verən infrastruktur müəssisələrinin təşkil edilməsi;
- yolların çəkilişi və texniki xidmət müəssisələrin yaradılması zamanı yararlı torpaq sahələrindən qənaətlə və səmərəli istifadə edilməsi;
- yollarda və texniki xidmət müəssisələrində ekoloji vəziyyətə nəzarəti gücləndirmək üçün Ekoloji Auditin təşkil edilməsi;

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və ondan səmərəli stifadə edilməsi perspektivləri ölkənin dayaniqli inkişafında, sənayenin daha da inkişaf etdirilməsi və ixrac həcminin artırılması istiqamətində qarşıya qoyulan məqsədlərə nail olmağa imkan verəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkisafına dair (2006−2015- cu Illər) Dövlət Proqramı
2. Məmmədov.Z.S. XXI əsr: İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru.Bakı 2002.386 səh.
3. http://unec.edu.az/application/uploads/2016/07/Gunel-Qarayeva.pdf
4. http://anl.az/down/meqale/xalqqazeti/xalqqazeti_avqust2009/88303.htm aqil

Резюме

Боюккиши Н.Б

Рол транспортной инфраструктуры в повышении экспортной возможности промышленности

В докладе исследуется роль транспортной инфраструктуры в повышении экспортного потенциала промышленности нашей страны. Определено, что стремительное развитие ненефтяного сектора в стране в последние годы привело к увеличению экспорта промышленной продукции, и транспортная инфраструктура играет в этом важную роль. Оценивается текущее состояние транспортной инфраструктуры в нашей стране и вносятся предложения по ее эффективной интеграции в международную транспортную систему.

Ключевые слова: экспортный потенциал, экономическая интеграция, ненефтяной сектор, инфраструктурные проекты, транспортные коридоры, транспортные услуги

Summary

Boyukkishi N.B.

Role of Transportation Infrastructure in Increasing the Export Opportunities of the Industry

The article examines the role of transport infrastructure in increasing the export potential of our country's industry. It is determined that the rapid development of the non-oil sector in the country in recent years has led to an increase in the export of industrial products, and the transport infrastructure plays an important role in this. The current state of the transport infrastructure in our country is assessed and proposals are made for its effective integration into the international transport system.

Key words: *export capacity, economic integration, non-oil sector, infrastructure projects, transport corridors, transport services*

AZƏRBAYCANDA TURİZMİN İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİNİN PROQNOZU VƏ ÖLKƏDƏ TURİZM POTENSİALININ TƏHLİLİ, İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

Cəfərli Vüsal Vüqar oğlu
Bakı Avrasiya Universiteti
vusaljafarli@mail.ru

Xülasə: *Bu gün əksər ölkələrdə turizm ÜDM-in formalaşmasında, əlavə iş yerlərinin və məşğulluğun yaradılmasında və xarici ticarət balansının artırılmasında mühüm rol oynayır. Turizm nəqliyyat və rabitə, tikinti, kənd təsərrüfatı, istehlak malları və digərləri kimi iqtisadiyyatın əsas sahələrinə böyük təsir göstərir, yəni bir növ sosial-iqtisadi inkişaf üçün katalizator rolunu oynayır. Valyuta gəlirlərinin mənbəyi, beynəlxalq əlaqələrin genişləndirilməsi və məşğulluğun təmin edilməsi kimi turizmin əhəmiyyəti durmadan artır.*

Turizm yerli biznesin nadir və dinamik növlərindən biridir. Sahibkarların turizmə marağı bir sıra amillərlə izah olunur. Birincisi, turizmlə məşğul olmaq üçün böyük investisiyalara ehtiyac yoxdur. İkincisi, böyük, orta və kiçik firmalar turizm bazarında kifayət qədər uğur qazanırlar. Eyni zamanda, turizm biznesi kapitalın sürətli çevrilməsinə, həmçinin valyuta əməliyyatları ilə müəyyən üstünlüklər qazanmasına imkan verir.

Açar sözlər: *Azərbaycanda turizm, turizm potensialı, inkişaf perspektivləri, turizm bazarı, turizm xidmətləri*

Giriş

Mövcud şəraitdə, turizmin təşkili və onun inteqrasiya olunmuş iqtisadi idarəetməsi ölkəmizin bölgələrində sosial-iqtisadi problemlərin həlli və inkişafı istiqamətində həlledici əhəmiyyətə malikdir. Turizm, mürəkkəb problemlər və idarəetmə mexanizmlərinin məcmusu və müasir inteqrasiyanın vacib amili və fəaliyyət sahəsi ilə əlaqəsi kimi formalaşır, inkişaf edir və müxtəlifdir. Onun ictimai, sosial, mədəni, iqtisadi və s. rolu qlobal və bu sahəyə xas olan meyarlara uyğun olaraq qiymətləndirilir. Turizmin inkişafı problemlərinin kompleks həlli onun sosial-iqtisadi mahiyyətini, inkişaf prosesində rolunu, eləcə də təşkilatın bazar modelinin spesifik xüsusiyyətlərini yaradır. Turizmə inteqrasiya olunmuş və sistematik yanaşma baxımından turizm bir sıra amillərin və sosial-iqtisadi mexanizmlərin, iqtisadi idarəetmənin təşkilati sistemi və çevik idarəetmə obyekti kimi qəbul edilməsini tələb edən ərazi, coğrafi və siyasi motivləri təşkil edir.

Turizm xidmətləri bazarının ümumi və spesifik sahələrinin hərtərəfli təhlilində məqsəd Azərbaycan Respublikasında turizm biznesi infrastrukturunun gələcək inkişaf istiqamətlərinə dair elmi əsaslandırılmış tövsiyələr hazırlamaqdır.

Bu məqsəd aşağıdakı vəzifələrin həll edilməsini zəruri etdi:

- Azərbaycanda turizm biznesi infrastrukturunun mövcud vəziyyətini təhlil etmək və qiymətləndirmək;
- turizm biznesinin infrastrukturunu inkişaf etdirmək üçün xarici investisiyaların cəlb edilməsinin zəruriliyini əsaslandırmaq;
- turizm biznesi infrastrukturunun inkişafının əsas istiqamətlərini müəyyənləşdirmək və gələcəkdə onun təkmilləşdirilməsi üçün konkret tövsiyələr hazırlamaq.

Tədqiqatın obyekti Azərbaycan Respublikasının turizm sənayesinin müəssisələri, Azərbaycan iqtisadiyyatının turizm sektorunda biznes infrastrukturunun formalaşması və inkişafı mexanizmidir.

Ölkəmizin turizmin inkişafı üçün böyük perspektivləri var. "Azərbaycan 2020: Gələcəyə baxış" İnkişaf Konsepsiyası çərçivəsində 2020-ci ilə qədər turizm infrastrukturunun müasirləşdiriləcəyi, beynəlxalq standartlara cavab verən turizm xidmətləri çeşidinin genişləndirilməsi, sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılması və digər məsələlər gözlənilir.

Azərbaycan bənzərsiz bir təbii, mədəni, milli, etnoqrafik qaynaqlar və sərvət kompleksi ilə zəngindir. Əlverişli coğrafi mövqe, doqquz iqlim qurşağı, müxtəliflik, flora və faunanın zənginliyi,

dənizin zənginliyi, mədəni və tarixi irsi, ləziz mətbəxi, yüksək qonaqpərvərlik ənənəsi ölkəmizdə turizmin inkişafı üçün böyük perspektivlər açır. [6, s.24]

Mədəni və tarixi irslə və əlverişli təbii şəraitlə zəngin olan Azərbaycanın turizm üçün böyük perspektivləri var. Nəticədə, bu sahədə aparılan işlər son bir neçə ildə dövlət dəstəyi sayəsində turizm inkişafımızın prioritetlərindən birinə çevrildi. Turizmin ölkə iqtisadiyyatının vacib hissəsinə çevrilməsi regional infrastrukturun inkişafını təmin edir. Ümumiyyətlə, respublikamızın bütün bölgələrində - Qobustan, İsmayıllı, Qəbələ, Oğuz, Şəki, Qax, Zaqatala, Balakən, Lerik, Masallı, Gədəbəy, Naftalan, Şamaxı və başqalarında müasir turizm obyektləri, otellər, istirahət zonaları tikilir. İnfrastruktur yenilənir və bu proses daxili və xarici turizmin inkişafı istiqamətində atılan vacib bir addımdır.

Müvafiq dövlət proqramları, o cümlədən "Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış" inkişaf konsepsiyası turizmin inkişafında açıq şəkildə əks olundu. Konsepsiya çərçivəsində 2020-ci ilədək turizm infrastrukturunun inkişafı, beynəlxalq standartlara cavab verən turizm xidmətlərinin genişləndirilməsi, sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılması və ÜDM-də turizmin payının artırılması planlaşdırılır. Bu sahədə qanunvericilik və standartların təkmilləşdirilməsi, bölgələrdə turizm fəaliyyətinin təşviqi, təbliğatın gücləndirilməsi və milli, tarixi, mədəni, sosial-iqtisadi və təbii xüsusiyyətlərin nəzərə alınması ilə turizmin təşviqi. [1]

Müasir inkişaf etmiş turizm infrastrukturunun yaradılmasında ən vacib rol, ölkəmizin inkişaf etmiş infrastruktura sahib bir turizm mərkəzinə çevrilməsi siyasətidir, ölkə Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən həyata keçirilir. Bu baxımdan, ilk növbədə, Bakıda və onun ətrafında məşhur beynəlxalq markaların çoxsaylı iri otellərini, eləcə də Şahdağ turizm kompleksini qeyd etmək lazımdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın turizm sektorunda həyata keçirilən ən böyük layihələr Şahdağ və Tufandağ qış və yay turizm komplekslərinin yaradılmasıdır. Qeyd etmək lazımdır ki, ölkəmizdə müxtəlif növ turizmin inkişafı, turizm sahəsində çalışan kadrların hazırlanmasında yeni bir təkan olaraq Azərbaycan Respublikasında 2007-2016-cı illər üçün Turizmin İnkişafı Dövlət Proqramı qəbul edilmişdir.

Diqqət turizm sektorunun dinamik inkişafı üçün peşəkar kadrların yetişdirilməsinə yönəldilmişdir. Turizm Universiteti Mədəniyyət və Turizm Nazirliyinin təşəbbüsü ilə yaradılıb və ixtisaslı kadrlar hazırlayır. Bu kadrlar dünyaca məşhur otellərdə və qonaqxanalarda praktiki təhsil alır. Bundan əlavə, turizm sektorunun əlverişli guşələrindən biri olan İsmayıllıda bir peşə məktəbinin yaradılması həm də bu sahədəki təcrübəli mütəxəssislərin yetişdirilməsinə xidmət edir. Ölkəmiz həmişə gəzmək və dincəlmək üçün əla bir yer olmuşdur. Bunu məşhur Fransız yazıçısı Alexandre Dumasın (1802-1870) fikirləri təsdiqləyir. Tarixən Azərbaycana səyahət edən insanlar bu ölkənin mədəniyyəti və incəsənəti, ədəbiyyatı, coğrafiyası, eləcə də Azərbaycan xalqının qonaqpərvərliyi barədə çox maraqlı və dəyərli fikirlər söyləmişlər. Bu sözləri Prezident İlham Əliyev Bakıda beşulduzlu Four Seasons Hotel Baku-nun açılışında söylədi.

Mədəni və tarixi irsi və əlverişli təbii şəraiti ilə Azərbaycanın turizm üçün böyük perspektivləri var. Ölkədə bir çox turizm növünün (kənd, tibbi, ekoloji, mədəni, sosial, ticarət, idman və s.) inkişafı üçün bir çox imkanlar var. Turizmin inkişafı ilə bağlı dövlət proqramlarının icrası nəticəsində bu bölgənin dinamik inkişafı üçün əlverişli şərait yaradılmış, beynəlxalq turizm bazarına inteqrasiyanın təmin olunması üçün zəmin yaradılmış və milli turizm kompleksinin rəqabət qabiliyyəti artmışdır. Turizm hazırda dünyada ən sürətlə inkişaf edən müəssisələrdən biridir. Dünyanın ümumi milli məhsulunun təxminən 10% -i və ixracatın 8% -i beynəlxalq turizmin payına düşür, xidmətlərin təxminən üçdə biri beynəlxalq turizm hesabına satılır. Dünyanın ən əmək qabiliyyətli əhalisinin 8,1%-i turizm və əlaqəli sahələrdə məşğul olur. [8, s.142]

Ötən dövrdə Azərbaycanın milli mədəni və turizm potensialının beynəlxalq aləmdə tanıdılması, ölkəmizin dünya mədəni və turizm məkanına geniş inteqrasiyası, milli mədəni irsimizin, dəyərlərimizin və sərvətlərimizin qorunması və inkişafı, eləcə də gələcək nəsillər üçün müəyyən uğurlar əldə edilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının Mədəniyyət və Turizm Nazirliyi Azərbaycanın qeyri-maddi mədəni irsinin qorunması, bərpası və təbliği ilə bağlı işlərin davamı olaraq "2010-2014-cü illər üçün

Xalq Sənəti Paytaxtları" proqramını təsdiqlədi. Azərbaycanda ən vacib vəzifə turizm sektorunu ölkə iqtisadiyyatının aparıcı sahələrindən birinə çevirməkdir. Azərbaycanın son illərdə əldə etdiyi sosial-iqtisadi nailiyyətlər bu vəzifənin yeni fürsətlər daxilində adekvat şəkildə həyata keçirilməsinə şərait yaradır. "2010-2014-cü illər üçün Azərbaycan Respublikasında Turizmin İnkişafı Dövlət Proqramı" ölkədə turizm problemlərinin həllinə və turizmin daha da inkişafına xidmət edir. Dövlət Proqramının əsas məqsədi Azərbaycanda ən yüksək iqtisadi, sosial və ekoloji tələblərə cavab verən müasir turizm sektorunu formalaşdırmaq və onun ölkə iqtisadiyyatının inkişafının əsas istiqamətlərindən birinə çevrilməsini təmin etməkdir. Bu məqsədə çatmaq üçün aşağıdakı əsas vəzifələri həll etmək planlaşdırılır:

- Azərbaycan tarixini, mədəni və mənəvi irsini, dünya ənənələrini, müasir informasiya və kommunikasiya texnologiyalarının istifadəsini əks etdirən materialların nəşri və yayılması;
- ölkədə turizm infrastrukturunun yüksək beynəlxalq tələblər səviyyəsində yaradılmasına yönəlmiş məqsədyönlü fəaliyyətlərin həyata keçirilməsi;
- turizm sahəsində tənzimləmə bazasının və dövlət tənzimləmə mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi;
- otellər və digər turizm xidməti müəssisələri şəbəkəsinin genişləndirilməsi.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanda qeyri-ənənəvi turizmin inkişafı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Ölkəmizin zəngin turizm və rekreasiya ehtiyatları qeyri-ənənəvi turizmin inkişafı üçün şərait yaradır.

Zəngin turizm və rekreasiya ehtiyatlarına baxmayaraq, ölkəmizdə ekoloji turizmə, kənd turizminə, sərgüzəşt ekstremal, etnik ərazilərə və s. olan turizmin inkişafından danışmaq hələ də çətindir. Daxili turizm üçün bu turizm sahələri qeyri-ənənəvi hesab edilə bilər. Bu sahədə mövcud boşluqların aradan qaldırılması üçün müvafiq tədbirlər görülür. [3, s.12]

Bu bölgələrdə ənənəvi olmayan bəzi turizm növləri mövcuddur. Xatırladaq ki, 2012-ci ilin sonunda Qusardan 30 km şimalda, Alayan kəndində yerləşən Şahdağ qış-yay turizm kompleksi və 2014-cü ilin yanvar ayında Qəbələ rayonundakı Tufan xizək yay və qış idman kompleksinin yeni istifadəyə verilməsi xizək və dağ-qış idman turistləri üçün imkanlar. Dağlıq ərazilərdə eksperimental turizmin təşkili dünya praktikasında geniş yayılmışdır. [1, s.124]

Prezident İlham Əliyev Bakıda beşulduzlu Four Seasons Hotel Baku-nun açılışında dedi: "Mən çox şadam ki, Bakıda, Azərbaycanda bu cür möhtəşəm memarlıq və incəsənət işləri buna layiqdir və Bakıya gələn qonaqlar şəhərin gözəlliyi ilə tanış olacaqlar, eyni zamanda bu oteldə istirahət edəcəklər.

Prezident İlham Əliyev son 9 ildə Bakının milli üslub, saflıq, gözəllik və müasirliklə inkişafı üçün lazımi tədbirləri gördü. İllər ərzində həyata keçirilən çoxşaxəli hadisələr sistemi kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinin miqyaslı, konkret və məqsədyönlü olmasına diqqət çəkir. Ölkə Prezidentinin yeni dövrün tələblərinə uyğun olaraq, Bakının və qəsəbələrinin sosial-iqtisadi inkişafının daha da sürətləndirilməsi üçün konkret vəzifələrin müəyyənləşdirilməsi qarşıdakı dövrdə daha yaxşı nəticələrin əldə olunacağına inam yaradır.

Azərbaycanda turizm zonalarının müəyyənləşdirilməsi və bu zonalara investisiya cəlb edilməsi planlaşdırılır. Bununla birlikdə, maksimum turizm potensialını, yerli potensialı və ətraf mühitin qorunmasını təmin etmək üçün turizm sahələri əvvəlcədən hazırlanmalı və təsdiqlənməlidir. Bölgələrin istifadəsi üçün əsas meyar bölgələrin yaxşılaşdırılması və sosial-iqtisadi vəziyyətinin yaxşılaşdırılması olacaqdır. [6]

Azərbaycan təbiətinin zənginliyi və müxtəlifliyi bölgələrdə turizmin müxtəlif növlərinin inkişafı üçün imkanlar yaradır. Bu kortəbii olsa da, yerli əhali artıq bu fürsətdən istifadə edir. Kənd turizmi il ərzində yerli və xarici turistlərlə məşğul olur, bəzi kəndlərdə yemək, qalma və hətta ekskursiyalar təmin edir. Qeyd edək ki, turistləri qəbul edən yerli sakinlərlə yanaşı, digər sakinlər də göstərilən xidmətlərdən istifadə edirlər. Beləliklə, qonşu kəndlilər məhsullarını və sənətkarlıqlarını turistlərə sata bilərlər. Əldə etdiyimiz məlumata görə, bu cür kənd evlərinin sayı hər fəsildə artır. Sosial təminatın yaxşılaşdırılmasında mühüm rol oynayan bu turizmi dəstəkləmək üçün Turizm Baş İdarəsi kənd turizminin inkişafı üçün bölgələrdə davamlı təlimlər təşkil edir. Kənd

turizmi mədəniyyətimizin, adət-ənənələrimizin və mətbəximizin inkişafında əvəzolunmaz amil olmaqla yanaşı, maddi gəlir mənbəyidir və inanırıq ki, yaxın gələcəkdə Azərbaycanın bütün bölgələrində geniş yayılacaqdır.

Bölgələrin sosial-iqtisadi inkişafının sürətləndirilməsində əsas məqamlardan biri turizm sektorunda çalışan sahibkarların təklif etdikləri turizm infrastruktur layihələrini maliyyələşdirməyə üstünlük verməsidir. Müvafiq qurumlar tərəfindən bu cür layihələrin dəstəyi bölgələrdə turizm axınına təsir göstərə biləcək turizm xidmətlərinin yaradılmasına və inkişafına müsbət təsir göstərəcəkdir.

Ölkəmizin mövcud turizm potensialından səmərəli istifadə olunması üçün turizm sahəsində ardıcıl işlər aparılmışdır. Yeni mədəni və turizm marşrutlarının yaradılması üçün layihələrin hazırlanması istiqamətində işlər aparılmışdır. [3, s.36]

Dövlət Proqramının əsas məqsədi turizm sahəsində dövlət siyasətini "Turizm haqqında" Qanunun müddəalarına uyğun olaraq həyata keçirmək, habelə digər müvafiq normativ hüquqi aktlarla ölkənin sosial-iqtisadi inkişafını və turizm resurslarından səmərəli istifadəni təmin etmək vasitələrindən biri kimi, bunun səmərəliliyini artırmaqdır.

Nəticə

Turizmin inkişafının əsas hədəfləri bunlardır: turizm resurslarının müasir standartlara uyğunlaşdırılması ; xidmət növlərinin genişləndirilməsi; turistlərin istirahəti, ehtiyacları üçün lazım olan xidmətlər, ekskursiyalar və digər mədəni tədbirlər; sanatoriya ehtiyatlarının öyrənilməsi və istismarının davam etdirilməsi; otellərin və digər turizm obyektlərinin genişləndirilməsi; turizm marşrutlarında artım; turizm növlərinin inkişafı; turizmin mədəni ənənələrini, ekoloji turizmi və kənd yaşıl turizmini turizmin prioritet növləri kimi əks etdirən materialların yayılması; istirahət turizminin dövlət tənzimlənməsi. Azərbaycan xalqının milli ənənələri, tarixi və mədəni irsi, ayrı-ayrı bölgə və şəhərlərin tarixi, milli sənətkarlıq, suvenir məhsulların istehsalı və satışının genişləndirilməsi əsas hədəflərdəndir.

Bölgələrdə sahibkarlar və ya dövlət tərəfindən maliyyələşdirilən turizm bazaları yaradırlarsa, bu, ilk növbədə, on minlərlə iş yerinin açılması, kənd təsərrüfatı məhsullarının rahat satışı, bölgə əhalisinin sosial rifahının yaxşılaşdırılmasıdır.

Ədəbiyyat

1. Bilalaov B.Ə. Turizm fəaliyyətinin tənzimlənməsi. Bakı: Mütərcim nəşriyyatı, 2006, 280 s.

2. Bilalov B.Ə., Gülalıyev Ç.G. Turizmin Əsasları. Bakı: Şərq və Qərb, 2015, 424 s.

3. Əlirzayev Ə.Q. Turizmin iqtisadiyyatı və idarə edilməsi. Bakı: İqtisad Universitetinin Nəşriyyatı, 2010, 345 s.

4. İsmayılov Ç.N., Zeynalova K.Z. Klaster konsepsiyası və onun regional inkişafda əhəmiyyəti // H.Əliyev və Azərbaycanda coğrafiyanın inkişafı Beynəlxalq konfransın materialları. Bakı, 2013, s. 80-82.

5. Nəbiyev N.Ə. İqtisadiyyat, cəmiyyət və ekoloji mühit. Bakı: Elm, 2000, 425 s.

6. Qurbanov F.İ. Azərbaycanda turizmin inkişaf problemləri. Bakı: Adiloğlu nəşriyyatı, 2007, 278 s.

7. Rəhimov S.H. Turizm-ekskursiya işinin təşkili. Bakı: Mütərcim, 2014, 389 s.

8. Soltanova H.B., Hüseynova Ş.H. Turizmin əsasları. Bakı: Mütərcim nəşriyyatı, 2007, 320 s.

9. Айзенберг М. Менеджмент рекламы. М.: 2013, 511 с.

10. Азар В.И. Экономика и организация туризма. М.: Экономика, 2015, 484 с.

Резюме

Джафарли В.В.

Прогноз перспективы развития туризма в Азербайджане и анализ туристического потенциала в стране, перспективы развития

Сегодня в большинстве стран туризм играет важную роль в формировании ВВП, создании дополнительных рабочих мест и занятости, а также в увеличении сальдо внешней торговли. Туризм оказывает большое влияние на ключевые секторы экономики, такие как транспорт и связь, строительство, сельское хозяйство, потребительские товары и другие, т.е. он действует как своего рода катализатор социально-экономического развития. Значение туризма как источника валютных поступлений, расширения международных связей и обеспечения занятости постоянно растет.

Туризм - один из редких и динамичных видов местного бизнеса. Интерес предпринимателей к туризму объясняется рядом факторов. Во-первых, чтобы заниматься туризмом, не нужны большие вложения. Во-вторых, крупные, средние и мелкие фирмы достаточно успешны на туристическом рынке. В то же время туристический бизнес позволяет быстро конвертировать капитал, а также получать определенные преимущества за счет валютных операций.

Ключевые слова: *туризм в Азербайджане, туристический потенциал, перспективы развития, рынок туризма, туристические услуги*

Summary

Jafarli V.V.

Forecast of Tourism Development Prospects in Azerbaijan and Analysis of Tourism Potential in the Country and Development Prospects

In most countries today, tourism plays an important role in shaping GDP, creating additional jobs and employment, and increasing the foreign trade balance. Tourism has a great impact on key sectors of the economy, such as transport and communications, construction, agriculture, consumer goods and others, ie it acts as a catalyst for a kind of socio-economic development. The importance of tourism as a source of foreign exchange earnings, the expansion of international relations and the provision of employment is constantly growing.

Tourism is one of the rare and dynamic types of local business. Entrepreneurs' interest in tourism is explained by a number of factors. First, you do not need large investments to engage in tourism. Second, large, medium and small firms are quite successful in the tourism market. At the same time, the tourism business allows for the rapid conversion of capital, as well as to gain certain advantages through foreign exchange transactions.

Key words: *tourism in Azerbaijan, tourism potential, development prospects, tourism market, tourism services*

REGİONAL İQTİSADİ SİSTEMİN İNVESTİSİYA CƏLBEDİCİLİYİNİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİNƏ YANAŞMALAR

Əhmədova Təranə Mütəllim qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
Sərxanlı Səbuhi Allahverdi oğlu
Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi Tədqiqat İnstitutu
tarana.7474@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə regionların investisiya cəlbediciliyinin zəruriliyi araşdırılmışdır. Regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsinə yanaşmalar nəzərdən keçirilmişdir. Həmçinin regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsinin əsas sahələri kimi investisiya potensialı, investisiya riski və qeyri-maddi ehtiyatlar tədqiq edilmişdir.*

Açar sözlər: *region, iqtisadi sistem, investisiya, cəlbedicilik, potensial, risk, qiymətləndirmə, maliyyə, qeyri-maddi*

İqtisadi artımın sürətlənməsi üçün ehtiyatlar təkcə kəmiyyətlə deyil, həm də regional iqtisadi sistemin maddi və qeyri-maddi sərvətlərinin məcmu keyfiyyəti ilə də müəyyən edilir. Bu vəzifəni təcrübi olaraq həyata keçirmək üçün böyük investisiyalar tələb olunur. İnvestisiya cəlbediciliyinin artırılmasında, regionların və bütövlükdə ölkənin investisiya potensialının gücləndirilməsində dövlətin investisiya siyasəti mühüm rol oynayır. Geniş mənada investisiya cəlbediciliyi müəyyən bir təsərrüfat subyektinə investisiya qoyuluşunun məqsədəuyğunluğu ilə əlaqədar yaranan sosial-iqtisadi, maliyyə və idarəetmə münasibətləri sistemi kimi başa düşülür.

Qlobal maliyyə böhranı nəticəsində iqtisadiyyatın real sektoruna vəsaitlərin yığılması, cəlb edilməsi və investisiya prosesinin sürətlənməsi problemlərinin həlli aktuallaşır. Əsas kapitala qoyulan investisiyaların artması yerli istehsalçıların mal və xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətini təmin etmək üçün yüksək texnoloji sənaye və avadanlıqların yaradılmasını intensivləşdirmək ehtiyacı ilə əlaqədardır. Bu gün investisiyalar regionların və bütövlükdə ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında əsas rol oynayır. Ölkəmizin tranzit potensialı və nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının inkişafı məhz regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyindən xeyli asılıdır. İnvestisiya cəlbediciliyi, maddi və qeyri-maddi mənbələrini formalaşdırmaq məqsədi ilə regionun iqtisadi sisteminə sərmayə qoyuluşunun intensivliyini və səmərəliliyini müəyyən edən müxtəlif subyektiv və obyektiv məhdudiyyət və imkanların birləşməsi ilə xarakterizə olunur.

Regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsi iki əsas məqamı özündə cəmləşdirir. Birincisi, müəyyən investisiya obyektlərinin investisiya cəlbediciliyidir. Bu halda sənayenin, klasterlərin, nəqliyyat-logistika təşkilatlarının və digər qurumların iqtisadi vəziyyətinin təhlilini aparmaq zəruri görünür. Bu təhlil investisiya proqramlarının və layihələrinin səmərəliliyinin əsas göstəricilərini (xalis cari dəyər, geri qaytarılma müddəti, gəlirlilik indeksi, daxili gəlir norması) müəyyənləşdirmək üçündür. İkinci cəhət regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyidir. Bu halda mövcud tənzimləmə bazasının, siyasi vəziyyətin, hüquqi aspektlərin, investisiya infrastrukturunun, sosial-iqtisadi şəraitin, investor hüquqlarının qorunma dərəcəsinin, vergi səviyyəsinin, strateji və inzibati resursların və s. təhlil edilməsi tələb olunur [4].

Təcrübədə investisiya cəlbediciliyini qiymətləndirmək üçün iki yanaşma ən geniş yayılmışdır. Əksər tədqiqatçıların fikrincə, investisiya cəlbediciliyi investisiya potensialı və investisiya riski ilə qiymətləndirilir. Bu, beynəlxalq təcrübədə ən geniş yayılmış yanaşmadır. Bu yanaşma çərçivəsində bir sıra elm adamları başqa bir komponenti - regiondakı qanunvericilik şərtlərini ortaya qoyur və bunu investisiya riskinin bir hissəsi hesab edirlər. İnvestisiya potensialına aşağıdakılar təsir göstərir:

• regionun nəqliyyat-tranzit potensialı;

• təbii ehtiyat potensialı;

• istehsal potensialı (regiondakı əhalinin təsərrüfat fəaliyyətinin ümumi nəticəsi);

• innovativ potensial (elmin inkişaf səviyyəsi və elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərinin regionda tətbiqi);

• əmək potensialı (əmək ehtiyatları və onların təhsil səviyyəsi);

• maliyyə potensialı (vergi bazasının həcmi, regiondakı müəssisələrin gəlirliliyi və əhalinin gəlirləri);

• institusional potensial (bazar iqtisadiyyatının aparıcı institutlarının inkişaf dərəcəsi);

• infrastruktur potensialı (regionun iqtisadi və coğrafi mövqeyi və infrastruktur təhlükəsizliyi);

• istehlakçı potensialı (region əhalisinin ümumi alıcılıq qabiliyyəti);

• turist potensialı (turistlər və istirahət edənlər üçün ziyarət yerlərinin olması). [1]

İnvestisiya potensialı investisiya cəlbediciliyinin artmasına müsbət təsir göstərir.

İnvestisiya riski risk amillərinin məcmusu kimi başa düşülür. İnteqral investisiya riski aşağıdakı risklərdən ibarətdir: maliyyə, iqtisadi, sosial, idarəetmə və s. İnvestisiya riski investisiya cəlbediciliyinin artmasına mənfi təsir göstərir. Hər bir potensialın və ya riskin son göstəriciyə təsiri ekspert, investisiya və bank icması nümayəndələrinin sorğusu əsasında qiymətləndirilir. Regional

və bələdiyyə orqanlarının nümayəndələri sorğuda iştirak etmir, baxmayaraq ki, regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin səviyyəsi onların rəyindən və səlahiyyətlərin həyata keçirilməsinin keyfiyyətindən birbaşa asılıdır.

Şəkildə regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyini qiymətləndirməyə yanaşmalar təqdim olunur.

Şəkil 1. Regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsinə yanaşmalar

İnvestisiya cəlbediciliyini başa düşmək üçün ikinci yanaşmanın əsas xüsusiyyəti, bütün investisiya məkanının "investisiya mühiti - investisiya fəaliyyəti" koordinatlarında nəzərə alınmasıdır. Yuxarıda göstərilən yanaşmaların əsas çatışmazlığı regional iqtisadi sistemin qeyri-maddi ehtiyatlarını tam nəzərə almamalarıdır. İkinci yanaşmaya uyğun olaraq, regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsinin aşağıdakı sahələrini təklif edə bilərik:

1) investisiya potensialı;
2) investisiya riski;
3) qeyri-maddi növlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, qeyri-maddi mənbələr regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinə müsbət təsir göstərir. Beləliklə, tezisdə təklif olunan yanaşma, investisiya cəlbediciliyini artırmaq üçün tədbirləri qiymətləndirərkən və inkişaf etdirərkən, maddi və qeyri-maddi mənbələrdən istifadə keyfiyyətini nəzərə almağa imkan verir. [2]

Qeyd etmək vacibdir ki, innovativ iqtisadiyyatın formalaşması kontekstində iqtisadi sistemlərin inkişafı üçün zəruri olan maddi və qeyri-maddi mənbələrin birləşməsi nəzərə alınmaqla regionların investisiya cəlbediciliyini qiymətləndirmə mexanizmi mühüm əhəmiyyət kəsb edə bilər. Son zamanlarda reytinq qiymətləndirmələri bu kimi problemlərin həlli üçün ən təsirli vasitələrdən birinə çevrilmişdir. Reytinq qiymətləndirmələri kəmiyyət hesablamalarından istifadə edərək,

öyrənilmiş obyekt və hadisələrin keyfiyyət vəziyyətini əks etdirməyə imkan verir. Qiymətləndirmə metodu kimi reytinqlərin qurulması dünya miqyasında populyarlaşmaqdadır. Belə bir vasitənin açıq üstünlüklərinə baxmayaraq, reytinqlərin effektivliyi ilə bağlı tənqidlərə tez-tez rast gəlmək mümkündür. Çünki bunların tərtibində istifadə olunan amillər dəsti məhduddur. Regional reytinqləri tərtib etmək üçün Dövlət Statistika Komitəsi tərəfindən regional iqtisadi sistemlərin maddi və qeyri-maddi mənbələrindən istifadənin miqdarı və keyfiyyətini müəyyənləşdirən parametrlər toplusu seçilməli və məcmu reytinq qiymətləndirmələrinin alınması metodologiyası təkmilləşdirilməlidir.

İnvestisiya cəlbediciliyi göstəricisinin dəyərindən asılı olaraq, regionlar aşağıdakı kimi təsnif edilir:

K > 0.4 - yüksək investisiya cəlbediciliyi;

0.2 < K < 0.4 - investisiya cəlbediciliyi orta səviyyəyə yaxındır;

0,1 < K < 0,2 - orta investisiya cəlbediciliyi;

0.05 < K < 0.1 - investisiya cəlbediciliyi orta səviyyədən aşağıdır;

K < 0.05 - aşağı investisiya cəlbediciliyi [3].

Bu metodikanın üstünlüyü ölkənin müxtəlif regionların investisiya cəlbediciliyini müqayisə etmək qabiliyyətidir. Müəyyən bir metodologiyanın seçimi, investisiya cəlbediciliyinə təsir göstərən fərqli göstəricilər dəsti ilə müəyyən edilir. Hərtərəfli qiymətləndirmədə regionun son yerini müəyyən edən əsas amil onun iqtisadi inkişaf səviyyəsidir.

Azərbaycanın dünyada rəqabətqabiliyyətliliyi xeyli dərəcədə regional təsərrüfatların investisiya və innovasiya sahəsindəki fəaliyyətindən asılıdır. İnnovativ layihə və proqramların həyata keçirilməsində investisiyalar mühüm rol oynayır. Bunlar istehsalın modernləşdirilməsi və miqyasının artırılması və əhalinin rifah halının yaxşılaşdırılması vasitəsidir. Regionlarda investisiya proseslərinin genişləndirilməsi məsələlərinə iqtisadçılar tərəfindən həmişə böyük diqqət yetirilmişdir. Son on ildə bu problemə maraq xüsusilə yüksək olmuşdur. Çünki regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin artması sosial-iqtisadi proseslərin ən təsirli mexanizmlərindən, regional inkişaf dinamikasında əsas amillərdən biri hesab olunur.

Azərbaycan iqtisadiyyatının innovativ formada inkişaf etdirilməsi zəruriliyi, ilk növbədə güclü beynəlxalq rəqabət, eyni zamanda qlobal səviyyədə investisiya mühitinin yaradılması və milli maliyyə bazarlarının inteqrasiyası ilə əlaqədardır. Regionlarda innovativ proseslərin aktivləşməsinin aktuallığı təkcə Azərbaycanda təsərrüfat subyektlərinin müasir inkişafının xarici şərtləri ilə deyil, həm də ölkənin balanslı iqtisadi inkişafını zəruri edən daxili problemlərlə də müəyyənləşdirilir. Sosial-iqtisadi inkişafda regionlararası fərqliliyin davam etməsi illik ÜDM-in 2-3% -nin itkisinə səbəb ola bilər. Regionlararası sosial-iqtisadi fərqliliyi aradan qaldırmaq, investisiya cəlbediciliyini formalaşdırmaq üçün regional iqtisadi sistemlərdə investisiya prosesində iştirak edənlərin hamısının qarşılıqlı təsir mexanizmini formalaşdırmaq lazımdır.

Hal-hazırda ölkə iqtisadiyyatının əsas vəzifələrindən biri sürətli iqtisadi artımın həyata keçirilməsidir. Bunun üçün, ilk növbədə, ölkənin innovativ inkişaf yoluna keçidini həyata keçirmək, yüksək texnoloji sahələrin yaradılmasını intensivləşdirməyə imkan verən tədqiqat mərkəzlərinin, texnoparkların və texnoloji qrupların inkişafını dəstəkləmək lazımdır ki, bu da əhəmiyyətli dərəcədə investisiya mənbələri olmadan mümkün deyil. Bunun üçün hər bir regionda müəyyən şərtlər tələb olunur, yəni:

• əmanət və yığımları əhatə edən əhəmiyyətli miqdarda investisiya mənbələrinin mövcudluğu;

• əsas funksiyası əmanətləri yığmaq və investisiyalara çevirmək olan qurumların olması;

• investisiya qoyuluşunun nəinki qorunub-saxlanılmasını, həm də artırılmasını təmin edən layihə və mexanizmlərin mövcudluğu;

• qeyri-maddi mənbələrin formalaşdırılması və səmərəli istifadəsi;

• investisiya qoyan təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyəti.

Yalnız maliyyə sistemi ilə iqtisadiyyatın real sektorunun qarşılıqlı əlaqəsi şəraitində iqtisadi artım amili kimi çıxış edə bilən investisiyalar mövcuddur. Bu vəziyyətdə pul vəsaitlərinin hərəkəti

uzunmüddətli bir istehsal sərmayəsinə çevrilir. Bu qarşılıqlı əlaqə, regional səviyyədə investisiya siyasətinin formalaşdırılması yolu ilə iqtisadiyyatın maliyyə və sənaye sahələrinin, nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının, regional hakimiyyət orqanlarının maraqlarının vəhdətinin təmin edilməsi üçün xüsusi şərtlər olduqda güclənir.

Beləliklə, investisiya cəlbediciliyini artırmaq üçün tədbirlər regionların inkişafı məqsədilə hazırlanmış sosial-iqtisadi proqramların icrasında əsas hissələrdən biridir.

Ədəbiyyat

1. Балдин, К.В. Инвестиции в инновации: учебное пособие. М.: ИТК «Дашков и К», 2012, 238 с.

2. Дрогобыцкий И.Н. Системный анализ в экономике: учебное пособие. М.: «Финансы и статистика», 2014, 509 с.

3. Литвинова В.В. Инвестиционная привлекательность и инвестиционный климат региона. М.: Финуниверситет, 2013, 116 с.

4. Липсиц И.В. Инвестиционный анализ. Подготовка и оценка инвестиций в реальные активы: учебник для бакалавров. М.: ИНФРА-М, 2011, 320 с.

Резюме

Ахмедова Т.М.

Подходы к оценке инвестиционной привлекательности региональной экономической системы

В статье исследуется потребность в инвестиционной привлекательности регионов. Рассмотрены подходы к оценке инвестиционной привлекательности региональной экономической системы. Также инвестиционный потенциал, инвестиционный риск и нематериальные ресурсы были изучены как основные направления для оценки инвестиционной привлекательности региональной экономической системы.

Ключевые слова: *регион, экономическая система, инвестиции, привлекательность, потенциал, риск, оценка, финансы, нематериальные активы.*

Summary

Ahmadova T.M.

Approaches to Assessing the Investment Attractiveness of the Regional Economic System

The article examines the need for investment attractiveness of regions. The approaches to assessing the investment attractiveness of the regional economic system are considered. Also, investment potential, investment risk and intangible resources were studied as the main directions for assessing the investment attractiveness of the regional economic system.

Key words: *region, economic system, investment, attractiveness, potential, risk, valuation, finance, intangible assets.*

MÜƏSSİSƏLƏRİN DEBİTOR BORCLARININ TƏNZİMLƏNMƏSİ PROSESİNDƏ MÜASİR BANK ALƏTLƏRİNİN ROLU

Əhmədzadə Mehman İmamverdi oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
axmedzade49@gmail.com

Xülasə: *Məqalə nağdsız hesablaşmalar nəticəsində yaranan debitor borcların tənzimlənməsi problemlərinə həsr edilir. Debitor borclar haqqında iqtisadçı alimlərin fikirləri təhlil olunmuş, onun yaranmasının tələbetmə müddəti meyarı ilə şərtləndirilməsi zəruriliyi təsdiq edlimişdir. Məqalədə Azərbaycan müəssisələrinin balans hesabatlarının məlumatları təhlil*

olunmuş, debitor borclarının müəssisələrin əməliyyat xərclərinin maliyyələşdirilməsində vəsait çatışmazlığının yaranmasına səbəb olması göstərilmişdir. Debitor borclarla bağlı problemin faktorinq və forfeytinq kreditləşdirmə formalarının tətbiq edilməsi yolu ilə həllinə dair təklif əsaslandırılmışdır.

Açar sözlər: *debitor borc, hesabat, məlumat, əməliyyat, faktorinq, forfeytinq*

İstehsal-kommersiya fəaliyyətini həyata keçirən müəssisələrdə bazar risklərinin təsiri altında maliyyə resurslarının çatışmazlığı əmələ gəlir - alıcılar və sifarişçilər müxtəlif səbəblərə görə satıcılarla hesablaşmaları dərhal apara bilmirlər. Bu cür halların baş verməsi nəticəsində yaranan debitor borcların satıcı müəssisə tərəfindən uçot və hesabatda tənzimlənməsinin zəruriliyi meydana çıxır. Beynəlxalq mühasibatlıqda debitor borcların səmərəli idarə edilməsinin əhəmiyyətliliyi iki mövqedən qiymətləndirilir: birincisi, maliyyə üçün-debitor borcları digər elementlərdən fərqli olaraq pul vəsaitlərinin hərəkətinə birbaşa təsir edir; ikincisi, debitor borcları maliyyə hesabatlarının ədalətli təqdimatını təmin etmək üçün uçota alınmalı olan çoxlu sayda əməliyyatları əhatə edir. [4, s.351] R.Fətullayevin fikrincə, debitor borcu-müəssisəyə digər müəssisə, şirkət və vətəndaşlar tərəfindən ödənilməli olan borc məbləği olmaqla, müəssisənin alıcı və sifarişçilərə təqdim etdiyi mallar, göstərdiyi iş və xidmətlərin qarşılığında yaranır. [3,s.198] Harvard universitetinin Biznes Məktəbinin professoru Robert N.Antoni debitor hesablarını müəssisəyə ödənilməli olan borcların məbləği kimi qiymətləndirərək, bu borcların müəssisə tərəfindən öz müştərilərinə kreditlərin verilməsi nəticəsində yaranmasını təsdiq edir və debitor borclarına əyani misal olaraq elektrik enerjisindən istifadəyə görə müəssisəyə təqdim edilən hesabları aid edir [5,s.30]. Rusiyalı mütəxəssislərdən A.Suqlobov, B. Jarılqasova, S.Xmelev debitor borcların malların, işlərin, xidmətlərin alqı-satqısının aralıq mərhələsində hesablaşmalar zamanı yarandığını qeyd edərək, satıcı müəssisəyə borclu olan təşkilatları və şəxsləri debitor adlandırırlar. [6,s.64-65]

Göründüyü kimi, debitor borcun satıcı müəssisəyə digər müəssisələr və vətəndaşlar tərəfindən aldıqları malların və xidmətlərin dəyəri müqabilində ödəməli olduqları pul məbləği kimi tanınması üzrə mütəxəssislərin mövqeyi eynidir. Eyni zamanda debitor borcun qanun və ya müqavilə ilə müəyyən edilən tələbetmə müddəti meyarı əsasında aşkara çıxarılması və tanınması zəruriliyi müəlliflərin irəli sürdükləri müddəalarda göstərilməmişdir. Elektrik enerjisinə görə müəssisyə təqdim edilən hesab-tələbnamə həmin müəssisə üçün kreditor borcu üzrə öhdəliyini təsdiq etdiyi halda, professor Robert N.Antoninin bu öhdəliyi debitor borcu kimi qiymətləndirməsi anlaşılmazdır.

Satıcı müəssisələr üçün debitor borcların yaranması və qiymətləndirilməsi məsələləri Azərbaycan Respublikasının Mülki Qanunvericiliyi ilə tənzimlənir. Debitor borcu satıcının balansında mallar (işlər, xidmətlər) alıcılar tərəfindən ödənilməzsə, müqavilə ilə müəyyən edilmiş tələbetmə müddətinin başa çatdığı təqvim tarixindən sonrakı ilk gündən qeyd edilir. Bu andan etibarən satıcı ilə alıcı arasında münasibətlərin mülki-hüquqi tənzimlənməsi qaydası dəyişikliklərə məruz qalır, öhdəliklərin icra olunması ilə bağlı mülki hüquqlar reallaşdırılır. Buradan belə nəticəyə gəlmək mümkündür ki, öhdəliyin icrası alqı-satqı müqavilələrində tələbetmə müddəti ilə şərtləndirilməlidir.

Normal fəaliyyət göstərən müəssisələrdən hər biri malları (işləri, xidmətləri) satıcıdan alaraq və özünün öhdəliklərini vaxtında icra edərək, əks tərəfə vurula bilən zərəri ödəmək, müqavilədə nəzərdə tutulmuş hallarda dəbbə pulunu vermək risklərindən azad olur. Lakin real sektorda fəaliyyət göstərən müəssisələrin bir çoxunun maliyyə hesabatlarında borc öhdəliklərinin alıcılar tərəfindən il ərzində icra olunmamasına dair məlumatların əks etdirilməsi faktlarına da rast gəlmək mümkündür.

Aşağıdakı cədvəldə Azərbaycan müəssisələrinin 2013-2019-cu illərdə İnternet səhifələrində və mətbu orqanlarda nəşr etdirdikləri balans hesabatlarının debitor borcların həcmi haqqında məlumatları təqdim edilir.

Cədvəl

Müəssisələrin debitor borcları

s/s	Müəssisələrin adları və hesabat	Uzunmüddətli debitor borcları		Qısamüddətli debitor borcları	
		Məbləğ, min man;	Balans aktivlərinə nisbətən %-lə	Məbləğ,min man.	Balans aktivlərinə nisbətən, %-lə
1.	Bakelektroqaynaq ASC(2018)	1548,663	32	1365,474	28,2
2.	Azərtəkrarqarametal ASC 3)	1444, 693	93	47, 208	3,0
3.	Dövlət Neft Şirkəti (2013)	5304000,0	23	_	_
4.	Azərsun Holdinq MMC (2015)	59924, 980	12,8	_	_
5.	İD Qrup MMC (2016)	_	_	737,217	2,3

Qeyd: Cədvəldə göstərilən məlumatlar aşağıdakı mənbələrdən götürülmüşdür:

1. " Bakelektroqaynaq" ASC-nin 31.12.2018-ci il tarixinə Balans Hesabatı–"İqtisadiyyat", №.18(1066) , 9-15 may 2019-cu il.s.11.
2. "Azərtəkrarqarametal" ASC-nin 31.12.2018-ci il tarixinə Balans Hesabatı-"İqtisadiyyat", №.18(1066), 9-15 may 2019-cu il,s.11.
3. AR Dövlət Neft Şirkəti 31 dekabr 2013-cü il tarixinə Konsolidasiya edilmiş Maliyyə vəziyyəti haqqında Hesabat www.socar.az..
4. Azərsun Holdinq MMC 31 dekabr 2015-ci il tarixinə Konsolidə edilmiş maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatı. www.azersun.com.
5. " İD" MMC 31 dekabr 2015-ci il tarixinə maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatı." Azərbaycan", № 200 (7636), 15 senytabr 2017-ci il, s.10.

Cədvəl məlumatlarından məlum olur ki, Azərbaycan Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafının sürətləndirilməsində həlledici rol oynayan müəssisələr alıcılar və sifarişçilərlə hesablaşmalar apararkən satılan məhsulların dəyəri müqabilində tələb olunan pul gəlirini il ərzində ala bilmirlər və bu səbəbdən də əməliyyat xərclərinin maliyyələşdirilməsində çətinliklərlə qarşılaşırlar. Debitor borcun balans aktivlərinin ümumi həcmində xüsusi çəkisi Bakelektroqaynaq ASC-də 60%, Azərtəkrarqarametal ASC-də 96%, Dövlət Neft Şirkətində 23% və Azərsun Holdinq MMC-də 12,8% təşkil etmişdir ki, bu da alıcıların və sifarişçilərin xeyli qisminin yuxarıda göstərilən müəssisələr qarşısında öhdəliklərinin müqavilələrlə nəzərdə tutulmuş müddətlərdə icra olunmadığını təsdiq edir.

Yuxarıda aparılan tədqiqat müəssisələrin debitor borclar ilə bağlı problemlərinin həmin borcların ümidsiz borclara çevrilməsi və birbaşa silinməsi yolu ilə deyil, kreditləşdirmənin faktorinq və forfeytinq formalarının tətbiq edilməsi qaydasında həll edilməsinin mümkünlüyünü əsaslandırmağa imkan verir. Debitor borcların uzun müddət ərzində ödənilməməsi nəticəsində müəssisələrin məruz qaldığı itkilərin miqyasını azaltmaq məqsədilə faktorinq və forfeytinq kreditləşdirmə formalarından istifadə edilməsinə dair normalar "Banklar haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun (16.01.2004) 32-ci maddəsi və " Bank olmayan kredit təşkilatları haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun (25.12.2009) 15-ci maddəsi ilə təsbit edilmişdir. Qeyd edək ki, Azərbaycanda kreditləşdirmənin göstərilən formalarının bankçılıq təcrübəsində tətbiq edilməsi barədə məlumat azdır və bu da qanunların müvafiq normalarının hərtərəfli şərh edilməməsi ilə əlaqədardır. Faktorinq əməliyyatını apararkən bank özünün müştərilərindən onların alıcılara və sifarişçilərə qarşı tərtib etdikləri ödəniş tələbnamələrini 80-90% qabaqcadan ödənişlə satın alır və debitor borcun yerdə qalan hissəsi bank və borclu arasında bağlanan müqavilə əsasında yenidən hesablaşma yolu ilə alınıb bölünür. Debitor borcun bank tərəfindən inkassasiya edilməsi satıcını hesablaşmaq riskindən azad edir, onun maliyyə vəsaitlərinə tələbatını ödəyə bilir.

Yuxarıda təhlil edilən məlumatlardan görünür ki, Dövlət Neft Şirkətinin əməliyyat fəaliyyətinin yüksək səmərəliliyi nəzərə alınmaqla, onun balans hesabatında göstərilən 5,3 mlrd. man. məbləğində debitor borcunun faktorinq kreditləşməsi yolu ilə restrukturizasiyasını məqsədəuyğun hesab etmək olmaz. Lakin, faktorinq kreditləşdirməsi metodunun köməyi ilə Bakelektroqaynaq ASC-nin, Azərtəkrarqarametal ASC-nin və Azərsun Holdinq MMC-nin ildən-ilə sürünən debitor borclarının işlək maliyyə aktivlərinə çevrilməsinin həmin müəssisələr üçün daha sərfəli olmasını etiraf etmək lazımdır. Həmin müəssisələrdə ixracatla bağlı maliyyə problemi yaranarsa, bu halda forfeytinq kreditləşdirməsi metodundan istiadə olunması məqsədəuyğundur.

Beləliklə Azərbaycan müəssisələrinin qarşılaşdıqları maliyyə (debitor borclar) problemlərinin faktorinq və forfeytinq kreditləşdirilməsi yolu ilə həll edilməsi onların pul ehtiyatlarının yaradılmasını və əməliyyat fəaliyyəti ilə bağlı xərclərin maliyyələşdirilməsinin fasiləsizliyini təmin etməyə imkan verər.

Ədəbiyyat

1. “Banklar haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (16.01.2004), “Azərbaycan”, №.73 (3688), 30 mart 2004-cü il.
2. “Bank olmayan kredit təşkilatları haqqında “Azərbaycan Respublikasının Qanunu (25.09.2009).” “Azərbaycan”, № 30 (5431), 9 fevral 2010-cu il.
3. Fətullayev R. Beynəlxalq mühasibatlığa giriş (İFRS əsasında). Bakı: Nurlar Nəşriyyat Poliqrafiya mərkəzi, 2017.
4. Mühasibat uçotunun əsasları. Bakı: ADİU nəşriyyatı, 2010.
5. Robert N. Antony- Essentials of Accounting. Forth Edition. N.York. Addison-Wesley Publishing Company, 1992.
6. Бухгалтерский учет и анализ. Учебник/ А.Е.Суглобов, Б.Т.Жарылгасова, С.А.Хмелев и др. М., РИОР: ИНФРА, 2017.

Резюме

Ахмедзаде М.И.

Роль современных банковских инструментов в процессе урегулирования дебиторской задолженности предприятий

Статья посвящается проблемам регулирования дебиторской задолженности, возникающей в результате безналичных расчетов. Рассматриваются мнения ученых экономистов о дебиторской задолженности, определяется необходимость учета наступления срока платежей для оценки ее возникновения. В статье анализируются данные балансового отчета Азербайджанских предприятий, определяется связь между ростом недостатка денежных средств для финансирования операционных расходов и дебиторской задолженностью. Обосновывается предложение о решении проблемы, связанной с дебиторской задолженностью, путем применения факторингового и форфейтингового методов кредитования.

Ключевые слова: *дебиторская задолженность, отчет, информация, операция, факторинг, форфейтинг*

Summary

Ahmadzade M.I.

The Role of Modern Banking Instruments in the Settlement of Receivables of Enterprises

The article is devoted to the problems of settlement of receivables arising from non-cash settlements. The opinions of economists of receivables were analyzed, and the need for conditioning its formation by criterion of the demand period was confirmed.

Data of balance reports of Azerbaijani enterprises were analyzed, receivables were shown as a reason for occurrence of lack of funds in financing operating expenses of enterprises. The proposal on the solution of problem with receivables through the application of factoring and forfeiting lending is substantiated.

Key words: *receivables, report, information, operation, factoring, forfeiting*

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA FƏALİYYƏT GÖSTƏRƏN TİKİNTİ MÜƏSSİSƏLƏRİNİN ƏMƏK RESURSLARININ TƏHLİLİ

Əlizadə Şəhla İbrahim qızı

Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti

Shehla019@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə tikinti sektorunun iqtisadiyyatın inkişafına təsiri, bu sektorda yerinə yetirilmiş tikiti, tikinti-quraşdırma işlərinin həcmi, strukturu təhlil edilmişdir. Eyni zamanda tikinti sektorunda fəaliyyət göstərən müəssisələrdə işçilərin orta illik sayı və orta aylıq əmək haqqı göstəriciləri araşdırılmışdır.*

Açar sözlər: *tikinti, tikinti müəssisələri, tikinti-quraşdırma işləri, əmək resursları, nominal əmək haqqı*

Tikinti sektoru hər bir ölkənin iqtisadiyyatının ən vacib sahələrindən biridir. Əsaslı tikinti çox sayda iş yeri yaradır və bir çox sənayenin məhsullarını istehlak edir. Hər hansı bir sənayenin milli iqtisadi kompleksdəki yeri və ictimai istehsaldakı rolu, fəaliyyətinin son nəticələrinin ölkənin iqtisadi və sosial inkişafına təsiri və digər sahələrlə əlaqələri ilə müəyyən edilir. Bu baxımdan yanaşsaq, görərik ki, tikintinin inkişafı digər sahələrin, o cümlədən, inşaat materialları istehsalı, maşınqayırma sənayesi, metallurgiya və metal emalı, neft kimyası, şüşə istehsalı, ağac emalı və s. kimi müəssisələrin inkişafına kömək edir. Tikinti sektorunun inkişafı ölkədə iqtisadi artıma və bir çox sosial problemlərin həlli üçün lazımi şərtlərin yaranmasına səbəb olur.

Tikinti sektorunun inkişafı yalnız Azərbaycan iqtisadiyyatının şaxələndirilməsi üçün deyil, həm də respublikamızın bölgələrinin balanslı inkişafının təmin edilməsi üçün çox vacib bir element ola bilər. İstənilən istehsalın genişləndirilməsində aparıcı rolu (yeni istehsal güclərinin inşası və istismara verilməsi, mövcud istehsal müəssisələrinin yenidən qurulması, modernləşdirilməsi və texniki cəhətdən yenidən təchiz edilməsi yolu ilə) tikinti müəssisələri oynayır.

Əhalinin mənzillə təmin olunması, keyfiyyətinin və rahatlığının yaxşılaşdırılması, istismar olunan mənzil fondunun və mədəni-sosial obyektlərin yenidən qurulması və təmiri ilə bağlı bir sıra problemlərin həlli yalnız tikinti müəssisələrinin iştirakı ilə mümkündür.

Tikinti sektorunun inkişafı investisiya cəlbediciliyindən xeyli asılıdır. Azərbaycanda tikinti müəssisələrinin inkişaf strategiyasının hazırlanması perspektivli investisiya siyasətinin formalaşdırılması xüsusiyyətlərinin öyrənilməsini zərurətə çevirir. Bu siyasət, tikinti müəssisələrinin strateji idarə olunması üçün texnologiyaların inkişafına, sənayedə investisiya və tikinti proseslərinin stimullaşdırılması üçün şərait yaratmağa imkan verir. Müasir şəraitdə tikinti sektorunun inkişafı həm dövlətdən, həm də özəl sektordan yönəldilən investisiyaların həcmi ilə müəyyən edilir. Hər bir tikinti şirkəti bazarda investisiya mənbələrini daha sərfəli şəkildə cəlb etməyə imkan verən rəqabət üstünlüyünə sahib olmağa çalışır. İnvesticiyaların cəlbi bu sahədə yeni iş yerlərinin yaradılmasına, bu sahədə əlavə dəyərin və ümumi mənfəətin artmasına səbəb olur.

Respublikamızda tikinti işlərinin həcmi artıb-azalsa da ümumi olaraq ölkə üzrə bir sıra tikinti və tikiti-quraşdırma işləri həyata keçirilir. Ölkə şəhər və rayolarında, kənd və qəsəbələrdə yaşayış evləri, xəstəxanalar, təhsil müəssisələri tikilir, əhalinin sosial rifahının yaxşılaşdırılması məqsədi ilə istirahət və sağlamlıq mərkəzləri tikilib və ya təmir olunaraq istifadəyə verilir, parklar və yollar salınır. Azərbayca Respublikasında 2018-ci ildə tikinti müəssisələri öz gücləri ilə 8448,3 mln.manat həcmində tikinti işləri yerinə yetirmişlər (Diaqram 1.). Bu göstərici 2017-ci illə müqayisədə 686,2 mln.manat və yaxud 8,8%, 2016-cı illə müqayisədə 787,9 mln.manat və yaxud 10,3%, 2015-ci illə müqayisədə isə 1128,7 mln.manat və yaxud 14,5% çoxdur.

Diaqram 1. Tikinti müəssisələrinin öz gücləri ilə yerinə yetirdikləri işlərin (xidmətlərin) təhlili

Diaqram 1-dən göründüyü kimi 2010-2018-ci illər üzrə ən yüksək göstərici 2013-cü ilə təsadüf edir. 2014-cü ildən başlayaraq azalmanı, 2016-cı ildən sonra isə stabil artımı müşahidə etmək olar. Statistik məlumatlara əsasən qeyd etmək lazımdır ki, tikinti müəssisələri tərəfindən yerinə yetirilən işlərin strukturunda 60,8%-i yeni tikinti, yenidən qurma, genişləndirmə, texniki vasitələrin yenidən təchiz olunması, 21,5%-i sair işlər, 10,1%-i əsaslı təmir, 7,6%-i cari təmir işlərinin payına düşür.

Tikinti müəssisələrinin inkişafında əsas məsələlərdən biri əmək resurslarından səmərəli istifadənin qiymətləndirilməsidir. İqtisadiyyatın yüksəlməsi, istehsalın səmərəliliyinin artması, davamlı iqtisadi artım əmək resurslarının istifadəsi ilə əlaqələndirilir. Tikinti müəssisələrində əmək resurslarından səmərəli istifadə əmək məhsuldarlığını təmin edir və tikinti müddətini qısaldır, maddi itkiləri azaldır və tikinti istehsalının səmərəliliyini artırır. Əmək resurslarının vəziyyətinin, onlardan səmərəli istifadə yollarının təhlili tikinti müəssisələrinin rəhbərləri və menecerləri üçün prioritet bir vəzifədir.

Tikinti müəssisələrinin əmək resurslarının qiymətləndirilməsi və idarə edilməsinin əsas istiqamətləri aşağıdakı mərhələləri əhatə edir.

I mərhələ. İşçilərin faktiki sayının planlaşdırılan göstərici ilə müqayisə edilməsi, bir neçə il ərzində həqiqi işçilərin sayının müqayisə edilməsi.

II mərhələ. İnzibati və idarəetmə işçilərinin peşə səviyyəsinin qiymətləndirilməsi, işçilərin tutduğu vəzifəyə uyğunluğunun təhlili, kadr siyasətinin və işə qəbul strategiyasının qiymətləndirilməsi, ixtisasartırma hazırlığının təşkili.

III mərhələ. İşçilərin tərkibindəki dəyişiklikləri öyrənmək, vəzifələrə görə işçilərin azlığını və ya çoxluğunu müəyyənləşdirmək.

IV mərhələ. İşçi hərəkətinin və kadr dəyişikliyinin qiymətləndirilməsi, işçi qüvvəsinin artırılması mənbələrinin təhlili.

Müasir iqtisadi şəraitdə tikinti müəssisələrində əmək resurslarından istifadə dərəcəsini daha dolğun əks etdirən və aralarındakı əlaqəni ortaya qoyacaq parametrlər sisteminin hazırlanmasına ehtiyac var. Bu sistem əmək qabiliyyətli əhalinin məşğulluq səviyyəsi, əmək ehtiyatlarının inkişaf dərəcəsi və onlardan istifadənin səmərəliliyi də daxil olmaqla bir sıra göstəricilər şəklində təqdim edilə bilər [2, s.85].

İndi isə Azərbaycanda fəaliyyət göstərən tikinti müəssisələrində əmək resurslarından istifadə üzrə bəzi göstəriciləri təhlil edək. Hal-hazırda tikinti müəssisələrində əmək resurslarından istifadə üzrə əsas göstəricisilər əmək məhsuldarlığı, orada çalışan işçilərin orta illik sayı və orta aylıq əmək haqqı göstəriciləridir. Ölkəmizin tikinti müəssisələrində daimi və müvəqqəti olaraq çalışan işçilərin sayı və orta aylıq əmək haqqı səviyyəsinin təhlili diaqram 2.-də göstərilmişdir.

Diaqram 2. Tikinti müəssisələri üzrə işçilərin orta illik sayı və orta aylıq əmək haqqı göstəricilərinin təhlili

Tikinti müəssisələrində muzdla çalışanların sayı bu sektorda yerinə yetirilən işlərin həcmindən asılı olaraq dəyişir. Diaqram 2.-dən göründüyü kimi 2013-2014-cü illərdə işçilərin sayı yerinə yetirilmiş işlərin həcmi ilə düz mütənasib olaraq yüksəkdir. Sonrakı illərdə azalma, 2017-ci ildən başlayaraq 2018-ci ilə qədər yenidən yüksəlməni müşahidə etmək olar.

Orta aylıq əmək haqqı göstəricisini təhlil edərkən nəzərə almaq lazımdır ki, 2018-ci ildə respublika üzrə orta aylıq nominal əmək haqqı 540,1 manat (tikinti sektorunda - 698,7 manat) olmuşdur. 2010-2018-ci illərdə bu göstərici qeyri-stabil olaraq dəyişmiş, 2016-cı ildə 812,9 manata qədər yüksəlmişdir. 2017 və 2018-ci illərdə uyğun olaraq 29,6 və 84,6 manat aşağı düşmüşdür.

Göründüyü kimi, tikinti müəssisələrinin əmək resurslarının təhlili bir sıra göstəricilər əsasında aparılır ki, bu da iqtisadi və analitik fəaliyyətin ən vacib cəhətlərindən biridir. Həmin göstəriciləri tikinti müəssisəsinin əmək resurslarından istifadənin səmərəliliyinin iqtisadi təhlilini aparmaq ehtiyacı baxımından ən dolğun adlandırmaq olar.

Ümumiyyətlə, tikinti müəssisələrində əmək resurslarınnın istifadəsinin təhlili aşağıdakı iqtisadi qanunlara əsaslanmalıdır.

1. Tikinti müəssisəsində əmək məhsuldarlığının artım tempi işçilərin sayının və əmək haqqı fondunun artım sürətindən çox olmalıdır.

2. Əmək məhsuldarlığı səviyyəsinin artması əmək haqqı fondunda qənaətə səbəb olmalı və tikinti məhsulunun maya dəyərini azaltmalıdır.

3. İdarəetmə qərarları qəbul edərkən əmək reurslarının saxlanması xərclərini azaltmaq deyil, maya dəyərinə qənaət etmək lazımdır.

Tikinti müəssisələrində əmək resurslarından istifadənin səmərəliliyinin hərtərəfli qiymətləndirilməsi onun rəqabət qabiliyyətinin səviyyəsinin artmasına nəzərəçarpacaq dərəcədə təkan verə bilər və nəticədə müəssisənin davamlı iqtisadi inkişafı üçün şərait yarada bilər. Məhz Azərbaycanda fəaliyyət göstərən tikinti müəssisələrinin əmək resurslarından səmərəli istifadə onların uğurlu işində əsas amillərdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanda tikinti. Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2010-2018-ci illər

2. Денисова Т.Н. оценка интенсивности труда на предприятиях строительной промышленности. Академический вестник уралниипроект РААСН, 2-12. С.85-88

3. https://www.stat.gov.az

4. http://kaspi.az

Резюме

Ализаде Ш.И.

Анализ трудовых ресурсов строительных предприятий в республике Азербайджан

В статье анализируется влияние строительного сектора на развитие экономики, строительство, осуществляемое в этом секторе, объем и структуру строительных работ. В то же время изучались среднегодовая численность работников и среднемесячная заработная плата на предприятиях, работающих в строительном секторе.

***Ключевые слова**: строительство, строительные организации, строительные работы, трудовые ресурсы, номинальная заработная плата*

Summary

Alizada Sh.I.

Analysis of Labor Resources of Construction Enterprises in the Republic of Azerbaijan

The article analyzes the impact of the construction sector on economic development, construction performed in this sector, volume and structure of construction works. At the same time, the average annual number of employees and the average monthly salary in the enterprises operating in the construction sector were studied.

***Key words:** construction, construction enterprises, construction works, labor resources, nominal salary*

LOGİSTİKA MƏRKƏZLƏRİNİN DÖVLƏT İQTİSADİYYATINDA ƏHƏMİYYƏTİ

Əliyev Seydulla İsgəndər oğlu
Milli Aviasiya Akademiyası
Səmədova Firuzə Akif qızı
Milli Aviasiya Akademiyası
1212a.fira@gmail.com

Xülasə: *"Logistika nədir?, Logistika mərkəzlərinin müəyyən bir müəssisə üçün həqiqi üstünlükləri nələrdən ibarətdir? İqtisadiyyata faydası nə olacaq? kimi suallara cavab məqalədə öz əksini tapmış, həmçinin logistika mərkəzinin önəmindən bəhs olunmuşdur. Bildiyimiz kimi, Avropada və dünyanın digər qabaqcıl ölkələrində ticarətin inkişafında logistika mərkəzləri böyük rol oynayır.*

Logistika mərkəzlərinin yaranmasının, bəlkə də, ən vacib səbəbi artan ticarət həcmi və onu müşayiət edən logistik dinamizmin yaratdığı təzyiqdir. Bütün dünyada qlobal ticarətin artması ölkənin iqtisadiyyatına müsbət təsir göstərir, satışları artırır, iş dünyasını stimullaşdırır və tarazlaşdırır.

Açar sözlər: *logistika, logistika mərkəzləri, iqtisadiyyat, qlobal ticarət*

Logistika mərkəzlərinin ən vacib funksiyası vahid mərkəzdən qurulması, ağıllı saxlama sistemlərinə sahib olması və gömrük prosedurlarını asanlıqla həyata keçirməsidir. Logistika mərkəzləri milli iqtisadiyyata çox müsbət töhfələr verir. Ölkəmizdə tətbiq olunan logistika mərkəzləri təcrübələri, ölkə daxili nəqliyyatda rahatlığa səbəb olmaqla yanaşı, şəhərlərdə iqtisadi və sosial inkişafa da kömək edəcəkdir.

Bu məsələləri həll etmək və nəticədə xərcləri azaltmaq üçün logistika kimi bir elm yaranıb. Hal-hazırda logistika terminindən Azərbaycanın mikro və makro səviyyələrdə iqtisadi fəaliyyətində geniş şəkildə istifadə olunur.

Logistika məhsulun, əmtəənin, müştərinin tələbatını ödəmək üçün hər hansı başlanğıc nöqtədən istehlak nöqtəsinə qədər olan hərəkətinin idarə edilməsi prosesinə deyilir. Həmçinin logistika anlayışına nəqliyyat, xidmət, anbar, materialların komplektləşdirilməsi və hərəkət xəttinin təhlükəsizliyi haqqında informasiyalar da daxildir.

Logistika müəssisənin bütün fəaliyyət sferasını və spektrini əhatə etməklə yanaşı müəssisənin bütün sahələrinə daxil olan materialların, yarımfabrikatların və hazır məhsulların planlaşdırılmasını, maya dəyərini, hərəkəti və saxlanması prosesini, habelə malların istehsal yerindən istehlak yerinə çatdırılması ilə bağlı məlumatları özündə birləşdirir.

Bazar şəraitindəki sürətli dəyişikliklər səbəbindən, bir sıra müəssisələr logistika prinsipi ilə fəaliyyət göstərməyə başlamışlar.

Logistika prinsipi ilə fəaliyyət göstərən bir çox müəssisələr istehsal proseslərini rasional şəkildə təşkil etməyə nail olmuşlar. Bu konsepsiya nəticəsində material resurslarının alınması üçün zəruri kreditlərdən rasional şəkildə istifadə olunması, xammalın alınması, tədarükçilərin seçilməsi, istesalın təşkil edilməsi və hazır məhsulun paylanması, həmçinin yuxarıda qeyd edilən bütün mərhələləri müşayiət edən informasiya proseslərinin tətbiqi məhsuldarlığın yüksəlməsini təmin edir.

Buna görə də logistika prinsipi ilə fəaliyyət göstərən müəssisələr öz məhsullarının rəqabət qabiliyyətini sabit şəkildə saxlamağa nail olmuşlar. Bu, xammal, material və mal üçün yeni bazarların vaxtında aşkarlanmasıdır. Məhsulların rahat çatdırılması, onların qablaşdırılması, lazım olduqda məhsullardan istifadə qaydaları, zəmanətlərin verilməsi və s. də bura aiddir.

Müəssisələrdə logistika tətbiqində xarici təcrübə göstərir ki, logistika xərclərinin 1% azalması yük satışının 10% artmasına bərabərdir.

Çox vaxt bəzi insanlar logistikanı yalnız nəqliyyat xərcləri kimi başa düşürlər. Lakin logistika fəaliyyəti ilə məşğul olan şirkətlərin xidmətlərinin qiyməti bir çox amillərdən: məhsulun xüsusiyyətindən (qiymətli, tez xarab olan və təhlükəli yüklərin daşınması daha bahadır), onun

həcmi, çatdırılma müddəti, istifadə olunan nəqliyyat növü və qablaşdırmasından, bundan başqa müştərinin anbara ehtiyacından, gömrük sənədlərinin tərtib edilməsindən və s. asılıdır. Belə ki, daşımanın qiyməti malın dəyərinin orta hesabla 4-5% -ni, ümumi logistika xərcləri (inzibati, gömrük, anbar və digər xərclər də daxil olmaqla) isə təxminən 10-12% təşkil edir.

Təbii olaraq bu "ilkin məlumatlar" logistika xidmətlərinin mərkəzləşdirilməsi ideyasına gətirib çıxarır. Ticarət müəssisəsi üçün bu ideya bunları ifadə edir: Müəssisə yalnız yük, mal və ya xidmət istehsal etməli və ya istehlak etməlidir. Yüklərin təchizatçıdan istehlakçıya ən az itki ilə və qısa müddətdə necə çatdırılması barədə bütün "məsuliyyət" ixtisaslaşmış təşkilatlara – yəni logistika mərkəzlərinə aiddir. Logistika mərkəzləri, logistika xidmətləri göstərmək üçün nəzərdə tutulmuş iş bölgələridir. Logistika mərkəzləri qısa və uzun məsafələr üçün ən azı üç: avtomobil, dəmir yolu, daxili su, dəniz və ya hava nəqliyyatlarına çıxış əldə etməlidirlər. Bundan əlavə, onlar beynəlxalq ticarət üçün biznes mərkəz kimi əmtəə axınlarının idarə edilməsində mühüm rol oynayır.

Logistika mərkəzləri müxtəlif formalarda yaradıla bilər: mərkəzləşdirilmiş logistika mərkəzləri, funksiyaların bölüşdürülməsi üzrə fəaliyyət göstərən logistika mərkəzləri, konsolidasiya və paylama mərkəzləri və digər növ logistika mərkəzləri.

Logistika mərkəzlərinin müəyyən bir müəssisə üçün həqiqi üstünlükləri nələrdir?

Fərz edək ki, Azərbaycandakı fabriklərdən birində satış, təchizat və nəqliyyat şöbələri mövcuddur. Bu şirkət logistika mərkəzinin xidmətlərini satın alaraq və ya onlardan istifadə edərək, adı çəkilən şöbələri ixtisar edə bilər. Əlbəttə ki, satın alınan xidmətlərin dəyəri və onların keyfiyyəti həmin müəssisə üçün münasib olmalıdır. Beləliklə, logistika mərkəzinin əsas vəzifələrinin nədən ibarət olduğunu öyrəndikdən sonra müəssisələrin ona olan marağını müəyyənləşdirmək mümkündür.

Nəqliyyatın müxtəlif növləri arasında xidmətlər çeşidinə ən çox ehtiyac dəniz nəqliyyatı və yüklərin multimodal çatdırılması üsullarıdır. Bu xidmətlər çeşidindən ən geniş istifadə olunanı xarici ticarət əməliyyatlarında qarşısını almaq mümkün olmayan gömrük xidmətləridir. Gömrükün roluna gəldikdə qeyd etmək lazımdır ki, gömrük yeganə qeyri-kommersiya strukturudur və gömrük ödənişlərinin, vergi və rüsumların ödənilməsinin yüklərin təyinat yerinə çatdırıldıqdan sonra sadələşdirilmiş üsulda həyata keçirilməsində maraqlıdır.

Beləliklə, yuxarıda göstərilənlərdən aşağıdakı nəticələri əldə edə bilərik:

- ✓ logistika mərkəzi yük daşımalarının idarə edilməsi ilə bağlı xidmətlər göstərən bir təşkilatdır;
- ✓ multimodal daşımalar yerinə yetirən təşkilatlar logistika mərkəzinin yaradılmasına ən çox maraq göstərirlər. Çünki bu təşkilatlar çoxşaxəli logistika xidmətləri tələb edir. Avtomobil və dəmiryolu daşıyıcıları da logistika xidmətlərinə maraq göstərirlər. Lakin maraqlar xidmətlərin çeşidi ilə deyil, böyük nəqliyyat vasitələri ilə, uzun məsafələrlə və logistika xidmətlərinin ümumi xərclərinin minimum olması ilə əlaqəlidir;
- ✓ gömrük logistika mərkəzinin işində maraqlıdır. Gömrüklərin buradakı marağı büdcəyə ödənişlərin yalnız yüklərin təyinat yerinə çatdırıldıqdan sonra edilməsindədir.

Son zamanlarda dəniz, çay və hava limanlarına yaxın olmayan yerlərdə logistika mərkəzləri və ya "quru limanlar" yaradılmağa başlanmışdır. Məsələn, belə mərkəzlər iki dövlətin sərhədlərində yaradılır, onların arasında əhəmiyyətli dərəcədə ikitərəfli ticarət, habelə əsas nəqliyyat yolları olur. Üstəlik, bu mərkəzin bütün növ quru əlaqələrinə çıxışı olması vacibdir. Belə mərkəzlər regional və transsərhəd ticarətin inkişafına, həmçinin tranzit yüklərin cəlb olunmasına töhfə verir.

Ədəbiyyat

1. Афанасенко И.Д. Экономическая логистика. Санкт-Петербург, 2012.
2. Брынцев А.Н. Понятие логистического поля // Риск: Ресурсы, информация, снабжение. Конкуренция, 2010, № 3.
3. Неруш Ю.М. Логистика: Учебник, 2000.
4. Аникина Б.А. Логистика: Учебное пособие. М.: ИНФРА-М, 1999

5. https://az.wikipedia.org/wiki/Logistika

Резюме
Алиев С.И., Самедова Ф.А.
Значение логистических центров в государственной экономике

Что такое логистика?, В чем реальные преимущества логистических центров для конкретного предприятия? Какая польза для экономики? Ответы на такие вопросы отражены в статье, а также важность логистического центра. Как известно, логистические центры играют важную роль в развитии торговли в Европе и других ведущих странах мира.

Возможно, наиболее важной причиной появления логистических центров является растущий объем торговли и давление, создаваемое динамизмом логистики, который ее сопровождает. Рост мировой торговли положительно влияет на экономику страны, увеличивает продажи, стимулирует и уравновешивает деловой мир.

Ключевые слова: *логистика, логистические центры, экономика, мировая торговля*

Summary
Aliyev S.I., Samedova F.A.
The Importance of Logistic Centers in the State Economy

What is logistics?, What are the real advantages of logistics centers for a particular enterprise? What will be the benefit to the economy? the answers to such questions are reflected in the article, as well as the importance of the logistics center. As we know, logistics centers play an important role in the development of trade in Europe and other leading countries of the world.

Perhaps the most important reason for the emergence of logistics centers is the growing volume of trade and the pressure created by the logistics dynamism that accompanies it. The growth of global trade has a positive impact on the country's economy, increases sales, stimulates and balances the business world.

Key words: *logistics,lLogistics centers, economics, global trade*

AZƏRBAYCANDA TRANZİT POTENSİALININ ARTIRILMASINDA LOGİSTİKANIN ROLU

Əliyeva Ruhəngiz Sarastan qızı
Azərbaycan Universiteti
ruhangiz.aliyeva@au.edu.az

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanın tranzit potensilının artırılmasında əlverişli geoiqtisadi məkanda yerləşməsinin təsir imkanları araşdırılmış və bu təsirin gücləndirilməsində logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması məsələlərinə baxılmışdır. Eyni zamanda logistika sahəsində aparılması vacib olan strateji hədəflərin müəyyənləşdirilməsi nəzərdən keçirilmiş və bu sahənin ölkəmizin iqtisadi inkişında xüsüsi rol oynayacağı qeyd olunmuşdur.*

Açar sözlər*: logistika, logistika infrastrukturu, iqtisadi inkişaf, tranzit potensialı, xarici ticarət*

Məlumdur ki, ölkələrin inkişafı və inkişaf səviyyələri dedikləri ən əhəmiyyətli məsələlərdən biri bu ölkələrin iqtisadi göstəriciləri başa düşülür. Bu göstəricilərin müsbət təsirləri ölkənin iqtisadi, sosial, psixoloji və mədəni quruluşuna müsbət təsir göstərir. Bu təsirlər cəmiyyətdəki fərdlərin mədəniyyətini, həyatını, rifah səviyyələrini və keyfiyyətlərini artırır. Bu iqtisadi göstəricilərin dəyişməsində və artmasında ən vacib rol oynayan vasitələrdən biri də maddi-texniki təchizatdır. Xüsusilə son illərdə iqtisadi inkişafı yüksək olan ölkələrin xarici ticarət

meyllərindəki artımı və daha mürəkkəb xarici ticarət əməliyyatları aparması logistikanın əhəmiyyətini artırdı. Bu məqsədlə, ölkələrin iqtisadi fəaliyyətlərini davam etdirilməsi üçün davamlı bir daxili və xarici ticarət sistemi olmalıdır. Logistika iqtisadi, sosial, mədəni, strateji, hərbi və siyasi sahələrdə ölkəyə gəlir gətirir. Həmçinin logistika ölkəyə milli və beynəlxalq iqtisadi həcmin, xarici kapitalın, məşğulluğun, alıcılıq qabiliyyətinin, vergi gəlirlərinin, milli gəlirin və iqtisadi inkişafın artmasına təsir edir. Logistika məhsulu istehsal nöqtəsindən götürür, anbarlarda saxlayır, çatdırır və bütün bu işlər planlı, səmərəli və sürətli şəkildə həyata keçirir.

Başqa sözlə, logistika-məhsulun, əmtəənin, xidmətin müştərinin tələbatını ödəmək üçün hər hansı başlanğıc nöqtədən istehlak nöqtəsinə qədər olan hərəkətinin idarə edilməsi prosesinə deyilir. Logistika anlayışına nəqliyyat, xidmət, anbar, materialların komplektləşdirilməsi və hərəkət xəttinin təhlükəsizliyi haqqında informasiyalar da daxildir. Logistika əmtəənin sıradan çıxdıqda məhv edilməsi məsələləri ilə də məşğul olur. Son illərdə Azərbaycan tranzit-logistika sahəsinin sürətli inkişafına nail olmaqla ölkədəki iqtisadi hədəflərə çatmaq üçün bu sahənin böyük əhəmiyyətə malik olduğunu göstərir. Azərbaycanın Şimal-Cənub və Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşməsi, əlverişli cografi mövqeyi və həyata keçirilən nəqliyyat infrastrukturu proqramları və layihələri bunu bir daha sübut edir. Nəqliyyat infrstrukrunun yaxşılaşdırılması sahəsində aparılan struktur təkmilləşdirmələr logistika xidmətlərinin artmasına səbəb olmuşdur. Bu isə Azərbaycanın tranzit potensialının artmasında vacib sahə kimi logistikanı önə çıxarmışdır. ."Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış" İnkişaf Konsepsiyasında da qeyd olunurdu ki, Azərbaycanın regionun ticarət mərkəzinə çevrilməsi məqsədilə ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etməklə tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi, ölkənin bölgələrində logistika mərkəzlərinin formalaşdırılması nəzərdə tutulur. Bütün bunlar eyni zamanda istehsal və investisiya mərkəzi kimi də ölkənin cəlbediciliyinin artmasına, yeni biznes və məşğulluq imkanlarının yaranmasına yol açacaqdır. Bu konsepsiyada qeyd olunan məsələlər öz həllini tapmaqla bərabər ölkənin iqtisadi inkişaf imkanlarını artırdı və həmçinin dünya ticarətində etibarlı mövqe qazanmasına səbəb oldu.

Bu gün İpək Yolu üzərində geniş iqtisadi layihələrin davamı olaraq məhz logistika xidmətlərini göstərə bilərik. Nəqliyyat dəhlizlərinin potensialından səmərəli şəkildə istifadə qeyri-neft sektorunun daxili xüsusi çəkisinin artmasına müsbət təsir edir. Uğurlu siyasət nəticəsində respublikamızda, nəqliyyat infrastrukturu daha da təkmilləşdirilmiş və Azərbaycanın tranzit potensialı gücləndirilmişdir. Azərbaycana nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşməsində və tranzit potensialının artirilmasi perspektivlərində qabaqcıl texnologiyalar gətirilməli və kadr potensialı da hazırlanmalıdır ki, gələcəkdə texnoloji tərəqqidən kənarda qalmayaq. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri Azərbaycan Respublikasının müasir qloballasma şəraitində ölkənin dayanıqlı inkişafında qarşısına qoyduğu əsas məqsədlərindən biridir. Bütün dunyada neft sektoru ilə yanaşı qeyri-neft sektorunun UDM-də yerinin çox olması qarşılıqlı inteqrasiya proseslərinə imkan verir. Bu gün Azərbaycan da nəqliyyat sektorunun imkanlarını genisləndirməklə kompleks tədbirlər planı həyata kecirir, mövcud layihələrin potensialını artırmaqla həm regional, həm də beynəlxalq səviyyədə qarşılıqlı əməkdaşlıq səviyyəsini artırır, milli iqtisadiyyatın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üçün bütün imkanlardan istifadə edir. Azərbaycan artıq Cənubi Qafqazda mühüm nəqliyyat qovşağı və dəhlizlərin keçdiyi məkana çevirilib. Bu da Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivlərinə əvəzsiz müsbət təsir edir. Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin məqsədyönlü siyasəti nəticəsində sürətlə inkişaf edən ölkə iqtisadiyyatının və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsinə, ölkəmizin tranzit potensialının artırılmasına, nəqliyyat infrastrukturunun və parkının yeniləşməsinə yönəldilərək həyata keçirilmisdir. Bütün növ nəqliyyat infrastrukturunun etibarlılığının təmin olunması və fəaliyyət gösətərməsi nəqliyyatın işinin səmərəli təşkili üçün zəruri, vacib tədbirlər görülmüş, nəzərdə tutulan infrastruktur layihələrinin vaxtında və keyfiyyətlə icra edilməsinə dövlət başçısının şəxsi dəstəyi sayəsində nail olunmuşdur. Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub beynəlxalq və regional nəqliyyat dəhlizlərinin reallaşması ölkə iqtisadiyyatında inkişafa səbəb olmuşdur. Hazırda ölkəmiz

Azərbyaycan butun nəqliyyat vazitələri ilə-quru, hava, su, dəmir yolu vasitəsilə müxtəlif istiqamətlər üzrə dünyaya çıxış potenislina sahibdir. Bu da müxtəlif nəqliyyat vasitələrilə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin qurulmasına, eləcə də idxal-ixrac əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə geniş imkanlar yaradır. Ölkədaxili nəqliyyat –logistika infrastrukturunun müasir dünya standartlarına cavab verərək uyğunlaşdırılması, xarici iş adamlarının ölkəmizə sərmayə yatırmasında əhəmiyyətli rol oynayır. Tarixi müasir İpək yolunun bərpası Azərbaycan, eləcə də Avropa və Asiya ölkələri üçün böyük əhəmiyyət daşıyan beynəlxalq layihələrdən biridir. Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi olan –TRASEKA-nın keçdiyi dövlətlər içərisində ölkəmizin seçilən yeri, potensial imkanlari vardir. Ümumiyyətlə, həyata keçirilən irimiqyaslı layihələr Azərbaycan, Türkiyə və digər ölkələrin enerji təhlükəsizliyi üçün böyük təminat verir və gələcək ücün inkişaf perspektivlərin artmasına şərait yaradır. Son illərdə xarici ticarət əməliyyatları logistikanın əhəmiyyətini artırdı və bu proses ölkəmizin logistika strategiyaları sahəsində hədəflərini müəyyənləşdirdi. Logistika nəqliyyatla yanaşı, ixracatçı ölkə ilə şirkət və idxal edən ölkə ilə firma arasında nəqliyyatdan əvvəl məlumat axını, rabitə kanalları və nəqliyyatdan sonrakı saxlama proseslərini əhatə edir. Qlobal iqtisadiyyat səbəbi ilə yaranan qlobal bazarlar istehsal, marketinq və təchizat zəncirində böyük struktur və texnoloji dəyişikliklərə səbəb oldu. Effektiv rəqabətə əsaslanan bu yeni istehsal sistemində istehsal, nəqliyyat və məlumatın inteqrasiyası ön plana çıxdı. Bir-biri ilə rəqabət edə bilən, eyni zamanda və çevik şəkildə müştərilərinin ehtiyaclarına və məmunluğuna cavab verə bilən, yüksək səmərəliliyə və göstəriciyə sahib olan, texnoloji inkişafa və məlumata uyğunlaşa bilən, həm biznes, həm də iqtisadi inkişaf baxımından dövrün tələblərini daşıyan korporativ logistikanın yaranmasına səbəb ola bilər . Bu istiqamətdə gələcəkdə Logistika İdarəetmə Şurası yaradılmalıdır. Bu şura logistika fəaliyyətinin inkişafı, tədarük zənciri xidmətlərində səmərəliliyin artırılması, tədarük zənciri xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması və müştərilərin dəyərlərinin monitorinqi üzərində işlər aparmaqla, dünya miqyasında yaxşı logistika təcrübələri arasında məlumat mübadiləsi təmin etməyi hədəfləyə bilər.

Nəticədə logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması ölkələmizin xarici ticarət imkanlarının artmasına təsir edərək tranzit potensialını təkmilləşdirəcəkdir. Eyni zamanda yol nəqliyyatından istifadə edən müəssisələrin nəqliyyat infrastruktur problemləri həll ediləcəkdir. Bu istiqamətdə müntəzəm informasiya axını üçün sağlam infrastruktura malik texnologiyalardan istifadə edilməsi məqsədəuyğun sayılmalıdır. Logistik müəssisələrin planlaşdırılan hədəflərinə çatması üçün iqtisadi, siyasi, strateji və iş etik qanunları da tənzimlənməlidir. Azərbaycanın tranzit ölkə kimi mövcud imkanlarından səmərəli istifadə etməsi yük daşıma sahəsində rəqabətqabiliyyətliliyin artırılmasına və nəqliyyat xidmətləri ixracının inkisafına nail olacaqdır.

Ədəbiyyat

1. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkisafına dair” (2006−2015-cu illər) Dövlət Proqramı.

2. “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası.

3. Nəsibov N. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı: Elm və təhsil ‖ nəşriyyatı, 2013.

Резюме

Алиева Р.С.

Роль логистики в увеличении транзитного потенциала Азербайджана

В статье исследуется влияние расположения Азербайджана в благоприятном геоэкономическом пространстве на увеличение транзитного потенциала и вопросы улучшения логистической инфраструктуры для усиления этого воздействия. При этом было рассмотрено определение стратегических целей в сфере логистики, и было отмечено, что это направление будет играть особую роль в экономическом развитии нашей страны.

Ключевые слова: *логистика, логистическая инфраструктура, экономическое развитие, транзитный потенциал, внешняя торговля*

Summary
Aliyeva R.S.
The Role of Logistics in Increasing Transit Potential in Azerbaijan

The article examines the impact of Azerbaijan's location in a favorable geoeconomic space on increasing transit potential and the issues of improving the logistics infrastructure to enhance this impact. At the same time, the identification of strategic goals in the field of logistics was considered, and it was noted that this area will play a special role in the economic development of our country.

Key words: *logistics, logistics infrastructure, economic development, transit potential, foreign trade*

İSTEHSAL VƏ SATIŞ PROSESİNDƏ LOGİSTİKANIN İQTİSADİ SƏMƏRƏLİLİYİNİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Əliyeva Sədaqət Yusub qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
ilqarosmanov1975@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə logistikanın iqtisadi əhəmiyyəti açıqlanır. Logistika fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinə təsir edən daxili və xarici mühit amilləri təhlil edilir. Həmçinin istehsal və satış prosesində logistikanın iqtisadi səmərəliliyinin artırılması üçün hədəf proqramlarının işlənib-hazırlanması əsaslandırılır.*

Açar sözlər: *logistika, istehsal, müəssisə, səmərə, məhsul, xidmət, xərc*

Müəssisə idarəetməsini düzgün qurmaq və işdə optimal nəticələr əldə etmək üçün axın proseslərini idarə etməyin müxtəlif üsullarından, o cümlədən logistikadan istifadə etmək məqsədəuyğundur. Hal-hazırda logistika gənc bir elm sahəsi olaraq sürətli inkişaf mərhələsini yaşayır. Bazar münasibətlərinin inkişafı ilə logistikanın terminologiyası və əsas anlayışları ilə əlaqəli bir çox məsələlər daim araşdırılır və dərinləşdirilir, yeni nəzəri müddəalar işlənilir, logistika metodları ilə həll olunan problemlərin dairəsi genişlənir. Logistikanın geniş şərhləri müasir iqtisadiyyatda baş verən mürəkkəb proses və hadisələrə uyğundur və buna görə də sənaye məhsulları istehsalçıları üçün maddi-texniki təminatın, malların təşkili problemlərinin həlli üçün perspektivli və səmərəli görünür. Logistika sistemi ümumi xərcləri azaldır və qazancın artırılmasına kömək edir.

Yerli və xarici ədəbiyyatların təhlili göstərir ki, bu günə qədər sənaye məhsulları istehsalçıları üçün istehsal vasitələrində topdan və pərakəndə ticarətin təşkili üçün bütöv bir logistik konsepsiya mövcud deyil. Müasir yerli və xarici mənbələrdə əksər müəlliflər logistik sistemlərin fəaliyyətinin təsirli olmasını onun tərkib elementləri baxımından nəzərdən keçirirlər.

Deyə bilərik ki, logistika bir təşkilatın demək olar ki, bütün fəaliyyətlərini əhatə edir: hər cür xərclərə nəzarət etməkdən tutmuş məhsulun özünü satmağa qədər. Deməli, logistikanın tətbiqi xərcləri əhəmiyyətli dərəcədə azaltmağa və digər müəssisələr arasında rəqabət qabiliyyətini artırmağa imkan verəcəkdir. Müəssisə logistikası, logistik əməliyyatların həyata keçirilməsi ilə əlaqəli xərclərin mümkün qədər azaldılması ilə zəruri xidmətlər dəstini təmin edir. Bu səbəbdən logistika siyasəti iki amil: logistika xidmətinin arzu olunan səviyyəsi və buna nail olmaq üçün minimum maddi-texniki xərclərin nəzərə alınması ilə hazırlanmalıdır.

İstənilən müəssisənin inkişaf vektoru onun fəaliyyətinin səmərəliliyini artıran bir vektor kimi göstərilə bilər. Səmərəlilik əldə edilmiş nəticənin xərclənmiş mənbələrin miqdarına nisbətidir və buna görə əldə olunan nəticə səmərəliliyin səviyyəsi və xərclənən mənbələrin miqdarı ilə mütənasibdir. Bu vəziyyətdə top menecerlərin bir problemi var – ya cəlb edilən mənbələrin miqdarını artırmaq (maliyyə, əmək, maddi və s.), ya da daxili ehtiyatları axtarmaq. Resursların

istifadəsini rasionallaşdırmaq, idarəetmə təsirlərini təhlil etmək və məqsədyönlü şəkildə tətbiq etməklə idarə olunan sistemlərin fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaq olar. Bazar iştirakçılarının əksəriyyətində böyük maliyyə mənbələri olmadığı üçün top menecerlər sistemlərini intensiv inkişaf etdirməyi üstün tuturlar. Qeyd etmək lazımdır ki, həmişə böyük maliyyə qoyuluşları sistemdən çıxışda nəticələrin artmasına səbəb olmur.

Potensial son istifadəçi uğrunda mübarizənin uğuru, ilk növbədə, sistematik bir yanaşmaya əsaslanan logistika sisteminin səmərəliliyini artırmaq üçün hazırlanmış hərtərəfli proqramların keyfiyyətindən asılıdır. Sistemli yanaşmaya görə, hər hansı bir logistika sistemi müvəffəqiyyət əldə edərsə: sistemin bütün elementlərinin hədəfləri əsas məqsədə zidd deyil və sistemin hər bir elementinin işində inteqrasiya, koordinasiya və nəzarət mövcuddur. Buna əsaslanaraq müasir şəraitdə rəhbərlik hər bir strukturun, şöbənin, logistika sisteminin hər bir bölməsinin fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaq üçün hərtərəfli proqramlar hazırlamalıdır. Hal-hazırda logistika müxtəlif müəssisələrin fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaqla yanaşı, bütün strukturlarını da tənzimləməyə imkan verir. Bu alıcılar, tədarükçülər, eləcə də sahibkarlar və səhmdarlar üçün mühüm rol oynayır.

Logistikadan istifadənin iqtisadi səmərəliliyini qiymətləndirərkən aşağıdakılara diqqət yetirmək tələb olunur:

1. Topdan və pərakəndə şirkətin bazar mühiti xarici və daxili mühitə bölünür. Daxili mühitin elementləri kadrlar, ehtiyatlar, təşkilati quruluş, korporativ mədəniyyət və idarəetmə. Xarici mühit, istehlakçılar, təchizatçılar, rəqiblər və vasitəçilər də daxil olmaqla mikromühitdən və sosioloji, texnoloji, iqtisadi, siyasi və ətraf mühit amilləri ilə əhatə olunan makromühitdən ibarətdir. Logistika sistemi daxili mühitin bəzi elementlərindən ibarətdir və xarici mühitin amillərinə uyğunlaşmalıdır.

2. Sənaye texnikası bazarında fəaliyyət göstərən topdan və pərakəndə şirkətin logistika sisteminin əsas məqsədi lazımi materialların və avadanlıqların lazımi yerdə və vaxtda, lazımi miqdarda və minimum xərclərlə və maksimum xidmətlə təmin edilməsidir. Material və avadanlıqların tədarükü, tədarük zəncirlərinin yaradılması və idarə olunması yolu ilə həyata keçirilir.

3. Marketinqin əsas vəzifəsi tələb yaratmaq və xarici mühiti şirkətin maraqlarına uyğun dəyişdirməkdir, logistikanın əsas vəzifəsi tələbatı ən aşağı qiymətə reallaşdırmaq və şirkətin xarici mühitə uyğunlaşmasıdır.

4. Cəmiyyətin inkişaf tempi və maliyyə sabitliyi əsasən müxtəlif həcmdə pul axınlarının bir-biri ilə və həcm və zaman baxımından maddi axınlarla nə dərəcədə sinxronlaşdırılmasından asılıdır. Bu cür sinxronizasiyanın yüksək səviyyəsi şirkətin strateji hədəflərinin həyata keçirilməsində əhəmiyyətli bir sürətlənməni təmin edir və dəyərini artırır.

5. Məhsul qruplaşdırılması menecerlərə müəyyən edilmiş məhsul seqmentində müvafiq strateji səyləri yönəltməyə kömək edəcəkdir. Beləliklə, böyük satış həcmi olan mallar üçün daha yüksək xidmət standartlarını (xidmət səviyyələrini) müəyyənləşdirmək və daha böyük təhlükəsizlik ehtiyatları yaratmaq lazımdır. Əksinə, aşağı satış həcmi olan məhsullar böyük təhlükəsizlik ehtiyatlarına ehtiyac duymur və daha aşağı səviyyədə xidmət onlar üçün əlverişlidir. Ayrıca, şirkətin logistika sisteminin səmərəliliyinin artırılmasının zəruri vasitələri bunlardır: material və avadanlıq tədarükçülərinin qiymətləndirilməsi, büdcənin tətbiqi, gəlirlilik əsasında çeşidin optimallaşdırılması.

6. Logistika sisteminin xərclərinin və xidmətlərinin qiymətləndirilməsi ticarət şirkətlərinin rəhbərliyinə logistika xərclərinin artmasının və ya azalmasının logistika xidmətinin ümumi səviyyəsinə necə təsir etdiyini qiymətləndirməyə imkan verir. Öz növbəsində, logistika xidmətinin səviyyəsi ticarət şirkətinin gəlirinin həcminə, həmçinin marketinq imicinə birbaşa təsir göstərir.

Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, müəssisənin səmərəliliyinin yüksəldilməsi minimum sərmayə ilə maksimum nəticə əldə etmək üçün intensiv bir yoldur. Səmərəliliyə daxili və xarici amillər təsir göstərir. Logistika sistemlərinin fəaliyyətinin səmərəliliyinə təsir göstərən xarici amillər arasında iqtisadi dəyişikliklər, sosial və demoqrafik sahələr, əmək, torpaq və kapital, vergi, gömrük, sosial, qiymət siyasətinin xüsusiyyətləri, təbii və iqlim şəraiti, dünya böhranı hadisələri, kütləvi informasiya vasitələri sahəsində struktur dəyişikliklərini göstərmək olar. Logistika

sistemlərinin fəaliyyətinin səmərəliliyinə təsir göstərən daxili amillərə istifadə olunan texnologiyalar və nou-hau, daxil olan material axınının keyfiyyəti və standartlaşdırma səviyyəsi, planlaşdırılan hesablamaların etibarlılığı, paylama kanallarının quruluşu, ehtiyatların idarəetmə modelləri və s. aid etmək olar.

Logistika müştəri xidmətlərinin səmərəliliyinə də təsir göstərir. Müştəri xidmətlərinin səmərəliliyi kompleks sənədlərin hazırlanması və işlənməsinin səmərəliliyi, həmçinin gömrük maneələrinin aradan qaldırılması üçün görülən işlərin nəticəsi ilə müəyyən edilir. Bundan əlavə, logistika meneceri, informasiya texnologiyaları sahəsində yaxşı bacarıqlara sahib olmalı, yeni dövrün telekommunikasiya imkanlarını fəaliyyətində tətbiq edə bilməlidir. Logistika proseslərində iştirak etmək üçün digər firmaların cəlb edilməsinə ehtiyac artır, autsorsinqdən istifadəyə tələbat yaranır. Bu, müasir rəqabətin xarakteri - qlobal tədarük zəncirlərinin rəqabətindən irəli gəlir. Müasir iqtisadiyyatda ayrı-ayrı müəssisələr deyil, təchizat zəncirləri, şəbəkə quruluşları rəqabət aparır.

Logistikanın səmərəliliyinin ümumi səviyyəsini əldə etmək, logistika əməliyyatının səmərəliliyini artırmaq üçün ehtiyat sahələrinin ayrılması, həmçinin bu sahədə çatışmazlığı nöqtələrinin müəyyənləşdirilməsi zəruridir.

Məlumdur ki, istehsal həcminin və çeşidin artması ilə topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələri genişlənir. Nəticədə, istehsalçılar, pərakəndə satış və xidmət müəssisələri arasında rəqabət xeyli artır. Artan rəqabət bazar iştirakçılarını, alıcıları məhsullarına maraq göstərməyin yollarını axtarmağa vadar edir. Bu vəziyyətdə vacib bir nöqtə istehsalçının keyfiyyətini itirmədən məhsulunun qiymətini azaltma qabiliyyətidir. Məhsulların maya dəyərinin aşağı düşməsinə səbəb olan amillərdən biri istehsal və logistika proseslərinin optimallaşdırılmasıdır.

Ümumiyyətlə, logistikanın səmərəliliyi, ümumi logistik xərclərinin müəyyən bir səviyyəsində bu sistemin işləmə keyfiyyətinin səviyyəsini xarakterizə edən bir göstəricidir. İstehlakçı nöqteyi-nəzərindən, logistikanın səmərəliliyi onun sifariş etdiyi xidmət keyfiyyətinin səviyyəsi ilə müəyyən edilir.

Ədəbiyyat

1. Гаджинский А.М. Логистика. М.: ИВЦ "Маркетинг", 2015, 228 с.
2. Дыбская В.В., Аниикин Б.А. Логистика. М.: 2014, 367 с.
3. Канке А.А. Основы логистики. М. : КНОРУС, 2010, 578 с.
4. Мифтяхетдинов И.А. Оценка эффективности функционирования логистических систем. Автореф. дис.канд. экон. наук. М.: 2010, 24 с

Резюме

Алиева С.Ю.

Оценка экономической эффективности логистики в процессе производства и реализации

В статье раскрывается экономическая сущность логистики. Анализируется внутренние и внешние факторы, влияющие экономическую эффективность логистической деятельности. А также обоснована необходимость разработки программ для повышения экономической эффективности логистики в процессе производства и реализации.

Ключевые слова: *логистика, производство, предприятие, эффективность, продукт, услуга, стоимость*

Summary

Aliyeva S.Y.

Assessment of the Economic Efficiency of Logistics in the Production and Sale Process

The article reveals the economic essence of logistics. The internal and external factors affecting the economic efficiency of logistics activities are analyzed. And also substantiated the need to develop programs to improve the economic efficiency of logistics in the production and implementation process.

Key words: *logistics, production, enterprise, efficiency, product, service, cost*

LOGİSTİKA SİYASƏTİNİN MAHİYYƏTİ VƏ ONUN FORMALAŞDIRILMASININ NƏZƏRİ ƏSASLARI

Əmiraslanova Dilarə Əmiraslan qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
dilare.amiraslanova@mail.ru

Xülasə: *Müasir şəraitdə müəssisənin səmərəli fəaliyyət göstərməsinə təsir edən başlıca amillərdən biri əlverişli logistika siyasətinin formalaşdırılıb həyata keçirilməsindən ibarətdir. Hərtərəfli düşünülmüş və əsaslandırılmış, eyni zamanda çevik logistika siyasəti formalaşdırmadan, müvafiq logistika strukturları yaratmadan və onların səmərəli fəaliyyətini təşkil etmədən müəssisənin istehsal-təsərrüfat proseslərinin ritmik aparılması, rəqabət mübarizəsinə tab gətirməsi qeyri –mümkündür. Logistika siyasətinin formalaşdırılması ölkəmizin sənaye müəssisələri üçün olduqca vacibdir. Bu baxımdan məqalədə logistika siyasətinin mahiyyəti, əhəmiyyəti və onun formalaşdırılmasının nəzəri əsasları öz əksini tapmışdır.*

Açar sözlər: *logistika, müəssisə, istehsal-təsərrüfat fəaliyyəti, material axını, xərclər*

Müasir şəraitdə istehsal prosesinin fasiləsiz, səmərəli təşkili üçün tələb olunan material dəyərlərinin axınını həmişə fasiləsiz təşkil etmək mümkün olmur, material dəyərlərinin axınının həcmi və intensivliyi fasilələri və gecikmələri aradan qaldırmağa imkan vermir. Məhz bu səbəbdən müəssisədə və təsərrüfat subyektləri arasında material dəyərlərinin hərəkətinin tənzimlənməsinə ehtiyac vardır.

İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrdə material dəyərlərinin axınının-nəqlinin, təchizatının, satışının, saxlanmasının və s. təşkili və tənzimlənməsi prosesləri logistika prosesi adlandırılır. Logistika-müəssisədə və müəssisələr arasında material dəyərlərinin (xammal, material, yarımfabrikat, hazır məhsul) fiziki hərəkətləri, eləcə də bu prosesləri əks etdirən və onların idarə edilməsində istifadə edilən informasiyaların axını prosesidir. [1] Logistikanın mahiyyəti-material dəyərlərinin və informasiyanın hərəkətindən, intensivliyindən, onların fasiləsizlik və sabitlik səviyyəsindən və s. ibarətdir. Müasir iqtisadi şəraitdə material dəyərlərinin fiziki hərəkəti getdikcə daha çox mürəkkəbləşir. Bu proseslərin dəqiq, səmərəli idarə edilməsi üçün müvafiq informasiya və onun xüsusi işlənməsi, təhlili tələb olunur. Yalnız bu əsasda material dəyərlərinin hərəkətini tənzimləyən səmərəli qərarların qəbulu mümkündür.

Real həyatda material dəyərlərinin hərəkətinin fasiləsizliyini həmişə təmin etmək mümkün olmadığından istehsal prosesinin rəvan həyata keçirilməsi üçün material ehtiyatlarının yaradılması zərurəti meydana çıxır. Ehtiyatlar material dəyərlərinin hərəkətinin müxtəlif pillələrində meydana çıxır və müxtəlif funksiyaları yerinə yetirir. Ancaq onlar, ilk növbədə, istehsal-təsərrüfat proseslərinin sabitliyinin təmin edilməsi, başqa sözlə, konkret subyektlərin istehlak və istehsal tələbatlarının sabit ödənilməsinin təmin edilməsi funksiyasını yerinə yetirmək üçündür. Beləliklə, ehtiyatların formalaşması və saxlanması da logistika proseslərinin tərkib hissəsi hesab edilə bilər.

Materialların hərəkəti, ehtiyatların toplanması, saxlanması, informasiyaların toplanması, işlənməsi və təhlili müəyyən fəaliyyətin həyata keçirilməsini tələb edir və onun reallaşması üçün logistika proseslərinin infrastrukturunu təşkil edən müxtəlif texniki vasitələrin mövcudluğu tələb olunur. Bu infrastruktur malların lazımi sürətlə hərəkətini, onların istehlak dəyərlərinin itirilməsinin qarşısının alınmasını, eləcə də kütləvi informasiya axınından istifadə edildikdə logistika proseslərinin səmərəli idarə edilməsini təmin etməlidir.

Logistika proseslərinin texniki infrastrukturuna aşağıdakılar daxildir: binalar və anbar qurğuları; nəqliyyat vasitələri; yükləmə-boşaltma və nəql proseslərini həyata keçirən maşınlar və avdanlıqlar; müxtəlif növ qablayıcı vasitələr; hesablama texnikası. Müasir iqtisadiyyatda logistika proseslərinin inkişaf etmiş infrastruktur təminatı olmadan material və informasiya axınlarının dəqiq hərəkətini təmin etmək mümkün deyildir. Material dəyərlərinin hərəkəti, ehtiyatların saxlanması və bu məqsədlərlə kapitalın cəlb edilməsi, eləcə də texniki infrastrukturun fəaliyyəti logistika

xərclərinin meydana çıxmasına səbəb olur. Logistikanın əhəmiyyətli komponentləri olan bu xərclər bütövlükdə istehsal-təsərrüfat prosesinin səmərəliliyinə təsir göstərir.

Müasir logistikanın əsas vəzifələrindən biri ehtiyatların hərəkətinə və saxlanmasına çəkilən xərclərin azaldılmasından ibarətdir. Onlar təsərrüfat fəaliyyətinə çəkilən xərclərin nəzərəçarpan hissəsini təşkil edir, buna görə də bu xərclərin azaldılması təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılmasında mühüm rol oynayır. Beləliklə, aşağıdakılar müasir logistikanın əsas komponentləri hesab edilə bilər [2]:

- material dəyərlərinin fiziki hərəkəti;
- məlumatlandırma və qərarların qəbulu prosesi;
- maddi ehtiyatların saxlanması;
- logistika proseslərinin infrastrukturu;
- logistika xərcləri.

Logistika proseslərinin qeyd edilən material və informasiya komponentləri müştəriyə (alıcıya) xidmətin lazımi səviyyədə təşkilini təmin etməlidir. Bu, öz növbəsində, istehsalçının bazarlarda müvəffəqiyyət qazanmasına, mövqeyinin möhkəmlənməsinə, rəqabət mübarizəsində tab gətirməsinə şərait yaratmalıdır. İstehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin məqsədi (məqsədləri) nöqteyi-nəzərindən logistika müəyyən vəzifələri həyata keçirməlidir. Logistikanın əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

- malların hərəkətinin idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsi, xüsusilə də logistika prosesi iştirakçılarının materiallara olan tələbatının tam ödənilməsi;
- logistika hərəkətlərinin alıcının tələblərinə uyğunlaşdırılması;
- malların hərəkəti ilə bağlı xərclərin - logistika xərclərinin azaldılması, bu proseslərin səmərəliliyinin yüksəldilməsi.

Qeyd edilən vəzifələrin hamısı vacibdir, bir-biri ilə əlaqədardır və bir-birindən asılıdır. Malların hərəkətinin dəqiq təşkili, hər şeydən əvvəl, onların sonrakı təsərrüfat subyektlərinə vaxtında, tələb olunan intensivliklə elə çatdırılmasını nəzərdə tutur ki, istehsal proseslərinin sabit həyata keçirilməsini təmin edən material ehtiyatları istehsalın tələbatlarını lazımi məkanda və zamanda ödəməyə imkan versin. Bu zaman alıcı (təsərrüfat subyekti və ya fərdi istehlakçı) əsas rol oynayır və demək olar ki, logistika prosesinin təşkili alıcıya xidmətin səviyyəsi ilə öçülür. Eyni zamanda malların hərəkətinin ritmik təşkilinə səmərəlilik və qənaətçillik nöqteyi-nəzərindən yanaşmaq lazımdır ki, bu da özünü logistika xərclərinin səviyyəsində (miqdarında) büruzə verir. Malların hərəkətinin ritmik təşkili və alıcının tələbatının ödənilməsi proseslərinin minimum xərclərlə həyata keçirilməsi logistika proseslərinin əsas vəzifəsi hesab edilə bilər. Beləliklə, logistikanın material, informasiya və idarəetmə komponentlərinin məcmusu məhz qeyd edilən məqsədə nail olunmasına yönəldilməlidir.

İstehsal müəssisələrində, xüsusilə də sənaye müəssisələrində, ehtiyatların formalaşması və toplanması mürəkkəb prosesdir. Onların strukturunda malların hərəkətinin üç əsas fazasını göstərmək olar:

- alış (təchizat);
- istehsal;
- distribusiya (satış).

Sənaye müəssisəsində həm ticarət, həm də satış axınları həyata keçirilir. Məhz bu axınların nəticəsində müəssisə xarici aləmlə təmasa girir. Eyni zamanda müəssisənin öz daxilində ehtiyatların hərəkəti, saxlanması, manipulyasiyası, qorunması prosesləri də həyata keçirilir. Logistika prosesləri geniş çeşiddə xammal, material, yarımfabrikat, komplektləşdirici hissələr, kənar xidmətlər və s. tələb edən mürəkkəb istehsal və əmtəə strukturlarına malik olan iri sənaye müəssisələrində kifayət qədər mürəkkəbdir. Bu tipli müəssisələrdə nəinki satış fazasını əhatə edən, eləcə də distribusiya proseslərinin bütün spektrini, məsələn: satış anbarları, pərakəndə satış mağazaları, ticarət və servis xidməti nöqtələri şəbəkəsini əhatə edən logistika prosesləri həyata keçirilə bilər. Beləliklə, logistika proseslərinin mikoriqtisadi aspekti, hər şeydən əvvəl, müəssisə səviyyəsində logistikanı nəzərdə tutur.

İstehsal-təsərrüfat proseslərinə həmçinin material dəyərlərinin təbiətdə onların əmələgəlmə mənbələrindən son istehlakçıya (alıcıya) qədər hərəkəti prosesi kimi də baxmaq olar. Bu cür yerdəyişmə bir çox mərhələlərdən keçir ki, onların özləri də ayrı-ayrı halqalara bölünür. Yerdəyişmənin əsas mərhələləri aşağıdakılar hesab edilir: [3]

- təbii mənbələrdən (yataqlardan) xammalın alınması;
- xammalın material və yarımfabrikata çevrilməsi;
- yarımfabrikatların, detalların və elementlərin istehsalı;
- son məhsulların (istehsal və istehlak) istehsalı;
- istehsal vasitələri ilə ticarət;
- istehlak malları ilə ticarət;
- servis, sazlama və təmir prosesləri;
- tullantıların utilizasiyası və onların emal dairəsinə hərəkəti.

İnformasiyaların ötürülməsi, qəbulu və qərarların qəbul edilməsi prosesləri də logistikanın komponentlərindən biri hesab edilir. İnformasiya maddi resursların hərəkətini və vəziyyətini əks etdirməklə yanaşı, bu hərəkətlərin idarə edilməsində də istifadə edilir. Müasir iqtisadiyyat külli miqdarda informasiya axını formalaşdırır. Bu informasiyalar lazımi qaydada toplanmalı, saxlanmalı, işlənməli, kodlaşdırılmalı və qəraların qəbulunda istifadə edilməlidir. Buna görə də, demək olar ki, informasiya prosesləri maddi dəyərlərin həm müəssisələr, həm milli iqtisadiyyat, həm də qlobal miqyasda hərəkətlərinə təsir göstərir.

Əmək tutumunun, bəzən hətta kapital tutumunun səviyyəsinə görə məlumatlandırma və qərarların qəbulu prosesi, material dəyərlərinin hərəkəti prosesinə bərabər olur. İnformasiya proseslərində məşğul olan işçilərin (təchizat, satış, marketinq, informasiyaların işlənməsi xidmətlərinin) sayı, bəzi hallarda, materialların hərəkəti proseslərində (nəqliyyatda, anbar təsərrüfatında və s.) işləyənlərdən çox olur.

İnformasiya proseslərinin fasiləsizliyi xeyli dərəcədə onların infrastrukturundan asılıdır. Bu infrastruktur aşağıdakılardan formalaşdırılır [4]:

- material dəyərlərinin (xammal, material, hazır məhsul) kodlaşdırılması və təsnifləşdirilməsi sistemindən;
- material dəyərlərinə aid sənədlərdən (hesab fakturaları, cədvəllər, yol vərəqləri, qaimələr və s.);
- sənədlərin, kontraktların, müəssisənin təşkilat strukturunun elementlərinin və iş yerlərinin kodlaşdırılması sistemindən;
- sənəd dövriyyəsi və onun təşkili üzrə təlimatlar sistemindən;
- müxtəlif vaxt aspektlərində informasiyaların işlənməsi, qruplaşdırılması və ayrılmasından, eləcə də müxtəlif təşkilati-paylayıcı funksiyalardan;
- informasiyaların ötürülməsini, işlənməsini, toplanmasını və ümumiləşdirilməsini təmin edən texniki vasitələrdən (kompyüterlər, əlaqə sistemlərindən və s.).

Beləliklə, logistikanın informasiya prosesləri, material dəyərlərinin idarə edilməsi zamanı informasiyalardan istifadəni təmin edən bütün texniki infrastrukturu ilə, resursların və axınların (göstəricilər bazasının) məcmusundan ibarətdir. Hər bir müəssisə təsərrüfat subyekti kimi zamandan, fəaliyyət dairəsindən, predmetindən və s. asılı olaraq öz məqsədini müəyyənləşdirir. Logistika prosesləri müəssisənin fəaliyyəti ilə sıx bağlı olduğundan onun əsas məqsədinin həyata keçirilməsinə xidmət etməlidir.

Müəssisənin məqsədi (məqsədləri) kimi isə aşağıdakılar müəyyən edilə bilər:

- bazarlarda mövqelərin möhkəmlənməsi və bunun hesabına rəqabət mübarizəsində üstünlüyün əldə edilməsi;
- daha uzun müddət (vaxt) ərzində maliyyə nəticələrinin maksimallaşdırılması;
- iqtisadi potensialın artırılması;
- səhmdarlar (sahibkalar) üçün müəssisənin dəyərinin artırılması.

Müəssisənin bu qaydada formalaşan məqsədləri bir-biri ilə ziddiyyət təşkil etmir, ancaq ayrı-ayrı məsələlərə müxtəlif aspektlərdən yanaşmağa imkan verir. Məsələn, səhmdarlar (sahibkarlar) üçün müəssisənin dəyərinin artırılması, onun bazarlarda mövqelərinin möhkəmlənməsi, müəssisənin potensialının artırılması daha uzun müddət ərzində müəssisənin maliyyə məsələlərinin maksimallaşdırılması nəticəsində mümkün ola bilər. Bu cür yanaşma kompleks məqsədlərin müəyyən edilməsinə imkan verir ki, onun da reallaşdırılması müəssisənin əsas məqsədinin əldə edilməsinə şərait yaradır.

Xərclərin azaldılması rəqabət mübarizəsində qələbə çalmağın ən vacib şərtlərindən biridir. Logistika fəaliyyəti material dəyərlərinin hərəkətinin müxtəlif halqalarında xərclərin səmərəşdirilməsi üçün geniş imkanlar açır və bu imkanlardan istifadə edilməsi üçün bütün lazımi tədbirlər həyata keçirilməlidir. Xərclərin minimuma endirilməsi, gəlirlərin isə maksimallaşdırılması müəssisənin son maliyyə nəticələrini müəyyən edən əsas istiqamətlərdir. Logistika proseslərinin geniş dairəsi müəssisənin məcmu fəaliyyətindən alınan gəlirin maksimallaşdırılmasına birbaşa təsir göstərir, o həm də bu fəaliyyətin xərclərini azalda bilər. Buna görə də müəssisələr müvafiq logistika siyasətini formalaşdırmaqda və həyata keçirməkdə maraqlı olmalıdırlar.

Ədəbiyyat

1. Axundov Ş.A. Marketinqin əsasları, Bakı, 2001.
2. Əliyev T.N. Marketinqin təşkili və idarə edilməsi. Bakı, 2004.
3. Əliyev T.Q. İstehsal sahibkarlığının inkişafının sosial-iqtisadi problemləri. Bakı: ELM, 2007.
4. Голубков Е.П. Основы маркетинга. Учебник. М.: Финпресс, 1999.

Резюме

Амирасланова Д.А.

Сущность логистической политики и теоретические основы ее формирования

Одним из основных факторов, влияющих на эффективную работу предприятия в современных условиях, является формирование и реализация благоприятной логистической политики. Без продуманной и обоснованной, но в то же время гибкой логистической политики, создания соответствующих логистических структур и организации их эффективной работы предприятию невозможно ритмично вести производственно-хозяйственные процессы и выдерживать конкуренцию. Формирование логистической политики очень важно для промышленных предприятий нашей страны. С этой точки зрения в статье отражены сущность, значение логистической политики и теоретические основы ее формирования.

Ключевые слова: *логистика, предприятие, производственно-хозяйственная деятельность, материальные потоки, затраты*

Summary

Amiraslanova D.A.

Essence of Logistic Policy and Theoretical Basıs of ıts Formation

One of the main factors affecting the efficient operation of an enterprise in modern conditions is the formation and implementation of a favorable logistics policy. Without a well-thought-out and reasonable, but at the same time flexible logistics policy, the creation of appropriate logistics structures and the organization of their effective work, an enterprise cannot rhythmically conduct production and economic processes and withstand competition. The formation of a logistics policy is very important for the industrial enterprises of our country. From this point of view, the article reflects the essence, significance of the logistics policy and the theoretical foundations of its formation.

Key words: *logistics, enterprise, production and economic activity, material flows, costs*

REGİONLARDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA KLASTERLƏRİNİN YARADILMASININ İQTİSADİ ƏHƏMİYYƏTİ

Həmidova Almas Məmmədağa qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
almashamidova@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə klaster siyasətinin əsas məqsədi açıqlanmış, onun ümumi iqtisadi inkişafa təsiri nəzərdən keçirilmiş, onun qarşısında duran əsas vəzifələr müəyyən edilmişdir. Regionlarda nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasının məqsədəuyğunluğu tədqiq edilmişdir. Həmçinin regionlarda nəqliyyat-logistika klasterlərinin formalaşması prosesinin əsas mərhələləri şərh edilmişdir.*

Açar sözlər: *klaster, nəqliyyat-logistika, sənaye, region, rəqabət, inkişaf, müəssisə*

Hazırda nəqliyyat sənayesinin inkişafı Azərbaycanın dövlət siyasətinin prioritet sahələrindən biridir. Ölkənin sənaye infrastrukturunun inkişaf səviyyəsi iqtisadi islahatlar şəraitində sosial vəziyyətə və digər sahələrin inkişafına böyük təsir göstərir. Buna görə nəqliyyat xidmətlərinə olan tələb yalnız nəqliyyatın həcmini və keyfiyyət səviyyəsini deyil, həm də sənayenin inkişafındakı mövcud tendensiyaları müəyyənləşdirir. Klaster, nəqliyyat müəssisələrinin təşkili və idarə edilməsinin ən perspektivli formalarından biridir.

Müasir şəraitdə regionların rəqabət qabiliyyəti yeni inkişaf formaları və texnologiyaları ilə müəyyən edilir. Regionlarda iqtisadi vəziyyəti keyfiyyətcə yaxşılaşdırmağa imkan verən belə formalardan biri məhz klasterdir. Müasir dövrdə klasterlərin yaradılması Azərbaycanın regionlarında iqtisadi inkişafın əsas istiqamətlərindən biridir. Klasterlər qloballaşan iqtisadiyyatda rəqabət üstünlüklərinə nail olmaq üçün maraqlı tərəflərin səylərini birləşdirmək məqsədi daşıyan təşkilat forması olmaqla, çoxfunksiyalı və çoxölçülü asılılığın bariz nümunəsidir. Onların inkişafı cəmiyyətin informasiyalaşdırılması və müasir iqtisadiyyatın sənaye strukturunun formalaşması ilə əlaqələndirilir.

Azərbaycanda nəqliyyat sənayesində klaster yaratmağın əsas hədəfləri bunlardır:

- xidmətin keyfiyyətinin dünya bazarının tələbləri səviyyəsinə yüksəldilməsi;
- yerli istehsalçıların daha rəqabətli məhsullarını dünya bazarlarına çatdırmaq üçün nəqliyyat kompleksinin imkanlarının inkişafı (nəqliyyat xərclərini azaltmaqla);
- sənayedə kiçik və orta sahibkarlığın ümumi logistikaya inteqrasiyası imkanı;
- nəqliyyat sənayesində yeniliklər yaratmaq və həyata keçirmək üçün təhsil və elmi müəssisələrin digər klaster üzvləri ilə qarşılıqlı əlaqə mexanizmlərinin inkişafı və təkmilləşdirilməsi.

Klaster strategiyası mövcud və potensial qrupların, rəqabət qabiliyyətinin dərəcəsinin müəyyənləşdirilməsinə, işgüzar mühitin yaxşılaşdırılması tədbirlərinə və perspektivli investisiya fəaliyyətinə əsaslanır. Belə bir strategiyanın tətbiqi rəqabət qabiliyyətinin yüksəlməsinə səbəb olur. [2, s.76]

Klaster yanaşmasının üstünlükləri onların fəaliyyətinin aşağıdakı aspektlərində əks olunur:

1. Klasterlər yeni texnologiyaların, biliklərin, məhsulların yayılması üçün ortaq bir elmi bazaya əsaslanır;
2. Klaster müəssisələri daxili ixtisaslaşma və standartlaşdırma aparmaq, yeniliklərin tətbiqi xərclərini minimuma endirmək bacarığı sayəsində əlavə rəqabət üstünlüklərinə malikdir;
3. Klasterlərin vacib bir xüsusiyyəti, tərkibində çevik sahibkarlıq strukturlarının olmasıdır;
4. Regional sənaye klasterləri kiçik sahibkarlığın inkişafı üçün son dərəcə vacibdir. [1, s.39]

Bu gün klaster qarşısında duran əsas vəzifələr bunlardır:

1. Regionun beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sisteminə daxil edilməsi;
2. Regiondakı iri sənaye müəssisələrinin ixtisaslaşdırılmış xidmətlərə olan tələbatının ödənilməsi;

3. Kiçik və orta sahibkarlıqların yüksək keyfiyyətli nəqliyyat və logistika xidmətləri ilə təmin edilməsi;

4. Klaster üzvləri arasında qarşılıqlı əlaqənin optimallaşdırılması.

Beləliklə, regionlarda nəqliyyat-logistika klasterinin formalaşması qeyri-bərabər ərazi inkişafı problemlərini əhəmiyyətli dərəcədə həll edə biləcək, regionun potensialından istifadə edərək ərazinin davamlı innovativ inkişafını təmin etməyə imkan verəcəkdir.

Şəkil. Klasterlərin ümumi iqtisadi siyasətə təsiri

Klaster siyasətinin əsas məqsədi müəssisələrin rəqabət qabiliyyətini artıraraq yüksək iqtisadi artım templərini və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsini təmin etməkdir. Regionların klasterləşdirilməsi çoxyönlü sosial-iqtisadi effekt təmin edir: istehsal sahələrinin yaradılması ilə yanaşı, bütün lazımi nəqliyyat, sosial innovasiya infrastrukturunun formalaşdırılması, tədqiqat, inkişaf və texnoloji işlərin həyata keçirilməsini və nəticələrinin istehsalda tətbiqini nəzərdə tutur. Klasterlərin formalaşması və inkişafı birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsində və iqtisadi inteqrasiyanın artırılmasında təsirli bir mexanizmdir. Yerli klasterlərin qlobal dəyər zəncirlərinə daxil edilməsi, milli texnoloji baza səviyyəsini əhəmiyyətli dərəcədə yüksəltməyə, müasir texnologiyalar və ən yeni avadanlıqları tətbiq edərək müəssisələrin beynəlxalq rəqabət qabiliyyətini artırmaqla, klaster müəssisələri tərəfindən müasir idarəetmə metodlarına, xüsusi biliklərə və beynəlxalq bazarlara çıxmağa imkan əldə edərək, iqtisadi artımı yüksəltməyə imkan verir.

Klaster siyasəti iki mövqedən nəzərdən keçirilə bilər: birincisi, regional iqtisadiyyatın sabitliyini və rəqabət qabiliyyətini artırmaq, həm regionlararası, həm də qlobal rəqabətdə istehsalçılarımızın mövqelərinin möhkəmlənməsini təmin edən vasitə kimi; ikinci mövqe insan kapitalının inkişafı və keyfiyyətinin yüksəldilməsinin şərtlərindən biri kimi. [3, s.270] Bu mənada klaster siyasəti qabaqcıl ölkələr tərəfindən qəbul edilmiş müasir sosial-iqtisadi inkişafa tam uyğundur. Bu baxımdan inkişaf prosesi ümumiyyətlə yalnız bütövlükdə cəmiyyətin maddi və iqtisadi rifahının artması kimi deyil (ÜDM-də artım, sənaye istehsalı, ÜDM və adambaşına investisiya və s. kimi makroiqtisadi dinamikanı xarakterizə edən göstəricilərə istinad etməklə), həm də insanların fərdi qabiliyyətlərinin genişlənməsi kimi nəzərdən keçirilə bilər. Regional klaster siyasəti, şirkətlərin təcili ehtiyaclarının ödənilməsinə, əməkdaşlıq və rəqabət mühitinin yaradılmasına, istehsal fəaliyyətinin birləşdirilməsinə, sənaye xidmətlərinin inkişafına yönəlmişdir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat-logistika klasterləri konkret ərazidəki spesifik sosial-iqtisadi vəziyyət və inkişaf perspektivləri nəzərə alınmaqla formalaşır. Lakin bu klasterin işləmə mexanizmlərinin hazırlanmasında mövcud vəziyyətin təhlilinə ehtiyac vardır. Nəqliyyat-logistika klasterləri yük axınlarını zaman və məkanda hərəkət etdirərək təsərrüfat subyektləri arasında əlaqəni təmin edə bilər. Yuxarıda deyilənlər əsasında qeyd etmək vacibdir ki, nəqliyyat-logistika klasterinin qurulmasının imkanları və hüquqi əsaslarının müəyyənləşdirilməsi, məqsəd və vəzifələrinin aydınlaşdırılması, inkişaf istiqamətlərinin formalaşması həm bütün klaster səviyyəsində, həm də onun konkret iştirakçıları səviyyəsində həyata keçirilməlidir. Belə olduqda nəqliyyat-logistika klasterləri Azərbaycanın və onun regionlarının sosial və iqtisadi inkişafına töhfə verən təsirli bir vasitə ola bilər.

Nəqliyyat-logistik klasterinin formalaşması prosesinin bir neçə mərhələdə həyata keçirilməsi məqsədəuyğundur:

1. İlkin şərtlərin təhlili, ehtiyacın əsaslandırılması və klaster yaratmaq fikrinin irəli sürülməsi (dövlət orqanları);

2. Nəqliyyat sənayesində (regional və yerli idarəetmə orqanları) rəqabət qabiliyyətinin qiymətləndirilməsinə əsaslanan klaster yaratmaq üçün müvafiq ərazinin (şəhərin, şəhər aqlomerasiyasının, bölgənin) seçilməsi;

3. Ərazilərin (dövlət və regional hakimiyyət orqanları) geosiyasi və iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla həm dövlət, həm də regional səviyyədə nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasını tənzimləyən bazanın hazırlanması;

4. Klasterin yaradılması üçün əsas sənədlərin hazırlanması, onun təşkilati strukturunun formalaşdırılması (dövlət orqanları, biznes və elmi ictimaiyyət nümayəndələri ilə birlikdə);

5. Klasterli idarəetmə sisteminin formalaşdırılması (dövlət orqanları, biznes və elmi ictimaiyyət nümayəndələri ilə birlikdə);

6. Klasterin fəaliyyətinin səmərəliliyinin təhlili və qiymətləndirilməsi üçün metodologiyanın hazırlanması;

7. Klasterin yaradılması prosesinin və onun fəaliyyətinin təşkili.

Beləliklə, nəqliyyat-logistika sistemlərinin formalaşması prosesində klaster yanaşmasının istifadəsi, sənaye müəssisələri və təşkilatları arasında qarşılıqlı əlaqə yaratmağa imkan verir. Ümumiyyətlə, klasterlərin yaradılması Azərbaycanın nəqliyyat sənayesinin inkişafında yeni bir tendensiyadır. Onların yaradılmasının üstünlükləri ölkənin nəqliyyat kompleksi üçün müasir bir infrastrukturun və effektiv idarəetmə sisteminin formalaşmasında, bu da öz növbəsində sənayedəki müəssisələrin məhsuldarlığının artmasında (malların çatdırılma müddətinin qısaldılması, saxlama tariflərinin azaldılması, xidmət keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, sərnişin və yük axınının həcminin artırılması) və klaster strukturuna daxil olan müəssisə və təşkilatların innovativ fəaliyyətinin stimullaşdırılmasında özünü göstərir. Bundan əlavə, investisiyaların cəlb edilməsi prosesi aktivləşdirilir, klasterləşdirilməyə məruz qalan regionlarda iqtisadiyyatın və sosial sahənin intensiv inkişafı baş verir ki, bu da nəticədə, iş yerlərinin, əməkhaqlarının və müvafiq olaraq müxtəlif səviyyəli büdcələrə daxilolmaların artmasına səbəb olur.

Ədəbiyyat

1. Евтодиева Т.Е. Логистический кластер как фактор конкурентоспособности региона. Человеческий капитал и профессиональное образование, № 2 (14) 2015, с.39-45.

2. Сомко М.Л. Транспортно-логистический кластер: новый подход к развитию отрасли. Екатеринбург, Научный журнал «Дискуссия», № 8 (26) АВГУСТ 2012, с. 76-80

3. Федотенков, Д. Г. Транспортно-логистические кластеры как вызов времени в социально-экономическом развитии региона. Санкт-Петербург, Заневская площадь, 2014, с. 270-273.

Резюме

Гамидова А.М.

Экономическое значение создания транспортно-логистических кластеров в регионах

В статье раскрыта основная цель кластерной политики, определены ее основные цели и рассмотрено влияние на общее экономическое развитие. Исследуется целесообразность создания транспортно-логистических кластеров в регионах.

Также, комментируются основные этапы процесса формирования транспортно-логистических кластеров в регионах.

Ключевые слова: *кластер, транспорт и логистика, промышленность, регион, конкуренция, развитие, предприятие*

Summary
Hamidova A.M.
The Economic Significance of Creating Transport and Logistics Clusters in the Regions

The article reveals the main goal of the cluster policy, defines its main goals and considers the impact on the general economic development. The feasibility of creating transport and logistics clusters in the regions is being investigated.

Also, the main stages of the process of formation of transport and logistics clusters in the regions are commented.

Key words: *cluster, transport and logistics, industry, region, competition, development, enterprise*

AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKANIN İNKİŞAF XÜSUSİYYƏTLƏRİ

Həziyev Vəli Əli oğlu
UNEC
veli51@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə logistikanın müasir dövrdə aktuallığını şərtləndirən amillərdən və Azərbaycan Respublikasında logistikanın inkişafına dair həyata keçirilən tədbirlərdən bəhs edilir. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsində qarşıya qoyulmuş hədəflərə və məqsədlərə nail olunması üçün prioritet tədbirlər, ticarət həcminin artırılması və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətindən yüksək əlavə dəyərin əldə edilməsi, özəl sektorun bu sahəyə cəlb edilməsi və s. məsələlər şərh edilmişdir.*

Açar sözlər: *logistika, tranzit, sifariş, anbar, yük daşımaları*

Bazar münasibətlərində məhsulların bölgüsü prosesinə qarşı tələbkarlıq, çevik istehsal sistemlərinin yaradılması, məhsulların daşınması, saxlanması, zəruri ehtiyatların yaradılması və onlara nəzarət, tədarükat prosesinin planlaşdırılması və təşkili mexanizmi, servis və s. logistikanın bir elmi sahə kimi tətbiqini zəruri edən ən mühüm amillərdir.

Logistikanın tarixi inkişafı onun paradiqması ilə sıx əlaqədardır. Tarixi nöqteyi-nəzərdən logistikanın dörd əsas: analitik; texnoloji (informasiya); marketinq; inteqral paradiqması mövcuddur. XX - ci əsrin 80 – ci illərindən etibarən sənayecə inkişaf etmiş qərb dövlətləri logistik sistemlərin qurulması zamanı marketinq paradiqmasına istinad etməyə başladılar. Bu paradiqmadan istifadəyə əsaslanan modellərin əsas məqsədi rəqabət mübarizəsi şəraitində logistik sistemlərlə şirkətlərin imkanları arasında münasibətləri təsvir etmək və aydınlaşdırmaqdan ibarət idi. Qloballaşan müasir dövrdə rəqabət şəraitində logistikanın əhəmiyyəti artmaqdadır.

Sual yaranır: logistika nə üçün indi bu qədər aktuallaşıb? O bir neçə amilə görə baş verdi: 1) iqtisadi, 2) informasiya 3) texniki. 1) şirkətlərin əsas prioriteti istehlakçıya göstərilən kompleks xidmətlərin keyfiyyətini və öz mənfəətini artırmaq üçün istehsal və dövriyyə xərclərinin azaldılması imkanlarını axtarmaqdır. Buna görə bazarın inkişafı kontekstində münasibət prinsipi "hesablama + fayda + istehlakçı" logistikanın əhəmiyyətinin artmasına səbəb olur. 2) İnformasiya bazar və logistikanı ən yaxından əlaqələndirir. Logistik proseslərin predmeti, vasitələri və komponenti informasiya axınlarıdır. 3) Texniki amil (avtomatlaşdırma və kompüterləşdirmə) onunla bağlıdır ki, bir idarəetmə sistemi kimi logistika, onun subyekt və obyektləri nəqliyyat-anbar təsərrüfatında ümumi texniki nailiyyətlər və məhsul bazarlarında həlledici uğuru təmin edən idarəetmə əsasında inkişaf edir. [2.c.9]

Logistikanın iqtisadi sistemə verdiyi ən böyük fayda, iqtisadi səmərə, material resursları üzrə ehtiyatların həcminin və material resurslarının istehlakçılara çatdırılması vaxtının azaldılmasından ibarətdir. Nəqliyyat xərclərinin azaldılması ticarət dövriyyəsini artırır. Ekspertlərin

apardıqları hesablamalara əsasən logistika ehtiyatların həcminin 30 –50%, məhsulların hərəkətinə sərf edilən vaxtın isə 25-45 % azaldılmasına imkan verir. Bu baxımdan logistikanın inkişafına yönəlmiş iqtisadi siyasət özünü doğruldur.

Logistika və ticarət sahəsi bütün sektorların inkişafında bünövrə rolunu oynamaqla, əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirliliyin artırılmasında mühüm rol oynayır. Azərbaycanda keyfiyyət və kəmiyyət göstəricilərinin yüksəldilməsi perspektivi üzərində qurulan logistika və ticarət sahəsində regional və qlobal dəyər zəncirlərinə inteqrasiya, dünyanın ən qabaqcıl təcrübələrinə dair nümunələrə əsaslanan tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə etmək məqsədilə əlavə dəyər yaradan xidmətlər təmin olunacaqdır. Həm Şərq-Qərb dəhlizi, həm də Şimal-Cənub dəhlizi üzərindəki əlverişli coğrafi mövqeyi sayəsində ölkəmiz həm tranzit ticarəti, həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından pay əldə etmək imkanına malikdir. Yeni liman və dəmir yolları ilə bağlı bir sıra mühüm infrastruktur layihələri artıq yekunlaşmaq üzrədir. [3. s.9].

Logistik fəaliyyətin təşkili, formalaşması, idarə edilməsi və inkişafı özünəməxsus metodlardan istifadə edilməklə həyata keçirilir.

Şirkətlər xammal, material, dəstləşdirici məmulatlar və digər istehsal-texniki təyinatlı məhsullarla iki: anbar və tranzit formada təchiz edilirlər. Praktikada birbaşa uzunmüddətli, topdansatış və təminatlı kompleks təchizat formalarından da istifadə edilir.

İlk növbədə anbar təchizat forması eşalonlaşdırılmış və çevik əlaqəli makro-logistik sistemlərin tətbiqinə əsaslanmaqla material resursları xətti qaydada hərəkət edərək istehsalçı müəssisələrdən təchizat-satış funksiyasını həyata keçirən kommersiya müəssisələrinin anbarlarına daxil olur və müvafiq tədarükat müqavilələrinə uyğun sifarişlər əsasında istehlakçı müəssisəyə çatdırılır.

Tranzit formasında isə material axınları birbaşa əlaqəli makrologistik sistemin tətbiqinə əsaslanır və heç bir aralıq vasitəçilərin iştirakını nəzərə almadan istehsalçı müəssisələrdən bu resursların istehlakçılarına uzunmüddətli təsərrüfat müqavilələri üzrə çatdırılır. Təchizat formalarının seçilməsinə təsir edən əsas amil tranzit normasıdır. Tranzit norması dedikdə, istehsalçı müəssisələrdən bir sifarişlə bir ünvana çatdırılacaq material resurslarının minimum miqdarı nəzərdə tutulur. İstehlakçı şirkətlər tranzit forma ilə məhsul almaq üçün özlərinin həqiqi tələbatından asılı olmayaraq, tranzit normanın həcmi qədər material sifariş verməlidirlər.

Məlumdur ki, ehtiyatların olması istehsalçılar, məhsulgöndərənlər və istehlakçılar arasındakı təsərrüfat əlaqələrini zəiflədir. Ehtiyatların mövcudluğu həm optimal partiyalarla məhsulların istehsalı ilə məşğul olan təsrrüfat subyektlərinin material resursları ilə təmin etməyə, həm də xammalın emal edilib optimal partiyalarla hazır məhsul istehsalına şərait yaratmalıdır. Yarımfabrikat şəklində ehtiyatların mövcudluğu isə istehsal prosesində fasiləsizliyi təmin etmək məqsədi ilə çətinliklərin yaranmasına imkan vermir. Bütün hallarda məhsulgöndərmələrin həcmi tədqiq edilən firmanın anbarının maksimum tutumundan artıq ola bilməz. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, məhsulgöndərmələrin həcmi azaldıqca iki məhsulgöndərmə arasındakı interval kiçilir, yəni qalan şərtlər eyni olduqda məhsulgöndərmələrin sayı artır. Bunun üçün isə, sifariş, yəni məhsulgöndərmə partiyasının optimal həcminin təyin edilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Sifariş partiyası nə qədər iri olarsa il ərzində sifarişlərin sayı bir o qədər az olar. Eyni zamanda iri partiyalarla sifarişlərin yerinə yetirilməsi bu və ya digər təyinatlı xərclərin azaldılmasına səbəb olmaqla bərabər bütövlükdə ehtiyatların həcmini artırır. İri sifariş partiyaları ilə məhsul alındıqda alıcılara qiymət güzəşti edilməsinə baxmayaraq sifariş edilmiş məhsul vahidinə çəkilən xərclər məhsulgöndərmə partiyası böyüdükdə azalır. Digər tərəfdən isə məhsul vahidinin saxlanma xərcləri sifariş partiyasının artması ilə əlaqədar olaraq artır. Əks təqdirdə sifariş partiyası kiçildikcə onların kəmiyyəti azalmağa doğru meyl edir. Beləliklə, sifarişin həcmi optimal olduqda tədarükat və saxlamanın xüsusi xərcləri minimumlaşır.

Təsərrüfat praktikasında ehtiyatların saxlama xərclərinin həcmini, eləcə də məhsul çatışmamazlığı ilə bağlı yaranan xərclərin müəyyənləşdirilməsi çox çətin və mürəkkəb proses olsa da ehtiyatların, sifariş partiyalarının planlaşdırılması məqsədi ilə onların hesablanması olduqca vacibdir.

Ehtiyatların idarə edilməsi sistemini seçən zaman müəssisələr tələbin dəyişməsi tezliyini nəzərə almalıdırlar. Tələbin artması ilə sifariş partiyasının da həcmi artır. Bu halda zəmanətli ehtiyatın həcmi ya tələbin artım tempinə uyğun olaraq artmalıdır, ya da məhsullara maksimal və ya minimal tələbat zamanı onları qıtlıqdan mühafizə etməlidir. Əgər müəssisə rəhbərliyi bu sistemi qəbul edirsə, onda tələbin artması müqabilində sifariş partiyalarının tezliyi də artmış olacaq.

Bazarın infrastruktur elementləri bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olduğundan onlardan ixtiyari hər hansı birinin fəaliyyətinin tələb olunan səviyyədə olmaması bütövlükdə infrastruktur sisteminin funksional fəaliyyətini zəiflədir. Məsələn, kənd təsərrüfatı məhsullarına tələbatın daimi, istehsalın isə mövsümü xarakterli olduğundan anbar təsərrüfatının idarə edilməsi, optimal yerləşdirilməsinin təşkili və anbarlarda yerinə yetirilən logistik əməlyyatların planlaşdırılması zəruridir. Son dövrlərdə ölkəmizdə logistik terminalların və anbar şəbəkəsinin qurulmasına baxmayaraq bu sahədə problemlər mövcuddur. Geniş anbar şəbəkəsinin mövcudluğu kənd təsərrüfatı məhsullarının akkumulyasiya prosesini sürətləndirmək, onların keyfiyyətli formada istehlakçılara çatdırılmasını təmin etməklə yanaşı logistik dövrdə bir manatlıq əmtəəlik məhsullara düşən anbar saxlanma xərclərinin artmasına gətirib çıxarır. Anbarların iriləşdirilməsi və məhdud sayda olması məhsulun istehlakçıya çatdırılması xərclərini artırır. Anbarların quraşdırılma xərcləri ilə məhsulun istehlakçıya çatdırılması xərclərini müqayisə etməklə onların sayını müəyyənləşdirmək olar.

Hər bir konkret variant üzrə lazım olan hesablamalar aparmaqla qərar qəbul etmək olar. Fikrimizcə, anbarların sayı və yerləşdirilməsi üzrə optimal qərar qəbul etmək üçün lazım olan hesablamalar aparmaqla yanaşı yerli mütəxəssislərin fikirlərinin öyrənilməsi, anabar təsərrüfatına tələbatın müəyyənləşdirilməsi, bu xidmətə əlçatan qiymətlərin qoyulması da əhəmiyyətli amildir.

Harmonik şəkildə təşkil edilmiş logistictik sistemin anbarsız bir sistem olması fikri səhvdir. Harmoniya logistikada maddi əşyaların, xammalın ilkin mənbədən son istehlakçıya qədər hərəkətinin anbar və tranzit üsullarının düzgün uyğunluğu, ahəngi ilə əldə edilir. [1, s.380]

Azərbaycanda logistikanın inkişafına xüsusi diqqət yetirilir. 2016-cı ildə Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi qəbul edilmişdir. Bu sənəddə qarşıya qoyulmuş hədəflərə və məqsədlərə nail olunması üçün prioritet tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur. Ticarət həcminin artırılması və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətindən yüksək əlavə dəyərin əldə edilməsi, özəl sektorun bu sahəyə cəlb edilməsi və s. Artıq nəzərdə tutulmuş tədbirlərin böyk əksəriyyəti yerinə yetirilmək üzrədir.

Regional tranzit ticarət həcminin Orta Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə 40 faiz artması; regional tranzit ticarət həcminin Orta Asiya və Avropa marşrutu üzrə 25 faiz artması; regional tranzit ticarət həcminin Çin və Avropa marşrutu üzrə 3 faiz artması; regional tranzit ticarət həcminin Rusiya və İran marşrutu üzrə 40 faiz artması; regional tranzit ticarət həcminin İran və Qara dəniz marşrutu üzrə 25 faiz artması [3. s.61] iqtisadi inkişafı daha da sürətləndirəcəkdir.

Aşağıdakı cədvəldə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti haqqında məlumatlar verilir.

Cədvəl 1.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti

Yük daşınmışdır, min ton

	2005	**2010**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Cəmi	**46741**	**51688**	**52240**	**50302**	**52733**	**52674**
o cümlədən: dəmir yolu	24685	20578	15521	13830	13074	12564
dəniz	8488	9370	6067	4992	7423	6875
avtomobil	13568	21740	30652	31480	32236	33 235

o cümlədən tranzit yüklərin daşınması, min ton

Cəmi	**15051**	**15971**	**9494**	**7997**	**10186**	**9345**
o cümlədən: dəmir yolu	7328	8253	3927	3789	3346	3045
dəniz	7723	7718	5567	4208	6840	6300

Mənbə: *Azərbaycanın statistik göstəriciləri səh.596*

Cədvəldən görsənir ki, 2018-ci ildə 2017-ci illə müqayisədə yük daşımalarında 59 min ton və ya 0,1% azalma olmuş, transit yük daşımalarında isə 841 min ton və ya 8,2% azalma olmuşdur. Təbidir ki, tranzit yük daşımalarında güclü rəqabətin olması nəzərə alınmalıdır və tranzit prosedurlarının asanlaşdırılması və təkmilləşdirilməsi, onların sayının və müddətinin azaldılması, tranzit yükdaşımalar sahəsində tam əlverişli sistemin tətbiqi, yüklərin daşındığı ölkələr və aidiyyəti qurumlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi, ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin təşviqi daima diqqətdə olmalıdır. Logistik sistemin bütün tərkib elementlərinin funksionallığı artırılmalıdır.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi, regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək potensialı, regional bazarlara yaxınlıq və lazım olan infrastrukturun mövcudluğu logistikanın inkişafına zəmin yaradır. İnkişaf etmiş bazar infrastrukturunun, o cümlədən logistik sistemlərin mövcud olması aşağıdakıları təmin etməyə:

- bazara istiqamətləndirilən məhsulların həcminin artmasına və infrastruktur xidmətlərindən istifadə edilməsinə çəkilən məsrəflərin xüsusi çəkisinin azaldılmasına;
- məhsulların bazara irəlilədilməsi üzrə məcmu məsrəfləri aşağı salmağa imkan verir.

Ədəbiyyat

1. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. 15-е изд., перераб. и доп. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2007, 472 с.

2. Корсаков А.А. ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ: Учебное пособие / Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. М.: 2005, 69 с.

3. “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair” Strateji Yol Xəritəsi. 67 s.

4. İnternet resursları.

Резюме

Азиев В.А.

Особенности развития логистики в Азербайджане

В статье рассматриваются факторы, определяющие актуальность логистики в современное время, и меры, принимаемые для развития логистики в Азербайджанской Республике. Были прокомментированы вопросы получения высокой добавленной стоимости от транзитной торговли для увеличения объема торговли и диверсификации экономики, привлечения частного сектора в эту область и приоритетные меры по достижению целей и задач, изложенных в Стратегической Дорожной Карте развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике.

***Ключевые слова**: логистика, транзит, заявка, склад, грузоперевозка*

Summary

Haziyev V.A.

Features of Logistics Development in Azerbaijan

The article deals with the factors determining the relevance of logistics in present day, and measures that is being carried out to develop logistics in the Republic of Azerbaijan. There has been made a comment on number of issues, such as priority measures, increasing value of trade, highly-value added from transit trade for diversifying the economy, involving the private sector in this field etc. to achieve the goals and objectives of the “Strategic Roadmap for Development of Logistics and Trade in the Republic of Azerbaijan”.

***Key words:** logistics, transit, application, warehouse, freight transportation*

DEBİTOR BORCLAR VƏ ONLAR ÜZRƏ QİYMƏTLƏNDİRİLMİŞ EHTİYATLAR

Hüseynzadə Gülşən Qalib qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
gulsen396@mail.ru

Xülasə: *Debitor borcları üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyat: Müəssisənin əvvəlki kommersiya təcrübəsinə əsaslanaraq, uçot siyasətində müəyyən edilmiş faiz dərəcəsi ilə debitor borclarına ehtiyat hesablayır. Satışla bağlı debitor borcları maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatda debitor borcları üzrə bütün qiymətləndirilmiş ehtiyatlar çıxılmış şəkildə göstərilir. Debitor borcları üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyatlar müəssisənin gələcəkdə ümidsiz və şübhəli borclarını nəzərə alan ehtiyatlılıq tədbiridir. Bu halda müəyyən borclar ümidsiz və şübhəli olduğuna görə müəssisənin əlavə mənfəət göstərmə iddiası ehtimalını azaldır.*

Açar sözlər: *debitor borc, alınmış veksellər, şübhəli və ümidsiz borc, qiymətləndirilmiş ehtiyat, mənfəət*

Debitor borcu - (ingiliscə - debt receivable-alacaq borc) şirkətə, müəssisəyə digər şirkət, müəssisə tərəfindən ödənilməli olan borc məbləğidir. Sözügedən məbləğ əsasən müəssisənin alıcı və sifrarişçilərinə təqdim etdiyi mallar, göstərdiyi xidmət və işlərin qarşılığında yaranır. Beləliklə, dahə sadə variantda desək, debitor borcları müəssisənin digər şəxslərdən qısa və uzunmüddətli dövrdə olan alacaqlarıdır.

Zənn edirik ki, debitor borclarını və debitor xarakterli aktivləri daha yaxşı başa düşmək üçün aktivləri xarakterinə görə 2 yerə ayırmaq lazımdır: Real aktivlər və alacaq xarakterli aktivlər.

Real aktivlər o aktivlərdir ki, müəssisə daxilində onları müşahidə etmək mümkündür, yəni real görsənən aktivlərdir. Məsələn, pul vəsaitləri, avadanlıqlar, ehtiyatlar və s.

Alacaq xarakterli aktivlər isə müəssisədən kənarda olub, qarşılığının ödənilməsinə və yaxud qaytarılmasına qədər müəssisəyə aid olan aktivlərdir.

Aktivləri xarakterinə görə təsnifləşdirsək, real aktivlərə və debitor xarakterli aktivlərə aşağıdakıları aid etmək olar:

Real aktivlər:	***Debitor xarakterli aktivlər:***
Torpaq, tikili və avadanlıqlar;	Debitor borcları;
Qeyri-maddi aktivlər;	İnvestisiyalar;
Təbii sərvətlər (resurslar);	Gələcək dövrün xərcləri;
Bioloji ativlər;	Verilmiş borclar (alınmış veksel);
Daşınmaz əmlaka investisiyalar;	Əvəzləşdirilən ƏDV;
Ehtiyatlar;	Təhətlhesab məbləğlər;
Pul vəsaitləri.	Verilmiş avanslar;
	Təxirəsalınmış vergi aktivi.

İngilis dilində "receivable" kimi ifadə olunan debitor borc hesabı, ümumilikdə alacaqları göstərsə də, mal və xidmətlərin müqabilində alacaqlarla borc məqsədilə verilmiş alacaqlar fərqləndirilmişdir. Belə ki, mal və xidmətlərin qarşılığındakı alacaqlar " Debitor borcları" (receivable), yalnız borc məqsədilə verilmiş nağd pullar üzrə alacaqlar isə "Verilmiş borclar" adlanır. Beynəlxalq praktikada bu hesaba həmçinin "Alınmış veksellər" (note receivable) də deyilir. "Veksel" borcun alınmasını təsdiq edən qiymətli kağızdır. Bu sənədi adətən borcu alan yazıb borcverənə təqdim edir. Ölkəmizin təcrübəsində isə bu sənədi "borc müqaviləsi" əvəz edir. [2]

Alınmış veksellər (verlimiş borclar)-müəyyən məbləğin gələcəkdə təyin olunmuş gündə ödənilməsini təsdiq edən yazılı sənəddir. Qeyd edək ki, bu hesaba əks olan "Verilmiş veksellər" də müəssisənin satış fəaliyyəti zamanı yaranır və öhdəlik hesablarına aid edilir. Alınmış veksellər uzun və qısamüddətli olurlar.

Gələcək dövrün xərcləri- gələcəkdə göstəriləcək xidmətlərin dəyərinin ikiqat, üçqat və daha artıq hissəsinin pul şəklində əvvəlcədən ödənilmiş məbləğidir. Bu hesab beynəlxalq təcrübədə "Əvvəlcədən ödənilmiş hesablar", məsələn "əvvəlcədən ödənilmiş icarə, kommunal və s." kimi də ifadə edilməkdədir.

Verilmiş avanslar- gələcəkdə alınacaq mal və ya bizə göstəriləcək xidmətlərin dəyərinin əvvələcədən, tam və ya qismən pul şəklində ödənilmiş məbləğidir.

Təhtəlhesab məbləğlər-gələcəkdə alınacaq mallar və ya göstəriləcək xidmətlərə görə müəssisə tərəfindən təhtəlhesab şəxslərə verilmiş pul vəsaitləridir. Təhtəlhesab şəxs kimi müəssisənin istənilən işçisi, habelə, direktor, təsərrüfat müdiri, kassir və s. kimi əməkdaşlar çıxış edə bilərlər.

İnvestisiyalar- digər müəssisələrin səhmlərinin gələcəkdə satmaq, yaxud idarəetməsində iştirak məqsədilə alınması üçün ödənilmiş pul vəsaitləridir.

Əvəzləşdirilən əlavə dəyər vergisi- əlavə dəyər vergisi (ƏDV) ödəyicisi olan müəssisə tərəfindən kommersiya məqsədilə hər hansı bir əsas vəsait, mal, xidmətlər və sair alışlar zamanı ödənilmiş əlavə dəyər vergisi məbləğidir. Azərbaycan Respublikası Vergilər Məcəlləsinə görə gəlirdən çıxılmayan xərclərlə bağlı alışlar üçün ödənilmiş ƏDV əvəzləşdirilə bilməz.

Təxirə salınmış vergi aktivləri - Milli Mühasibat Uçotu Standartına uyğun olaraq hesablanmış uçot mənfəəti ilə vergi qanunvericiliyi əsasında hesablanmış vergi mənfəəti arasında yaranmış alacaq xarakterli müvəqqəti fərqdir.

Digər debitor borcları mal və xidmətlərin satışı ilə birbaşa əlaqəsi olmayan sair debitor borclarıdır. Bu cür borclar adətən borc şəklində verilmiş ssuda, törəmə şirkətə, işçilərə, dost təşkilatlara və s. verilən borclar şəklində yaranır. [3]

Debitor borcları üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyat: Müəssisənin əvvəlki kommersiya təcrübəsinə əsaslanaraq, uçot siyasətində müəyyən edilmiş faiz dərəcəsi ilə debitor borclarına ehtiyat hesablayır. Satışla bağlı debitor borcları maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatda debitor borcları üzrə bütün qiymətləndirilmiş ehtiyatlar çıxılmış şəkildə göstərilir.

Debitor borcları üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyatlar müəssisənin gələcəkdə ümidsiz və şübhəli borclarını nəzərə alan ehtiyatlılıq tədbiridir. Bu halda müəyyən borclar ümidsiz və şübhəli olduğuna görə müəssisənin əlavə mənfəət göstərmə iddiası ehtimalını azaldır. [1]

Qiymətləndirilmiş ehtiyat ilk dəfə yaradıldıqda bu ilkin ehtiyatın məbləği həmin dövr üçün mənfəət və ya zərər və digər məcmu gəlir haqqında hesabata xərc maddəsi kimi yazılır. Müxabirləşmə aşağıdakı kimi qeyd olunur:

	AZN	**AZN**
DEBET	Şübhəli və ümidsiz borclar üzrə xərclər	X
KREDİT	Qiymətləndirilmiş ehtiyat	X

Mövcud qiymətləndirilmiş ehtiyat məbləği artdıqda bu artım həmin dövr üçün mənfəət və ya zərər və digər məcmu gəlir haqqında hesabata xərc maddəsi kimi yazılır. Artıq mövcud olan qiymətləndirilmiş ehtiyatın məbləği azaldıqda bu məbləğ həmin dövr üçün mənfəət və ya zərər və digər məcmu gəlir haqqında hesabata geri kredit edilir.

Nümunə: Debitor borcları üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyat.

Müəssisə 1 iyul 20X8-ci il tarixində fəaliyyətə başlayır, 30 iyun 20X9-cu il tarixində bitən 12 ay ərzində 300,000 AZN məbləğində kredit satışı həyata keçirir və 6,000 AZN məbləğində ümidsiz və şübhəli borcları silir. Alıcılardan il ərzində qəbul edilmiş pul vəsaitləri 244,000 AZN təşkil etmişdir.

	AZN
İl ərzində kredit satışları	300,000
Üstəgəl 1 iyul 2019-cu il tarixinə debitor borcları	0
Müəssisəyə olan cəmi borclar	300,000
Çıxılsın kredit müştərilərindən əldə edilmiş pul vəsaitləri	(244,000)

	56000
Çıxılsın silinmiş ümidsiz və şübhəli borclar	(6,000)
30 iyun 2020-cu il tarixinə satışla bağlı ödənilməmiş debitor borcları	50,000

Bu borcun 5,000 AZN hissəsi şübhəli borcdur.

Müəssisə ümidsiz və şübhəli borcla aşağıdakı kimi mühasibat uçotu yazılışı qeyd edəcək.

		AZN	AZN
DEBET	Ümidsiz borclar üzrə xərc (6,000+5,000)		11,000
KREDİT	Debitor borclar üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyat		5,000
	Debitor borclar hesabı		6,000

Maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatda debitor borcların dəyəri aşağıdakı kimi göstəriləcək:

	AZN
Cəmi debitor borclar 30 iyun 2020-cu il tarixinə	50,000
Çıxılsın debitor borclar üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyat	(5,000)
Maliyyə vəziyyəti haqqında hesabatda qeyd olunan məbləğ	45,000

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərində Maliyyə Hesabatlarının Beynəlxalq Standartlarının tətbiqi ilə bağlı mühasibat uçotunun aparılmasına dair dərs vəsaiti. Bakı, 2018, 578 s.

2. Fətullayev R. Beynəlxalq mühasibat uçotunun əsasları. Bakı, 2019, 319 s.

3. www.muhasibat.az

Резюме

Гусейнзаде Г.Г.

Дебиторская задолженность и оценочные резервы по ней

Расчетный резерв под дебиторскую задолженность: исходя из предыдущего коммерческого опыта компании, он рассчитывает резерв под дебиторскую задолженность по процентной ставке, установленной в учетной политике. Дебиторская задолженность по продажам отражается в отчете о финансовом положении за вычетом всех оцененных запасов. В этом случае определенные долги уменьшают вероятность того, что предприятие будет требовать дополнительную прибыль, потому что это плохо и сомнительно.

Ключевые слова: дебиторская задолженность, приобретенные векселя, сомнительные и безнадежные долги, оценочные резервы, прибыль

Summary

Huseynzade G.Q.

Receivables and Estimated Reserves on Them

Estimated provision for receivables: Based on the entity's previous commercial experience, it calculates a provision for receivables at the interest rate set out in the accounting policy. Receivables related to sales are shown in the statement of financial position less all assessed inventories. In this case, certain debts reduce the likelihood that the enterprise will claim additional profit because it is bad and doubtful.

Key words: *debt receivable, note receivable, doubtful end hopeless debt, estimated reserve, profit*

FAKTORİNQ ƏMƏLİYYATLARI, ONLARIN ÜSTÜN VƏ ÇATIŞMAYAN CƏHƏTLƏRİ

Köçərli Hicran Rafiq qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
koçerlih@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə faktorinqin mahiyyəti açıqlanmış, onun üstün və çatışmayan cəhətləri araşdırılmışdır. Faktorinqin müxtəlif tərəflər üçün faydaları tədqiq edilmiş, digər kredit məhsullarından fərqli cəhətləri aşkar edilmişdir. Faktorinqin təsərrüfat subyektlərinə olan faydalarını nəzərə alaraq, onun inkişaf etdirilməsi üçün bir sıra tövsiyə xarakterli təkliflər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *faktorinq, kreditləşmə, ödəmə, debitor borcları, maliyyə, pul, xidmət, tələb, risk*

Qlobal maliyyə böhranı şəraitində şirkətlərin əksəriyyəti xərcləri optimallaşdırmaq və yeni kapital mənbəyini tapmaq ehtiyacları ilə üzləşirlər. Ticarət və istehsal şirkətləri üçün dövriyyə kapitalı çatışmazlığının qarşısını almağın təsirli yollarından biri faktorinqdən maliyyələşdirmə mənbəyi kimi istifadə etməkdir. Bunu nəzərə alaraq, dövlət faktorinqin daha da inkişaf etdirilməsinə, habelə sahibkarlıq subyektlərinə faktorinq maliyyələşdirməsini təmin edən kredit və digər təşkilatların maraqlarının qorunmasına yönəlmiş tədbirlər həyata keçirməlidir.

"Faktorinq" termini ingilis dilindən mənası vasitəçi, agentdir. Faktorinq (vasitəçi, satış agenti) - təxirə salınmış ödəniş əsasında ticarət edən istehsalçılar və təchizatçılar üçün maliyyə xidmətləri kompleksidir. Faktorinq maliyyə bazarının ən dinamik və perspektivli seqmentlərindən biridir. Faktorinqin maliyyə bazarının əsas seqmentlərindən biri kimi fərqləndirici xüsusiyyəti müxtəlif xidmətlər təklif edən mürəkkəbliyidir. Bu, faktorinq xidmətlərinin müxtəlifliyini və faktorinq mexanizminin çoxyönlülüyünü müəyyənləşdirir. Faktorinq qısa müddətli debitor borclarının yenidən maliyyələşdirilməsi çərçivəsində xidmətlər kompleksidir [1, s.138]. Sözün dar mənasında faktorinq debitor borclarının idarə edilməsi və cari aktivlərin maliyyələşdirilməsi üçün bir xidmətdir. Bu o deməkdir ki, debitor borclarının azaldılması üçün faktorinq kimi vasitə öz effektivliyini göstərə bilir. Geniş mənada faktorinq, ümumiyyətlə, aşağıdakı komponentlərdən iki və ya daha çoxunu əhatə edən bütün maliyyə xidmətləri deməkdir:

- kredit riskinin azaldılması;
- şirkətin dövriyyə kapitalının təmin edilməsi (maliyyələşdirilməsi);
- debitor borclarının toplanması;
- malların tədarükü üçün ödəmə borclarının uçotu.

Faktorinq əməliyyatları əvvəlcə ixtisaslaşdırılmış ticarət vasitəçilərinin əməliyyatları kimi meydana çıxdı və sonradan bank təcrübəsində geniş inkişaf etdirildi. Bazar şəraitində faktorinq, satıcılar və alıcılar üçün ən məqbul variantlardan istifadə etməyə imkan verən maliyyə və kredit xidmətidir. Beynəlxalq ticarətdə faktorinq, ixracatçılar və idxalçılar üçün ən uyğun qərarlar qəbul etməyə imkan verən maliyyə və kredit xidmətidir.

Fikrimizcə, faktorinqdən istifadə müştərilərə digər hesablama sxemləri ilə müqayisədə əməliyyat, bazar və girov risklərini azaltmağa imkan verəcəkdir. Faktorinq ayrıca bir hərəkət kimi deyil, malların tədarükünün maliyyələşdirilməsini, kredit risklərinin sığortalanmasını, debitor borclarının vəziyyətinin uçotunu və vaxtında ödəmə ilə borclularla işləməyi özündə cəmləşdirən maliyyə xidmətləri kompleksi kimi nəzərdən keçirilməlidir. Faktorinq alıcıya ödənişləri təxirə salmağa və tədarükçüyə malın ödənilməsinin əsas hissəsi çatdırıldıqdan dərhal sonra əldə etməyə imkan verir [2, s.110].

Faktorinq korporativ borc problemini həll edir. Faktorinq kiçik müəssisələrə istehsalını, demək olar ki, davamlı olaraq artırmağa imkan verir. Faktorinqin üstünlükləri:

- satıcı üçün: gələcəkdə nağd boşluqların qarşısını alacaq, bazarda rəqabət qabiliyyətini artıracaq göndərilən mallara və ya göstərilən xidmətlərə görə dərhal ödəniş almaq imkanı;

- alıcı üçün: orta hesabla satıcı üç ayadək təxirə salınmış ödəmə imkanı ilə mallar çatdırır və ya xidmətlər göstərir, bu da alış həcmini artırmağa və vəsait dövriyyəsini artırmağa imkan verir;

- pul tələblərini həyata keçirən təşkilatlar üçün: əlavə xidmətlər və nəticədə, əlavə gəlir əldə etmək imkanı verir. [5, s.49]

Faktorinqin faydaları cədvəl 1-də daha ətraflı şəkildə təqdim olunur.

Cədvəl 1

Təchizatçılar və alıcılar üçün faktorinqin üstünlükləri

Təchizatçı (faktor müştərisi)	Alıcı (borclu)
1. Alıcı tərəfindən ödənişlərin gecikməsi halında itkilərin azaldılması 2. Nağd boşluqların aradan qaldırılması 3. Pul dövriyyəsinin planlaşdırılmasının sadələşdirilməsi 4. Pul dövriyyəsinin artırılması 5. Müştəri bazasının genişləndirilməsi və təxirə salınmış ödəniş ilə mal almaq üçün daimi imkanları olan alıcılarla sabit münasibətlərin qurulması 6. Bazar payının genişləndirilməsi.	1. Borcun ödənilməsi cədvəlinin planlaşdırılması 2. Lazımi mal və ya materialların vaxtında alınması 3. Xidmətlərin genişləndirilməsi və s.

Təchizatçılar tərəfindən faktorinq şirkətə aşağıdakı üstünlüklər verir:

- dövriyyə kapitalının olmaması ilə problemlərin həlli;
- vəsait dövriyyəsinin sürətlənməsi;
- satışın artması;
- debitor borclarının pula çevrilməsi;
- əlavə maliyyənin alınması;
- kredit, likvidlik, faiz dərəcəsi və valyuta risklərindən qorunma.

Əslində, faktorinq debitor borclarının təyin edilməsinin aşağıdakı məqsədlər üçün həyata keçirildiyi bir əməliyyatdır:

1. Vəsaitlərin dövriyyə sürətinin artırılması.
2. Hesabın aparılması xərclərinin azaldılması.
3. Borcun qaytarılmasına zəmanət.

Bu mexanizmin müsbət tərəfi gələcək maliyyə axınlarını planlaşdırma imkanındadır. Bir qayda olaraq, faktorinq şirkəti tələblərin 90%-ni bir anda köçürür (borcun ödənilməməsi riski dərəcəsindən asılı olaraq).

Fikrimizcə, faktorinq maliyyələşdirmənin ən əlverişli yoludur. Bununla yanaşı, faktorinqin mənfi cəhətləri də qeyd edilməlidir. Bu xidmətin əsas çatışmazlığı onun yüksək qiymətidir, çünki xidmət kreditlə müqayisədə olduqca bahalıdır. Lakin eyni zamanda daha yüksək dərəcəni ödəyərək müştəri qarşılığında bütün xidmətlər alır. Debitor borcları, əslində, bir amilin mülkiyyətinə çevrildiyi üçün öz şərtlərini və fəaliyyət meyarlarını diktə edir.

Faktorinqin mənfi cəhətləri:

- yüksək tarifləri olan faktorinq şirkətlərinin olması;
- müştəri dərhal çatdırılmış malların və ya göstərilən xidmətlərin dəyərinin yalnız 85% -ni ala bilər və qalan hissəsini borcunu ödədikdən sonra alır. [3, s.151]

Faktorinqi digər kredit məhsullarından fərqləndirmək lazımdır. Kredit təcili olması ilə xarakterizə olunur, yəni müqavilədə göstərilən müəyyən bir müddətə verilir. Bundan əlavə, kredit almaq proseduru təşkilatın keçmiş uğurlarına yönəldilmişdir. Faktorinq maliyyəsi, digər tərəfdən təşkilatın gələcək uğurlarına diqqət yetirir və kreditdən fərqli olaraq girova ehtiyac duymur.

Faktorinq və kredit məhsulları arasındakı fərqləri nəzərdən keçirək (cədvəl 2).

Cədvəl 2

Faktorinq və digər kredit məhsulları arasındakı fərqlər

Faktorinq	Kredit	Overdraft
Pul tələbinin təyin edilməsinə qarşı maliyyələşdirmə	Müəyyən bir müddətə və müvafiq faizlə hüquqi və fiziki şəxsə verilən maliyyə krediti	Müştərinin cari hesabda vəsait çatışmazlığı və ya olmaması halında hesablaşma sənədlərini ödəmək üçün cari hesaba kredit vermək
Ödəniş borcluların pullarından edilir	Müştəri tərəfindən qaytarılır	
Güzəşt müddəti üçün verilir (90 günə qədər)	Müəyyən müddətə verilir (müqavilədə nəzərdə tutulur)	Müəyyən bir müddətə verilir (ümumiyyətlə 30 gündən çox deyil)
Malların çatdırıldığı gün verilir	Kredit müqaviləsində göstərilən vaxtda ödənilir	Kredit xətti müqaviləsinin müddəti 3-6 aydan çox deyil
Bankda hesablaşma və kassa xidmətlərinə keçməyə ehtiyac yoxdur	Bankda hesablaşma və kassa xidmətlərinə keçid tələb olunur	
Depozit tələb olunmur	Əsasən girov tələb olunur	Cari hesabdakı vəsaitlərin müəyyən bir dövriyyəsini saxlamaq ehtiyacı var
Maliyyələşdirmənin həcmi satışın həcmindən asılı olaraq arta bilər	Müqavilədə göstərilən məbləğ üçün verilir	Müştərinin cari hesabdakı illik dövriyyəsindən asılı olaraq təyin olunur
Borclunun mal ödədiyi gün ödənilir	Kredit müqaviləsində göstərilən vaxtda ödənilir	Bütün qəbzlər overdraft faizləri ödəmək üçün avtomatik olaraq debet olunur
Əlavə xidmətlər ilə müşayiət olunur (məlumat dəstəyi, risklərin əhatə olunması, debitor borclarının idarə olunması və s.)	Kredit verərkən, pul və hesablaşma-kassa xidmətləri istisna olmaqla, digər xidmətlər göstərilmir	Overdraftın alınması zamanı vəsait və hesablaşma-kassa xidmətləri ilə yanaşı, digər xidmətlər göstərilmir
Faktorinq maliyyələşdirilməsi alış həcmini artırmaq üçün istifadə edilə bilər	Kredit pul boşluqlarını ödəmək və ya müəyyən məqsədlər üçün verilir	Overdraft cari hesabda pul olmadıqda və ya kifayət qədər miqdarda verilir

Cədvəl 2-yə əsasən, faktorinq üçün şərtlərin kredit müqaviləsinə görə daha rahat və sərfəli olduğunu görürük. Bu baxımdan, faktorinq kreditə yaxşı alternativ ola bilər. Beləliklə, faktorinq kreditləşmə ilə müqayisədə bir sıra üstünlüklərə malikdir və satışları artıracaq və şirkətin dövriyyə kapitalından daha yaxşı istifadə edəcək bir vasitədir.

Qeyd edək ki, overdraft - müştəri-borcalanın pulu çatmadığı təqdirdə hesablaşmaların ödənilməsi üçün müştəriyə cari hesaba kredit verən bankdır. Bu gün overdraft müəyyən növ müştərilər üçün kreditləşmənin ən perspektivli formalarından biridir. Overdraftın məqsədi müəssisənin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyəti zamanı yaranan ödəniş boşluqlarını aradan qaldırmaqdır.

Faktorinqin gücü bank risklərini bir amil kimi qəbul etməsidir və beləliklə müştərinin maliyyə likvidliyi təmin edilir. Faktorinq riski mürəkkəb iqtisadi kateqoriyadır, çünki vaxtı və həcmi baxımından maliyyə təşkilatının ödəmələri ilə bağlı riskləri ehtiva edir. Əsas risklər bunlardır:

- borcluların ödəmə qabiliyyətinin azalması;
- borcların sayı az olduqda və onlardan birində xeyli miqdarda borc olduqda artan kredit risklərinin olması və s [4, s.215].

Faktorinqin inkişafı müəssisələrin müflisləşməsinə, debitor borclarının artmasına və çox sayda şübhəli ödəniş əməliyyatlarının aparılmasına səbəb olan qeyri-sabit iqtisadi vəziyyətin qarşısını alır. Bununla əlaqədar olaraq, faktorinq strukturlarının daha da intensiv inkişafı üçün dövlət dəstəyi, faktorinq strukturlarının formalaşması və fəaliyyət prosesini sürətləndirəcək

institusional xarakterli şəraitin yaradılması, həmçinin maliyyə bazarının və ölkə iqtisadiyyatının sabitləşməsi zəruridir.

Beləliklə, faktorinq əməliyyatları, alıcılar və istehsalçılar arasındakı hesablaşma və ödəmə münasibətlərində çevik bir vasitə kimi çıxış edə bilir ki, bu da tərəflərin maraqlarını mümkün qədər nəzərə alır və bununla məşğul olan həm maliyyə şirkətləri, həm də müştəriləri üçün perspektivli inkişaf sahəsidir.

Faktorinq, debitor borclarının yenidən maliyyələşdirilməsi forması kimi müştəri təşkilatlarının rəhbərliyinə və işçilərinə istehsal problemlərinə diqqəti yönəltməyə və qazancları artırmağa imkan verir ki, bu da ödənişlərin əksəriyyətinin alınmasını sürətləndirir, borcun tam ödənilməsinə zəmanət verir və hesabların aparılması xərclərini azaldır. Sahibkarlıq subyektləri yalnız faktorinqin bəzi aspektlərini, mövcud yerli təcrübəni və mövcud qanunvericiliyin tələblərini başa düşməlidirlər.

Beləliklə, faktorinq, tədarükçünü gecikdirilmiş ödəmə riskindən qoruyur, müştərinin dövriyyə kapitalının dövriyyəsini sürətləndirməyə imkan verir ki, bu da satışın artması üçün vacib şərt ola bilər. Faktorinq girov tələb etmir, yəni qiymətləndirmə, sığorta və girov sənədlərinin qeydiyyatı üçün heç bir xərc yoxdur; ödənişlərin miqdarı məhdud deyil. Faktorinq şirkətin balans hesabatında öhdəlik şəklində əks olunmur və faktorun gəlirini artırmağa imkan verir. Göstərilən üstünlüklər onu cəlbedici və effektiv maliyyə alətinə çevirir.

Nəticə olaraq, deyə bilərik ki, kreditləşmə istiqaməti kimi faktorinq müəssisələrə aşağıdakıları imkan verəcəkdir:

- dövriyyə kapitalının artırılması problemlərinin həllini təmin etmək;
- ixrac əməliyyatlarının həcmini genişləndirmək və ticarət dövriyyəsini, yerli malların rəqabət qabiliyyətini artırmaq;
- müəssisələrin maliyyə sabitliyini təmin etmək üçün vacib şərt kimi çıxış etmək;
- pul axını planlaşdırmasını optimallaşdırmaq;
- ölkənin iqtisadiyyatını şaxələndirmək və s.

Bu kreditləşmə forması ölkə iqtisadiyyatının real sektorundakı müəssisələr üçün bir sıra maliyyə ehtiyaclarını həll etmək üçün ən təsirli mexanizmlərdən biri kimi çıxış edə bilər.

Ədəbiyyat

1. Atakişiyev M.C., Şıxəliyeva N.M., Nurəliyeva R.N. Maliyyə menecmenti. Bakı: Azərnəşr, 2010, 222 s.

2. Sadıqov E.M. Bank əməliyyatları. Bakı: İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2010, 212 s.

3. Надеждина С.Д., Сандаков А.А. Факторинг как форма рефинансирования дебиторской задолженности сельхозтоваропроизводителей. Вестник Алтайского государственного аграрного университета, № 7 (129), 2015, с.148-152.

4. Тавасиев А.А. Банковское дело: дополнительные операции для клиентов. М.: Финансы и статистика, 2005, 416 с

5. Екимова К. В. Финансовый менеджмент. М.: Издательство Юрайт, 2019, с. 57.

Резюме

Кочарли Х.Р.

Операции факторинга, их преимущества и недостатки

В статье раскрывается сущность факторинга, его преимущества и недостатки. Исследуется польза факторинга для всех сторон, были обнаружены различия между факторингом и другими кредитными продуктами. Учитывая преимущества факторинга для хозяйствующих субъектов, был дан ряд рекомендаций по его развитию.

Ключевые слова: *факторинг, кредитование, погашение, дебиторская задолженность, финансы, деньги, услуга, спрос*

Summary
Kocharli H.R.
Factoring Operations, their Advantages and Disadvantages

The article reveals the essence of factoring, its advantages and disadvantages. The benefits of factoring for all parties are investigated, and differences were found between factoring and other credit products. Taking into account the advantages of factoring for business entities, a number of recommendations were made for its development.

Key words: *factoring, lending, repayment, accounts receivable, finance, money, service, demand*

AZƏRBAYCANDA SIĞORTA SEKTORUNUN İNKİŞAFINA TƏSİR EDƏN AMİLLƏR

Qurbanova Röya Vilayət qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
roya.qurbanova.80@inbox.ru

Xülasə: *Sığorta iqtisadiyyatda aparıcı sektor sırasında olmaqla, ciddi şəkildə dəyər yaradan sahələrdəndir. Bidiyimiz kimi, sığorta sektoru cəmiyyəti xoşagəlməz hadisələrdən irəli gələn zərərlərdən qoruyan bir xidmət sektorudur və bu sahənin inkişafı sığortaçıların maliyyə sabitliyini təmin edərək respublika büdcəsinə düşən ağır yükün qarşısını alacaqdır. Məqalədə sığorta sektorunun ikşafı məqsədilə bir sıra tədbirlərin həyata keçirilməsi, eləcə də bu sahənin inkişafına təsir edən amillər açıqlanmışdır.*

Açar sözlər: *sığorta, vergi, sosial-iqtisadi vəziyyət, rəqabət mühiti, sığorta bilikləri, real müştəri*

İnzibati amirlik sisteminin süqutundan sonra müstəqillik əldə etmiş ölkələrdə sığorta bazarının bu günki vəziyyətinin təhlili göstərir ki, uzun illər keçməsinə baxmayaraq, bu sahə hələ də tam inkişaf etməyib. Keçmiş Sovet İttifaqının tərkibində olan Baltikyanı ölkələrdə vəziyyət nisbətən yaxşı olsa da, Şərqə doğru digər ölkələrdə, xüsusilə Mərkəzi Asiya ölkələrində bu sektorun inkişafının çox zəif olduğu müşahidə olunur. Sığorta sektoru üzrə postsovet ölkələrinin bazarlarının təhlili göstərir ki, sözügedən ölkələrdə sığortanın zəif inkişaf etməsinə təsir edən səbəblər vardı. Bu səbəblərdən ən başlıcası keçmişdə Sovet İttifaqının tərkibində olan ölkələrə "qayğıkeş" siyasət göstərməsi və həmin ölkələrin hələ də bu siyasətin qalıcı təsiri altında olmasıdır.

Təəssüflə qeyd etməliyik ki, bu gün ölkəmizdəki insanların əksəriyyət hissəsi hələ də sığortaya risklərin qarşısının alınması vasitəsi kimi deyil, əhəmiyyətsiz məşğuliyyət, məcburi ödəniş, bəzi hallarda isə vergi növü və ya "yol polisinə göstərmək üçün avtomobilin sənədi" kimi baxırlar. Ölkəmizdə bir-birinin ardınca baş verən təbii fəlakət zamanı istər böyük ticarət obyektində ("Diqlas" ticarət mərkəzi) baş vermiş yanğın zamanı, istərsə də regionlarda zərər çəkmiş şəxlər öz mülklərini sığortalamadıqları halda dövlətdən təzminat istəmələri, ödədikləri "vergilərin çox olması"nı səbəb kimi göstərməklə vəziyyətin nə qədər acınacaqlı olduğunu tam təsdiqlədilər. Qanunvericiliyə əsasən məsuliyyəti daşıyan tərəf obyekt və mal sahiblərinin özləri olmasına baxmayaraq, vəziyyətin daha da kəskinləşməməsi üçün və əhaliyə sosial kömək göstərmək məqsədi ilə müəyyən təzminatlar, obyektlərin yenidən tikintisi və s. dövlət tərəfindən həyata keçirildi. İlk baxışdan əsas günahkarlar kimi əmlak sahiblərinin özləri görünsə də, dolayısı ilə bu hadisələrdə dövlətin və sığorta şirkətlərinin az məsuliyyət daşımadığını görə bilərik. Əvvəlcə onu qeyd etmək lazımdır ki, obyektlərin icbari sığortasını əhatə edən "İcbari sığortalar haqqında" Qanunun tətbiqindəki səhlənkarlıqların olması birbaşa olaraq bu sektorun dövlət tənzimlənməsindəki boşluqlarını göstərir. Bundan başqa, sığorta şirkətlərinin səkkiz il ərzində qəbul edilmiş qanunun icra mexanizmləri barədə dövlət qarşısında əsaslı tövsiyələri ilə çıxış etməməsi şirkətlərin inkişafa

və rəqabətə meyilli olmamasının, potensial müştəri bazasının düzgün qiymətləndirilməməsini göstərir.

Sığorta sahəsində dövlətin və sığorta şirkətlərinin fəaliyyətnin zəifliyini göstərən ən vacib amil əhalinin maariflənmə səviyyəsinin çox aşağı olmasıdır. Əhali hələ də "vergi", "icarə haqqı" və "sığorta haqqı" anlayışlar ilə, onların arasındakı fərqlərlə tam tanış deyil. Maarifləndirmə tədbirlərinin dövlət və sığorta şirkətləri üçün zəruriliyinə baxaq. Əvvəla, son zamanlar bir-birinin ardınca baş vermiş xoşagəlməz hadisələr tez-tez təkrarlanarsa və hər dəfəsində dövlət tərəfindən əhəmiyyətli dərəcədə "təzminat"lar və digər ödəmələr həyata keçirilərsə, bu vəziyyət büdcədən əhəmiyyətli itkilərə səbəb ola bilər. İkincisi, sığorta şirkətlər tərəfindən maarifləndirilmə tədbirlərinin həyata keçirilməsi nəticəsində on minlərlə potensial müştəri real müştəriyə çevrilə bilər. [3] Təbii ki, bu da daxili bazarda canlanmaya səbəb olacaq və bundan başqa, rəqabətin geniş vüsət almasına yol açacaqdır. Maarifləndirmənin uzun müddət aparılması və külli miqdarda vəsaitin xərclənməsi hesabına başa gələcəyini düşünənlər də olacaqdır. Belə düşünənlər ölkə əhalisinin "tez qavrayan" olduğunu və maarifləndirmənin müsbət nəticələr verəcəyini dərk etməlidirlər. Buna misal olaraq, qeyd etməliyik ki, əhalinin böyük əksəriyyəti bir neçə il əvvəl adını belə eşitmədiyi elektron ödəniş alətləri ilə artıq bütün kommunal və digər ödəmələri həyata keçirilər. Yaxud heç kəs ölkəmizə yeni daxil olmuş "BakuBus"lara kartsız və ya "arxa qapıdan" daxil olmaq kimi cəhdlər etmir. Sığorta hadisəsi baş verən zaman sığortaçı tərəfin ödəniş etməkdən yayınması sığorta bazarının inkişafını ləngidən əsas səbəblərdən biridir. Daha sonra isə haqqını tələb edən sığortalanan şəxslə sığorta şirkəti arasında uzun və yorucu məhkəmə çəkişmələri başlayır. Bütün bu halların baş verməsi öz növbəsində əhalidə sığorta şirkətlərinə qarşı inamsızlığa gətirib çıxarır. Qeyd etdiyimiz kimi, sığorta sektorunun səmərəli idarə edilməsinə və inkişafına mane olan bir sıra amillər mövcuddur ki, onlara aydınlıq gətirək.

Qanunvericilikdə və bu sahənin dövlət tərəfindən tənzimlənməsində çatışmazlıqlar mövcuddur. Doğrudur son illərdə bu sahəyə diqqət artmış və dövlət tərəfindən tənzimlənərək onun idarə edilməsinin səmərəliliyini artırmaq üçün bir sıra tədbirlər həyata keçirilməkdədir. "Sığorta haqqında" Qanunun ləğv edilməsi, "Sığorta fəaliyyəti haqqında", "İcbari Sığortalar Haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunlarının qəbul edilməsi və təkmilləşdirilməsi, bundan başqa, müəyyən boşluqların aradan qaldırılması üçün ümumi qayda və prinsiplər formalaşdırılaraq, bir sıra qanun və qərarların qəbul edilməsi bu sektorun inkişafında əhəmiyyətli canlanmaya səbəb olmuşdur. [1] Lakin, bir sıra məsələlərlə (korporativ idarəetmə prinsipləri, məlumatların açıqlanması və şəffaflıq tələbləri, icbari tibbi sığorta, daşınmaz əmlakın icbari sığortası, kənd təsərrüfatı obyektlərinin sığortalanması və s.) bağlı qanunvericiliyin hələ də təkmilləşdirilməməsi qeyd olunmalıdır. Ölkəmizdə icbari sığortalanmalı olan, faktiki olaraq sığortalanmayan obyektlərə dəymiş zərərlərin sığorta şirkətləri tərəfindən deyil, dövlət büdcəsi tərəfindən ödənilməsi bu sektorun inkişafına dair qəbul edilmiş qərarların tətbiqindəki böyük problemlərin hələ də mövcudluğunu, proseslərə nəzarətin isə həddindən artıq zəif olduğunun bariz sübutudur.

Əhali arasında sığorta mədəniyyətinin tam formalaşdırılmaması bu sektorun inkişafına təsir edən amillərdən biridir. Hələ də ölkə əhalisinin əksər hissəsi sığorta fəaliyyətinə risklərin qarşısının alınması mexanizmi kimi yox, daha çox məcburi xarakter daşıyan xərc, lazımsız məsrəf kimi qəbul etdiklərini təəssüf hissi ilə qeyd etmək lazımdır. Ölkəmizdə sığorta daha çox icbari sığortaların tətbiqi ilə yayılmağa başlamışdır. Bu səbəbdən də istər avtomobil sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası, istər işçilərin və ya sərnişinlərin icbari sığortası və icbari sığortanın digər növləri üzrə öz riskini dərk edən və onun vacibliyini anlayan sığortalı könüllü olaraq sığorta məhsulunu almağa üstünlük vermir. Hələ də dövlətin qoyduğu məcburi tələbləri yerinə yetirmək və müəyyən olunmuş cərimələrdən qaçmaq üçün məcburi olaraq atılan addım, yaxud banklardan kredit götürmək üçün qarşıya qoyulan lazımsız şərt kimi qəbul edilir. Son illərdə sığorta şirkətləri və dövlət tərəfindən bir sıra islahatlar və tədbirlər keçirilərək sığorta mədəniyyətinin formalaşması baxımından irəliləyişlər əldə olunsa da, bu mədəniyyətin bütün əhaliyə aşılanması baxımından hələ də kifayət etmir. [2]

Əhaliyə sığorta biliklərinin lazımi səviyyədə aşılanmaması bu sektorun inkişafına öz mənfi təsirini göstərməkdədir. Belə ki, ölkəmizdə sığorta mədəniyyətinin formalaşmaması əhali arasında sığorta biliklərinin azlığı, onların sığorta barədə məlumatsızlığı ilə özünü büruzə verir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu problem paytaxtdan kənarda, regionlarda yaşayan soydaşlarımızın sığorta bilikləri o dərəcədə aşağıdır ki, icbari sığorta edilmiş şəxslər sığorta hadisəsi baş verdikdə icbari sığorta şəhadətnaməsi ilə sığorta ödənişi ala biləcəkləri barədə tam məlumatsızdırlar. Şəhadətnaməni yoxlama zamanı Dövlət Yol Polisinin tələb etdiyi sürücülük vəsiqəsi hesab edirlər və bu şəhadətnamənin əhəmiyyəti haqqında heç bir təsəvvürləri yoxdur. Əhalinin sığortanın mahiyyəti barədə bu cür məlumatsız və aşağı bilik səviyyəsinə malik olması təbii ki, potensial müştərilərin real müştərilərə çevrilməsi prosesinə əhəmiyyətli dərəcədə mənfi təsirini göstərməkdədir. Bütün bunlara səbəb olaraq keçmiş inzibati amirlik sistemini, əhalinin marağının az olmasını və s. göstərmək artıq 30 ilə yaxın müstəqil iqtisadi inkişaf yolu keçmiş bir ölkə üçün mənasız bir bəhanədir. Dövlət və sığorta şirkətləri bu sektorun səmərəli idarə edilməsi və potensial müştəri bazasına səmərəli təsir göstərməklə istər ayrı-ayrılıqda, istərsə də müştərək olaraq maarifləndirici tədbirlərini gücləndirməlidirlər. Əhali arasında sığorta cəmiyyətlərinə etibarın aşağı səviyyədə olması yuxarıda qeyd etdiyimiz problemlərin mövcudluğu, yəni əhali arasında sığorta mədəniyyətinin və sığorta biliklərinin aşağı səviyyədə olması öz növbəsində sığorta biznesinin etibarlığına zərbə vuran amillərdəndir. Məhsul barədə kifayət qədər məlumatı olmayan, azadolma məbləğinin mahiyyəti düzgün formada izah edilməyən, müqavilənin şərtləri ilə tam tanış olmadığı üçün istisna olunan risklər nəticəsində baş vermiş hadisəyə görə imtina alan, ödəniş edilməyən müştəri narazı qalır və ictimayyət arasında sığorta şirkətlərinin fəaliyyətini pisləyərək mənfi rəy formalaşdırır. Belə halda sığorta şirkətləri günahkar tərəf kimi müştəriləri göstərir. Müştəriyə qarşı atılan bu addım düzgün deyil. Çünki müqavilə imzlanarkən müştəriyə müqavilənin şərtləri ətraflı izah edilməli və gələcəkdə ehtimal olunan anlaşılmazlıqlara qarşı şərtlər əvvəlcədən müəyyənləşdirilərək razılaşdırılmalıdır.

Sığorta şirkətlərinə qarşı etibarsızlığın yaranmasının daha bir səbəbi isə bəzən müqavilə şərtlərinə görə sığortalı tərəfə ödəniş etməli olduğu halda sığorta şirkətlərinin bu ödənişdən boyun qaçırması, yaxud ödənişi müqavilədə nəzərdə tutulandan qat-qat aşağı hesablaması və ya ödəniş müddətini bilərəkdən uzatması müştərilərdə özlərinə qarşı inamsızlığın formalaşdırmasıdır. Bir sığorta şirkəti tərəfindən müştəriyə qarşı atılan səhv addım cəmiyyətdə bütün sığorta sisteminə qarşı etibarsızlığı formalaşdırır. Atılan bu cür səhv addımlar sığorta bazarında dürüst münasibətlər qurmağa çalışan sığorta şirkətlərinin də normal işləməsinə mane olur.

Sığorta şirkətlərində kadr çatışmazlığının olması da bu sahənin inkişafına təsir edən amillər sırasındadır. Doğrudur, son zamanlar sığorta sektorunda ixtisaslı mütəxəssislərin yetişdirilməsi üçün bir sıra tədbirlərin görülməsi, bir çox şirkətlərdə işə qəbul üçün xüsusi imtahanların tətbiqi, təcrübə mübadiləsi proqramlarının qəbul edilməsi və s. bu sahədə peşəkar kadr qıtlığını müəyyən qədər aradan qaldırmışdır. Görülən tədbirlərə baxmayaraq, hələ də çatışmazlıqlar müşahidə olunur. Ölkəmizdə sığorta sektorunda çalışanlar arasında təcrübəsizlik, sığorta və hüquq sahəsindəki biliklərin azlığı, innovasiya və kreativliyə meyilliliyin zəif olması və s. kimi problemlər geniş vüsət almış və öz mənfi təsirini götərərək bu sahənin inkişafını ləngidir. [4]

Beləliklə də, ölkədə rəqabət mühitinin getdikcə zəifləməsi, bazarın oliqapolik hal alması da bu sektorun inkişafa mane olacaq potensial təhdidlərdən biridir. Bazarın əsas payının, dolayısı ilə qiymət siyasətinin sayca az olan iki-üç şirkətin əlində cəmləşməsi bu sektorun sərbəst iqtisadi şərtlərdə inkişafına mane olur. Bundan başqa, bu sahə üzrə statistik məlumatların qıtlığı, xarici investisiyanın daxili bazardakı payının azlığı, regiondakı sosial-iqtisadi vəziyyət və s. sektorun inkişafına mane olan digər amillərdir.

Ədəbiyyat

1. Ataşov B., Ələkbərov Ə., Xudiyev N. Sığorta işi. Bakı: Kooperasiya, 2018, 415 s.
2. Xankişiyev B. Sığorta fəaliyyətinin əsasları. Bakı: İqtisad Universiteti, 2006, 274 s.
3. Xankişiyev B., Abdullayev P. Sığorta işi. Bakı: Adiloğlu, 2004, 186 s.

4. Xudiyev N. Sığorta. Bakı: Azərnəşr, 2003, 450 s.

Резюме
Курбанова Р.В.
Факторы, влияющие на развитие страхового сектора Азербайджана

Страхование - один из ведущих секторов экономики с добавленной стоимостью. Как известно, страховой сектор - это сфера услуг, которая защищает население от убытков, вызванных неблагоприятными событиями, и развитие этого направления обеспечит финансовую стабильность страховщиков и предотвратит тяжелую нагрузку на государственный бюджет. В статье описывается реализация ряда мер по развитию страхового сектора, а также факторы, влияющие на развитие этого сектора.

Ключевые слова: *страхование, налог, социально-экономическая ситуация, конкурентная среда, страховые знания, реальный клиент*

Summary
Gurbanova R.V.
Factors Affecting the Insurance Sector Development in Azerbaijan

Insurance is one of the leading value-added sectors in the economy. As we know, the insurance sector is a service sector that protects the public from losses caused by adverse events, and the development of this area will ensure the financial stability of insurers and prevent a heavy burden on the national budget. The article describes the implementation of a number of measures to develop the insurance sector, as well as the factors affecting the development of this sector.

Key words: *Insurance, tax, socio-economic situation, competitive environment, insurance knowledge, real customer*

TİCARƏT-LOGİSTİKA VƏ ONUN AZƏRBAYCAN İQTİSADİYYATINDA ROLU

Quliyeva Xanım Hikmət qızı
Azərbaycan Universiteti
khanim.guliyeva@au.edu.az

Xülasə: *Müasir dövrdə dünya iqtisadiyyatının beynəlmiləlləşməsi və qloballaşması ölkə iqtisadiyyatının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasını tələb edir. Belə bir tələbatın ortaya çıxması bəzi iqtisadi infrastrukturların, o cümlədən ticarət logistikasının inkişafını zəruri edir. Bu aktuallıq nəzərə alınaraq, məqalədə ticarət logistikası, onun Azərbaycan iqtisadiyyatında rolu, inkişaf dinamikası şərh olunur. Coğrafi mövqeyinə görə əlverişli zonada yerləşən Azərbaycan dayanıqlı inkişaf istiqamətində qeyri-neft sektoru kimi ticarət logistikasının genişlənməsi naminə xüsusi proqram hazırlamış və bu, son zamanlar öz əksini bir çox beynəlxalq əhəmiyyətli layihələrdə tapmışdır. Eyni zamanda məqalədə ölkədə ticarət logostikasının inkişafını ləngidən məqamlara da toxunulmuşdur.*

Açar sözlər: *ticarət logistikası, iqtisadi inkişaf, dayanıqlı iqtisadiyyat, tranzit-nəqliyyat, iqtisadi xərclər*

Logistika, mənbələrin necə əldə ediləcəyi, saxlandığı və son təyinatına daşınmasının idarə edilməsinin ümumi prosesidir. Bir işdə zəif maddi-texniki təminat həmin işin digər hissələrinə təsir edə bilər ki, bu da logistikanın müasir dövrdə inkişafını zəruri edir. Logistika, malların B2B (business to business), B2C (business to consumer) və ya C2C (consumer to consumer) tədarük zənciri şəbəkələri vasitəsilə nəqli, saxlanması və çatdırılması yolu ilə iki və ya daha çox tərəf arasında ticarət təşəbbüskarlıq fəaliyyətini asanlaşdırır. Hazırda logistika şirkətləri, iqtisadi naxışların və rəqəmsallaşmanın dəyişən təbiətinə uyğunlaşmaqla yük, nəqliyyat və quru yolu ilə

nəqliyyat xidmətləri həyata keçirirlər. Logistikadan hazırda iş sektorunda, xüsusən də istehsal sektorundakı şirkətlər tərəfindən qaynaqların necə tədarük edildiyi və tədarük zənciri boyunca hərəkət etdiyinə işarə etmək üçün geniş istifadə olunur.

Yeni nəsil sərbəst ticarət müqavilələrinin təsirləri və ticarət maneələri, eyni zamanda geosiyasi mənfi cəhətlər və s. səbəblərdən qlobal ticarət daha gözlənilməz hala gəlir və ona görə də mallar və logistika şirkətləri daim iş planlarını tənzimləməlidirlər [4, səh.33]. Alibaba, Amazon və e-Bay kimi qlobal e-ticarət və ödəmə platformalarının inkişafı, inkişaf etməkdə olan bazarlarda bir çox kiçik və orta sahibkarlığın sərhədyanı marketinqlərini, paylamalarını genişləndirərək dünya miqyasında istehlakçılara çatmasına imkan verdi və bununla da logistika kanallarını genişləndirdi.

Ticarət logistikası anlayışı 1960-cı illərdən bəri dəyişdirilmişdir, beləki, şirkətlərə ehtiyac duyduqları material və qaynaqların tədarükünün artan mürəkkəbliyi, tədarük zəncirlərinin qlobal genişlənməsi ilə yanaşı, tədarük zəncirinin loqisti kimi tanınan mütəxəssislərə ehtiyacın yaranmasına səbəb oldu.

Dünya əhalisinin təxminən 60% -i Asiya-Sakit Okean bölgəsində yaşayır, bölgədəki bir çox ölkə dünyanın istehsal mərkəzidir və bölgənin dünya logistika bazarında il ərzində lider mövqeyini qoruyub saxlamasına kömək edir [2, səh.292]. Bu sahə, 2018-ci ildə 5.5 trilyon avrodan çox olan beynəlxalq ticarətin onurğa sütunlarından biridir [2, səh.329]. 2018-ci ilədək Almaniya dünya miqyasında logistika bazarında lider olduğu halda, Çin Dəmir Yolu Korporasiyası isə yük gəlirlərinə əsaslanan üçüncü əsas logistika şirkəti idi [3, səh.544].

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi, yəni həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub dəhlizləri üzərində yerləşməsi sayəsində ölkəmiz həm tranzit ticarəti, həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından geniş istifadə imkanlarına malikdir və bu imkanlar logistikanın inkişafına, onun qeyri-neft sektoru kimi ÜDM-da yer almasına şərait yaradır. Bu məqsədlə Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi Azərbaycan Respublikasının prezidenti İlham Əliyev tərəfindən 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir [1,səh.3]. Strateji Yol Xəritəsi 2020-ci ilədək, 2025-ci ilədək və 2025-ci ildən sonrakı dövrlər üçün müvafiq olaraq qısa, orta və uzunmüddətli siyasətə bölünərək Azərbaycanın logistika və ticarətində iqtisadi inkişaf istiqamətlərini əhatə edir [6]. 2015-ci ildə Şərq-Qərb Dəhlizi ilə 150 milyon ton tranzit yükünün daşınmasına baxmayaraq, Azərbaycanın payı azdır. 2015-ci ildə Orta Asiya və Qara dəniz bölgəsi dəhlizi ticarətinin 9,9 milyon ton olduğu halda, 2020-ci ildə 13,8 milyona çatacağı gözlənilir [6].

Dövlətin apardığı məqsədyönlü siyasət nəticəsində iqtisadiyyatda çoxşaxəliliyin hər zaman daha da genişlənməsi və uğurla nəticələnməsi artıq dəyişilməz xarakter alıb. Bu davamlı inkişafın səbəblərindən biri də hər bir sahədə Dövlət proqramlarında nəzərdə tutulmuş layihələrin həyata keçirilməsi və dünya standartlarına uyğun nəqliyyat strukturunun inkişaf etdiriləməsidir. İcra mexanizmi olduqca dəqiq və elmi-praktik baxımdan əsaslandırıldığına görə nəticələr çox uğurludur və bu proses getdikcə dərinləşir. Azərbaycan iqtisadi modelində aparıcı amil odur ki, ölkə miqyasında yerli potensial hərtərəfli öyrənilir, dünya bazarına təklif dəyərləndirilir və bu proqnoza əsasən milli mənafelərə uyğun layihələr icra edilir, beynəlxalq standartlar səviyyəsində məhsul istehsal olunur. Belə ki, 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istifadəyə verilməsi və nəticə etibarı ilə istehsal olunmuş məhsulların Asiyadan Avropaya qısa müddət ərzində çatdırılması Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun və logistika xidmətinin inkişafından xəbər verir. Ələt Limanının işə başlaması isə bu infrastrukturun daha da inkişafına təkan verdi. 2018-ci ildə Ələt-Astara-İran Respublikası ilə dövlət sərhədi avtomobil yolunun açılışı, beynəlxalq əhəmiyyətli yolların müasir səviyyəyə çatdırılması iqtisadiyyatın daha dayanıqlı olması istiqamətində atılan addımlardandır.

Azərbaycan neft sənayesi və neft emalı sahəsində dünyanın logistika mərkəzlərindən biridir. Azərbaycanın neft-qaz sənayesinin inkişafı, neft və neft məhsullarının logistikası, karbohidrogenlərin tranzit potensialı, ixrac marşrutları, neft sənayesi müəssisələrinin modernizasiyası, adı çəkilən sənaye sahəsində və regiondakı neft bazarında innovativ texnologiyaların tədbiqi bunu deməyə imkan verir. Real təcrübə onu göstərir ki, təbii sərvətlər üzrə logistikanın inkişafı təbii sərvətlərin öyrənilməsi, istehsal və sənayenin coğrafi ərazilər üzə

yerləşməsi, həmin sahələrin iqtisadi və sosial inkişafı, habelə sosial-iqtisadi, texniki münasibətlərin yaranmasına təsir edəcək qədər böyük iqtisadi əhəmiyyətə malikdir və ölkədəki sosial-iqtisadi inkişafın ən mühüm amillərindən biridir. Aydın olur ki, belə bir təcrübə əsasında hətta yeni yataqların kəşfi də baş tutur. Məsələn, SOCAR və Norveçin "Equinor" şirkəti Xəzər dənizinin Azərbaycana mənsub olan hissəsində, Bakıdan 120 kilometr şərqdə, dənizdə yerləşən "Qarabağ" yatağının kəşf olunduğunu təsdiqləmişlər.

Tranzit-nəqliyyat hər bir ölkənin kommunikasiyaları, istehsalın ixtisaslaşması və inkişafı səviyyəsi, yük daşımaların intensivliyindən asılı olaraq inkişaf edir və müasir dövrdə iqtisadiyyatın dayanıqlığını təmin edir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkələr arasında gedən inteqrasiya prosesləri, beynəlxalq yükdaşımaların sürətlə artması ölkələrin nəqliyyat sistemindən səmərəli istifadə etməyi tələb edir. Bu məqamda çox təəssüf hissi ilə qeyd etmək istərdim ki, 1991-ci ildən başlayaraq 1994-cü ilə qədər Ermənistanın təcavüzkar siyasəti nəticəsində, təxminən 900 Azərbaycan kəndi məhv edilib, 20 mindən çox azərbaycanlı qətlə yetirilib, Azərbaycan ərazisinin 20%-i Ermənistan hərbi birləşmələri tərəfindən işğal olunub, ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinə təhdid yaranıb [5]. Bu son üç onillikdə Azərbaycan regionda iqtisadi vəziyyəti öz xeyrinə dəyişib tranzit nəqliyyat, logistika kimi iqtisadi inkişafa təkan verən infrastrukturunu inkişaf etdirib müasirləşsə də, 1991-1994-cü illərdə baş vermiş Dağlıq Qarabağ münaqişəsi təbii ki, bu sahələrin genişlənməsinə zərərsiz ötüşmədi və ümumilikdə, Dağlıq Qarabağ münaqişəsi Cənubi Qafqazın bütövlüyünü və inkişafını pozmuşdur. Bu münaqişə nəticəsində postsovet ölkələri arasında ticarət əlaqələri pozulub, işğal altındakı ərazilərin təbii resusrlarından, sənaye imkanlarından faktiki olaraq istifadə olunmur, hərbi sahəyə daha çox vəsait sərf olunur. Son beş ildə Azərbaycanın müdafiə xərcləri iki dəfədən çox artıb və 2020-ci ilədə bu rəqəm 3 milyard 800 milyon manatdan çox olub. Bu il müdafiə xərcləri ümumi dövlət büdcəsi xərclərində təqribən 12 faiz paya malikdir ki, həmin xərcləri hərbi sektor əvəzinə regional layihələrə, iqtisadiyyatın güclənməsinə sərf etmək olardı və bu da öz növbəsində region iqtisadiyyatının inkişafına təkan verə bilərdi [5]. ATƏT-in Minsk qrupunun münaqişənin həlli istiqamətində uğursuz səyləri, Ermənistan hökumətinin BMT Təhlükəsizlik Şurasının 4 qətnaməsinin tələblərinə əməl etməməsi (bu qətnamədə, Ermənistan hərbi birləşmələrinin Dağlıq Qarabağ və ona bitişik rayonlardan çıxmalı olduğu nəzərdə tutulur) münaqişənin həlli prosesini uzatmışdır. Bu nəticəsiz proses ölkənin işğal altında olan ərazilərində və nəticədə ölkədə iqtisadi inkişafa mənfi təsir göstərmişdir. Ermənistan Silahlı Qüvvələri tərəfindən Tərtər rayonunun Qapanlı, Ağdam rayonunun Çıraqlı və Orta Qərvənd, Füzuli rayonunun Alxanlı və Şükürbəyli və Cəbrayıl rayonunun Cocuq Mərcanlı kəndləri 27 sentyabr 2020-ci il tarixində intensiv atəşə tutulmuşdur. Bunun nəticəsində Azərbaycanın mülki əhalisi arasında həlak olan və yaralananlar olub və mülki infrastruktur obyektlərinə ciddi ziyan dəyib. Elə sentyabrın 27-də Azərbaycan Ermənistanın hücum cəhdinə cavab olaraq, bütün cəbhə boyu əks-hücum əməliyyatlarına başladığını bəyan edib. 2020-ci ilin yanvar-iyun aylarında ölkədə 33803,9 milyon manatlıq və ya əvvəlki ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 2,7 faiz az ümumi daxili məhsul istehsal olunmuşdur. Bir neçə ay bundan əvvəl İqtisadiyyat naziri Mikayıl Cabbarov demişdi ki, COVİD-19 pandemiyası dövründə Azərbaycan iqtisadiyyatı gündəlik 120-150 milyon manat itirir. Azərbaycan iqtisadiyyatı onsuz da koronavirus pandemiyası və dünya bazarında neftin aşağı qiymətləri ilə müşahidə olunurdu. Qarabağ cəbhəsində bahalı əks-hücum əməliyyatlarının təsiri isə hələ məlum deyil. Təbii ki, Azərbaycan 90-ci illərdəki kimi deyil, indi dayanıqlı iqtisadiyyata malik bir dövlət olub uğurlu hərbi əməliyyatlar dayandıqdan sonra iqtisadi ziyanın öhdəsindən gəlmək ciddi problem olmayacaq, çünki 30 il ərzində Azərbaycan beynəlxalq iqtisadi inkişafa inteqrasiya etmiş və Azərbaycan dövləti bu itkiləri qarşılamaq gücündədir.

Ədəbiyyat

1. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi, 2016, 67s.

2. Andrews, W. B.; Burnett, R. A.; Engel, R. L. 1978. Transportation logistics for spent-fuel storage and disposal, Transactions of the American Nuclear Society

3. Chopra S. and Meindl P. 2017, Supply Chain Management, New Jersey "Prentice Hall"

4. Hasan Huseyin Özdener, 2010. Lojistikde toplam kalite yönetimi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 285s.
5. http://worldmedia.az/news.aspx?id=1598
6. http://www.anl.az/down/meqale/azerbaycan/2016/dekabr/517957.htm

Резюме
Гулиева Х.Х.
Торговая логистика и ее роль в экономике Азербайджана

В наше время интернационализация и глобализация мировой экономики требует интеграции экономики страны в мировую экономику. Появление такого спроса требует развития некоторых экономических инфраструктур, включая торговую логистику. Учитывая эту актуальность, в статье комментируется торговая логистика, ее роль в экономике Азербайджана, динамика развития. Расположенный в географически благоприятной зоне, Азербайджан разработал специальную программу по расширению торговой логистики как ненефтяного сектора для устойчивого развития, что в последнее время нашло отражение во многих международных проектах. В то же время в статье затрагиваются моменты, которые сдерживают развитие торговой логистики в стране.

Ключевые слова: *торговая логистика, экономическое развитие, устойчивая экономика, транзитные перевозки, экономические издержки*

Summary
Guliyeva Kh.H.
Trade Logistics and its Role in the Economy of Azerbaijan

In modern age, the internationalization and globalization of the world economy requires the integration of the country's economy into the world economy. The emergence of such a demand necessitates the development of some economic infrastructures, including trade logistics. Given this urgency, the article comments on trade logistics, its role in the economy and the dynamics of development in Azerbaijan. Located in a geographically favorable zone, Azerbaijan has developed a special program to expand trade logistics as a non-oil sector for sustainable development, which has recently been reflected in many international projects. At the same time, the article touches on the points that hinder the development of trade logistics in the country.

Key words: *trade logistics, economic development, sustainable economy, transit transport, economic costs*

ÖLKƏNİN TİCARƏT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN TRANZİT POTENSİALINDAN SƏMƏRƏLİ İSTİFADƏ OLUNMASINDA İNVESTİSİYA FƏALLIĞININ ROLU

Məmmədova Elnurə Bünyat qızı
Azərbaycan Kooperasiya Universiteti
mamedova.el@inbox.ru

Xülasə: *Məqalədə ölkənin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunmasında investisiya fəallığının rolu tədqiq olunmuşdur. Bununla bağlı olaraq, ölkəmizdə sosial-iqtisadi inkişaf proseslərinin hazırkı vəziyyəti və investisiya mühitinin cəlbediciliyi araşdırılmışdır. İnvestisiyaların cəlbində ticarət-logistika infrastrukturunun genişləndirilməsinin əhəmiyyəti vurğulanmışdır. Ticarət-logistika infrastrukturunun imkanlarından və tranzit potensialından səmərəli istifadə etməklə, investisiya fəallığının gücləndirilməsi üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *investisiya fəallığı, ticarət-logistika infrastrukturu, investisiya mühitinin cəlbediciliyi, dövlətin investisiya siyasəti, tranzit potensialı*

Son illərdə Azərbaycanda sosial-iqtisadi inkişaf proseslərinin xarakterindən yanaşsaq, ölkə iqtisadiyyatının makroiqtisadi sabitliyinin gücləndirilməsi üçün yeni mərhələnin başlandığını qeyd etmək olar. Bu dövr üçün əsas xarakterik məsələ iqtisadiyyatın neft amilindən asılılığının minimuma endirilməsi və qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafının sürətləndirilməsindən ibarətdir. Məsələn, 2019-cu ildə ÜDM-in qeyri-neft sektoru real ifadədə 3,5 % artmışdır və ölkədə əsas kapitala yönəldilmiş ümumi investisiyaların 68,1 %-i qeyri-neft sahələrinə yatırılmışdır. Bundan əlavə, biznes və investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması, qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılması tədbirləri diqqət çəkmişdir. [1] Eyni zamanda iqtisadiyyatın qeyri-neft təmayüllü sahələrinə investisiyaların cəlb olunması üçün "açıq qapı" siyasəti tətbiq olunmuş və ümumilikdə investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması tədbirlərinin əhatəsi genişləndirilmişdir. Nəticədə, mövcud resurslardan, həmçinin ticarət-logistika infrastrukturunun imkanlarından, o cümlədən tranzit potensialından səmərəli istifadə olunması hesabına ölkədə investisiya fəallığının gücləndirilməsi, investisiyaların cəlb edilməsinin intensivləşdirilməsi prosesləri sürətləndirilmişdir. İnvestisiya mühitinin əlverişli olması və cəlbediciliyinin artırılması isə iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin potensialının reallaşdırılmasına imkan verər. [3] Məsələn, ölkənin xarici ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi, xüsusilə ixrac əməliyyatlarının həcminin artırılması, xarici ticarət strategiyasının reallaşdırılması baxımından ticarət-tranzit potensialının rolu böyükdür və beynəlxalq tranzit marşrutlarının ölkəmizdən keçməsi ilə bağlı olaraq ayrı-ayrı ixracyönlü qeyri-neft sektoru məhsullarının fəal şəkildə ixrac edilməsi, dünya bazarlarına çıxarılması mümkündür.

İqtisadiyyatın artım imkanlarının real olaraq qiymətləndirilməsi, müxtəlif qeyri-neft sektoru sahələrinin investisiya mühitinin cəlbediciliyinin artırılması və bununla bağlı zəruri tədbirlərin görülməsi vacib şərtlərdəndir. Ölkəmizin qazandığı iqtisadi uğurlarda xarici investorların kapital qoyuluşu önəmli rol oynayır və son 16 il ərzində ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələrinə yönəldilən investisiyaların ümumi həcmi 280 mlrd. ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilib və bunlardan 50 %-i xarici investisiyalardan ibarətdir. Üstəlik xarici şirkətlər öz kapitallarını qeyri-neft sektorlarına yönəldilməsini artırmaqdadırlar.

Ümumilikdə, bütün mənbələr üzrə ölkə iqtisadiyyatına qoyulan investisiyaların 2009-2019-cu il üzrə dinamikası şəkil 1-də verilmişdir və son illərdə investisiya fəallığının eyni səviyyədə olduğunu görmək mümkündür, bu isə öz növbəsində investisiya fəallığının artırılması üçün daha təsirli tədbirlərin görülməsini şərtləndirir.

Şəkil. Bütün mənbələr üzrə ölkə iqtisadiyyatına qoyulan investisiyaların dinamikası, 2009-2019-cu il, mlrd. ABŞ dolları (ARSDK-nın məlumatı üzrə hazırlanmışdır – https://www.stat.gov.az/).

Qeyd edək ki, yeni təşkil olunmuş sənaye parkları və məhəllələrində, aqroparklar və texnoparklarda investisiyalar üçün əlverişli biznes mühiti və infrastruktur imkanları formalaşdırılmışdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun işə salınması və ölkəmizin nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi sayəsində Azərbaycana milyardlarla dollar həcmində yeni investisiyaların yönəldiləcəyi proqnozlaşdırılır. [4] Bundan əlavə, ölkədə investisiyaların cəlbi və hərəkətinin strateji aspektlərinin dövlət investisiya siyasətində ciddi şəkildə nəzərə alınması vacib şərtlərdəndir. Bunun üçün ölkədə investisiyalardan səmərəli istifadə edilməsinə müvafiq olaraq şəraitin və infrastrukturun yaradılması təmin olunmalı, sahibkarlıq fəaliyyətinin tənzimlənməsi məsələlərinə daha strateji yanaşmalar ortaya qoyulmalı, investisiya mühitinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi üçün zəruri tədbirlər görülməli və bunlarla əlaqədar olaraq çevik vergi siyasəti yürüdülməli, səmərəli fiskal alətlər hazırlanmalı, onların stimullaşdırıcı xüsusiyyətlərinə daha çox önəm verilməli və xarici investorların ölkəyə fəal şəkildə gəlməsi davamlı şəkildə dəstəklənməlidir. Belə ki: "İqtisadiyyatı və ixracı şaxələndirməklə, neft-qaz gəlirlərindən asılılıq səviyyəsinin azaldılmasına qısa müddətdə nail olmaq istəyən Azərbaycan üçün qeyri-neft sektoru sahələrinə, xüsusilə, emal sənayesinə birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. 2000-2017-ci illər ərzində ölkənin qeyri-neft sektoruna toplam 10,9 mlrd. ABŞ dolları məbləğində birbaşa xarici investisiyalar daxil olub və bu həmin dövrdə qeyri-neft sektorunda yaradılan ümumi ÜDM-in 3,3 %-i qədərdir. İnvestorlar üçün daha həssas olan məsələlər, xüsusilə, dövlət idarəetməsində şəffaflığın və hesabatlılığın artırılması, korrupsiyanın aradan qaldırılması, iqtisadi azadlıqların genişləndirilməsi təmin edilməlidir". [7]

Qeyd edək ki, investisiya mühitinin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi problemləri üzrə optimal həlli yollarının müəyyənləşdirilməsi və əsaslandırılması tədbirləri reallaşdırılmalıdır. İnvestisiya mühitinin mühüm mexanizmlərinin dövrün tələblərinə uyğun şəkildə işlənib hazırlanması, formalaşması və cəlbediciliyinin artırılmasının tənzimlənməsi istiqamətləri üzrə davamlı tədbirlərin görülməsi vacib məsələlər kimi xarakterizə olunur. Ölkənin iqtisadi priroitetləri çərçivəsində investisiya mexanizmlərinin hazırlanması və reallaşdırılmasında ardıcıl tədbirlərin görülməsi, bu işin sistemli formada olması, tətbiq edilən mexanizmlərin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və investisiya fəallığının təmin edilməsi, ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi, tranzit potensialından səmərəli istifadə olunması məsələlərinə daha çox diqqət yetirilməlidir. [9, c.6] Eyni zamanda investisiya mühitinin səmərəliliyinin artırılması və investisiya fəallığının gücləndirilməsi ölkədə maliyyə bazarının intensiv inkişafına, maliyyə-kredit və maliyyə-investisiya siyasətinin təkmilləşdirilməsinə, iqtisadi artımın dinamikliyinin təmin edilməsinə, iqtisadi inkişaf hədəflərinin reallaşdırılmasına, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində fəaliyyət göstərən təsərrüfat və kommersiya subyektlərinin maliyyə və investisiya resursları ilə təmin edilməsinə əlavə potensial formalaşdırılması mümkün olar. Bunlarla yanaşı, investisiyalardan səmərəli istifadə edilməsi ilə bərabər, investisiya resurslarından məhsuldar istifadənin dayanıqlı olmasını təmin edə biləcək mexanizmlərin hazırılanması və tətbiqi vacib hesab olunur. [10, c.61]

Azərbaycanda investisiya fəallığının təmin edilməsi ilə bağlı real tədbirlər neft strategiyasının həyata keçirilməsi və bunun əsasında müxtəlif iqtisadiyyat sahələrinin modernizasiya edilməsi, onların yenidən qurulması, maddi-texniki bazasının yenilənməsi ilə bilavasitə bağlı olmuşdur. Amma son dövrlərdə qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişaf etdirilməsi prioritetləri ön plana çıxdığından bu istiqamətdə fəaliyyət strategiyalarında infrastruktur və tranzit potensialından maksimum faydalanmaq meyillərini də qeyd etmək mümkündür. İnvestisiya fəallığının təmin edilməsində müasir dövrün reallıqlarından yanaşmaqla, mövcud potensialın obyektiv olaraq dəyərləndirilməsi və nəzərə alınması vacibdir. Tranzitivlik və güclü infrastruktur investorlar üçün cəlbedici olduğundan investisiyaların daha fəal şəkildə yatırılmasına və investisiyaların maliyyələşdirilməsi üçün əlavə infrastrukturun qurulmasına, o cümlədən bu proseslərdə investisiya fondlarının və investisiya banklarının rolunun artırılmasına təkan verir. "İnvestisiya fondları öz qiymətli kağızlarını investorlara satmaqla və əldə edilmiş vəsaitləri birbaşa investisiya öhdəliklərinin alınması üçün istifadə etməklə, iqtisadi proseslərin, o cümlədən, ayrı-ayrı iqtisadiyyat sahələrinin maliyyələşdirilməsini təmin edir. İnvestisiya bankları isə maliyyə bazarında

birbaşa maliyyələşdirmə funksiyasını yerinə yetirir". [2, s.43] Bütün bunlar qeyri-neft sektoru sahələrinin investisiya-innovasiya layihələrinin reallaşdırılmasında, xarici ticarət fəaliyyətinin genişləndirilməsində, ticarət-logistika infrastrukturunun yaradılmasında və ölkənin tranzitivlik amilindən səmərəli istifadə olunmasında önəmli məsələlərdəndir.

Bunlarla bərabər, qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafının intensivləşdirilməsi üçün xarici investisiyaların həcminin artırılması hesabına yeni istehsal infrastrukturunun yaradılması, ixracyönlü məhsullarının çeşidinin və həcminin artırılması mümkündür. Digər tərəfdən: "Qeyri-neft sektoru sahələrinihn ixracda xüsusi çəkiləri onların potensialından xeyli aşağıdır. Yaxın perspektivdə qeyri-neft sektorunun fəaliyyətinin genişləndirilməsi nəticəsində bu disproporsiyanın nisbətən aradan qaldırılması gözlənilir". [5, s. 355] Amma, bunun üçün bir çox amillərlə yanaşı, ölkəmizin müasir ticarət-logistika infrastrukturu yaradılmalı, ilk növbədə, formalaşma proseslərini artıq başa çatdırmış tranzit potensialından səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində daha optimal fəaliyyət strategiyası hazırlanaraq həyata keçirilməlidir. Yəni yaradılan infrastrukturun tranzit potensialından məhsuldar istifadə olunması üçün daha çox investisiyaların cəlb edilməsi, ixracyönlü və rəqabətqabiliyyətli məhsulların istehsalına nail olunması vacib şərtlərdəndir. "Hər bir ölkənin iqtisadi inkişaf təmayüllərinə uyğun olaraq, praktiki fəaliyyət mexanizmlərinin hazırlanması və tətbiqi tələb olunur. Belə olduğu təqdirdə iqtisadi islahatların dərinləşdirilməsi, institusional islahatların aparılması, sahibkarlığın və biznes mühitinin yaxşılaşdırılması, maliyyə və investisiya fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, investisiya mühitinin cəlbediciliyinin yüksəldilməsi üçün əlavə imkanlar ortaya çıxır. [8, s.53] İnvestisiyaların intensivliyi, eyni zamanda ölkədə ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi, yüksək texnologiyalar əsaslı nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması son nəticədə ayrı-ayrı iqtisadiyyat sahələrinin fəaliyyətinin daha məhsuldar formada modelləşdirilməsinə, yeni artım mənbələrinin yaradılmasına əlavə potensial formalaşdırmağa imkan verə bilər. İqtisadi islahatlar şəraitində nəqliyyat-logistika sisteminin və infrastrukturunun gücləndirilməsi hesabına iqtisadiyyatın dayanıqlılığı və investisiya fəallığının davamlılığı üçün əsaslı zəmin yaranır. [6]

Yaxın illərdə ölkəmizin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunmasında investisiya fəallığının təmin edilməsi üçün bunlara daha çox diqqət yetirilməlidir:

– Ölkənin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından məhsuldar istifadə edilməsinin müasir qlobal çağırışlara cavab verən mexanizmləri və fəaliyyət alətləri işlənib hazırlanmalıdır;

– Formalaşdırılmış ticarət-logistika infrastrukturundan və onun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunması istiqamətində daha iri və geniş həcmli investisiya layihələrinin hazırlanması və reallaşdırılması tədbirləri görülməlidir;

– Ölkəmizin ixrac potensialının gücləndirilməsi, tranzitivlik amilindən səmərəli istifadənin davamlı şəkildə təmin edilməsi üçün beynəlxalq səviyyədə potensial investorlarla əməkdaşlığın genişləndirilməsi təmin olunmlıdır və s.

Ədəbiyyat

1. 2019-cu il üzrə Azərbaycan Respublikasının makroiqtisadi inkişafına dair. https://economy.gov.az//uploads/fm/files/diger/sosial%20-%20iqtisadi.pdf.
2. Ataşov B.X. Maliyyə bazarları. Bakı: Kooperasiya nəşriyyatı, 2016, 456 s.
3. Azərbaycan Respublikasının investisiya mühiti haqqında. https://www.economy.gov.az/article/azerbaycan-respublikasinin-investisiya-muhiti-haqqinda/21336#.
4. Cəlbedici investisiya mühiti, xarici investorların artan fəallığı. 20.12.2018. https://alpaninfo.com/?p=31282.
5. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt Dövlət Universiteti, 2018, 384 s.
6. Hüseynova M.S. Azərbaycanda iqtisadi islahatlar şəraitində nəqliyyat-logistika sisteminin səmərəlilik məsələləri. 10.07.2020. http://www.geostrategiya.az/news.php?id=100.

7. Mehdiyev A. Azərbaycana birbaşa xarici investisiyalar: mövcud durum və problemlər. 26.10.2018. https://fed.az/az/investisiya/azerbaycana-birbasa-xarici-investisiyalar-movcud-durum-ve-problemler-meqale-40060.
8. Məmmədova E.B. Dünya ölkələrində investisiya mühitinin formalaşması təcrübəsinin Azərbaycana tətbiqi məsələləri // Audit № 2, Cild 24, 2019, s.50-60.
9. Афонцев С.А. Мировая экономика в поисках новой модели роста // Мировая экономика и международные отношения, 2014, № 2. – с. 3-12.
10. Седаш Т.Н., Бирюков А.В. Использование зарубежного опыта для повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности российских регионов // Финансы и кредит. 2013, №38 (566), – с. 59-65.

Резюме
Маммадова Э.Б.
Роль инвестиционной активности в эффективном использовании транзитного потенциала торгово-логистической инфраструктуры страны

В статье исследована роль инвестиционной активности в эффективном использовании транзитного потенциала торгово-логистической инфраструктуры страны. В связи с этим исследованы современные процессы социально-экономического развития и привлекательность инвестиционной среды в стране. Отмечена важность расширения торгово-логистической инфраструктуры в привлечении инвестиций. Подготовлены рекомендации и даны предложения по эффективному использованию торгово-логистической инфраструктуры и транзитного потенциала с целью усиления инвестиционной активности в современных условиях.

Ключевые слова: *инвестиционная активность, торгово-логистическая инфраструктура, привлекательность инвестиционной среды, инвестиционная политика государства, транзитный потенциал*

Summary
Mammadova E.B.
Role of Investment Activity in Efficient use of Transit Potential of Trade and Logistics Infrastructure of the Country

The role of investment activity in efficient use of transit potential of trade and logistics infrastructure of the country is explored in the article. The modern processes of socio-economic development and attractiveness of the investment environment in the country are investigated for this purpose. The importance of expanding trade and logistics infrastructure in attracting investments is noted then. Recommendations and proposals on the effective use of trade and logistics infrastructure and transit potential in order to strengthen investment activity in modern conditions are given in the end of the article.

Key words: *investment activity, trade and logistics infrastructure, attractiveness of investment environment, investment policy of the state, transit potential*

MÜASİR GEOSİYASİ VƏ İQTİSADİ ÇAĞIRIŞLAR ŞƏRAİTİNDƏ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN İNKİŞAFI

Məmmədov Sahib Məmməd oğlu
Azərbaycan Universiteti
sahib.mammadov@au.edu.az

Bizim məqsədimiz “Azərbaycanı regionun ən vacib tranzit ölkəsinə çevirməkdir. Azərbaycan xalqı naminə, bizdən sonra gələcək nəslin naminə əlimizdən gələni əsirgəməməliyik”.
İlham Əliyev

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat dəhlizlərinin mahiyyəti və əhəmiyyəti nəzərdən keçirilir, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması və inkişafına dünya iqtsadiyyatının regionlaşdırılması və qloballaşdırılması üçün xarakterik olan hadisə və təzahürlər kimi baxılır. Nəqliyyat dəhlizlərinin yaranması şərtləndirən xarici təsirlər, beynəlxalq nəqliyyat dəhlzlərinin yaradılmasının imkanları və inkişafı amilləri, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının təşəbbüskarı və ya iştirakçısı olduğu çoxsaylı və beynəlxalq əhəmiyyətli layihələr araşdırılır və hər birinin ölkə iqtisadiyyatı üçün strateji əhəmiyyəti araşdırılır.*

Açar sözlər: *nəqliyyat dəhlizləri, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı.*

Dünya iqtisadiyyatında inteqrasiya və qloballaşdırma proseslərinin inkişafı fonunda infrastruktur sahələrindən biri kimi nəqliyyat sektoru iqtisadiyyatın daha sürətlə inkşaf edən sahələrdən biridir. Hətta bu sahənin inkişafı ölkəmiz üçün müstəqiliyin və iqtisadiyyatın möhkəmləndirilməsində əsas amili kimi olduqca əhəmiyyətli rol oynamaqdadır.

Nəqliyyat və loqistikaya mövzularına aid mənbələrdə "nəqliyyat dəhlizi" və "beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi" anlayışlarından geniş istifadə olunur. "Nəqliyyat dəhlizi" anlayışı ilk olaraq iyirminci əsrin 80-ci illərində BMT-nin daxili nəqliyyat üzrə Komissiyasının Avropa iqtisadi komissiyasının nəqliyyat infrastruktur obyektlərinin yüklənmə səviyyəsini aşağı salmaq və nəqliyyat daşımalarının inkişafı məqsədilə Avropada nəqliyyat axınının tədqiq edilməsi zamanı istifadə olunmağa başlanılmışdı. [8, s. 29-36]

Ümumiyyətlə, nəqliyyat dəhlizi dedikdə aqlomerasiyalar daxili və ya aralarında yüklərin və sərnişinlərin kütləvi daşımasının əsas istiqamətləri boyunca müəyyən coğrafi məkan nəzərdə tutulur. Nəqliyyat dəhlizləri bir və həmçinin paralel marşrut və tranzit xətləri şəbəkəsini ətrafdakı ərazilərlə birlikdə əhatə edə bilər. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafının əsas zəminlərini ölkənin nəqliyyat əlqalərinin genişləndirlməsi üçün dövlət sərhədlərini daha şəffaf edən dövlətlərarası inteqrasiya və ticarət-iqtisadi əməkdaşlıq təşkil edir.

V.A.Derkaçev "Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ümumistifadə nəqliyyatı (dəmiryol nəqliyyatı, avtomobil, dəniz, boru ötürücü) və telekommunikasiyanın əsas istiqamətdə təmərküzləməsidir". Maddi, maliyyə və informasiya axınlarının təmərküzləşməsi preferensial rejim şəraitində təqdim olunan xidmətlərin yüksək keyfiyyəti və müxtəlifliyi kapitalın dövriyəsini və əmtəələrin, sənədlərin və pulun hərəkətinin sinxronlaşdırımasını təmin edir. [9, s.167]

Dünya nəqliyyat infrastrukturunun, sosial-iqtisadi mərkəzlərin inkişafı və geosiyasi amillərin güclənməsi ilə "nəqliyyat dəhlizi" anlayışı müəyyən qədər transformasiyaya uğrayır. Regional limanlarla çoxsaylı konteyner xətləri vasitəsilə əlaqəli olan dəniz limanları dünya nəqliyyat sisteminin əsas həlqəsinə çevrilir. Ölkələrin geosiyasi baxışları, xüsusilə də müasir infratruktur vasitəsilə özünün xarici siyasi təsirinin gücləndirlməsi, əsas bazarlara çıxışda risklərin azaldılması, dünya bazarları ilə əlaqə variantların diversifikasiyası beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafına güclü təsir edir.

Müasir ədəbiyyatlarda "beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri" anlayışından istifadə müxtəlif yanaşmaların olması müşahidə olunur ki, bu da müxtəlif beynəlxalq təşkilatların eyni məkanda fəaliyyət göstərməsi ilə xarakterizə olunur. Xüsusilə avroasiya məkanında müxtəlif mənbələr "Avroasiya nəqliyyat şəbəkəsi", "Panavropa nəqliyyat dəhlizi", "Transavropa avtomagistralı", "Transavropa dəmiryol magistralı", "Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi" (TRASEKA), "Qərbi Avropa-Qərbi Çin" avtomobil dəhlizi, "Bakı-Tiflis-Qars" dəmiryol bağlantısı, "Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi", "Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu" və s. fərqləndirlər. [1, s. 61-67].

Avropada çox sayda ölkələr və onların beynəlxalq əlaqələrini tənzimləyən qaydalardakı fərqlər, məhdudiyyətlər əmtəələrin transsərhəd axınının əhəmiyyətli dərəcədə zəifləməsinə səbəb olurdu. Avropa İttifaqının genişlənməsi şəraitində iqtisadi inteqrasya və beynəlxalq nəqliyyat

dəhlizlərinin formalaşmasının uyğunlaşdırılması əmtəə və sərişinlərin hərəkətini sürətləndirməyə, beynəlxalq istehsal kooperasiya əlaqələrini qurmağa və möhkəmləndirməyə, transsərhəd əlavə dəyər həlqəsinin yaradılmasına imkan verir. Əgər regional inteqrasiya layihələri üzrə saziş iştirakçı ölkələrin iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsi üçün institusional zəmin yaradırsa, onda nəqliyyat infrastrukturunun razılaşdırılmış inkişafı inteqrasiya olunan məkanların fiziki əlaqəliliyi üçün zəruri şərait yaradır.

Avropa İttifaqı çərçivəsində inteqrasiya proseslərinin geniş xarakter alması və iqtisadi və sosial əlaqələrin genişlənmsi nəqliyyatda milli layihələrin reallaşdırılması və onun inkişafında, intermodal nəqliyyat texnologiyaların tətbiqində, nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin inkişafının koordinasiyasında, onların ekolojiliyinin artırılmasında zəif yerləri üzə çıxardı. Müəyyən edilmiş qüsurların və zəif yerlərin aradan qaldırılması üçün Avropa İttifaqında 2050-ci ilə qədər dövrü əhatə edən "TransAvropa nəqliyyat şəbəkəsinin inkişaf" proqramı qəbul olunmuşdır. 2014-cü ildən başlayaraq Avropa İttifaqı nəqliyyat sektorunda əsasını TransAvropa nəqliyyat şəbəkəsi təşkil edən yeni siyasət yürütməkdədir. Yeni siyasətin əsas məqsədi kontinenti-Qərbi Şərqlə, Şimalla Cənubu birləşdirməkdir. Bu siyasətin 2050-ci ilə qədər reallaşdırılması nəticəsində hesab edilir ki, Avropa İttifaqı üzrə gediş, yerdəyişmə orta hesabla 0,5 saat təşkil edəcəkdir. Yeni nəqliyyat şəbəkəsi 94 limanı, 38 hava limanını, həmçinin 15 min km modernləşdirilmiş sürətli dəmiryolun birləşdirilməsi nəzərdə tutulur. Nəqliyyatın inkişafınnın iqtisadiyyatın inkişafında böyük rol oynaması, iqtisadi inkişafın stimullaşdırması, yeni iş yerlərinin yaradılmasına köməyi nəzərə alınaraq, Avropa nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafının həm biznesə və həmçinin sıravi vətəndaşlara böyük həcmdə fayda verəcəyi gözlənilir. [7, s.20]

Bu və ya digər beynəlxalq layihələrin reallaşdırılması, Azərbaycan Respublikası və region ölkələri ilə Şərq və Qərb ölkələri arasında əməkdaşlığın dərinləşməsinə, uzunmüddətli perspektivə hesablanır. Qədim ipək yolunun bərpası, TRASEKA proqramının (Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin) reallaşdırılması, Xəzərin enerji ehtiyatlarından birlikdə istifadəyə dair 24 sentyabr 1994-cü ildə imzalanmış "Əsrin müqaviləsi", "Bakı-Tbilisi-Ceyhan" əsas neft ixrac kəməri, "Bakı-Tbilisi-Ərzrum" qaz kəməri, "Bakı-Tiflis-Qars" (BTQ) dəmiryol bağlantısı, "Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi" kimi reallaşdırılmaqda olan layihələrin əsas məqsədi regionun, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının milli təhlükəsizliyinin qorunması, ölkələr arasında inteqrasiya əlaqələrinin dərinləşdirilməsi və beynəlxalq münasimətlərdə mühüm rolun təmin edilməsindən ibarətdir.

Müxtəlif beynəlxalq layihələrdə iştirak etmək müstəqil Azərbaycan Respublikası üçün olduqca əhəmiyyətli hesab edilir. Məsələn, TRSEKA proqramının reallaşdırılması ilə Azərbaycan Respublikasına texniki dəstəklə və yardımın əsas hissəsi TASİS xətti ilə çatdırılmışdır və proqram təmənnasız olaraq Avropa İttifaqının Şərqi Avropa, Qafqaz və Orta Asiya ölkələri ilə iqtisadi-siyasi əlaqələrin inkişafı üçün maliyyələşdirilmişdir. TRASEKA poqramı region ölkələri arasında əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsinə xidmət edir və beynəlxal maliyyə təşkilatlarının və özəl-fərdi sərmayədarların dəstəyini təşviq edir. Bunula da TRASEKA-nın əsas məqsədini müasir nəqliyyat sisteminin, müvafiq infrastrukturun, nəqletmə sistemlərinin yaradılması və bu sistemlərin TransAvropa şəbəkələri ilə birləşdirlməsi təşkil edir. [2]

Statistik məlumatlar əsasında Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə nəqletmənin vəziyyətinin artım dinamikasını təhlil etmək olar. Verilənlərdən bəlli olur ki, ümumi yükdaşımalarda baza ili olan 1998-ci illə müqayisədə artım 2005-ci ildə 120%, 2010-cu ildə 144,27%, 2015-ci ildə 146,88% və 2019-cu ildə isə 149,3% təşkil etmişdir. Tranzit yükdaşımalar üzrə məlumatlarda da artım müşahidə olunur. Belə ki, baza ili olan 1998-ci illə müqayisədə artım 2000-ci ildə 95,57%, 2005-ci ildə 243,39%, 2010-cu ildə 264,39%, 2015-ci ildə isə baza ili ilə müqayisdə 116,61% artmasına baxmayaraq tranzit yük daşımalar 2015-ci ildə 2010-cu illə müqayisədə 40,55% azalmışdır. 2015-ci ildə baza ili ilə müqayisdə artım 84,28% təşkl etmişdir. Tranzit yüklərin dövriyyəsi göstəricisi üzrə də ayrı-ayrı illərdə artım və azalma müşahidə olunur. Belə ki, baza ili göstəricisi ilə müqayisədə 2000-ci ildə artım 123,55%, 2005-ci ildə 311,84%, 2010-cu ildə 338,96%, 2015-ci ildə 168,8% və nəhayət 2019-cu ildə isə 127,99% təşkil etmişdir. Lakin göründüyü kimi 2010-cu illə müqayisədə 2015 və 2019-cu illərdə azalma müşahidə olunur.

Cədvəl

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın fəaliyyəti. [3]

	1998	2000	2005	2010	2015	2019
Yük daşınmışdır, min ton	21 160	29 091	46 741	51 688	52 240	52 762
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	4 383	8 572	15 051	15 971	9 494	8 077
Yük dövriyyəsi, mln. ton-km	6 009	8 405	13 446	13 222	10 956	11 158
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, mln. ton-km	1 622	3 626	6 680	7 120	4 360	3 698

20 sentyabr 1994-cü ildə imzalnmaış "Əsrin müqaviləsi" Azərbaycan Respublikası üçün siyasi-iqtisadi və strateji baxımdan geniş imkanlar yaratmaqla, dvidentlər verir və ölkə iqtisadiyyatının yeni quruluşunu formalaşdırıb. Nəticə etibarilə bu müqavilə dövlət büdcəsinin formalaşmasında, ADNŞ-in inkişafında olduqca əhəmiyyətli rol oynamaqdadır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolun ölkə üçün siyasi-iqtisadi əhəmiyyəti olduqca böyükdür. Bu dəmiryol xətti region ölkələrinin tranzit imkanlarının artırılmasına, Avropa iqtisadiyyatına inteqrasiyasının dərinləşməsinə, Avropa Qonşuluq siyasətinin əhatə dairəsində əməkdaşlığın daha da inkişafına şərait yaradılmasında mühüm rol oynamaqdadır. Bu nəqliyyat dəhlizi Bakı-Tbilisi-Axalkalaki-Qars şəhərlərini əlaqələndirməklə Azərbaycan Respublikası ilə Türkyəni, Gürcüstanı, Şərqlə Qərbi birləşdirir [4].

Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat dəhlizi daxilində loqistikanın ahəngdarlığında Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstanda dəniz limanlarının tam güclə işləməsi mühüm rol oynamaqla uzun müddət ərzində layihənin rəqabətliliyini təmin edəcəkdir [6].

Cənub – Qərb nəqliyyat dəhlizinin (Fars körfəzi – İran Astara və Xəzər dənizi – Qara Dəniz – Avropa) bir sıra digər marşrutlarldan üstünlüyü tranzit yükdaşımalarda məsafənin və eyni zamanda sərf edilən vaxtın üç dəfəyə qədər qısaldılması ilə izah edlir. Bu nəqliyyat dəhlizi İran-Azərbaycan-Gürcüstan-Ukrayna ərazilərindən keçməklə Hindistandan Avropaya və həmçinin əks istiqamətdə yükdaşınmalarda vaxt itkisini əsaslı şəkildə azaldır. Beləliklə, bu nəqliyyat xəttinin yaradılması yüklərin təhlükəsiz, sürətli və vahid qiymət siyasəti tətbiq edilməklə daşınması üçün geniş imkanlar yaradacaqdır. [5]

Nəzərə almaq lazımdır ki, bu kimi qlobal layihələr nəqliyyat infrastrukturu bazarının iştirkaçıları üçün olduqca əhəmiyyətli olmaqla, XXI əsrin ilk illərindən dünya iqtisadiyyatının qlobal inkişaf xarakterli alması ilə xüsusilə aktuallaşdı. Bu baxımdan da avtomagistralların, dəmiryolların, daxili su və hava yollarının təkmilləşdirlməsinə yönəlik Avropa-Asiya nəqliyyat siyasətinin işlənilməsi zərurətə çevrilmişdir.

Yeni siyasətin əsas məqsədləri Avropa, Asiya və həmçinin ayrı-ayrı ölkələr daxili bazarların səmərəli fəaliyyətinə mane olan "zəif yelərin" aradan qaldırılması, nəqliyyat sisteminin kompleks koordinasiyası, Avropa İttifaqı və Asiya ölkələrinin-iştirakçılarının nəqliyyat sistemlərində boşluqların doldurulması, texniki maneələrin, kənarlaşdırılması, tədricən ekoloji təmiz yanacaqdan, alternativ enerji növlərindən istifadənin təşviqi, müasir naviqasiya-müşayət sstemlərinin tətbiqi hesabına nəqliyyat infrastrukturlarından səmərəli istifadə, şəhər nəqliyyat şəbəkəsinin TransAvropa nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyası, təhlükəsizliyin təmin edilməsi və bu kimi digər olduqca mühüm məsələlər təşkil edir.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması və inkişaf etdirlməsinin Azərbaycan Respublikası üçün strateji rolu aşağıdakılardan ibarətdir:

- tranzit yük və sərnişin axınlarının formalaşmasında Azərbaycan Respublikasının rolunun artması;
- Azərbaycan iqtisadi məkanını birləşdirən və regionların iqtisadiyyatının inkişafına və istehsalın şaxələndirilməsinə təkan verən nəqliyyat infrastrukturunun formalaşdırılması;
- regionlar arası bazarların inkişafı və ölkə reginlarının iqtisadiyyatına əlavə investisiya cəlb edilməsi və s.

Beləliklə, beynəlxalq yükdaşımalrın strukturunun dəyişməsi nəticə etibarilə Azərbaycan və Avropa və Asiya ölkələri üçün siyasi və iqtisadi transformasiyanın, dünya iqtisadiyyatında mərkəzləşdirmə və əks mərkəzləşdirmənin və onun transregionlaşdırılmasının nəticəsi kimi dəyərləndirilir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaranması və inkişafı potensialı milli maraqların, Avropa-Asiya inteqrasiyasının və tranzit yükdaşımalara xarici tələblərin sürətlə artmasının ümumi təsirləri ilə şərtlənmişdir. Bununla əlaqədar olaraq Avropa və Asiya ölkələrinin, o cümlədən Azərbaycanın loqistika sahəsində əsaslı şəkildə yenliklərin edilməsi, yeni layihələrin reallaşdırılması ümumitranzit potensialını artırır. Xarici nəqliyyat tələbinin təsiri altında nəqliyyat-loqistik bağlılıq səviyyəsi artır və o dezinteqrasiya proselərinə əks təsir göstərir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması əsasında transkontinental tranzitin sürətlə inkişafı və ona olan maraqlar ölkəmiz üçün olduqca əhəmiyyətlidir.

Ədəbiyyat

1. Абдуллаев К. Н. Участие Азербайджанской Республики в международных транспортно-транзитных проектах: реалии и перспективы. //Внешнеэкономическая деятельность. №37 (79) – 2011 с. 61-65
2. “Avropa – Qafqaz – Asiya (TRACECA) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi” https://www.mfa.gov.az/az/content/332/avropa-qafqaz-asiya-traceca-beynelxalq-neqliyyat-dehlizi
3. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi saytı, https://www.stat.gov.az/source/transport/
4. Bakı-Tiflis-Qars (BTQ) dəmiryolu bağlantısı haqqında https://www.mfa.gov.az/az/content/330/baki-tiflis-qars-btq-demir-yolu-baglantisi-haqqinda
5. Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi https://www.mfa.gov.az/az/content/331/cenub-qerb-neqliy-dehlizi
6. Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu https://www.mfa.gov.az/az/content/333/trans-xezer-beynelxalq-neqliyyat-marsrutu
7. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше // ЕАБР. Отраслевой обзор. Март, 2009, с. 20.
8. Дадабаева З.А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий//Экономика и управление. 2018, №8, с.29-36.
9. Дергачев В.А. Международные экономические отношения: Учебник для вузов. М.: ЮНИТИДАНА, 2005, с.167

Резюме

Мамедов С.М.

Развитие транспортных коридоров в условиях современных геополитической и экономических вызовов

В статье рассматриваются сущность и значение транспортных коридоров, как события и явления, характерные для регионализации и глобализации мировой экономики, создания и развития международных транспортных коридоров. Исследуются внешние воздействия, обусловленные созданием транспортных коридоров, возможности и факторы развития международных транспортных коридоров, в том числе многочисленные проекты международного значения, инициатором или участником которых является Азербайджанская Республика, и исследуется стратегическое значение каждого для экономики страны.

Ключевые слова: *транспортные коридоры, международные транспортные коридоры, развитие транспортных коридоров*

Summary
Mammadov S.M.
Development of Transport Corridors in the Context of Modern Geopolitical and Economic Challenges

The article examines the essence and importance of transport corridors, and considers the creation and development of international transport corridors as events and manifestations characteristic for the regionalization and globalization of world economy. The foreign effects of the creation of transport corridors, the opportunities and development factors of the creation of international transport corridors, as well as numerous and internationally important projects initiated or participated by the Republic of Azerbaijan are investigated and the strategic importance of each of them for the economy of the country is investigated.

Key words: *transport corridors, international transport corridors, development of transport corridors*

AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKA SİSTEMİNİN İNKİŞAFI VƏ TİCARƏTİN TƏNZİMLƏNMƏSİ

Məmmədova Səbinə Firudin qızı
UNEC
sabina_live@inbox.ru

Xülasə: *Son illərdə respublikamızda logistika müəssisələrinin müxtəlif fəaliyyət sahələrini yaxşılaşdırmaq üçün bir vasitə kimi yalnız orijinal tətbiqini tapdığı maddi-texniki təchizat istehsal və nəqliyyat sahəsində deyil, həm də ticarət sahəsində fəal şəkildə istifadə olunur. On il əvvəl heç kim topdansatış və pərakəndə ticarətdə peşəkar logistikadan xəbərdar deyildi, bu səbəbdən bu sahədə lojistik yanaşma və metodların tətbiqi təcrübəsi azdır. Bu cəhətdən logistika və ticarət sahəsində daha yeni elmi və praktik araşdırmaların aparılması onların ayrı-ayrı sahələrinin inkişafına mübət təsir göstərəcəkdir.*

Açar sözlər*: tranzit xidmətləri, liman infrastrukturu, logistika və ticarət, Strateji Yol Xəritəsi, qloballaşma və inteqrasiya, gömrük prosedurları*

.

Logistika və ticarət bütün sahələrin inkişafında əsas rol oynayır. Yeni iş yerlərinin açılmasında və gəlirliliyin artırılmasında da başlıca yerlərdən birni paylaşır. Logistika sahəsindəki regional və qlobal dəyər zəncirlərinə inteqrasiya etmək, eyni zamanda dünyanın ən yaxşı təcrübələrinə əsaslanaraq tranzit ticarətdən yüksək gəlir əldə etmək üçün xidmətləri göstəriləməkdədir. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi ticarət dövriyyəsinin müntəzəm artmasına imkan verir. Ölkənin logistika aktivlərinin davamlı inkişafı regional və beynəlxalq ticarətdəki rolunu artıracaqdır. Həm Şərq-Qərb dəhlizi, həm Şimal-Qərb, həm də Şimal-Cənub dəhlizi üzrə əlverişli coğrafi mövqeyi sayəsində ölkəmiz tranzit ticarət və idxal-ixrac əməliyyatları almaq imkanına malikdir. Yeni limanlar və dəmir yolları ilə əlaqəli bir sıra mühüm infrastruktur layihələri artıq başa çatmışdır. Bu aktivlər və üstünlüklər nəzərə alınmaqla, tranzit ticarətdən daha çox dəyər qazanmaq və logistikada özəl sektorun iştirakını artırmaq məqsədi ilə Azərbaycanda intermodal və multimodal logistika infrastrukturlarının yaradılması yolu ilə ticarət həcminin artırılması üçün bir sıra təşəbbüslər həyata keçiriləcəkdir.

2014-cü ildə başlayan neft sektorundakı qeyri-sabit qiymətlər, Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafının zəruri olduğunu göstərdi. İslahatlar nəticəsində nəqliyyat sektoru qeyri-neft sektorunun inkişafında bir sahə kimi seçilmişdir. Bunun təsdiqi olaraq nəqliyyat sektorunun inkişafı üçün Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" Fərmanı qəbul edildi. [1]

Bir sıra mütəxəssislər logistika sektorunun inkişafının spesifik xüsusiyyətlərini araşdırdılar. Nəticə etibarilə logistik sistemin səmərəliliyi və etibarlılığı iqtisadi göstəricilərin ən vacib müəyyənedicisi olan iqtisadi məhsula təsir göstərir. Buna görə də lojistika dünyada milli iqtisadi inkişafın arteriyası və əsas sahəsi sayılır. İnkişaf səviyyəsi dövlətin modernləşməsi və hərtərəfli milli güc səviyyəsini qiymətləndirmək üçün vacib göstəricilərdən biridir.

Logistika iqtisadi inkişafın və artımın sürətləndiricisidir.Loqistika sektoru regional inkişafın davamlı saxlanılmasında ən vacib amil kimi özünü göstərir.

Daha sərfəli nəqliyyat xərcləri bir çox firmaların kiçik və ya orta biznes fəaliyyətlərində artan gəlirlərdən faydalanmasına imkan verərək rəqabət qabiliyyətli olmağa təşviq edə bilər.

Logistikanın inkişafı zamanı iqlim şəraiti də nəzərə alınmalıdır. Daha ətraflı risk qiymətləndirməsi edildikdən sonra, bəziləri xüsusi nəqliyyat infrastrukturuna tətbiq olunan, digərləri uzunmüddətli torpaq istifadəsi planlaşdırma daxil olmaqla qarşılıqlı qiymətləndirmə tələb edən fərqli uyğunlaşma tədbirləri araşdırıla bilər. Bəzi ölkələrin nəqliyyat sisteminin dünya iqtisadiyyatındakı rolu qlobal əmtəə bazarlarını, mal və sərnişin axınının, işçi qüvvəsi və istehsal mənbələrinin, maliyyə və xidmətlərin rahat axınını təmin edən qlobal beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sisteminin (BTQ) mühüm bir hissəsinə çevrilməkdədir. [3]

İqtisadi ədəbiyyatda müvafiq sahəni öyrənmək üçün bir çox tədqiqatlar aparılmış, lakin ayrı-ayrı ölkələrin iqtisadi inkişafına az diqqət yetirilmişdir.

Qeyd olunduğu kimi, Azərbaycan iqtisadiyyatının davamlı və çoxşaxəli inkişafına təkan verən və ölkəni bölgələrarası tranzit mərkəzinə çevirən bir çox beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri də var ki, bunların da böyük əhəmiyyəti var. Bu dəhlizləri aşağıdakı kimi təsvir edə bilərik.

Cənub-Qərb Nəqliyyat Dəhlizi. Marşrut: Hindistan - Fars körfəzi - İran - Azərbaycan - Gürcüstan - Ukrayna - Avropa. Bu dəhliz Avropa Birliyi ilə Hindistan arasında yük daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. İran, Azərbaycan, Gürcüstan və Ukraynadan gələn dəhliz Hindistandan Avropaya və geriyə malların daşınmasında vaxt itkilərini azaldacaq. İlkin hesablamalara görə, bu dəhlizdə yük daşınması 7 gün ərzində mümkün olacaq. Alternativ marşrutun çatdırılma müddəti 35-37 gündür.

Şərq-Qərb Nəqliyyat Dəhlizi. Marşrut: Çin - Qazaxıstan - Xəzər dənizi - Azərbaycan - Gürcüstan - Türkiyə və / və ya Qara dəniz - Avropa. Orta Dəhliz və ya Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TXBNM) Çindən Türkiyəyə və Avropa Birliyi ölkələrinə və əks istiqamətə yük daşımalarının artırılmasına xidmət edir. Nəqliyyat dəhlizinin idarə edilməsi və inkişafı Konsorsium üzvləri tərəfindən həyata keçirilir. Konsorsium üzvləri Çində Çin Dəmir Yolları, Qazaxıstanda KTZ Express, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində, Azərbaycandakı Azərbaycan Dəmir Yolları Ekspresinə, Gürcüstanda Trans-Qafqaz Terminal şirkətlərinə daxildir. Bu dəhlizdə hərəkət edən Nomad Express qatarları Çindən Avropaya təxminən 10-12 gün ərzində yük göndərirlər. Bu nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlüklərindən biridir. Yüklər iki dəhlizlə Avropaya nəql olunur. Bunlardan biri Gürcüstanın Poti və Batumi limanlarından, digəri 30 oktyabrda fəaliyyətə başlayan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolundadır. Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin istismara verilməsindən sonra nəqliyyat xərcləri orta ölçülü dəhliz əhəmiyyətli dərəcədə azalmışdır və tranzit tədarükünün daha səmərəli artmasına xidmət edir.

Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi. Marşrut: Baltik dənizi - Rusiya - Azərbaycan - İran - Hindistan. Dəhliz əsasən Hindistan və Fars körfəzi bölgəsindən Rusiyaya, Qərbi Avropa, Baltik və Skandinaviya ölkələrinə nəqliyyat üçün istifadə olunur. Şimal-Cənub dəhlizinin əsas üstünlüyü,digər marşrutlarla müqayisədə tranzit məsafəsinin və tranzit müddətinin iki-üç dəfə az olmasıdır. Əgər dəniz yolu ilə Fars Körfəzi və Hind Okeanı Körfəzi, Süveyş Kanalı, Orta dəniz, Baltik dənizi ilə Helsinki'yə 45 ilə 60 gün müddətində dəniz yolu ilə göndərilirsə, Şimal-Cənub Tranzit Dəhlizi 20-25 gün davam edir. Bu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində Azərbaycan və İran dəmir yollarının birləşdirilməsi işləri aparılır. Azərbaycanın Astara stansiyasından İranın Astara şəhərinə dəmir yolu artıq çəkilmişdir. Növbəti mərhələ İran və Azərbaycan dəmir yollarının tam inteqrasiyası ilə tamamlanan 167 kilometr uzunluğunda Astara-Rəşt dəmir yolunun inşası

olacaq. Bütün işlər başa çatdıqdan sonra Skandinaviya ölkələri, Rusiya, Azərbaycan və İranın dəmir yolları bir şəbəkəyə birləşdiriləcək və Şimaldan İrana vahid dəmir yolu yaradılacaq.

Ölkənin logistika sektorunun SWOT analizi Azərbaycan Respublikasında Lojistik və Ticarətin İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində verilmişdir [5].

Yol Xəritəsində qeyd olunduğu kimi, ölkədə yeni bir liman kompleksinin tikintisi və qonşu ölkələrlə yeni dəmir yolu əlaqələrinin qurulması kimi bir sıra mühüm infrastruktur layihələri həyata keçirildi və qanunvericilikdə müxtəlif imtiyaz mexanizmləri mövcuddur. Bunlar ölkənin logistika sektorunun inkişafında güclü tərəflər kimi qiymətləndirilməlidir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanda logistika sahəsində ixtisaslı kadr çatışmazlığı, o qədər də yüksək məhsuldarlıq, maliyyə mənbəyi çatışmazlığı, avadanlıq çatışmazlığı, marketinq, satış və paylama xidmətləri, müəssisələrdə müasir biznes modellərinin olmaması yenilikçi fəaliyyət, gəmilərin aşağı göndərmə qabiliyyəti, Xəzər dənizində küləkli günlərin bolluğu və dənizin aşağı dərinliyi kimi problemlər var. Bu problemlər ölkədə logistikanın inkişafını ləngitmək üçün həssas hesab olunur

Eyni zamanda, Azərbaycanda logistika sektorunun inkişafında bir çox müsbət məqamlardan bəhs etmək olar. Bunlara daxildir:

- Bakının Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında sərbəst iqtisadi zonanın yaradılması;
- Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanında logistika qovşağının yaradılması;
- ölkədə makroiqtisadi sabitliyin təmin edilməsi;
- Logistika sektorunun inkişafına dövlət dəstəyi;
- xarici investorların layihələrin dəstəklənməsinə cəlb edilməsi;
- İnsan resursları, xüsusilə potensial gənc nəsil;
- Ölkənin coğrafi baxımdan üstünlüklü olması və regional lojistik qovşağına çevrilməsi bacarığı;
- Bölgədə və dünyada ticarət və rəqabətin artması;
- Böyük regional bazarlara yaxınlıq, infrastrukturun davamlılığı və sahibkarlıq fəaliyyəti üçün infrastrukturun inkişafı;
- İranı Rusiya ilə İranı Avropaya bağlayan Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin işə salınması;
- İran, Hindistan və Pakistan mallarının Azərbaycan üzərindən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə Avropaya daşınması və s.

Ancaq bu sektorda da təhlükələr var. Bunlardan bəziləri maliyyə bazarlarında durğunluq riski, neft qiymətlərinin kəskin azalması nəticəsində investisiya fəaliyyətinin zəifləməsi ehtimalı, ətraf mühitin mühafizəsi tələblərinin artması, valyuta məzənnəsinin sabitliyi problemidir. xarici investorlar üçün əsas amillər və infrastruktur layihələrinin tamamlanmasının gecikməsi. Həmçinin, Trans-Sibir, Trans-Siberi-Qazaxıstan və dəniz marşrutları, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi ilə dəyişən, Avropanı Orta Asiya ilə Çinlə birləşdirən və İran arasındakı dəmir yollarını birləşdirərək dəhlizdəki güclü rəqabət kimi amillər. və Türkmənistan, hələ də aktuallığını qoruyur və buna görə də onları inkişaf təhdidi hesab edirik.

Aparılmış SWOT təhlillərin nəticələrinə əsasən, Azərbaycan Hökuməti bir sıra strateji hədəfləri müəyyənləşdirdi və müvafiq layihələrin həyata keçirilməsini planlaşdırır. Bu strateji hədəflərdən bir neçəsinə nəzər salaq. Gələcəkdə qərb və şərq tranzit xəttlərinin Azərbaycana keçməsi, eləcə də Azərbaycan ərazisindən regional tranzit yüklərinin verilməsi bu yüklərdə əlavə dəyər yaratmağı planlaşdırmır. Strateji hədəflərə əsasən, ölkənin güclü və imkanlarından istifadə edərək prioritetlər həyata keçirilməlidir. Beləliklə, Azərbaycanı uzunmüddətli perspektivdə regional logistika qovşağına çevirmək üçün tranzit dəhlizlərini rəqabət mühitinə gətirmək üçün müvafiq səylərin gücləndirilməsi, yeni Bakı Beynəlxalq Dənizinin əraziləri də daxil olmaqla sərbəst ticarət zonası fəaliyyətinin təşkili. Bakının Qaradağ rayonu Ələt qəsəbəsində yerləşən Ticarət Limanı, sərbəst ticarət zonaları üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmaların hazırlanması, ticarət həcminin artırılması və Azərbaycan iqtisadiyyatının daha da şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətin daha çox əlavə dəyərinə nail olmaq gələcək illərin strateji hədəfinə çevrilmişdir. Bu strateji hədəflərə

çatdıqda, Azərbaycanda real ÜDM 605 milyon artacaq, bunun birbaşa olaraq 400 milyon və 205 milyon artacağı gözlənilir. Ümumilikdə 8000 yeni iş yeri dolayı yolla, 10900 yeni iş yeri birbaşa yaradılacaqdır. Planlaşdırılan bu tədbirlərin icrası üçün 3.160 milyon manat tələb olunur.[6] Bu investisiyalar texniki və maddi-texniki əsaslandırılmadan sonra dövlət-özəl maliyyələşdirmə mənbələri hesabına təmin ediləcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Bakı, 2016.
2. İmanov T.İ. Logistikanın əsasları, Bakı: "Tİ-Media", 2005, 473 s.
3. Haciyev C. "Environmental safety and international transport corridors" Book of proceeding 55th International Scientific Conference on Economic and Social Development – Baku, 18-19 June, 2020, p.163
4. http://www.absheronport.az/
5. http://www.blc.az/tr/
6. https://www.stat.gov.az/

Резюме

Мамедова С.Ф.

Развитие логистической системы и регулирование торговли в Азербайджане

В последние годы логистика активно используется в нашей стране как инструмент улучшения различных сфер деятельности предприятий не только в сфере логистики, производства и транспорта, но и в торговле. Десять лет назад о профессиональной логистике в оптовой и розничной торговле никто не знал, поэтому опыта применения логистических подходов и методов в этой сфере мало. В связи с этим проведение новых научных и практических исследований в области логистики и торговли положительно скажется на развитии их отдельных направлений.

Ключевые слова: *транзитные услуги, портовая инфраструктура, логистика и торговля, стратегическая дорожная карта, глобализация и интеграция, таможенные процедуры*

Summary

Mammadova S.F.

The Development of Logistics System and Trade Regulation in Azerbaijan

In recent years, logistics has been actively used in our country as a tool for improving various areas of activity of enterprises, not only in the field of logistics, production and transport, but also in trade. Ten years ago, no one knew about professional logistics in wholesale and retail trade, so there is little experience in applying logistics approaches and methods in this area. In this regard, new scientific and practical research in the field of logistics and trade will have a positive impact on the development of their individual areas.

Key words: *transit services, port infrastructure, logistics and trade, Strategic Roadmap, globalization and integration, customs procedures*

TİCARƏT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNDƏ KLASTER İNSTİTUTUNUN ROLUNU ŞƏRTLƏNDİRƏN AMİLLƏR

Musayeva Sevda Fərəc qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

sevda.musayeva83@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsində klaster institutunun rolunu şərtləndirən amillər tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə ticarət-logistika infrastrukturunun müasir tələblər çərçivəsində qurulmasının vacibliyi əsaslandırılmışdır. Klaster*

institutunun inkişafı hesabına ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi imkanlarına baxılmışdır. Azərbaycanda ticarət-logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsində klaster institutunun yaradılması və genişləndirilməsi üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.

Açar sözlər: *klaster institutu, ticarət-logistika infrastrukturu, ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi, klaster şəbəkəsi, klaster institutunun rolu, Azərbaycanda klaster institutunun inkişaf perspektivləri*

Dünyada iqtisadi proseslərin hazırkı çağırışları və tələbləri baxımından əksər mövcud yanaşmaların və mexanizmlərin təkmilləşdirilməsi, yaxud yenilənməsi tələb olunur. Xüsusilə, COVİD-19 pandemiyasının təsirindən yaranan yeni şəraitdə iqtisadi inkişaf proseslərinə daha səmərəli təsir göstərən mexanizmlərin təşkilinə və onların infastrukturunun gücləndirilməsinə ciddi önəm verilməlidir. Belə sahələrdən biri də ticarət-logistika infrastrukturunun imkanlarının artırılması, rəqabətqabiliyyətli müəssisələr şəbəkəsinin yaradılmasıdır. Amma, bunun üçün maksimum səmərəli və çoxfunksiyalı iqtisadi mexanizmlərdən, həm də iqtisadi fəaliyyət ərazilərindən istifadə edilməsi tələb olunur. Bu meyarlara daha çox uyğun gələn və çoxfunksiyalı fəaliyyət mexanizmlərini, istiqamətlərini, güzəştlər paketini, dövlət dəstəyi alətlərini özündə birləşdirən iqtisadi fəaliyyət formalarından biri kimi – klasterlər kifayət qədər cəlbediciliyi ilə diqqət çəkir. Belə ki, klasterlər vasitəsilə milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin modernləşdirilməsində, yeni texnologiyaların tətbiqinin təşkili prioritetlərində fəal istifadə üzrə beynlxalq təcrübə vardır və iqtisadi cəhətdən inkişlaf etmiş ölkələrin əksəriyyətində klaster mexanizmlərindən səmərəli istifadə diqqət çəkir. Klasterlərdə intellektual mülkiyyətin qorunması sisteminin güclü olması və dövlətlər tərəfindən bu kimi iqtisadi fəaliyyət məkanlarına vergi güzəştlərinin tətbiq olunması ilə əlaqədar olaraq, bu qurumlara investorların marağı da böyükdür.

Xüsusilə, sənaye klasterlərinin yaradılması hesabına və bu klasterlərdə geniş spektrdə maliyyə subyektlərinin, xarici ticarət iştirakçılarının və digər iqtisadi fəaliyyət subyektlərinin qarşılıqlı inteqrativ yanaşmaları sayəsində xammal və materialların fasiləsiz təşkili, yeni dəyər yaradan emal müəssisələrinin yaradılması nöqteyi-nəzərindən ticarət-logistika infrastrukturunun yaradılması lazım gəlir və həm də bu sırada iri anbar təsərrüfatına, yükləmə, boşaltma, qablaşdırma, etiketləşdirmə və s. bu kimi xidmətlər tələb edən infrastruktura ehtiyac yaranır. "Sənaye klasterlərinin əsas xüsusiyyətləri klaster iştirakçılarının ümumi oxşar maraqları olması və istehsal olunan məhsulların çeşidinin çox da fərqlənməməsi ilə bağlıdır. Bir çox ölkələrdə sənaye klasterlərinin yaradılması hesabına müxtəlif sənaye sahələrinin inkişafının sürətləndirilməsinə nail olunmuşdur" [2, s.243].

Bu amillər baxımından ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi proseslərində klasterlərdən istifadə edilməsinin prioritetliyi ön plana çıxarılmalı və daha intensiv addımlar atılmalıdır.

Qeyd edək ki, klasterlərin səmərəli olması və iqtisadi inkişaf proseslərinə əlavə stimulların verməsi, onların təşkili formasının və strateji yanaşmaların optimal seçilməsi və müəyyənləşdirilməsi üçün kifayət qədər aktuallıq gərəkdir. Eyni zamanada, klasterlərin qarşısında duran strateji vəzifələrin reallaşdırılması, ölkənin müxtəlif iqtisadiyyat sahələrində klaster institutunun formalaşdırılması və çoxfunksiyalı klasterlərin yaradılması, onların fəaliyyətinin intensivləşdirilməsi prosesləri sürətləndirilməli və bu istiqamətlərdə kompleks fəaliyyət strategiyası hazırlanması proseslərində ticarət-logistika infrastrukturunun genişləndirilməsi ilə bağlı hədəflər də ciddi şəkildə nəzərə alınmalıdır. Sənaye inqilabının getdikcə daha çox bütün iqtisadiyyat sahələrində təsirinin artması ticarət-logistika infrastrukturundan da yan keçməmişdir. Ticarət əməliyyatlarının səməriliyinin yüksəldilməsində və bununla bağlı xərclərin optimallaşdırılmasında ticarət-logistika infrastrukturunun rolu və funksiyaları yüksək qiymətləndirilir. "Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun səmərəli təşkili hesabına nəqliyyat və əməliyyat xərclərinin 15-30 % səviyyəsində azaldılmasına nail olmaq mümkündür" [5, s.132]. Digər tərəfdən, klasterlər praktiki fəaliyyət proseslərində, o cümlədən, infrastrukturun yaradılmasında innovativ bir sistem kimi çıxış edir.

Başqa sözlə, bir tərəfdən elmi-texniki yenilikləri istehsala tətbiq etmək istəyən elm və təhsil müəssisələrinin maraqları yerinə yetirilirsə, digər tərəfdən istehsal proseslərində yeni məhsulun yaranması və istehsalı mümkün olur, biliklər, ideyalar, təşəbbüslər rəqabətqabiliyyətli mal və məhsullara çevrilir, burada qeydiyyata düşən rezidentlərin səmərəli fəaliyyəti üçün şərait yaradılır, enerji daşıyıcılarla və xammal resursları ilə təminat məsələləri kompleks baxılır, yeraltı mühəndis qurğuları inşa olunur, inzibati binalar tikilir, istehsal və kommersiya, o cümlədən, ticarət-nəqliyyat infrastrukturu şəbəkəsi yaradılır. Burada konseptual yanaşmalar xeyli vacibdir. Belə ki, ticarət-logistika infrastrukturunun yaradılması proseslərində bir sıra amillərin: bazar münasibətlərinin dərinləşdiyi şəraitdə iqtisadi mexanizmlərin tətbiqindən əldə olunan səmərəlik səviyyəsinin yüksəldilməsi, ticarət-texnoloji proseslərin xüsusiyyətlərinin mürəkkəbləşməsi, yüksək texnologiyalar əsaslı müasir bölüşdürmə mərkəzlərinin və nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması vacib şərtlərdəndir [4, c.158]. Eyni zamanda, klasterlərdən geniş istifadə olunması və burada ticarət-logistika infrastruktuunun, istehsal və təchizat bazasının yaradılması bir qrup logistik elementləri tələb edir. Bunlara xammalın alınması, xammal axınlarının hərəkətinin idarə olunması və ehtiyatlarının yaradılması, material və avadanlıqlarının komplektləşdirilməsi, klasterlərdə fəaliyyət göstərən müxtəlif təsərrüfat və kommersiya subyektləri arasında logistik proseslərin tənzimlənməsi, logistika strategiyasının formalaşdırılması və s. aiddir [3, s.26].

Azərbaycanda da son illərdə ticarət-logistika infastrukturunun formalaşdırılmasına və inkişafına diqqət artırılmışdır. Ölkənin əsas iqtisadiyyat sahələrində müvafiq infrastrukturun inkişafına ciddi önəm verilir və xüsusilə, ticarət əməliyyatlarının genişləndirilməsi ilə əlaqədar ticarət-logistika infrastrukturunun əhatəsinin genişləndirilməsi məsələləri ön plana çıxmışdır. Azərbaycanda logistka və ticarətin inkişafı ilə bağlı strateji hədəflər və prioritetlər ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə yer almışdır [1]. Yaxın illərdə ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi tədbirlərinin daha da intensiv olacağı gözlənilir. Hesab edirik ki, bu proseslərdə klaster institutunun potensialından daha səmərəli istifadə olunmalıdır və bu cür yanaşmanın təmin edilməsi üçün bir sıra amillərə və məsələlərə daha çox diqqət yetirilməlidir:

- ölkədə ticarət-logistika infrastrukturunun yüksək texnologiyalar əsasında inkişaf etdirilməsi və gücləndirilməsində klaster institutunun potensialından istifadə edilməsinə konseptual yanaşmalar təmin olunmalı və zəruri tədbirlər görülməlidir;
- klasterlərin yaradılması və inkişaf etdirilməsi proseslərinin sürətləndirilməsi məqsədi ilə bu istiqamətdə beynəlxalq təcrübənin daha dərindən öyrənilməsi və qanunvericilik bazasının formalaşdırılması təmin edilməlidir;
- ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi məqsədilə yüksək potensiala malik olan ticarət-logistika qovşaqlarında çoxfunksiyalı klasterlərin yaradılması üzrə iri investisiya-innovasiya layihələrinin hazırlanması və reallaşdırılması məsələlərinə daha ciddi önəm verilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir

2. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt: SDU-nun redaksiya və nəşr işləri şöbəsi, 2018, 376 s.

3. Квашина О.Н. Специфика управления логистическими процессами в современной производственной системе // Международный научно-исследовательский журнал. Выпуск № 1(55). 2017. - С.26-29.

4. Кузменко Ю. Г. Логистика торгового обслуживания: концептуальные подходы к ее формированию // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2013. №4. – С. 156-161.

5. Яшина М.Н. Четвертая индустриальная революция в логистике // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2017. №3 (67). – С.131-132.

Резюме
Мусаева С.Ф.
Факторы, обуславливающие роль института кластера в усилении торгово-логистической инфраструктуры

В статье исследованы факторы, обуславливающие роль института кластера в усилении торгово-логистической инфраструктуры. С этой целью обоснована важность создания современной торгово-логистической инфраструктуры. Рассмотрены возможности усиления торгово-логистической инфраструктуры за счет развития кластерного института. Подготовлены рекомендации и даны предложения по созданию и развитию кластерного института в расширении торгово-логистической инфраструктуры в Азербайджане.

Ключевые слова: *кластерный институт, торгово-логистическая инфраструктура, усиление торгово-логистической инфраструктуры, роль кластерного института, перспективы развития кластерного института в Азербайджане*

Summary
Musayeva S.F.
Factors Determining to the Role of the Cluster Institution in Strengthening Trade-Logistics Infrastructure

The factors that determine the role of the cluster institution in strengthening trade-logistics infrastructure are investigated in the article. The importance of creating a modern trade-logistics infrastructure is described for this purpose. Possibilities of strengthening trade-logistics infrastructure due to development of cluster institute are considered then. Recommendations and proposals for the creation and development of a cluster institute in the expansion of trade and logistics infrastructure in Azerbaijan are given in the end of the article.

Key words: *cluster institute, trade-logistics infrastructure, strengthening of trade-logistics infrastructure, role of cluster institute, prospects of cluster institute development in Azerbaijan*

AZƏRBAYCANIN LOGİSTİKA-NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAFININ ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ

Nəcəfova Çiçək Məhəmməd qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
chichak64@mail.ru

Xülasə: *Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ölkənin iqtisadiyyatına, daxili və xarici ticarət dövriyyəsinin artmasına, xarici ölkələrlə iqtisadı və ticarət əlaqələrinin inkişaf etməsinə, bazar infrastrukturunun təkmilləşməsinə və nəqliyyat xərclərinin maya dəyərinin azalmasına çox təsir göstərəcək ki, bu da yerli mal və xidmətlərin qiymət rəqabət qabiliyyətinin artmasına səbəb olacaq. Ölkənin iqtisadi inkişafının hazırkı mərhələsində milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişafı üçün genişmiqyaslı proqramların həyata keçirilməsi maddi-texniki bazaya inteqrasiya olunmuş yanaşma olmadan mümkün deyil, bu da müzakirə etdiyimiz mövzunun aktuallığını təmin edir.*

Açar sözlər: *logistika, nəqliyyat, tranzit, infrastruktur, logistika mərkəzləri*

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq mövqeyini, dünya iqtisadi münasibətləri sistemindəki yerini, habelə qlobal maliyyə böhranının əksər ölkələrin iqtisadiyyatı üçün mənfi nəticələrini kökündən dəyişdirmək zərurəti xarici ticarət axını proseslərinin tənzimlənməsinə yeni yanaşmaların işlənib hazırlanması məsələsini aktual edir. Bununla əlaqədar olaraq, əmtəə axınlarının qonşu dövlətlərin gömrük sərhədlərindən keçməsi zamanı xarici ticarət risklərinin

azalması və maliyyə xərclərinin minimuma endirilməsinə ehtiyac var. Bu hədəfə çatmaq, gömrük sahəsində logistika vasitələrindən istifadə edilmədən, gömrük inzibatçılığının təkmilləşdirilməsi və xarici ticarətdə birbaşa iştirakçıların fəaliyyət göstərməsi üçün ən əlverişli şərait yaradan müasir gömrük və logistika infrastrukturu yaratmadan mümkün deyildir.

Ölkənin iqtisadi inkişafının hazırkı mərhələsində milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişafı üçün genişmiqyaslı proqramların həyata keçirilməsi maddi-texniki bazaya inteqrasiya olunmuş yanaşma olmadan mümkün deyildir. Ölkə iqtisadiyyatının inkişafı üçün qısa, orta və uzunmüddətli siyasət istiqamətləri müəyyən edilərək, "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" tərtib edilmişdir. 2025-ci ilə qədər Azərbaycan tənzimləyici faktorlar sayəsində regionda daha səmərəli və əhəmiyyətli bir mərkəz təşkil etmək üçün logistika və ticarət infrastrukturunun yükək səviyyədə inkişaf etdirilməsi qarşıya məqsəd kimi qoymuşdur. Məqsəd digər ölkələrlə güclü əlaqələri olan səmərəli logistika mərkəzləri vasitəsilə regional logistika mərkəzinə çevrilməkdir. Buna görə də nəqliyyat sisteminin, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı strategiyası qarşıya qoyulmuş vəzifələrdən biridir. Söhbət yüksəksəviyyəli regional nəqliyyat sistemindən, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı strategiyasından gedir, bunlar aşağıdakılardan ibarətdir:

- regional nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı;
- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə yaxın bölgələrdə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- bölgələrdə ticarətin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- müəssisədə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı. [1]

Bildiyimiz kimi, logistika dedikdə məhsul, əmtəə və xidmətlərin istehlakçının tələbəni ödəmək üçün bir nöqtədən başqa istehlak nöqtəsinə kimi olan hərəkəti və onun idarə edilməsi prosesi nəzərdə tutulur. Logistika anlayışı həm də xidmət, nəqliyyat, materialların komplektləşdirilməsi, anbar və bütün bunların təhlükəsizliyi haqqında informasiyaları, həmçinin əmtəənin sıradan çıxdığı zaman onun məhv edilməsi məsələlərini də özündə birləşdirir. [2]

Azərbaycanda logistika və ticarət sektorunun üzləşdiyi problemləri və imkanları təhlil etmək istəsək, bu sahənin inkişafı üçün bir sıra əsas sahələri müəyyən edə bilərik:

1. Regional nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı üçün həm ölkə daxilində, həm də sərhədyanı ölkələrdə nəqliyyat logistika mərkəzininnin yaradılması;
2. Nəqliyyat ticarət infrastrukturunun bölgələrdə inkişafı üçün istehlak malları və sənaye məhsullarının topdansatış və logistika mərkəzlərinin yaradılması və inkişafı;
3. Xarici ölkələrdə nəqliyyat və ticarət mərkəzlərinin təşkil edilməsi və inkişafı;
4. Gömrük xidməti orqanlarının bazasında logistika mərkəzlərinin yaradılması və inkişafı;
5. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində fəaliyyət göstərən müəssisələrin, ilk növbədə, sənaye və kənd təsərrüfatı müəssisələrinin maddi-texniki bazasının yenidən qurulması və genişləndirilməsi.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi səbəbindən bu gün ölkə Avrasiya məkanında əsas nəqliyyat və tranzit mərkəzlərindən birinə çevrilməklə, həm də Cənubi Qafqazda geoiqtisadi və logistik mərkəz statusunu almışdır.

Azərbaycan Şərqdən Qərbə və Şimaldan Cənuba gedən yolda yerləşdiyinə görə müxtəlif ölkə və qitələri birləşdirir. Bu da o deməkdir ki, ölkəmiz nəqliyyat və logistika sahəsində bu regionun mərkəzi hesab olunur. Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri bunun üçün real imkanlar yaratmışdır.

Dediyimiz kimi, Azərbaycan Avrasiya məkanında mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir. Bu irimiqyaslı infrastruktur layihələrinin, məsələn Gəmiqayırma zavodunun istifadəyə verilməsi buna misal ola bilər. Bundan başqa, 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu, 2018-ci ilə Xəzər dənizində həcminə görə ən böyük hesab edilən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının istifadəyə verilməsi ölkədə uğurlu strateji planın nəticəsidir.

"Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə logistikanın inkişafı üzə perspektivləri müəyyən edən məqsəd və hədəflər və məqsədə nail olmaq üçün prioritetlər konkret şəkildə ifadə olunmuşdur. Qarşıya qoyulan hədəflərdən ən mühümü nəqliyyat-tranzit inkanlarının genişləndirilməsidir. Azərbaycan bu gün müasir dəmiryol

infrastrukturuna malikdir. Yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi, 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttini misal göstərə bilərik. Bu dəmiryol Avropadan Çinə və əksinə istiqamətdə tranzit yükdaşımaları üçün ən qısa və əlverişli marşrutdur. Bu tarixi layihələr sayəsində coğrafi mövqeyimizdən istifadə edib infrastruktur və nəqliyyat sektoruna yatırılan sərmayənin ölkəmizi beynəlxalq logistika mərkəzinə çevirməsi, bu sərmayənin əsasən avtomagistralların, yolların, aeroportların tikilməsinə sərf edilməsi ilə bağlı ölkə prezidenti İlham Əliyev bildirmişdir ki, belə bir müasir infrastrukturun təşkil olunması Azərbaycanın hər iki layihədə iştirakını təmin edir. [4]

1998-ci ilin sentyabrında ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Azərbaycanda Böyük İpək yolunun yenidən bərpa olunmasına və inkişaf etdirilməsinə həsr olunmuş beynəlxalq forum keçirildi. Bu forum dünyanın 42 ölkəsindən gəlmiş iştirakçıları bir araya toplamışdı. Bu nümayəndələrdən səkkiz nəfəri foruma öz ölkəsinin prezidentləri ilə qatılmışdı. Ümumilli liderin forumda öz çıxışında qeyd etdiyi kimi, "Bakıda keçirilmiş zirvə görüşü əməkdaşlığın inkişafında, sülhün qorunmasında, hər bir ölkə və ümumiyyətlə bütün Avrasiya məkanına firavanlıq və rifahlığın gətirilməsində öz tarixi rolunu oynayacaqdır". [5] İpək Yolunun inkişafının mühüm hədəfləri bunlardır:

• regionda yerləşən ölkələr arasında ticarət və iqtisadi əlaqələrin inkişafı;
• nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı - malların və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması;
• tranzit trafik üçün əlverişli şəraitin yaradılması;
• malların daşınma müddətinin azaldılması;
• müvafiq nəqliyyat siyasətinin aparılması;
• nəqliyyat tarifləri və vergilərində xüsusi güzəştlərin tətbiq olunması;
• bəzi logistika sektorları arasında əlaqələrin koordinasiyası;
• yük və sərnişin daşınması üçün beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində razılaşdırılmış siyasət;
• Multimodal (kombinə edilmiş) nəqliyyatın təşkili üçün koordinasiyalı fəaliyyət proqramının hazırlanması. [3]

Ümumiyyətlə, bu layihənin həyata keçirilməsinə 90 milyarddan çox ABŞ dolları yatırılıb. İpək Yolu layihəsi vasitəsilə ticarət dəhlizlərinin əksəriyyəti Xəzər Dənizi ilə Azərbaycana, sonra isə Gürcüstana birləşir. Məhz bu faktın özü Azərbaycanın dünyanın ticarət yolları şəbəkəsində əsa rol oynadığını sübut edir. Əminliklə deyə bilərik ki, Qədim İpək Yolunun yenidən qurulması, bərpası və inkişafı nəticəsində, Xəzər dənizi vasitəsilə nəql olunma Avropa və Asiya dövlətləri arasında tranzit yükdaşınmada mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Avropa ilə Asiya arasında körpü sayılan “Böyük İpək Yolu”nun yenidən qurulması Azərbaycanın qarşısında daha geniş imkanlar açır. 34-dən çox ölkəni birləşdirən bu yolun əhəmiyyəti çox böyükdür.

Qərblə Şərq arasındakı münasibətlərin möhkəmləndirilməsində ölkəmizin rolu getdikcə artır, və bununla da aydın oldu ki, "tarix təkrarlanır". Lakin tarixin yenidən canlanmasında şəxsiyyətlərin də rolu var. Ümummilli lider H.Əliyevin uzaqgörənliklə söylədiyi kimi, “Azərbaycan İpək Yolunun mərkəzində yerləşir... İpək Yolu Yaponiya, Çin və Mərkəzi Asiyadan keçib Xəzərə çıxacaqdır. Xəzərdə Şərq və Qərb vahələri arasında keçid bərəsi var və bu bərə Azərbaycana məxsusdur. Bakı İpək Yolu üstündə yeganə iri dəniz limanıdır və Azərbaycan burada çox mühüm strateji mövqe tutur” və XXI əsrdə bu mövqeni əzmlə möhkəmləndirəcəkdir”. [6]

"Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə bildirildiyi kimi, logistika və ticarət mərkəzləri Azərbaycan üçün ticarət fəaliyyətlərindən əlavə dəyər əldə edilməsində əsas vasitələrdən biri ola bilər. Logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması üçün iki mühüm amil var. Bunlardan birincisi kimi qeyd edə bilərik ki, yüksək dəyərə malik konteyner daşınmalarında və multimodal əməliyyatlar zamanı yüksəksəviyyəli logistika xidmətlərinin təmin olunması ticarətin həcminin artırılması nöqteyi-nəzərindən mühüm bir amildir. İkinci amili isə göstərilən xidmətlərin həcminin və arealının genişləndirilməsi Azərbaycanın ümumi

ticarət dövriyyəsindəki payının artmasına yardımçı ola bilər. Beləliklə, tranzit ticarətin həcmində və dəyərində artım əldə etmək üçün ölkənin müxtəlif bölgələrində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması üçün tədbirlər görüləcəkdir. Məsələn, Ələt ərazisində artıq azad iqtisadi zona yaradılmışdır. [4]

Ədəbiyyat

1. https://azertag.az/xeber.
2. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"
3. Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2012 // [ЭР]. Режим доступаworldbank.org/.
4. http://www.azerbaijan-news.az.
5. http://www.aayda.gov.az/az/pages/245/.
6. Əmrahov M.İ. Böyük İpək Yolu. Dərs vəsaiti. Bakı: Mütərcim, 2011, 84 c.

Резюме

Наджафова Ч.М.

Основные направления развития логистико-транспортной инфраструктуры Азербайджана

Развитие транспортной инфраструктуры в Азербайджане сильно повлияет на экономику страны, увеличит внутренний и внешний торговый оборот, разовьет экономические и торговые отношения с зарубежными странами, улучшит рыночную инфраструктуру и снизит стоимость транспорта, что повысит ценовую конкурентоспособность местных товаров и услуг. На современном этапе экономического развития страны реализация масштабных программ развития различных секторов национальной экономики невозможна без комплексного подхода к материально-технической базе, что обеспечивает актуальность обсуждаемой нами темы.

Ключевые слова: *логистика, транспорт, транзит, инфраструктура, логистические центры*

Summary

Najafova Ch.M.

Main Directions of Development of Logistics and Transport Infrastructure of Azerbaijan

The development of transport infrastructure in Azerbaijan strongly affects the economy of the country, increases domestic and foreign trade turnover, develops economic and trade relations with foreign countries, improves market infrastructure. At the current stage of economic development of the country, the implementation of large-scale programs for the development of various sectors of the national economy is impossible without a comprehensive approach to the material and technical base, which ensures the relevance of the topics discussed.

Key words: *logistics, transport, transit, infrastructure, logistics centers*

DEBİTOR BORCLARININ SƏMƏRƏLİ İDARƏ EDİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

Talıblı Südeyif Natiq oğlu

Sumqayıt Dövlət Universiteti

Xülasə: *Məqalədə debitor borclarının idarə edilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmış, bu prosesin əsas mərhələləri nəzərdən keçirilmişdir. Debitor borclarına təsir göstərən amillər tədqiq edilmişdir. Debitor borclarının idarə edilməsi metodu kimi faktorinq və forfeytinq əməliyyatlarının əhəmiyyəti açıqlanmışdır. Həmçinin debitor borclarının səmərəli idarə edilməsi ilə bağlı tövsiyə xarakterli təkliflər irəli sürülmüşdür.*

***Açar sözlər**: debitor borcları, faktorinq, forfeytinq, kredit, maliyyə, idarə edilmə, müəssisə, səmərə, satış*

Debitor borcları dövriyyə kapitalının ayrılmaz hissəsidir və şirkətin dövriyyəsindən vəsaitlərin ayrılması və borclular tərəfindən istifadəsi ilə xarakterizə olunur. Debitor borclarının idarə edilməsi təşkilatın maliyyə idarəetmə sisteminin vacib hissəsidir. Çünki əsas aktivlərdən biri kimi debitor borcları təşkilatın maliyyə sabitliyinə və likvidliyinə təsir göstərir. Şirkət, debitor borcları ilə işə lazımi diqqət yetirmirsə, bu, onun maliyyə vəziyyəti üçün pis nəticələrə səbəb olacaqdır. Hər bir şirkət kredit verdikdə onun yatırdığı vəsaitləri geri qaytarmaqla yanaşı, əlavə gəlir əldə etməyi gözləyir. Debitor borcları bir il və ya hesabat dövrü ərzində bir təşkilatın müştərilərindən, digər qarşı tərəflərindən, işçilərindən və digərlərindən alacaqları pul məbləğlərini ifadə edir. Debitor borcunun iqtisadi faydası, müəssisənin bu borclarının hesablanması nəticəsində pul və ya onun ekvivalentlərini alacağını gözləməsidir. Başqa sözlə, debitor borcları müasir iqtisadiyyatda şirkətlərin aktivlərinin təsirli hissəsini təşkil edir. Bu faktları nəzərə alaraq, debitor borclarının idarə edilməsi müəssisənin qısamüddətli maliyyə siyasətinin vacib hissəsidir. Debitor borclarının idarə edilməsinin vəzifəsi, müəssisənin müştərilərindən ödənişləri sürətləndirmək, bazarda səmərəli satış və təşviq siyasətini həyata keçirməkdə, "pis" borcları (yəni ödəmələri şübhəli olan və ya qəbul edilməyəcək olan borcları) azaltmaqdır.

Mövcud bazar şəraitində, demək olar ki, heç bir təsərrüfat subyekti debitor borcları olmadan fəaliyyət göstərmir və bunun səbəbləri var: kreditor üçün - mallar, işlər və xidmətlər bazarının əhəmiyyətli dərəcədə genişlənməsi imkanı; borclu üçün - əlavə kapitalı cəlb etmək imkanı. [2] Bununla yanaşı, debitor borcların həddindən artıq həcmi müəssisənin maliyyə dövrünün müddətini artıraraq cari aktivlərin dövriyyəsini ləngidir. Debitor borclarının idarə edilməsi, məhsul paylanmasını genişləndirmək üçün müəssisənin cari aktivlərin idarə edilməsi və marketinq siyasətinin bir hissəsidir.

Debitor borclarının idarə edilməsi aşağıdakı vəzifələri əhatə edir:

- debitor borclarının formalaşmasına və vəziyyətinə nəzarət;
- müxtəlif alıcı qrupları və məhsul növləri üçün kredit və yığım siyasətinin müəyyən edilməsi;
- müştərilərin təhlili və reytinqi (kredit tarixçələrinə əsasən);
- təxirə salınmış və vaxtı keçmiş borclar üzrə debitorlarla hesablaşmalara nəzarət (debitor borclarının köhnəlməsi reyestri əsasında);
- borclu şəxslərdən nağd daxilolmaların proqnozu (yığım əmsallarına əsasən);
- borc yığımını sürətləndirmək və pis borcları azaltmaq üçün metodların müəyyənləşdirilməsi.

Debitor borclarının idarə olunması prosesinin hamısı mərhələlərlə həyata keçirilir.

1-ci mərhələ - ilkin hesablamalar və debitor borcların təhlili:

2-ci mərhələ - debitor borclarının idarə olunmasının məqsəd və vəzifələrini müəyyənləşdirmək:

3-cü mərhələ - debitor borclarının idarə edilməsi üsullarının müəyyənləşdirilməsi:

4-cü mərhələ - dövlət siyasətinə yönəlmiş amillərin tənzimlənməsi, iqtisadi sektorların vəziyyətinin və rəqiblərin davranışının qiymətləndirilməsi, investisiyaların vəziyyəti və tərəfdaşların maddi vəziyyətinin sabitliyi, təşkilatın işçilərinin səlahiyyətlərinin qiymətləndirilməsi, tərəfdaşların məsuliyyəti.

5-ci mərhələ - qarşıya qoyulmuş məqsədə çatmanın qiymətləndirilməsi

Debitor borclarının aşağıdakı səviyyələrini ayırmaq olar ki, bu da mənfəət arasındakı əlaqəni qiymətləndirir.

Birinci səviyyə. Debitor borclarının və mənfəətin aşağı dəyəri ilə xarakterizə olunur (alıcı ödəniş gecikmədən məhsulu almaqdan imtina edir).

İkinci səviyyə. Mənfəətin maksimuma çatdığı və kənarlaşmanın arzuolunmaz olduğu debitor borcların optimal dəyəri ilə xarakterizə olunur.

Üçüncü səviyyə. Borcların əsassız artması ilə xarakterizə olunur ki, bu da vəsaitlərin dövriyyədən çıxarılmasına və mənfəətin azalmasına səbəb olur.

Nəticə etibarilə debitor borclarının səmərəli idarə olunması əməliyyat səmərəliliyinə və debitor borclarının həddən artıq artması riskini nəzərə almağa yönəldilməlidir.

Debitor borclarının artması və azalmasının əsas amilləri cədvəl 1-də verilmişdir.

Cədvəl 1

Debitor borclarına təsir göstərən amillər

Artım amilləri	Azalma amilləri
Satışın artımı	Satışın azalması
Alıcılara ödəmələrin artması	Kredit üzrə satış azalır
Daha uzun ödəmə şərtləri olan alıcıların payının artması	Böyük alıcılara satışların azalması və daha qısa ödəmə şərtləri ilə alıcıların payının artması
Zəmanətlər üçün əlavə ödəniş təxirə salınmalarının təmin edilməsi	Təşkilatın mal və xidmətlərinə tələbatın azalması və istehlak məhsullarının itirilməsi
Təşkilatın ehtiyatsız kredit siyasəti və debitor borclarını azaltmaq üçün kredit şöbəsi və rəhbərlərinin səmərəsiz işi	Kredit şöbəsinin və satış menecerlərinin debitor borclarını azaltmaq üçün səmərəli işi

Debitor borclarının idarə edilməsi və maliyyələşdirilməsi üsulları vardır ki, bunlardan ən əsasları faktorinq və forfeytinqdir. Xərclərin azaldılmasının və debitor borcların idarə edilməsinin ən optimal yolu kimi faktorinq və forefaytinq qısamüddətli məqsədlər üçün vəsait cəlb edilərkən ənənəvi kredit formasına alternativdir. [5]

Bir qayda olaraq, müəssisənin debitor borclarını idarə etmək üçün təsirli bir siyasətin formalaşdırılması aşağıdakı sahələri əhatə edir.

1. Debitor borcların əvvəlki dövrlə müqayisədə təhlili, əsas vəzifəsi debitor borclarının səviyyəsini və tərkibini qiymətləndirmək, habelə dinamikada göstəricilərin öyrənilməsidir.

2. Məhsulları kredit üzrə satış formaları və müəssisə növünün seçilməsinə əsaslanan kredit siyasətinin (məhsul alıcılarına münasibətdə) qurulması.

3. Mallar və istehlak kreditləri üçün debitor borclarına qoyulan vəsaitin mümkün miqdarının müəyyən edilməsi. Bununla yanaşı, məhsulların kredit üzrə satışının planlaşdırılan həcmini, müəyyən kredit formaları üçün təxirə salınmış ödənişin verilmə müddətini, ödənişin təxirə salınmasının orta müddətini və s. nəzərə almaq vacibdir.

4. Kreditin müddəti və ölçüsünə, habelə borcun vaxtında ödənilməməsinə görə cəza sisteminə diqqət yetirən kredit şərtləri sisteminin formalaşdırılması.

5. Kreditlərin verilməsi şərtlərinin fərqləndirilməsini təmin edən alıcıların qiymətləndirilməsi üçün standartların formalaşdırılması.

6. Alıcılarla münasibətlər prosedurunu nəzərdə tutan debitor borclarının toplanması prosedurunun formalaşdırılması.

7. Müəssisənin müasir debitor borclarının yenidən qurulması formalarından istifadə edilməsini təmin etmək.

Debitor borclarının səmərəli idarə olunması maliyyə itkilərini əhəmiyyətli dərəcədə azaldır. Debitor borclarının səmərəli idarə olunması aşağıdakılar vasitəsilə əldə edilir:

1. Debitor borclarının diqqətlə təhlili. Onun əsas vəzifəsi şirkətin cari debitor borclarının səviyyəsini və tərkibini, habelə ona qoyulan maliyyə mənbələrinin səmərəliliyini qiymətləndirməkdir.

2. Səmərəli kredit siyasətinin formalaşdırılması. Müasir kommersiya və maliyyə təcrübəsində məhsulların kreditlə satılması həm ölkəmizdə, həm də inkişaf etmiş bazar iqtisadiyyatı olan ölkələrdə geniş yayılmışdır. Kredit siyasəti prinsiplərinin formalaşdırılması bu təcrübənin şərtlərini əks etdirir və müəssisənin əməliyyat və maliyyə fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmağa yönəldilmişdir.

3. Debitor borclarının toplanması üsullarının tətbiqi. Debitor borclarının toplanması siyasəti şirkətin kredit siyasətinin son tərkib hissəsidir. Bu debitor borclarının daimi izlənməsi və vaxtı keçmiş hesablara vəsaitlərin qaytarılması ilə əlaqələndirilir.

Debitor borclarının həddindən artıq böyüməsi müəssisənin çökməsinə səbəb ola bilər, buna görə onun vəziyyətinə effektiv nəzarətin təşkili və vaxtında toplanılması vacibdir. Ona görə də borcların həcminə və müddətinə səmərəli nəzarət tələb olunur, çünki artdıqda təşkilatın vəsait çatışmazlığı, onları kreditorlardan cəlb etmək ehtiyacı ola bilər ki, bu da müəssisənin maliyyə nəticələrinə mənfi təsir göstərə bilər. Vəsaitlərə olan ehtiyacın proqnozlaşdırılması təşkilatın yüksək keyfiyyətli işləməsini təmin edəcək və mümkün iflasdan qoruyacaqdır. [1]

Nəzarət sisteminin nə qədər effektiv qurulmasından asılı olmayaraq, hər zaman müəssisənin iqtisadi vəziyyətini ciddi şəkildə poza biləcək və hətta iflasa səbəb ola biləcək debitor borclarının qaytarılmaması riskinin olduğunu qeyd etmək vacibdir. Daxili nəzarətin qurulması debitor borclarının səmərəli idarə edilməsini təmin edən vacib bir komponentdir və müəssisənin normal fəaliyyətinin zəruri elementidir.

Ticarət və iqtisadi fəaliyyət prosesində müəssisələr müxtəlif hesablaşma münasibətlərinə girir və hesablaşmaları həm nağd, həm də nağdsız formada - veksellər, hesablaşmalar və habelə birbaşa mal mübadiləsi vasitəsi ilə həyata keçirirlər. Bu cür hesablaşma formaları əməliyyatların daimi monitorinqini tələb edir. Müasir şəraitdə müəssisələr çox vaxt borcluların vəsaitlərinin vaxtında gəlməməsi və debitor borclarının formalaşması ilə qarşılaşırlar. Buna görə debitor borclarının səmərəli idarə edilməsi müəssisənin uğurlu fəaliyyətinin vacib şərtidir. Bu, sərbəst vəsait toplamaq, borclarını vaxtında ödəmək, debitor borclarını vaxtında qaytarmaqla kreditorlarla hesablaşmaq, həmçinin biznesin inkişafı üçün maliyyə imkanlarını artırmağa imkan verir. Bu gün obyektiv olaraq nağd ödənişlərə nəzarət metodologiyasını araşdırmağa və təkmilləşdirməyə ehtiyac var, xüsusən:

• nağd hesablaşmaların zəruriliyi, məqsədəuyğunluğu və qanuniliyi barədə ilkin təhlil aparmaq;

• borcun yaranmasına sənədlərlə nəzarət üsullarının istifadəsini, şübhəli borclar üçün ehtiyatların hesablanmasını, nağd hesablaşmaların aparılmasını, habelə uçot və hesabat sənədlərində düzgün göstərilməsini özündə əks etdirən sənədli yoxlama;

• nağd hesablaşmaların vaxtında və qanuniliyinə cavabdeh şəxslərin yoxlanılması; ödənişlərdə və borclarda gecikmələrin qarşısının alınması, öhdəliklərin və borcların təsnifatının düzgün aparılması və uçotda əks olunması.

Bəzən debitor borcları kreditorlardan biri iflas proseduru başlayana qədər çox intensiv böyüyür. Belə bir vəziyyətdə borclunun heç bir krediti ödəməsi üçün vəsaiti olmayacaqdır. Buna görə, əhəmiyyətli debitor borcları ilə işləyən hər hansı bir təşkilat (balans məbləğinin 5% -i) monitorinq sistemi həyata keçirməli və böyük borclu şəxslərin kredit qabiliyyətinin səviyyəsinin daimi monitorinqi ilə əlaqəli debitor borclarının həcmini izləmək üçün hərtərəfli sistem qurmalıdır.

Təcrübə göstərir ki, etibarlı monitorinq potensial borcluların ödəmə qabiliyyəti, onların işgüzar nüfuzu, iş nəticələri, habelə xalis aktivlərin həcmi və tərkibi barədə geniş məlumatlar əsasında aparıla bilər.

Müəssisənin zərərlərdən qorunmasını gücləndirmək üçün ilk növbədə passiv debitor borclarına nəzarət etmək lazım olduğunu vurğulamaq lazımdır. Beləliklə, bir il və ya daha çox müddətə belə qalsa, borc verən müəssisənin rəhbərliyi tərəfindən rasional hərəkət faktorinq həyata keçirmək olacaq. Bunun köməyi ilə nəinki mümkün riskləri əhəmiyyətli dərəcədə azaltmaq, həm də mümkün borc vəsaitlərini axtarmaq mümkündür. [3]

Debitor borcların idarə edilməsi ilə bağlı problemlərdən biri də bu borcların qaytarılmaması riskidir. Debitor borclarının qaytarılmaması riskini azaltmağın və buna uyğun olaraq idarəetmə sisteminin səmərəliliyinin artırılmasının yolu mərhələli ödəmə sisteminin tətbiqi. Belə bir tədbir, bir qayda olaraq, bahalı iş görən təşkilatların fəaliyyətinin xüsusiyyətlərindən irəli gəlir: əgər müştəriləri ilkin hissəni sabit faiz şəklində ödəyirlərsə, bu da debitor borclarının miqdarını əhəmiyyətli dərəcədə azaldacaqdır. Elmi prinsiplərə əsaslanan səmərəli idarəetmə fəaliyyəti, debitor

borclarının qaytarılmaması riskini minimuma endirən əsas vasitəyə çevrilir. Buna görə də bu gün menecerin səlahiyyətlərinə tələblər artır. Səmərəli idarəetməyə yönəlmiş yüksək səviyyəli peşəkar səlahiyyətlərə əsaslanan yeni bir inzibati mexanizm lazımdır. Bu, biznes strategiyalarını həyata keçirmək və gözlənilən nəticələrə nail olmaq üçün əsas vasitə olur.

Debitor borclarının idarə edilməsində çox diqqət müxtəlif ödəmə şərtləri olan çevik müqavilələrin hazırlanmasına yönəldilməlidir. Bundan əlavə, debitor borclarının idarə edilməsinin səmərəliliyinin artırılmasının vacib üsulu onun toplanması qaydasının yaradılmasıdır. Bunun üçün müştərilərə ödəniş tarixini xatırlatmağın şərtlərini və formalarını, ödəmə qabiliyyətsiz borcluların iflası halında isə bir işə başlamaq şərtlərini təmin etmək lazımdır. [4]

Beləliklə, debitor borclarının səviyyəsi satış həcmindən əhəmiyyətli dərəcədə çox olarsa, müəssisədəki debitor borclarının səmərəsiz idarə olunması barədə əsas nəticə çıxarmaq olar. İdarəetmənin səmərəliliyini artırmaq üçün aşağıdakı üsullar tövsiyə olunur:

1. Debitor borcları ilə mövcud vəziyyətin yaxşılaşdırılmasına təsir edəcək müəssisənin maliyyə vəziyyətinin möhkəmləndirilməsi və sabitləşdirilməsi.

• kreditlərin verilmə müddətinin qısaldılması (bu, vəsaitin tez geri qaytarılmasına və gələcəkdə faydalanmasına kömək edəcəkdir);

• verilən kreditlərin miqdarının məhdudlaşdırılması (yəni mövcud kredit siyasətinə uyğun olaraq sərt kredit limitinin təyin edilməsi);

• maliyyə məsuliyyəti siyasətinin aparılması (yəni, öhdəliklərin vaxtında yerinə yetirilməməsi üçün cərimələrin təyin edilməsi).

2. Müştərilərin qiymətləndirilməsi üçün standartlar sisteminin formalaşdırılması.

Göründüyü kimi, debitor borclarının idarə edilməsi prosesi olduqca mürəkkəbdir. Çünki burada iki fərqli vəzifə var: satışları artırmaq və borcluların maliyyə öhdəliklərini ödəməmələri risklərini azaltmaq. Buna görə debitor borclarının səmərəli idarə edilməsi müəssisənin işində çox vacib bir məqamdır. Çünki likvidliyə, dövriyyəyə, dövr müddətinə və nəticədə, müəssisənin maliyyə vəziyyətinə təsir göstərir. Odur ki, yuxarıda qeyd edilənlərə əsaslanaraq debitor borclarının səmərəli idarə olunması üçün optimal metodu tapmaq lazımdır.

Ədəbiyyat

1. Abbasov A.B., Abbasov S.A. Maliyyə biznesi. Bakı, İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2014. 356 s.

2. Zeynalov V.Z. Maliyyə. Bakı, İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2010. 361 s.

3. Ефимова О. В. Финансовый анализ. М.: Изд-во «Бухгалтерский учет», 2009, 528 с.

4. Пушкин А. В. Стратегия взыскания долгов: управление задолженностью. М.: Эксмо, 2013, 240 с.

5. Трухина Т.Г. Управление дебиторской и кредиторской задолженностью хозяйствующего субъекта // Молодой ученый, 2017, № 5 (139), с. 247-250

Резюме

Талыблы С.Н.

Направления эффективного управления дебиторской задолженностью

В статье обосновывается необходимость управления дебиторской задолженностью и рассматриваются основные этапы этого процесса. Факторы, влияющие на дебиторскую задолженность, были исследованы. Была разъяснена важность факторинговых и форфейтинговых операций как метода управления дебиторской задолженностью. Также были даны рекомендации по эффективному управлению дебиторской задолженностью.

Ключевые слова: *дебиторская задолженность, факторинг, форфейтинг, кредит, финансы, управление, предприятие, эффективность, продажи*

Summary
Talibli S.N.
Directions of Effective Management of Accounts Receivable

The article substantiates the need to manage accounts receivable and discusses the main stages of this process. Factors affecting accounts receivable were investigated. The importance of factoring and forfeiting transactions as a method of managing receivables was explained. Also, recommendations were given on effective management of accounts receivable.

Key words: *accounts receivable, factoring, forfeiting, credit, finance, management, enterprise, efficiency, sales*

NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURLARININ İNKİŞAFINDA İNVESTİSİYALARIN ROLU

Yəhyayeva Aynurə Yusif qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
yehyayeva1@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmış və onların genişləndirilməsində investisiyaların rolu qiymətləndirilmişdir. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun modernləşdirilməsində əsas amillər müəyyən edilmişdir. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafının təchizat zəncirinin fəaliyyətinin yaxşılaşdırılmasına təsiri qiymətləndirilmişdir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat-logistika infrastrukturu, təchizat zənciri, investisiya, dövlət, istehsal*

Bu gün Azərbaycanda nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi məsələsi həm ayrı-ayrı bölgələrin, həm də bütün ölkənin sosial-iqtisadi komponentinə təsirinə görə çox əhəmiyyətlidir. Ərazinin yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat-logistika infrastrukturu ilə təmin olunması bölgədəki sənayenin, sahibkarlığın inkişafında, əhalinin həyat səviyyəsinin artmasında və investisiya cəlb edilməsində ən vacib amillərdən biridir. Bunlar onu göstərir ki, nəqliyyat-logistika sistemi milli iqtisadiyyatın vacib tərkib hissəsidir. Nəqliyyat-logistika sistemini müxtəlif səviyyələrdə (beynəlxalq, milli, regional, yerli) idarəetmə subyektlərinin, nəqliyyat və logistika məkanını təşkil edən, qarşılıqlı əlaqədə olan, malların optimal saxlanması problemlərini həll etməyə imkan verən maddi və qeyri-maddi infrastruktur obyektlərinin məcmusu kimi başa düşürük. Nəqliyyat və logistika sisteminin əhəmiyyəti onun vəsaitlərinin və əmək obyektlərinin ərazi bölgüsündəki rolu ilə müəyyən edilir. Səmərəli fəaliyyət göstərən nəqliyyat-logistika sistemi olmadan regionların ixtisaslaşması, onların inteqrasiyalı inkişafı mümkün deyildir. Nəqliyyat-logistika amili istehsalın yerləşməsində çox vaxt həlledici rol oynayır. Sosial-iqtisadi inkişafın sabitliyi, ölkənin siyasi bütövlüyü və bazara uyğunlaşma əsasən nəqliyyat-logistika kompleksinin vəziyyətindən və ona xidmət edən nəqliyyat-logistika infrastrukturundan asılıdır. Bu baxımdan ölkənin infrastruktur layihələrinə qoyulan investisiyaların rolu əhəmiyyətli dərəcədə artır.

Nəqliyyat və logistika infrastrukturunun uzunmüddətli iqtisadi artıma təsiri aşağıdakı əsas istiqamətlərdə həyata keçirilə bilər: birbaşa istehsal amili kimi, digər istehsal amillərinin əvəzedici elementi kimi, məcmu tələbin artmasına təkanverici qüvvə kimi, istehsal amillərinin toplanmasına həm təkanverici qüvvə, həm də sənaye siyasətinin aləti kimi.

İstehsal amili olaraq nəqliyyat və logistika infrastrukturu istehlakçı üçün bütün dəyər zənciri boyunca xammalın, yarımfabrikatların, hazır məhsulların, texniki vasitələrin və bölüşdürmə kanallarının qovşaqları arasındakı hərəkətin formalaşması və təşkili yolu ilə sənaye istehsalı prosesinə birbaşa töhfə verir. İstehsalın digər amillərinin əvəzedicisi kimi bu növ infrastruktur özünü 2 formada göstərir: bir tərəfdən infrastrukturun modernləşdirilməsi istehsal xərclərinin əhəmiyyətli dərəcədə azalmasına səbəb ola bilər, digər tərəfdən artım nöqtəsi kimi nəqliyyat-

logistika infrastrukturunun yaxşı vəziyyəti digər istehsal amillərinin istifadəsinin məhsuldarlığını artırır. Eyni zamanda hər iki amilin birgə təsiri sərfəli investisiya imkanlarının çeşidini genişləndirir və həm makro, həm də mikro səviyyədə investisiya axınını stimullaşdırır.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturu məcmu tələbin formalaşmasında çox vacib amildir. İnkişaf etmiş nəqliyyat-logistika infrastrukturu olmadan regional siyasət, regionlararası və xarici iqtisadi qarşılıqlı əlaqələrin inkişaf etdirilməsi problemlərini həll etmək mümkün deyil [4, s.3].

Hazırda nəqliyyat-logistika infrastrukturu getdikcə mürəkkəb çoxsəviyyəli və yüksək inteqrasiya olunmuş bir sistemə çevrilməkdədir. Ölkəmizdə müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşması yüksək investisiya qoyuluşu intensivliyi ilə xarakterizə olunan mürəkkəb çoxmərhələli bir prosesdir. Belə genişmiqyaslı məsələnin həlli yalnız milli inkişaf strategiyası çərçivəsində mümkündür. Bunun inkişafı üçün əsas tələblər aşağıdakılardır:

• ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının dövlət strategiyasının məqsəd və prioritetlərinə, dövlətin iqtisadi, sənaye, elmi-texniki, regional siyasətinin vəzifələrinə uyğunluğu;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun real vəziyyətini və onun iqtisadi agentlərin xidmətləri ilə təminat səviyyəsini nəzərə almaq;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun ayrı-ayrı elementlərinin tarazlı inkişafı;

• sektorda rəqabət mühitinin yaradılması, müəssisələrin fəaliyyət göstəricilərinin davamlı artmasına səy göstərməsini təmin etmək;

• qəbul edilən qərarların və onların həyata keçirilmə mexanizmlərinin yüksək səviyyədə olması.

Nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı ilə dövlətin, bölgənin və ərazinin iqtisadi artımı arasında əhəmiyyətli əlaqəni nəzərə alaraq, bu sahədə investisiya siyasətinə birbaşa təsir edən bir sıra amilləri qeyd etmək vacibdir: [3, s.465]

• yeni nəqliyyat-logistika infrastrukturu obyektlərinin yerləşməsinin rasional seçilməsi;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun bəzi sahələrinin inkişafı üçün prioritetlərin müəyyənləşdirilməsi;

• investisiya və maliyyələşdirmə problemləri;

• investisiya prosesində dövlət və özəl sektorun nisbəti.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun modernləşdirilməsində əsas amillər maliyyələşdirmə mənbəyidir, bu da öz növbəsində makroiqtisadi inkişaf göstəricilərinə həlledici təsir göstərə bilər. Buna görə də, nəqliyyat və logistika sisteminin infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün mümkün ssenarilərin diqqətlə təhlili tələb olunur. [1, s.127]

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması müəyyən müddət ərzində xüsusilə vacib ola bilər. Bu baxımdan müxtəlif nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı və mövcud şəbəkənin modernləşdirilməsi üçün tədbirlərin optimal birləşməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Hazırda qısa müddət ərzində milli iqtisadiyyatın səmərəliliyi və rəqabət qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq dəmiryol və yol şəbəkəsi, liman qurğuları, hava limanları, logistika mərkəzləri kimi nəqliyyat-logistika infrastrukturunun vacib elementlərinin daha da modernləşdirilməsinə ehtiyac var. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı üçün zəruri investisiya mənbələrinin cəlb edilməsində investisiya prosesinin təşkili üçün qanunvericilik və tənzimləmə mexanizmlərinin inkişaf etməsi, dövlət-özəl tərəfdaşlığı, dövlət satınalmaları və dövlət sifarişlərinin təşkili mexanizmlərini də qeyd etmək lazımdır.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı sahəsində ən təsirli yol dövlət-özəl əməkdaşlıq vasitəsidir. Bu əməkdaşlıq dövlət və özəl biznes tərəfindən infrastruktur obyektlərinin inşası və modernləşdirilməsinə yönəlmiş layihələrin birgə həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. Yəni bu alətin istifadəsi, xüsusilə yerli hakimiyyət orqanlarının maliyyə imkanları məhdud olduqda və regional səviyyədə infrastruktur layihələrinin icrası üçün əlavə investisiya mənbələrinin tapılmasına ehtiyac duyulduqda xüsusilə vacibdir. Ona görə də bu gün dövlət-özəl əməkdaşlığın hüquqi bazasının təkmilləşdirilməsinə, onun tənzimlənməsi üçün təşkilati bazanın inkişaf etdirilməsinə, nəqliyyat-logistika infrastrukturunun yaradılmasına özəl tərəfdaşların cəlb olunması üçün iqtisadi şəraitin yaxşılaşdırılmasına ehtiyac var.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturuna kifayət qədər investisiya qoyulmaması təchizat zəncirinin səmərəsizliyinin əsas səbəbidir. Müasir tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat-logistika infrastrukturu həm mikroiqtisadi, həm də makroiqtisadi miqyasda inkişaf üçün böyük potensiala malikdir. Nəzəri olaraq, ölkənin nəqliyyat-logistika infrastrukturunun fəaliyyətinə qoyulan investisiyalar şirkətlərin birbaşa nəqliyyat xərclərinin və əməliyyat xərclərinin azalması ilə əlaqələndirilir ki, bu da bütün təchizat zəncirinin yaxşılaşdırılmasına müsbət təsir göstərir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat-logistika infrastrukturunun səmərəli təşkili təchizat zəncirinin işinin yaxşılaşdırılmasında mühüm rol oynayır.

Təchizat zəncirinin səmərəliliyinin artırılmasının əsas nəticələri aşağıdakılar ola bilər:

• logistika xərclərinin azaldılması;

• təchizat zəncirinin etibarlılığının artması səbəbindən təchizat zəncirinin bütün iştirakçıları üçün dövriyyə kapitalının maya dəyərinin azalmasına kömək edən malların çatdırılma sürətinin artması;

• təchizatların yeni iş modellərinin tətbiqi və yeni işgüzar əlaqələrin qurulmasından əldə olunan gəlirin artması.

Təchizat zəncirindəki investisiya obyektlərinin həcmi nəqliyyat və logistika sənayesinin ayrı-ayrı obyektlərini əhatə edə bilər. İnfrastrukturun inkişafına qoyulan investisiyalar logistika şirkətlərinə yeni nəqliyyat yollarından faydalanmağa, logistika proseslərini və tədarük zəncirlərini modernləşdirməyə, xidmət keyfiyyətini yaxşılaşdırmağa və xərcləri azaltmağa imkan verəcəkdir. Nəqliyyat-logistika sənayesindəki investisiya qərarları qlobal təchizat zəncirindəki əlavə dəyərin strukturuna təsir göstərir.

İnsan kapitalına qoyulan investisiyalar tədarük zəncirlərinin inkişafı üçün də vacibdir. Təchizat zəncirlərinin inkişafına investisiya yönəltmək infrastrukturun imkanlarını genişləndirməyə, yeni nəqliyyat növlərindən istifadə etməyə, logistika və uzun məsafələrdə nəqliyyatın idarə olunması üçün informasiya və analitik mərkəzlər yaratmağa imkan verir. [2, s.49] Nəqliyyat-logistika xərclərinin minimuma endirilməsi logistika şəbəkəsinin bütün iştirakçıları üçün əlavə qazanc mənbəyi kimi çıxış edən yeni logistika texnologiyalarının tətbiqi ilə əldə edilir. Təchizat zəncirlərinin və logistika infrastrukturunun inkişafına investisiya qoyulması nəqliyyat və logistika sənayesi iştirakçıları üçün müsbət nəticələrə səbəb olur. Təchizat zəncirlərinə investisiya qoyuluşlarında iştirak edən dövlət, logistika sənayesinin inkişafında vacib iştirakçıdır. Hal-hazırda ölkədə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün əsas aparıcı vasitə məhz investisiya qoyuluşlarıdır. Ancaq nəqliyyat infrastrukturunun uğurlu inkişafı üçün özəl investisiyaların cəlb edilməsi də lazımdır. Nəqliyyat-logistika sənayesindəki kiçik və orta müəssisələrin birbaşa investisiyalar hesabına genişlənməsi təchizat zənciri artımının əsas amilidir. Nəqliyyat-logistika sənayesində investisiyaların artması ilə daha çox şirkət beynəlxalq təchizat zəncirlərində iştirak edir. Xüsusi texniki biliklər şəklində texnologiyanın mövcudluğu beynəlxalq səviyyədə təchizat zəncirlərinin inkişafına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir, logistika işinin hərəkətliliyinin artmasına kömək edir.

İnkişaf etmiş ölkələrdə logistika və təchizat zəncirinin idarə edilməsində istifadə olunan informasiya sistemlərinə və texnologiyalarına investisiyalar artır. Bu tendensiya qlobal və milli təchizat zəncirləri çərçivəsində tədarük proseslərinin daim daha mürəkkəbləşməsi və dinamikləşməsi ilə əlaqədardır. Təchizat zəncirindəki proseslər üzərində tam nəzarəti təmin etmək üçün nəqliyyat-logistika sənayesinin ehtiyaclarına yönəldilmiş etibarlı müasir informasiya texnologiyalarına ehtiyac var. Təchizat zəncirlərinin iştirakçıları, həmin zəncir boyunca əməliyyatların görünməsini, şəffaflığını və uçotunu təmin edə biləcək informasiya vasitələrinin tətbiqində maraqlıdırlar. Güman etmək olar ki, Azərbaycanda da gələcəkdə logistikada informasiya texnologiyalarının inkişafına qoyulan investisiyaların payı artacaqdır ki, bu da son nəticədə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun daha da təkmilləşdirilməsinə təkan verəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Аникин Б.А. Коммерческая логистика. М.: Проспект, 2010, 432 с

2. Бальчик Э.А., Калинина О.В. Инвестиции в инновационные логистические технологии. Санкт Петербург, Изд-во Реальная экономика, № 4 (109) 2018, с.48-53.

3. Григорьев М.Н., Уваров С.А. Логистика: базовый курс. М.: Юрайт, 2012, 782 с.

4. Кизим А.А., Мищенко Л.Я., Шевченко И.В. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности. Приоритеты России, 31 (268), 2014, с.2-16

Резюме

Яхьяева А.Ю.

Роль инвестиций в развитии транспортно - логистических инфраструктур

В статье обоснована необходимость развития транспортно - логистических инфраструктур и роль инвестиций в их распространении. Определены основные факторы модернизации транспортно - логистических инфраструктур. Проводится оценка улучшения снабжения развития транспортно - логистических инфраструктур.

Ключевые слова: *транспортно-логистическая инфраструктура, цепочка поставок, инвестиции, государство, производство*

Summary

Yahyayeva A.Y.

The Role of Investments in the Development of Transport and Logistics Infrastructures

The article substantiates the need for the development of transport and logistics infrastructures and the role of investments in their distribution. The main factors of modernization of transport and logistics infrastructures are determined. An assessment is being made of the improvement in supply for the development of transport and logistics infrastructures.

Key words: *transport and logistics infrastructure, supply chain, investment, government, production*

THE IMPACT OF TRANSIT CORRIDORS ON ECONOMIC GROWTH IN THE NON-OIL SECTOR OF AZERBAIJAN: OPPORTUNITIES AND CHALLENGES

Gojayev Tural Latif

Azerbaijan University

Tural.Gojayev@au.edu.az

Summary: *Azerbaijan is one of the major logistics center, which is located in the middle of Europe and Central-Asia, passing through transport corridor "TRACECA" and North-South road and rail-routes. Transit corridors plays a crucial role for the development of the entire economy of Azerbaijan. In this article, it's indicated that, one of the main priorities of the economy of Azerbaijan is to develop trade, especially in the non-oil sector, and to participate in the International Transport Services market and increase competitiveness.*

Key words: *transit corridors, logistics center, non-oil sector, TRACECA, transport services*

Increasing the competitiveness of transit corridors plays an important role in the effective operation of Azerbaijan service trade system and ensuring economic growth in the non-oil sector. Therefore, Azerbaijan is located at the intersection of international transit corridors. At the same time, the transit corridors can significantly affect the development of other areas. On average, more than 20% of economic growth each year is the transport share, of which about 60% is the share of freight in the non-oil sector. A suitable infrastructure has been created for the development of the transport-transit sector. As more than 90% of the transport-transit sector covers the regions, revitalization of this sector could significantly contribute to the implementation of the measures

assumed in the Social-economic Development Programs of the Regions. [2] As the transport services market has a limited size, national companies participate only in the local transport service market. Strengthening the competitiveness of the transport-transit sector, reconstruction of infrastructure, employment and income generation level, supporting regional development, etc. For reasons, problems are solved in the country's economy.

One of the main priorities of the Azerbaijani economy is to develop trade and participate in the International Transport Services market, especially in the non-oil sector, and therefore to increase competitiveness by using modern transport services. Decisions are made taking into account the service quality when using transition corridors. If one of the main used indicators of transportation service is the level of quality, while making such decisions, another is the low service value. The positive importance of increasing competitiveness consists in ensuring the development of the areas within the Country in this case and creating an opportunity for the Country to become a leading transit network. The existence of a competitive transport network creates positive effects for the export of the country's transport services, which allows for diversification of exports in particular. At the same time, the sustainable development of the economy requires the development of the transport-transit network. In this case, due to the increase in the competitiveness of the transportation-transit sector, the participation and sustainability of the existing potential in the "production-service-trade" network can be achieved with the effective use of production and social infrastructure. The increasing globalization opportunities of the economy every year and the sustainable development of the non-oil trade sector have been the reasons for the strengthening of the competition factor both within and between countries.

"The Euro-Caucasus-Asia Transport Corridor (TRACECA) has been formally recognized by most authoritative International Organizations (UN Economic and Social Commission for Asia and Pacific Ocean and others) as a natural transition link between Europe and Asia. From this point of view, the most important issue of the member countries in the European Union TASIS-TRACECA Program is to use their geographical and economic opportunities effectively and to improve the transportation network. (Azerbaijan, Armenia, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Mongolia, Romania, Tajikistan, Turkey, Uzbekistan, Ukraine). [3]

Table 1.

The activity of the Europe-Caucasus-Asia transit corridor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Transported goods, (thousand tonnes)	**58,191**	**52,240**	**50,302**	**52,733**	**52,674**	**52,762**
Railway	19,890	15,521	13,830	13,074	12,564	13,327
Sea	9,302	6,067	4,992	7,423	6,875	4,824
Road	28,999	30,652	31,480	32,236	33,235	34,611
Transportation transit goods, (thousand tonnes)	**12,798**	**9,494**	**7,997**	**10,186**	**9,345**	**8,077**
Railway	4,502	3,927	3,789	3,346	3,045	3,796
Sea	8,296	5,567	4,208	6,840	6,300	4,281
Road	…	…	…	…	…	…
Freight turnover, (million tonne-km)	**13,216**	**10,956**	**9,917**	**11,427**	**11,489**	**11,158**
Railway	5,676	4,557	3,773	4,158	4,305	4,890
Sea	3,717	2,354	1,990	3,020	2,799	1,801
Road	3,823	4,045	4,154	4,249	4,385	4,467
Turnover of transit goods, (million tonne-km)	**5,647**	**4,360**	**3,588**	**4,566**	**4,185**	**3,698**
Railway	2,330	2,190	1,975	1,758	1,615	2,104
Sea	3,317	2,170	1,613	2,808	2,570	1,594
Road	...	…	…	…	…	…

Source: The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (stat.gov.az) [1].

Currently, the trade circulation is more than $ 20 trillion between Asia and Europe. 200 billion USD of this is the share of transportation expenditures. The following points have been taken into account within the framework of TRACECA: [3]. Geographical location of the TRACECA Countries for the development of trade between Europe and Asia, the location of the major producers of goods in Asia, the main consumers in Europe, freight delivery points, shipping Great Powers. Therefore, freight transport to Europe via the TRACECA Transport Corridor (East-West) is the most convenient and attractive compared to other alternative routes. It should be noted that Yokohamada, Rotterdam, Hamburg, Antverpen and other major West-European ports are twice as long as the TRACECA transport corridor.

Due to the implementation of the TRACECA Program by the European Union, the member countries have created a transportation network to the World and Sea ports, which are of great importance for the transportation of goods within their borders, and have achieved good opportunities. It means that TRACECA Countries do not need to create additional transportation routes and new corridors with neighbouring countries for the development of the transit transport sector. It should be noted that currently, these countries do not need to invest large capital to develop the existing transport corridor and networks, the TRACECA transport corridor is available and functioning, and rich experience has been gained for the transportation of large capacity goods by different persons. After the signing of "many lateral International Transport Agreements on the development of the Europe-Caucasus-Asia corridor" on September 09, 1998 in Baku, the legal basis for international transit transport was established. [4]

An important fact here is that TRACECA has a transport network throughout the territories of countries rich in natural and energy resources. There are experienced experts in these regions. Developing transit support to increase production and employment in these countries. Despite this, all political and economic changes, the International Transport Corridor (TRACECA), selected, developed and tested on the basis of experience, provides the appropriate investment situation and has positive effects for the globalization.

In order to conclude, we can say that increasing competitiveness of transit corridors plays a crucial role in the effective operation of Azerbaijan's service trade system and ensuring economic growth in the non-oil sector. We can say that, more than 20% of economic growth of the country each year is the transport share, of which about 60% is the share of freight in the non-oil sector. One of the main priorities of the economy of Azerbaijan is to develop trade and participate in the International Transport Services market, especially in the non-oil sector, and therefore to increase competitiveness by using modern transport services.

The increasing globalization opportunities of the economy every year and the sustainable development of the non-oil trade sector have been the reasons for the strengthening of the competition factor both within and between countries. “The Euro-Caucasus-Asia Transport Corridor (TRACECA) has been formally recognized by the most authoritative International Organizations (UN Economic and Social Commission for Asia and Pacific Ocean and others) as a natural transition link between Europe and Asia. Within the framework of TRACECA we can say that, the trade circulation is more than $ 20 trillion between Asia and Europe, which 200 billion USD of this is the share of transportation expenditures.

References

1. The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (stat.gov.az);
2. United Nations development program of Azerbaijan, Institute for Scientific Research on Economic Reforms;
3. www.traceca-org.org;
4. www.ier.az;
5. www.en.wikipedia.org.

Xülasə

Qocayev T.L.

Azərbaycanın qeyri-neft sektorunda tranzit dəhlizlərinin iqtisadi artıma təsiri: imkanlar və çağırışlar

Azərbaycan "TRACECA" nəqliyyat dəhlizi, Şimal-Cənub avtomobil və dəmir yolu marşrutlarından keçən, Avropa və Orta Asiyanın arasında yerləşən böyük logistika mərkəzlərindən biridir. Tranzit dəhlizləri Azərbaycanın bütöv iqtisadiyyatının inkişafı üçün həlledici rol oynayır. Bu məqalədə Azərbaycan iqtisadiyyatının əsas prioritetlərindən biri olan ticarəti, xüsusən də qeyri-neft sektorunu inkişaf etdirmək və Beynəlxalq Nəqliyyat xidmətləri bazarında iştirak etmək və rəqabət qabiliyyətini artırmaq olduğu göstərilir.

Açar sözlər: *tranzit dəhlizləri, logistik mərkəz, qeyri-neft sektoru, TRACECA, nəqliyyat xidmətləri*

Резюме

Годжаев Т.Л.

Влияние транзитных коридоров на экономический рост нефтяного сектора Азербайджана: возможности и вызовы

Азербайджан является одним из крупнейших логистических центров, который расположен в центре Европы и Центральной Азии, проходя через транспортный коридор "TRACECA", автомобильные и железнодорожные маршруты Север-Юг. Транзитные коридоры играют решающую роль для развития всей экономики Азербайджана. В этой статье указывается, что одним из основных приоритетов экономики Азербайджана является развитие торговли, особенно в ненефтяном секторе, а также участие на рынке международных транспортных услуг и повышение конкурентоспособности.

Ключевые слова: *транзитные коридоры, логистический центр, ненефтяной сектор, TPACECA, транспортные услуги*

II BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN QEYRİ-NEFT SEKTORUNDA ARTIM POTENSİALINI GÜCLƏNDİRİLMƏK ÜÇÜN İNFRASTRUKTUR VƏ TRANZİT KORİDORLARININ ƏHƏMİYYƏTİ

QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN İNFRASTRUKTURUNDAN SƏMƏRƏLİ İSTİFADƏ EDİLMƏSİNDƏ SIĞORTA SISTEMİNIN ROLU

Ağayev Heydər Rəşid oğlu
Azərbaycan Kooperasiya Universiteti
agayevheyder.r@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə qeyri-neft sektorunun infrastrukturundan səmərəli istifadə edilməsində sığorta sisteminin rolu tədqiq olunmuşdur. Qeyri-neft sektorunun inkişaf prioritetlərinə baxılmış və təhlil edilmişdir. Ölkə iqtisadiyyatının strukturunun təkmilləşdirilməsində qeyri-neft sektorunun rolu əsaslandırılmışdır. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində qeyri-neft sektorunun infrastrukturundan səmərəli istifadə olunmasında sığorta sisteminin rolu araşdırılmışdır. Çevik və əlçatan sığorta xidmətləri hesabına qeyri-neft sektoru subyektlərinin fəaliyyətinin gücləndirilməsi məsələlərinə baxılmışdır. Müasir şəraitdə qeyri-neft sektorunun infrastrukturundan səmərəli istifadə edilməsində sığorta sisteminin rolunun artırılması üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *qeyri-neft sektoru, sığorta sistemi, infrastruktur, infrastrukturun səmərəlilik problemləri, iqtisadiyyatda sığorta sisteminin rolu, sığorta sisteminin inkişaf perspektivləri*

Ölkəmizdə milli iqtisadiyyatın inkişaf hədəfləri və prioritet istiqamətləri bir çox fəaliyyət sahələrinin potensialından maksimum səmərəli istifadəni şərtləndirir. Xüsusilə, qeyri-neft sektorunun artım potensialının gücləndirilməsində mövcud infrastruktur imkanlarından səmərəli istifadə olunması üçün müxtəlif fəaliyyət sahələrində daha etibarlı iqtisadi və maliyyə mexanizmlərinin tətbiqinə ehtiyac vardır. Bu sırada sığorta sisteminin rolu xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Sığorta çoxfunksiyalı xüsusiyyətlərə malik fəaliyyət sahələrindəndir və ölkənin maliyyə sisteminin əsas komponentlərindən hesab olunur. Sığorta mühüm iqtisadi kateqoriya olaraq, başqa iqtisadi kateqoriyalardan əhəhmiyyətli səviyyədə fərqlənir. Bununla belə, bütün yaxınlıq və oxşarlıqlarına baxmayaraq, sığortanın digər iqtisadi kateqoriyalara bənzəməyən əlamətləri də mövcuddur. Sığorta iqtisadi inkişaf proseslərində risklərin azaldılması və müxtəlif subyektlər üzrə bölüşdürülməsində spesifik funksiyaları yerinə yetirir. Belə ki, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişaf etdirilməsi proseslərinin məhsuldarlığının və səmərəliliyinin yüksəldilməsi, bu proseslərdəki risklərin minimuma endirilməsi məqsədilə, sığorta fəaliyyətindən istifadə imkanlarının reallaşdırılması strateji əhəmiyyəti ilə fərqlənir və bu amillər baxımından həmin proseslərin idarəetmə mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi, həmçinin onların səmərəliliyinin maksimum artırılması tədbirlərinin görülməsi vacib şərtlərdəndir. Bütün bunlar iqtisadi islahatların aparılmasına və dərinləşdirilməsinə, iqtisadi inkişaf proseslərinin səmərəlilyinin yüksəldilməsinə müsbət təsir göstərirlər. Buna görə də sığorta sisteminin mövcud vəziyyəti və sığorta şirkətlərinin fəaliyyətində intensivliyin olması vacib şərtlərdəndir. [7, s. 51] Eyni zamanda sığorta şirkətlərinin özləri dünyada, beynəlxalq səviyyədə, ayrı-ayrı ölkələrdə iri investisiya kompaniyaları kimi fəaliyyət göstərirlər, investisiyalar yatırırlar, iri inkişaf və investisiya proqramlarında - layihələrində əsas iştirakçılar kimi xarakterizə olunurlar. Sığorta iqtisadi inkişaf proseslərində özünün müxtəlif formaları ilə müxtəlif hüquqi və fiziki şəxslərin daha sabit fəaliyyət göstərmək potensialını artırmaqla bərabər, bu subyektlərin müxtəlif risklərdən qorunmasının təminatçısı kimi çıxış edir. Bu baxımdan, sığorta sisteminin gücləndirilməsi üçün dövlət tərəfindən davamlı tədbirlər görülməli və sistemli tənzimlənmə mexanizmləri işlənib hazırlanmalı, sığorta şirkətlərinin fəaliyyətində

səmərəliliyə ciddi önəm verilməlidir. Professorlar B.X.Ataşov, Ə.Ə.Ələkbərov və N.N. Xudiyev qeyd edirlər ki: "Azərbaycan hökumətinin məqsədyönlü iqtisadi siyasəti də məhz ölkəmizin qeyri-neft sektorunun mütəmadi olaraq davamlı inkişafına yönəldilmişdir. Qeyri-neft sektorunda da sığorta sistemi bazar iqtisadiyyatının dinamik inkişaf edən sahələrindən biridir. Özünün obyektiv qanunları olan bazarın mövcud olduğu yerdə mütləq risk vardır. Risk olan yerdə isə sığorta olmalıdır. Sığorta xidmətləri seqmenti bazar iqtisadiyyatının çevik inkişaf edən sferalarından biridir. Son dövrdə maliyyə bazarının əsas tərkib hissələrindən olan sığorta seqmentinə maraq daha da artmışdır".[1, s. 7] Əslində bu maraq bazar iqtisadiyyatı prosesləri iştirakçılarının daha güvənli şəkildə fəaliyyət göstərmələrində maraqlı olması ilə bilavasitə bağlıdır. Belə ki, heç kəs, o cümlədən sahibkarlar və biznes subyektləri itkilərdən, zərərlərdən, müxtəlif hadisələrdən, yanğın və dağıntılardan özü-özündə sığortalana bilməzlər və bunun üçün mütləq şəkildə sığorta sisteminin fəaliyyətindən, infrastrukturundan, imkanlarından istifadə edilməlidir. Elə götürək qeyri-neft sektoru sahələrinin fəaliyyəti ilə bağlı məsələləri və burada mövcud resurslardan, infrastrukturdan davamlı və güvənli şəkildə istifadə olunması üçün sığorta xidmətlərinin rolu böyükdür. Sığorta olunduğu təqdirdə sahibkar daha çox manevr və risklər etməkdən çəkinmir nəticədə, iqtisadi fəallıq artır, gəlirlər yüksəlir və biznesin genişləndirilməsinə yeni investisiyaların yatırılması təmin olunur. "Ölkəmizdə neftdən əldə olunan gəlirlər hesabına infrastrukturun modernləşdirilməsi, qeyri-neft sektoruna sərmayə yatırılması, biznes mühitinin yaxşılaşdırılması diqqət çəkir. Əsas məqsəd qeyri-neft sektorundakı mövcud potensialın hərəkətə gətirilməsi, bu sahədə dinamik inkişafın təmin edilməsi üçün yeni iqtisadi islahatların həyata keçirilməsidir". [3] Uzunmüddətli perspektivdə isə qeyri-neft sektorunun ölkə iqtisadiyyatının lokomotivinə çevrilməsi başlıca hədəflərdən biri kimi qarşıda durur. Bu isə iqtisadiyyatın əhəmiyyətli səviyyədə şaxələndirilməsini, qeyri-neft sektoru sahələrinin formalaşdırılan istehsal və kommersiya, nəqliyyat-logistika və ticarət-logistika infrastrukturundan maksimum səmərəli istifadə olunmasını şərtləndirir. "Bəs qeyri-neft sektoru bu gün ölkə iqtisadiyyatının lokomotivi sayılırmı? Təəssüf ki, hələ də yox. Odur ki, qeyri-neft sektorunun lokomotivə çevrilməsi üçün hələ çox işlər tələb olunur. Bunun əsas səbəbi isə qeyri-neft sahələrinə investisiyaların az qoyulmasıdır". [6] Təsadüfi deyildir ki, dövlət tərəfindən bu kimi problemlərin həll edilməsi istiqamətində davamlı tədbirlər, o cümlədən dəstəkverici tədbirlər görülməkdədir. Məsələn, ölkə Prezidentinin 19 sentyabr 2018-ci il tarixli "Qeyri-neft sektorunda rəqabətqabiliyyətli daxili istehsalın dəstəklənməsi ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Sərəncamda bir çox tədbirlərin, o cümlədən rəqabət qabiliyyətli məhsulların istehsalının investisiya təşviqi, sahibkarlıq subyektlərinin fəaliyyətinin dəstəklənməsi, xammal idxalına gömrük güzəştlərinin tətbiqi və ticarət şəbəkələrində satış imkanlarının artırılması, qeyri-neft sektorunun rəqabət və ixrac qabiliyyətinin yüksəldilməsi, sahibkarlıq və biznes subyektlərinin qlobal dəyər zəncirlərinə qoşulmasının təmin edilməsi, alternativ maliyyə və sığorta xidmətlərinin genişləndirilməsi və s. vacib hesab olunmuşdur. [9] Eyni zamanda, sığorta fəaliyyətinin səmərəliliyinin təmin edilməsi ilə bağlı problemlərin mahiyyətinin fundamental şəkildə öyrənilməsi, açıqlanması və adekvat tədbirlərin görülməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. [4, s. 28] Bundan əlavə, ölkəmizdə sığorta şirkətlərinin və ümumilikdə sığorta fəaliyyətinin rolunun gücləndirilməsi üzrə strateji hədəflər də vardır və bunlar öz əksini strateji yol xəritəsində, yenə ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuş "Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə ifadə etmişdir. [2] Son illərdə qeyri-neft sektorunda fəaliyyət göstərən subyektlərə, həm də burada çalışan işçilərə müxtəlif növ sığorta xidmətlərinin təqdim edilməsi diqqət çəkir və bunların sırasında icbari tibbi sığortanı da qeyd etmək olar. [8] Aparılan tədbirlər və sığorta xidmətlərinin strukturunun genişləndirilməsi nəticəsində ölkənin sığorta sisteminin dayanıqlılığı güclənməkdə və aktivləri artmaqdadır. 2019-cu ilə olan məlumatda ölkə ÜDM-də sığorta sektorunun payı 2 %-ə qədər təşkil etmişdir və ümumilikdə bu sektorun aktivləri 13,3 % artaraq 1,4 mlrd. səviyyəsinə çatmışdır. [10] Sığorta sistemi subyektləri – ölkədə fəaliyyət göstərən sığorta şirkətlərinin daha şəffaf şəkildə xidmət göstərmələri məqsədilə bu sahədə uçot və hesabatlığın gücləndirilməsi, şəffaflığın artırılması tədbirləri də diqqət çəkir. Bu isə yeni sığorta növlərinin yaradılmasına marağı artırır və xüsusilə, ölkənin qeyri-neft sektoru sahələrində olan

infrastruktur şəbəkəsindən iqtisadiyyatın davamlı artımı üçün səmərəli istifadə olunmasına əlavə imkanlar verir, maliyyə xidmətləri bazarının sığorta seqmentinin əhəmiyyətini daha da artırır. 2019-2021-ci illərdə Sığortalıların Elektron Mərkəzi Məlumat Sisteminin formalaşdırılması layihəsinin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Bu məlumat sistemi, sığorta sektorunda mövcud olan bütün sığorta şirkətlərinin müştərilərinin – sığortalıların qüvvədə olan və müddəti bitmiş sığorta polislər, baş vermiş sığorta hadisələri, sığorta tarixçələri ilə bağlı məlumatlarını özündə ehtiva edən vahid elektron məlumat bazasıdır. Vahid sistem vasitəsilə sığorta hadisəsi olan sığortalı barədə bütün sığorta sektoru məlumatlı olacaq və sığorta riskləri düzgün qiymətləndiriləcəkdir. Nəticədə, həm sığortalılar, həm sığortaçılar, həm də maliyyə sektoru fayda əldə edəcəkdir. [5]

Ölkəmizin iqtisadi hədəflərinə COVID – 19 pandemiyasının təsirindən yaranan yeni şəraitdə maksimum olaraq təzədən baxılmalı və dəqiqləşdirmələr aparılmalıdır. Bu yanaşmalarda görünən məsələlərdən biri də, bəlkə də? ən mühümü qeyri-neft sektorunun ölkə iqtisadiyyatında aparıcı rolunun təmin olunmasıdır və hesab edirik ki, belə bir strateji vəzifənin reallaşdırılmasında sığorta sisteminin imkanlarından maksimum səmərəli istifadə olunmalıdır:

– Qlobal çağırışlar, o cümlədən beynəlxalq enerji və maliyyə bazarlarında formalaşan yeni təhlükələr də nəzərə alınmaqla, ölkəmizin sığorta sisteminin dayanıqlılığının gücləndirilməsi, maliyyə sabitliyinin təmin edilməsi tədbirləri görülməlidir;

– Qeyri-neft sektorunun ölkə iqtisadiyyatının lokomotivinə çevrilməsi və ümumilikdə milli iqtisadiyyatımızın neftdən asılılığının minimuma endirilməsi proseslərində maliyyə bazarının sığorta seqmentinin rolu daha da artırılmalı və çevik, əlçatan sığorta xidmətlərinin bazara çıxarılması tədbirləri həyata keçirilməlidir;

– Sığorta xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması və cəlbediciliyinin yüksəldilməsi üçün bu sahədə beynəlxalq təcrübənin daha fəal şəkildə tətbiqinə üstünlük verilməli və bu sahədə beynəlxalq əməkdaşlıq gücləndirilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Ataşov B.X., Ələkbərov Ə.Ə., Xudiyev N.N. “Sığorta işi”. Ali məktəblər üçün dərslik. Bakı: Kooperasiya nəşriyyatı, 2018, 416 s.
2. Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 06 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 59 s.
3. Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafına prioritet istiqamət kimi diqqət yetirilir. http://anl.az/down/meqale/xalqqazeti/2017/iyul/549624.pdf.
4. Əliyev Ş.T. Azərbaycanda maliyyə sabitliyinin təmin edilməsi problemləri və maliyyə-kredit sisteminin inkişafının müasir aspektləri // Audit, № 03, 2017, s. 26-40.
5. Firdovsi Ağaşirinov: “Sığortalıların Elektron Mərkəzi Məlumat Sisteminin yaradılması sui-istifadə hallarının qarşısını alacaq”. 25 İyul 2019. https://report.az/maliyye-xeberleri/azerbaycanda-sigorta-nezaretinin-risk-esasli-nezarete-kecidigozlenilir.
6. Heydərov P. Qeyri-neft sektoru nə vaxt lokomotivə çevriləcək? 24 Oktyabr 2019. https://azvision.az/news/192903/-qeyri-neft-sektoru-ne-vaxt-lokomotive-cevrilecek-%E2%80%93--tehlil--.html.
7. İbrahimov K.M. Azərbaycanda sığorta sisteminin mövcud vəziyyəti və sığorta şirkətlərində maliyyə sabitliyi problemləri // “Audit” jurnalı, cild 19, №2, 2018, s.49-57.
8. Qeyri-neft sektorunda çalışanlara icbari tibbi sığorta haqları ilə bağlı güzəştlərin müddəti artırılıb. 19.04.2020. https://insure.az/smi/news/175.
9. Prezident İlham Əliyev: Qeyri-neft sektoru inkişaf edəcək, ixrac imkanlarımız genişlənəcək, idxaldan asılılıq azalacaq. 4 Avqust 2017. https://az.trend.az/azerbaijan/politics/2784081.html.
10. Sığorta sektorunun aktivləri 1,4 milyard manata çatıb. 28 iyun 2019. https://vergiler.az/news/economy/2731.html.

Резюме
Агаев Г.Р.
Роль системы страхования в эффективном использовании инфраструктуры ненефтяного сектора

В статье исследована роль системы страхования в эффективном использовании инфраструктуры ненефтяного сектора. Рассмотрены и анализированы приоритеты развития ненефтяного сектора. Обоснована роль ненефяного сектора в совершенствовании структуры экономики страны. Исследована роль системы страхования в эффективном использовании инфраструктуры ненефтяого сектора в условиях рыночной экономики. Рассмотрены вопросы усиления деятельности субъектов ненефтяного сектора за счет мобильных и доступных услуг страхования. Подготовлены рекомендации и даны предложения о роли системы страхования в эффективном использовании инфрастурктуры ненефтяного сектора в современных условиях.

Ключевые слова: *ненефтяной сектор, система страхования, проблемы эффективности инфраструктуры, инфраструктура, роль системы страхования в экономике, перспективы развития системы страхования*

Summary
Aghayev H.R.
The Role of the Insurance System in the Efficient Use of the Non-Oil Sector Infrastructure

The role of the insurance system in efficient use of non-oil sector infrastructure is analyzed in the article. Priorities of non-oil sector development are considered with this purpose. The role of the non-financial sector in improving the structure of the country's economy is justified. The role of the insurance system in the efficient use of non-oil sector infrastructure in a market economy is investigated then. The issues of strengthening the activities of non-oil sector entities due to mobile and accessible insurance services are considered too. Recommendations and proposals on the role of the insurance system in the effective use of non-oil sector infrastructure in modern conditions are given in the end of the article.

Key words: *non-oil sector, insurance system, problems of infrastructure efficiency, infrastructure, role of insurance system in economy, perspectives of insurance system development*

İQTİSADİ QLOBALLAŞMA ŞƏRAİTİNDƏ İXRAC SİYASƏTİ VƏ ONUN STİMULLAŞDIRILMASI

Aslanov Habil Hüseyn oğlu
Bakı Dövlət Universiteti
Babayev Nüsrət Salman
Bakı Dövlət Universiteti
dosent1966@mail.ru

Xülasə: *Həm beynəlxalq iqtisadi nəzəriyyələr, həm də uzun illər boyu dünya ölkələrini əhatə edən təcrübə təsdiq edir ki, heç bir ölkə beynəlxalq ticarət sistemindən kənarda qala bilməz və idxal-ixrac əməliyyatları olmadan milli iqtisadiyyatın inkişafını təmin edə bilməz. Milli iqtisadiyyatın inkişafı ölkənin beynəlxalq əmək bölgüsündə iştirakından, beynəlxalq inteqrasiyanın və iqtisadiyyatın real bölmələrinin ixrac potensialından səmərəli istifadənin effektli təşkilindən birbaşa asılıdır.*

Dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya proseslərinin sürətləndirilməsi, xarici iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsi milli iqtisadiyyatımızın dünya iqtisadiyyatının ayrılmaz hissəsinə çevrilməsi işini müvəffəqiyyətlə davam etdirir. Azərbaycanın üstünlüyə malik olduğu sahələrdə ixtisaslaşması, bu bölmələrdə beynəlxalq rəqabətə dözümlü ixrac məhsulları istehsal etməsi, milli iqtisadiyyatın

inkişafına xidmət edən xarici ticarət strategiyasının yaradılması müasir dövrün ən aktual problemlərindən birinə çevrilmişdir.

***Açar sözlər**: beynəlxalq ticarət, iqtisadi inteqrasiya, milli iqtisadiyyat, rəqabətqabiliyyətlilik, iqtisadi qloballaşma, ixrac potensialı, ixrac siyasəti, ixracın stimullaşdırılması*

Müasir şəraitdə mill iqtisadiyyatın formalaşması və inkişafı yalnız daxili imkanlarla deyil, əhəmiyyətli dərəcədə beynəlxalq ticarət əlaqələrindən daha geniş və səmərəli istifadə edilməsi ilə də mümkündür. Ölkənin beynəlxalq ticarət əlaqələrində iştirakı ona beynəlxalq əmək bölgüsünün yaratdığı iqtisadi və strateji üstünlüklərdən bəhrələnməklə, iqtisadi inkişafın yüksəldilməsi məqsədilə mövcud ixrac potensialının inkişaf etdirilməsi və səmərəli istifadəsinə şərait yaradır və bu istiqamətdə yeni perspektivlər açır.

Elmi ədəbiyyatlarda ixrac potensialı ölkənin iqtisadi potensialının ixrac məqsədilə istifadə oluna bilinən tərkib hissəsi kimi təsvir edilir. Bu potensiala ixrac üçün əmtəə və xidmət istehsalında və onların ixracında istifadə olunan və oluna biləcək təbii-iqtisadi, texniki-iqtisadi, elmi-texniki potensial, xarici ticarət infrastrukturu, əmək ehtiyatları və s. aid edilir. [4,s.165]

Dünya təcrübəsi göstərir ki, ixrac potensialının inkişafına istehsal olunan məhsulların rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi, milli ixracatları stimullaşdıran şəraitin yaradılması, istehsalda qabaqcıl texnologiyadan istifadə, elmtutumlu məhsul buraxılışının həcminin artırılması, ixracın strukturunun inkişafı və digər amillər hesabına nail olmaq olar.

İxrac potensialının inkişafı və onu şərtləndirən amillər haqqında klassik və müasir beynəlxalq ticarət nəzəriyyələrində geniş bəhs edilmişdir. Klassik nəzəriyyələrdə bu amillər daha çox ölkələrin malik olduğu təbii və istehsal amilləri əldə olunan üstünlüklərlə müəyyən edilir. Onlara əsasən ölkələr istehsalında üstünlüyə malik olduqları amillərdən maksimum istifadə olunan məhsulların istehsalı və ixracı üzrə ixtisaslaşmalıdır. Lakin ixrac potensialının inkişafı təkcə istehsala cəlb edilən amillərin miqdarının artırılması ilə məhdudlaşdırıla bilməz. Burada həmçinin elm və texnikanın inkişafı, elmi-texniki tərəqqi, beynəlxalq ticarət əlaqələrinin inkişafı, BƏB-in dərinləşməsi nəticəsində meydana çıxan üstünlüklərə də xüsusi diqqət yetirilməlidir. Klassiklərdən sonra gələn iqtisadçılar bu amilləri nəzərə alaraq, yeni, müasir ticarət nəzəriyyələrində əks etdirmişdir. Bunlar içərisində əsas yeri ölkənin rəqabət üstünlükləri nəzəriyyəsi tutur. Dünya təcrübəsindən də məlum olduğu kimi, güclü rəqabət şəraiti yaratmadan ixracın inkişafı və onun strukturunun təkmilləşdrilməsi haqqında danışmağa dəyməz. Rəqabət üstünlükləri nəzəriyyəsində ölkənin və ya ayrıca firmanın ixrac potensialının inkişaf etdirə bilməsi faktnı malik olduqları rəqabət üstünlükləri ilə bağlayir. Porter qeyri-maddi istehsal şərtlərinin ölkənin rəqabət üstüniüklərinə təsirini tədqiq edərkən, ənənəvi istehsal amilləri ilə kifayətlənməyib, yenilərini elmi-texniki informasiya, bazar infrastrukturu, əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsi və s. istehsal prosesində meydana çıxan amilləri də əlavə edir. Rəqabət üstünlüyünün yaradılmasının digər başlıca şərti xidmətedici və yardımçı sahələrin inkişaf səviyyəsi və vəziyyətidir. Bu sahələr müəssisələrin səmərəli fəaliyyət göstərməsi və ixrac yönümlüyünün dəstəklənməsində əhəmiyyətli rol oynayır. [5,s.98]

Ölkənin xarici bazarda rəqabətqabiliyyətliliyinin təmin edilməsində firmanın seçdiyi strategiya və təşkilati strukturun da mühüm rolu vardır. Rəqabət şəraitində səmərəli fəaliyyəti təmin edən konkret strategiyanın olmaması nəticəsində firmalar üçün xarici bazarda rəqabət üstünlükləri mövcud olmur. [8,s.126]

Bu nəzəriyyənin əsas müddəaları Avstraliya, Yeni Zellandiya və ABŞ-da məhsulların rəqabətqabiliyyətliyinin artırılması üzrə dövlət səviyyəsində tövsiyələrin hazırlanmasında istifadə olunmuşdur.

Müasir dövr elm və texnikanın inkişafı bir sıra texnoloji dəyişiklərlə xarakterizə olunduğu üçün milli iqtisadiyyatın inkişafı və xarici ticarətlə bağlı məsələlərdə də texnoiogiya amilinə böyük

əhəmiyyət verilir. Texnoloji inkişaf ölkənin xarici bazarlarda rəqabət qabiliyyətliliyini artıraraq ixrac potensialının genişləndirilməsində mühüm rol oynayır.

Texnoloji üstünlük ideyası məhsulun həyat dövrü nəzəriyyəsində də istifadə edilmişdir. Bu nəzəriyyəyə görə, ölkənin müəyyən məhsul ixracı üzrə ixtisaslaşması ilə məhsulun həyat dövrünün müxtəlif mərhələləri arasında müəyyən asılılıq mövcuddur. Bu nəzəriyyə göstərir ki, hər bir ölkə məhsulun həyat dövrünün ayrı-ayrı mərhələlərindən asılı olaraq meydana gələn müvəqqəti üstünlüklərdən istifadə etməklə özünün ixrac potensialını inkişaf etdirə bilər. [8,s.126]

Belə ki, inkişaf etmiş ölkələr məhsulun bazara yeridilməsi mərhələsində yenilikçi ölkə kimi çıxış edərək ixtisaslı işçi qüvvəsi, qabaqcıl texnologiya və geniş kapital ehtiyatları kimi amillərin də malik olduğu üstünlüklərdən istifadə etməklə, həmin məhsulun istehsalı və tədricən digər ölkələrə ixracnıı təşkil edir. Sonradan, adətən, məhsulun yüksəliş və yetkinlik dövründə istehsal xərclərinin azalması, istehsal texnologiyasının digər ölkələrə də yayılması, analoji məhsulların meydana gəlməsi və s. ilə əlaqədar olaraq, istehsaln əsasən zəif inkişaf etmiş ölkələrə doğru genişlənməsi baş verir. Beləliklə də, zəif inkişaf etmiş ölkə üçün müəyyən üstünlük təmin edən ucuz işçi qüvvəsi və təbii ehtiyatların bol olduğu sahələrdə malik olduğu ixrac potensialını inkişaf etdirmək imkanı yaranır.

Beləliklə, beynəlxalq ticarət nəzəriyyələrinin təhlili nəinki ixrac potensialının inkişafının mənbəyi və onu şərtləndirən amilləri izah etməyə imkan verir, eyni zamanda onların müxtəiif ölkələrdə inkişaf etdirilməsi xüsusiyyətlərini də açıb göstərir. Belə ki, əgər ixrac potensialının inkişaf etdirilməsi məqsədilə istifadə olunan məhsulun rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi, istehsalda qabaqcıl texnologiyalardan istifadə edilməsi, elm tutumlu məhsul buraxılışının həcminin artırılması və s. bu kimi amillər inkişaf etmiş ölkələrə xas olsa da, onlarla müqayisədə ucuz və ixtisassız işçi qüvvəsi, aşağı iqtisadi və elmi-texniki inkişaf səviyyəsinə malik olan zəif inkişaf etmiş ölkələrdə də ixrac potensialının inkişafı üçün kifayət qədər əlverişli zəmin vardır. [9,s.78]

Bu müddəalar əsasında, beynəixalq ticarət təcrübəsi və müxtəlif ölkələrin inkişaf səviyyəsi, BƏB-də malik olduğu üstünlüklər və s. nəzərə alınmaqla xarici ticarət modellərinin prinsipləri işlənib hazırlanır. Bu modellər idxalı əvəzetmə və ixracyönümlü modellərə ayrılır və yeni sənaye ölkələrinin iqtisadi inkişafında istifadə olunmaqdadır. Qeyd etmək lazımdır ki, ölkələr idxalı əvəzetmə modeli ilə başlayıb daha sonralar isə ixracyönümlü sənayeləşməyə üstünlük veriblər.

İxracyönümlü modelin seçilməsində əsas məqsəd ixrac potensialının inkişafını yüksək texnoloji və emal səviyyəsinə malik beynəlxalq standartlara cavab verən, başqa sözlə, dünya bazarında rəqabətqabiliyyətli məhsul istrehsalına yönəltməkdən ibarətdir.

Məlum olduğu kimi, tarixən zəif inkişaf etmiş ölkələrdə xammal ixracı üstünlük təşkil etmişdir. Lakin inkişaf etmiş ölkələrdə xammala olan tələbatın aşağı səviyyədə olması, onların yetirdiyi proteksionizm siyasəti, xammala qənaət edən texnologiyaların tətbiqi və sintetik əvəzedicilərdən istifadə edilməsi və s. səbəblərdən asılı olaraq, ölkənin xammal hesabına ixrac potensialını genişləndirmək imkanları məhduddur. Xüsusilə də, son dövrlərdə müqayisəli üstünlüklərin tədricən texnologiya tutumlu istehsala doğru dəyişdiyini nəzərə alaraq ixracın əmtəə tərkibində emaledici sahənin, əsasən də elm və kapital tutumlu məhsulların payının artınlması daha məqsədəuyğun və perspektivli hesab olunur.

Milli iqtisadiyyatın inkişaf xüsusiyyətlərinin, xarici ticarətin strategiyası problemlərinin, iqtisadi sahələrin ixrac potensialının, ixrac potensialının təkmilləşdirilməsinin və bu kimi digər məsələlərin tədqiqindən əldə edilən nəticələri aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

1. Həm beynəlxalq nəzəriyyənin təhlili, həm də ölkəmizin müasir iqtisadçılarının nəzəri baxışlarının tədqiqi göstərir ki, ölkənin ixrac potensialının tənzimlənməsində aşağıdakı nəzəri baxışlar əhəmiyyət kəsb edir:

- hər bir ölkə beynəlxalq əmək bölgüsü və istehsalın ixtisaslaşması sahəsində öz iqtisadi potensialına, resurslarına müvafiq olaraq dünya ölkələri arasında yer tutmalı, nisbi üstünlüyə malik olduğu sahələr müəyyən edilməli və bu sahələr ölkənin inkişafının prioritetinə daxil edilməlidir;

- ixrac edilən malların əmək tutumluğunun artırılmasına cəhd edilməli, ixrac mallarının rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi daima diqqət mərkəzində olmalıdır;

- daxili bazarın qorunması ilə yanaşı ölkə xarici ticarətin daima liberallaşdırılmasına çalışmalıdır.

2. İxrac potensialının tənzimlənməsində əsas məqsəd milli iqtisadiyyatın daimi inkişafının təmin edilməsi və makroiqtisadi sabitliyin saxlanılmasıdır. Digər tərəfdən makroiqtisadi sabitlik və daimi inkişaf ixrac potensialının artırılması, onun iqtisadiyyatın inkişafı naminə səmərəli istifadəsi üçün əsas şərt kimi çıxış edir.

3. Milli iqtisadiyyatda inkişaf proseslərinin sürətlənməsi iqtisadiyyat sahələrinin ixrac potensialından istifadənin mümkünlüyü də artırdı. Lakin bununla yanaşı, bir sıra strateji sahələrin ixrac potensialının tənzimlənməsinə daha böyük ehtiyac yarandı.

4. İxrac potensialının, ondan səmərəli istifadənin tənzimlənməsində əsas şərtlərdən biri milli iqtisadiyyatımızın fasiləsiz inkişafının təmin edilməsi məsələsidir. Beynəlxalq inteqrasiyanın, iqtisadi inkişaf siyasətinin həyata keçirilməsi, fasiləsiz inkişaf şəraitində karbohidrogen resurslarının istifadəsi qarşıda duran məsələlərdən ən vacibidir.

5. 2000-ci ildən başlayaraq xarici ticarət dövriyyəsində müsbət saldonun əldə edilməsində neft amili həlledici rol oynamışdır. Bu onu göstərir ki, ixracın sürətli artımı, xarici ticarət dövriyyəsində müsbət saldonun müşahidə olunması və onun həcminin durmadan artması heç də arxayınçılıq üçün əsas ola bilməz. Tədqiqatlar göstərir ki, ölkənin ixrac potensialından səmərəli istifadə və ixrac əməliyyatlarının həcminin artırılması üçün ixracın strukturunda qeyri-neft sektorunun xüsusi çəkisinin artırılmasına fikir verilməsi zəruridir.

İdxalın və ixracın əmtəə strukturunda makroiqtisadi inkişafa və iqtisadi təhlükəsizliyin parametrlərinə uyğun olan pozitiv dəyişikliklər baş verir.

Ədəbiyyat

1. "İxracat vergisi haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 28 mart 1995-ci ildə qəbul edilmişdir. /www.customs.gov.az /311- IQ saylı Qanuna əsasən təsdiq edilmişdir. / www.customs.gov.az /

2. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 1 fevral tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikası gömrük sisteminin 2007-2011-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı"

3. Azərbaycan rəqəmlərdə - 2019. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı: Səda, 2020.

4. Azərbaycan Respublikası Regionlarının Sosial-İqtisadi İnkişafı Proqramı (2009-2013-cü illər). Bakı, Nurlar-2014.

5. Azərbaycan Respublikası Regionlarının Sosial-İqtisadi İnkişafı Proqramı (2014-2018-ci illər). Bakı: Nurlar, 2019.

6. Əiiyev A., Şəkərəliyev A., Dadaşov İ. Dünya iqtisadiyyatı. Müasir dövrün problemləri. Bakı, 2003, 455 s.

7. Şəkərəliyev A., Şəkərəliyeva Z. Xarici iqtisadi fəaliyyətin gömrük tarif tənzimlənməsi. Bakı, 2006, 228 s

8. ƏIiyevA. Azərbaycanın iqtisadi siyasəti. Bakı, 2003, 324 s.

9. Vəliyev D. Qloballaşma şəraitində Azərbaycanın dünya maliyyə bazarlarına inteqrasiyası. Bakı, 2006, 242 s.

10. Vəliyev D. Beynəlxalq iqtisadiyyat. Bakı,1998, 382 s.

12. İxrac və İnvestisiyaların Təşviqi Fondu. İllik hesabat. Bakı, 2017, Bakı, 2018

Резюме

Асланов Н.Н., Бабаев Н.С.

Экспортная политика и ее стимулирование в условиях экономической глобализации

Обе международные экономические теории и многолетний мировой опыт подтверждают, что ни одна страна не может оставаться в стороне от международной торговой системы и обеспечивать развитие национальной экономики без импортно-экспортных операций. Развитие национальной экономики напрямую зависит от участия страны в международном разделении труда, эффективной организации международной интеграции и эффективного использования экспортного потенциала реальных секторов экономики.

Ускорение процесса интеграции в мировую экономику, расширение внешнеэкономических связей успешно продолжают работу по превращению нашей национальной экономики в составную часть мировой экономики. Специализация Азербайджана в его приоритетных областях, производство конкурентоспособной на международном уровне экспортной продукции в этих секторах, а также создание внешнеторговой стратегии, служащей развитию национальной экономики, стали одной из наиболее актуальных проблем современности.

Ключевые слова: *международная торговля, экономическая интеграция, национальная экономика, конкурентоспособность, глобализация экономики, экспортный потенциал, экспортная политика, стимулирование экспорта*

Summary

Aslanov H.H., Babayev N.S.

Export Policy and its Stimulation in the Context of Economic Globalization

Both international economic theories and the multi-year world experience confirm that no single country can stand on the side of the international trade system and ensure the development of the national economy without import-export operations. The development of the national economy depends on the participation of the country in the international division of labor, the effective organization of international integration and the effective use of the export potential of the real sectors of the economy.

Acceleration of the process of integration into the world economy, expansion of foreign economic relations are successfully continuing the work on the transformation of our national economy into an integral part of the world economy. The specialization of Azerbaijan in its priority areas, the competitiveness at the international level of export products in these sectors, as well as the creation of foreign trade strategy, serving the development of the national economy, has become an integral part of the national economy.

Key words: *international trade, economic integration, national economy, competitiveness globalization of the economy, export potential, export policy, export stimulation*

BEYNƏLXALQ İQTİSADİ İNTEQRASİYA PROSESLƏRİNİN AKTİVLƏŞDİRİLMƏSİ YOLLARI

Babayeva Tuğra Piriş qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
tuqra_babayeva@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə iqtisadi fəaliyyətin beynəlmiləlləşməsinin əsas mərhələsi kimi dünya iqtisadiyyatının qloballaşması proseslərinin zəruriliyi tədqiq edilmişdir. İqtisadi inteqrasiya proseslərinin əhəmiyyəti açıqlanmış, ölkələrin inkişafına təsiri nəzərdən keçirilmişdir. Qloballaşma və inteqrasiya proseslərinin müxtəlif səviyyələri tədqiq edilmişdir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında Azərbaycanın coğrafi regionları üzrə idxal və ixracın həcmi təhlil edilmişdir.*

Açar sözlər: *qloballaşma, iqtisadi inteqrasiya, ölkə, inkişaf, idxal, ixrac*

İqtisadi fəaliyyətin beynəlmiləlləşməsi ayrı-ayrı ölkələrin iqtisadiyyatları arasındakı əlaqələrin və qarşılıqlı asılılığın möhkəmlənməsinə əsaslanır. İqtisadiyyatın beynəlmiləlləşməsi həm beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığı, həm də beynəlxalq kapital hərəkətini nəzərdə tutur. Beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq milli iqtisadiyyata, ayrı-ayrı ölkələrin dünya iqtisadiyyatındakı davranışına fəal şəkildə təsir göstərir.Ölkələr və xalqlar arasında beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq prosesində sabit iqtisadi əlaqələr inkişaf edir, çoxalma prosesi milli sərhədlərdən kənara çıxır. Beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyaya səbəb olur, bu da aşağıdakılarla xarakterizə olunur: beynəlxalq əmək bölgüsünün dərinləşməsi; kapitalın beynəlmiləlləşdirilməsi; ticarət azadlığının və milli iqtisadiyyatların açıqlıq dərəcəsinin artması; elmi-texniki tərəqqinin qloballaşması; müxtəlif ölkələrin milli iqtisadiyyatlarının tam və ya qismən birləşdirilməsi; malların, xidmətlərin, kapitalın, işçi qüvvəsinin hərəkətindəki maneələrin aradan qaldırılması; müxtəlif ölkələr arasında ümumi bazarların formalaşması; milli tərəfdaşların ayrıseçkiliyinin olmaması və s. Dünya iqtisadiyyatının və beynəlxalq hüququn hazırkı inkişaf mərhələsinin qlobal tendensiyası dövlətlərarası əsasda həyata keçirilən beynəlxalq əmək bölgüsü, intensiv ixtisaslaşma və iqtisadi əlaqəni özündə cəmləşdirən iqtisadi, pul, maliyyə, elmi-texniki, informasiya, hüquqi və siyasi birliyə doğru gedən hərəkəti təşkil edən məhz inteqrasiya proseslərdir.

İqtisadi inteqrasiyanın xarakterik xüsusiyyətləri:

1) beynəlxalq səviyyəli iqtisadi əməkdaşlıq bölgüsü. Əlverişli şərait sayəsində inteqrasiya ilə əlaqəli olan ölkələr arasında intensiv mal, xidmət, kapital və əmək resurslarının mübadiləsi inkişaf edir;

2) ticarət, kənd təsərrüfatı, nəqliyyat, valyuta və digər sahələrdə ortaq əlaqəli daxili və xarici siyasət yürütmək;

3) ümumi layihələrin həyata keçirilməsi baxımından sərhədlərin genişləndirilməsi: müştərək müəssisələr, banklar, valyuta birlikləri, kollektiv valyuta vahidləri və s.yaratmaq.

İqtisadi fəaliyyətin beynəlmiləlləşməsinin əsas mərhələsi dünya iqtisadiyyatının qloballaşmasıdır, onun əsasını məhz iqtisadi inteqrasiya təşkil edir. Qloballaşma prosesləri müasir dövlətləri və bölgələri müasir dünyanın çağırışlarına və təhdidlərinə qarşı birgə cavab tapmağa və nəticədə, dayanıqlı və səmərəli inkişafı təmin etməyə yönəlmiş təsirli qarşılıqlı əlaqə mexanizmi kimi inteqrasiya yoluna obyektiv şəkildə yönəldir. Beynəlxalq münasibətlərin qloballaşması ictimai həyatın müxtəlif sahələrinin iqtisadiyyat, siyasət, sosial sahə, mədəniyyət, ekologiya və s. daxil olmaqla qarşılıqlı asılılığın və qarşılıqlı təsirin güclənməsi ilə xarakterizə olunur. Dünyada demokratik proseslərin inkişafı baxımından qloballaşma mühüm rol oynayır. Qloballaşma insanların öz fikir və ideyalarını ifadə etməyə və bir-biri ilə ünsiyyət qurmağa genş imkanlar açır. Bununla da xarici iqtisadi siyasətə dolayı yolla öz təsirini göstərir [2, s.109].

İqtisadi fəaliyyətin qloballaşması aşağıdakı əsas istiqamətlərdə inkişaf edir:

1. Əsas axın mallar, xidmətlər, texnologiyalar və intellektual fəaliyyət obyektləri olduğu beynəlxalq ticarətin qloballaşması;

2. İstehsal amillərinin hərəkətinin qloballaşması;

3. Kreditlər (özəl, hökumət, beynəlxalq təşkilatların kreditləri), törəmə maliyyə alətləri (fyuçerslər, opsionlar və s.), eləcə də xarici valyuta əməliyyatlarını əhatə edən beynəlxalq maliyyə əməliyyatlarının qloballaşması.

İqtisadi fəaliyyətin qloballaşması milli iqtisadiyyatın tənzimlənməsi mexanizminə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. İqtisadi açıqlığın artması milli iqtisadiyyatların inkişafındakı xarici və daxili amillərin nisbətini dəyişdirir. Hazırda milli sərhədlərdən kənarda olan iqtisadi vəziyyət milli iqtisadiyyatlara artan təsir göstərir. Bu o deməkdir ki, müasir şəraitdə milli dövlətlər dünya iqtisadiyyatında baş verən proseslərdən asılı olmayaraq, ölkə daxilindəki iqtisadi həyatı tənzimləyə bilməzlər.Qloballaşma və inteqrasiya müxtəlif səviyyələrdə inkişaf edir və hər bir səviyyə bu proseslərin təşkili, tənzimlənməsi ilə xarakterizə olunur. Bunlar: mega- (dünya), makro(milli), meso (komplekslər, bölgələr-ölkələr, vilayətlər, respublikalar) və mikrosəviyyələrdir (müəssisələr, ev təsərrüfatları).

Şəkil 1. Beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya prosesləri

Mega səviyyəsində beynəlxalq təşkilatlar dünya iqtisadi münasibətlərinin ya ümumi, ya da funksional tənzimlənməsini həyata keçirirlər. Makro səviyyədə beynəlxalq inteqrasiya prosesləri dövlətlərarası ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər vasitəsilə tənzimlənir. Regional beynəlxalq inteqrasiya birlikləri də fərqləndirilir, onlar azad ticarət zonaları, gömrük ittifaqları, iqtisadi birliklər, bir çox ölkələrin iqtisadi və siyasi birlikləri kimi çıxış edirlər. Mezo səviyyəsində birlik ölkələrinin bölgələri arasında çoxtərəfli iqtisadi əməkdaşlıq qurulur. Bütün əsas iqtisadi subyektlər bu münasibətlərdə iştirak edirlər. Mikro səviyyədə inteqrasiya funksiyaları korporasiyalar və ev təsərrüfatları tərəfindən yerinə yetirilir. Onların fəaliyyəti bazar prinsiplərinə əsaslanır və mal ticarəti, eləcə də sənaye kooperasiyası şəklində həyata keçirilir. Beynəlxalq transmilli şirkətlər qlobal iqtisadiyyatın mərkəzidir.

Dünya iqtisadi fəaliyyətində fəal iştirak etmək üçün daxili və xarici bazarlarda beynəlxalq transmilli şirkətlərlə bərabər şərtlərdə rəqabət aparacaq böyük milli korporativ strukturları da (holdinqlər, konsernlər, səhmdar cəmiyyətlər) yaratmaq lazımdır. Müəssisələrin korporativləşdirilməsi və fond bazarının inkişafı bank və sənaye kapitalının inteqrasiyasına və maliyyə və sənaye qruplarının yaradılmasına təkan verə bilər.

Maliyyə və sənaye inteqrasiyası əsasında yeni təşkilati və iqtisadi strukturların formalaşması istehsal inteqrasiyasının inkişafının strateji problemlərini həll etməyə və səmərəliliyini artırmağa imkan verir. Böyük korporativ strukturların obyektiv şəkildə müxtəlif ölkələrin milli iqtisadiyyatlarında dövlət-korporativ bir cəmiyyətin formalaşmasına səbəb olması da vacibdir.Böyük inteqrasiya olunmuş strukturların formalaşması və inkişafı müasir iqtisadiyyatın transformasiyasında zəruri istiqamətlərdən biridir. Çox vaxt ən böyük inteqrasiya olunmuş strukturlar sənaye siyasətinin və ümumilikdə dövlət islahatlarının aparılmasında ölkənin strateji tərəfdaşları kimi çıxış edirlər. İnkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatı ən böyük inteqrasiya olunmuş qurumların fəaliyyətinə əsaslanır və onlarla təmasda orta və kiçik biznes strukturlarının bütün şəbəkələri qaçılmaz olaraq fəaliyyət göstərir.

Cədvəl 1-dən görünür ki, 2019-cu ildə idxalın həcmi 13667237,8 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bunun da 49,3%-i Avropa ölkələrinin, 37,2%-i Asiya ölkələrinin, 10,8%-i Amerika ölkələrinin, 2,5%-i Okeaniya ölkələrinin, 0,2%-i isə Afrika ölkələrinin payına düşür.

Cədvəl 1.

Azərbaycanın coğrafi regionlar üzrə idxalı, min ABŞ dolları [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Cəmi	**9216677,1**	**8489140,4**	**8783301,4**	**11465914,7**	**13667237,8**
Avropa	5019083,1 4	528 536,3	4319022,7	5498546,2	6736302,9
Asiya	3092305,8	3179400,6	3394933,6	4748356,8	5086083,7
Amerika	1065332,5	713901,8	991930,1	987919,2	1476523,6
Afrika	13285,1	19271,8	24516,0	182598,5	33041,7
Okeaniya	26670,6	48029,9	52899,0	48494,0	335285,9

Cədvəl 2-dən görünür ki, 2019-cu ildə ixracın həcmi 19635580,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bunun da 60,2%-i Avropa ölkələrinin, 38,3%-i Asiya ölkələrinin, 0,9%-i Amerika ölkələrinin, 0,2%-i Okeaniya ölkələrinin, 0,4%-i isə Afrika ölkələrinin payına düşür.

Cədvəl 2.

Azərbaycanın coğrafi regionlar üzrə ixracı, min ABŞ dolları [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Cəmi	**12729138,5**	**13457592,1**	**15319977,1**	**19489068,2**	**19635580,4**
Avropa	7384636,2	8211537,6	9918332,3	11924314,1	11812056,4
Asiya	4488095,0	4819961,3	4559216,0	6371753,6	7525421,4
Amerika	561912,9	182568,6	656943,9	999639,6	168420,8
Afrika	293872,5	243248,8	184796,4	192801,1	89482,8
Okeaniya	621,9	275,8	688,5	559,8	40199,0

Hazırda heç bir ölkə dünya bazarının əsas iştirakçılarının beynəlxalq davranış normaları və inkişaf prioritetlərini nəzərə almadan iqtisadi inkişaf strategiyasını hazırlaya və həyata keçirə bilməz. Qeyd edək ki, COVİD-19 pandemiyası səbəbindən dünya bazarlarında baş verən böhran qlobal iqtisadi proseslərdə fəal iştirak edən ölkələrin birgə səylərini əlaqələndirməyi vacib vəzifəyə çevirmişdir. Vəziyyəti sabitləşdirmək və müvafiq iqtisadi böyümə səviyyəsinə çatdırmaq üçün tədbirlər görülməlidir. Aşağıdakı istiqamətlərdə səyləri gücləndirmək lazımdır: pul və maliyyə siyasətinin sıx əlaqələndirilməsi, prioritet sektorların inkişafını təşviq etmək, işgüzar mühitin yaxşılaşdırılması, dövlət borcunun optimallaşdırılması, böyük infrastruktur layihələrinə investisiya qoyulması, dövlət büdcəsinin prioritetləşdirilməsi və s. üçün xüsusi fəaliyyət proqramlarının reallaşdırılması. Bütün bu problemlərin həlli ölkənin iqtisadi inteqrasiya proseslərində iştirakı səviyyəsindən asılıdır.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanın xarici ticarəti. Statistik məcmuə. Bakı, 2020, 220 s.

2.Lebedeva M.M. Dünya siyasəti. Rus dilindən tərcümə. Bakı: İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2012, 316 s.

3. Грядунова А. В. Развитие экономической интеграции. проблемы взаимодействия и пути их преодоления. Вестник государственного и муниципального управления, № 4 (19) 2015, с. 102-106

4. Мичурина О.Ю. Место и роль интеграционных процессов в мировой экономике. Вестник, АГТУ, №2, 2010, с.7-17

Резюме

Бабаева Т.П.

Пути активизации международных экономических интеграционных процессов

В статье исследуется необходимость процессов глобализации мировой экономики как основной этап интернационализации экономической деятельности. Раскрыта сущность процессов экономической интеграции, рассмотрено ее влияние на развитие стран. Исследуются различные уровни процессов глобализации и интеграции. Анализируются

объемы экспорт и импорт географических регионов Азербайджана на основе данных Государственного Комитета.

Ключевые слова: *глобализация, экономическая интеграция, страна, развитие, импорт, экспорт*

Summary

Babayeva T.P.

Ways to Activate International Ekonomic Integration Processes

The article examines the need for processes of globalization of the world economy as the main stage in the internationalization of economic activity. The essence of the processes of economic integration is revealed, its influence on the development of countries is considered. Various levels of globalization and integration processes are investigated. The volumes of export and import of the geographic regions of Azerbaijan are analyzed on the basis of the data of the State Committee.

Key words: *globalization, economic integration, country, development, import, export*

AZƏRBAYCANDA XARİCİ TİCARƏTİN İNKİŞAF ETDİRİLMƏSİ İSTİQAMƏTLƏRİ

Əhmədova Gülnarə Sabir qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
gulnaraahmadova.ga@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə ölkənin xarici ticarətinin inkişaf etdirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmışdır. Xarici ticarətə təsir göstərən amillər tədqiq edilmişdir. Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsinin dinamikası, əməliyyat növləri üzrə idxal və ixracın həcmi Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında makroiqtisadi səviyyədə təhlil edilmişdir. Azərbaycanda xarici ticarətin inkişaf etdirilməsi və səmərəliliyinin yüksəldilməsi ilə bağlı nəticələr çıxarılmış və tövsiyə xarakterli təkliflər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *xarici ticarət, idxal, ixrac, milli iqtisadiyyat, istehsal, rəqabət, məhsul, bazar, valyuta, ölkə, dünya*

Xarici ticarət beynəlxalq münasibətlərin ilk formalarından biri hesab olunur. Xarici ticarət beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin qurulmasının ən qabaqcıl formalarından biri kimi dünya iqtisadiyyatının formalaşmasında mühüm bir vasitədir, ölkələr arasında əlaqələrin qurulmasına və beynəlxalq mal, xidmət, intellektual əmək məhsulları mübadiləsi sahəsindəki qarşılıqlı asılılığın möhkəmləndirilməsinə töhfə verir. Xarici ticarət iqtisadiyyatın səmərəli fəaliyyətinin təmin olunmasında xüsusi rol oynayır. Xarici ticarət əlaqələri iqtisadiyyatın sürətli inkişafına və əhalinin həyat səviyyəsinin yüksəlməsinə kömək edə bilər və ya əksinə, bütün sahələrin inkişafına mane ola bilər. İstənilən ölkənin xarici ticarətinin dinamikası bir çox amillərdən asılıdır. Ticarət münasibətlərinə milli iqtisadiyyatın vəziyyəti, inflyasiyasının səviyyəsi, milli valyutanın məzənnəsinin dəyişkənliyi, habelə iqtisadi təhlükəsizliyin qorunmasına yönəldilmiş dövlət siyasəti təsir göstərir.

Fikrimizcə, xarici ticarətə bu ticarət subyektləri tərəfindən həmin prosesin məcmusundan formalaşan ticarət əlaqələri, dünya mal mübadiləsi, işlərin görülməsi, müxtəlif ölkələr arasında xidmətlər göstərilməsi zamanı yaranan əmtəə-pul münasibətləri məcmusu kimi baxıla bilər. Tarixi inkişaf prosesində xarici ticarətə aşağıdakı amillər təsir göstərmişdir: ölkənin təbii və coğrafi xüsusiyyətləri; dünya iqtisadiyyatının quruluşu; milli istehsalın inkişaf səviyyəsi və əhalinin həyat səviyyəsi; elmi və texnoloji tərəqqinin inkişaf səviyyəsi; dünya pul və maliyyə sisteminin inkişafı; siyasi proseslər; beynəlxalq təşkilatların və inteqrasiya birliklərinin yaranması; miqrasiya prosesləri. Bundan əlavə, xarici ticarətin inkişaf tarixi onun nəzəriyyəsi və təcrübəsinin inkişafı və

formalaşması ilə müşayiət olunurdu. Hal-hazırda ayrı-ayrı ölkələrin xarici ticarətinin dinamikasına və quruluşuna aşağıdakı amillər təsir göstərir: milli istehsalın inkişaf səviyyəsi; təbii ehtiyatlarla təminat; dövlətin xarici ticarət siyasətinin məqsədləri və prioritetləri; yerli məhsulların rəqabət qabiliyyəti; milli valyutanın konvertasiyası; daxili tələbatın strukturu və həcmi; əhalinin həyat səviyyəsi və digər amillər. Hər hansı bir ölkə üçün xarici ticarət xüsusi bir araşdırma sahəsi olaraq fərqlənir. Çünki ölkələrin xarici bazara çıxışı və dünya inteqrasiya proseslərində iştirak etməsi millətin rifahına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Xarici ticarət xarici iqtisadi kompleksin tərkib hissəsi olmaqla ölkə iqtisadiyyatının formalaşmasına və sabitləşməsinə, habelə xalqın rifahının yüksəlməsinə xidmət edən prioritet sahələrdən biri hesab olunur. Ölkənin xarici ticarətinin inkişafı dövlət qurumlarının idarəetmə qərarlarının səmərəliliyindən birbaşa asılıdır və bu da öz növbəsində makroiqtisadi səviyyədə aparılmış analitik tədqiqatların nəticələrinə əsaslanır.

İnkişaf amili olaraq xarici ticarət: beynəlxalq əmək bölgüsünə əsaslanır və müvafiq olaraq ölkələrin müəyyən mal qrupları istehsalında ixtisaslaşmasına kömək edir və bununla da müxtəlif dövlətlər arasında iqtisadi əlaqələri gücləndirir; sənayeləşməyə və inkişaf etməkdə olan ölkələrin iqtisadi geriləməsinə kömək edir; rəqabətqabiliyyətli məhsulların ixracına ehtiyac nəzərə alınmaqla müasir istehsalın qurulmasına öz töhfəsini verir; müəyyən bir ölkənin istehsal qüvvələrinin inkişafı ilə əhalinin həyat səviyyəsinin artmasına töhfə verir; istehsal olunan malların idxalı və ixracı yolu ilə çatışmayan ehtiyatların toplanması ehtimalı səbəbindən milli istehsal prosesinin normallaşmasına kömək edir; qloballaşma prosesləri dövlətlər arasında qabaqcıl texnologiyaların mübadiləsi olan xarici ticarət kanallarının artmasına və müvafiq olaraq milli iqtisadiyyatların inkişafına kömək edir; müəyyən bir məhsul istehsalında mütləq və nisbi üstünlüklərə görə xarici bazarlarda əlavə dəyər hesabına əlavə qazanc mənbəyidir; yerli istehsal etmək üçün iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğun olmayan malların idxalı yolu ilə qənaətə kömək edir; investisiya fəaliyyətinin rolunu artırır və müvafiq olaraq mümkün qazancı artırır; valyuta məzənnələrinə təsiri ilə xarici bazarlarda həyata keçirilən milli gəlirin ölkələr arasında bölüşdürülmə prosesinə təsir göstərir. Buna əsaslanaraq, belə nəticəyə gəlmək olar ki, xarici ticarət milli iqtisadiyyatların qlobal təkrar istehsal prosesinə və beynəlxalq ticarət əlaqələri mexanizminə daxil edilməsinin əsas amillərindən biridir.

Xarici ticarət istehsalın ixtisaslaşması və konsentrasiyasının genişlənməsi və dərinləşməsi, dünya iqtisadi sisteminə inteqrasiya yolu ilə bütövlükdə ölkənin iqtisadi inkişafına töhfə verir. Xarici ticarətin inkişafı ölkələrin nisbətən üstünlükləri olan məhsul növlərinin istehsalında ixtisaslaşması ilə müşayiət olunur [4, s.87]. Xarici ticarətin məqsədləri, metodları və vasitələri dövlətin xarici ticarət siyasətinin məqsəd və vəzifələri ilə müəyyən edilir, bu da öz növbəsində dövlətlərin xarici siyasətinin tərkib hissəsidir və onların ümumi iqtisadi və siyasi məqsədlərinə və prioritetlərinə uyğun olaraq formalaşır. Xarici ticarət siyasətinin strategiyası məqsədləri və dövlətin xarici ticarətinin inkişafı və tənzimlənməsinin konseptual problemlərinin həlli ilə müəyyən edilir. Bundan əlavə, milli maraqların qorunması, ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyini də təmin edir, buna görə də bir çox ölkələrdə xarici ticarət sferasında yerli biznesin fəaliyyət göstərməsi üçün əlverişli şəraitin yaradılmasına kömək edən xüsusi hüquqi sənədlər qəbul edilir. Xarici ticarət siyasəti bir çox iqtisadi və təşkilati mexanizmləri olan mürəkkəb bir sistemdir. Xarici ticarət siyasətinin məzmunu dövlətin fəaliyyət göstərdiyi siyasi və sosial-iqtisadi şəraitdən asılıdır. İqtisadi təhlükəsizliyi təmin etmək üçün xarici iqtisadi fəaliyyətin xüsusiyyətini, metod və vasitələrin məcmusunu müəyyənləşdirir. Hal-hazırda xarici ticarət siyasətinin iki əsas istiqaməti aydın görünür: ixracı genişləndirmə siyasəti və idxalı əvəzetmə siyasəti.

Xarici ticarət siyasətinin səmərəliliyinə dünya iqtisadiyyatı sistemində və milli iqtisadiyyat daxilində baş verən proseslər təsir göstərir: iqtisadiyyatın açıqlığı, dövlətlərin iqtisadi inteqrasiyası, istehsal olunan mal və xidmətlərin rəqabət qabiliyyəti, transmilli və çoxmillətli şirkətlərin mövcudluğu, dünyada hərbi-siyasi və sosial-iqtisadi proseslər və s. Həmçinin xarici ticarətin səmərəliliyinə gömrük tarifi dərəcələrinin azaldılması, kvotaların və digər qeyri-tarif tənzimlənmələrinin ləğvi edilməsi, dünya bazarında rəqabətin güclənməsi də təsir göstərir. [2, s.16]

Azərbaycan Respublikasında inkişafın hazırkı mərhələsində xarici ticarət iqtisadi təhlil sahəsində tədqiqat obyekti kimi getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Tədqiqat obyektindən asılı olaraq xarici ticarətin təhlili makroiqtisadi və mikroiqtisadi səviyyədə aparıla bilər. Belə bir təhlilin aparılması, alınan məlumatlar əsasında dövlətin xarici iqtisadi siyasətini inkişaf etdirmək, dövlətin inkişafının prioritet istiqamətlərini müəyyənləşdirmək və dünya iqtisadi münasibətlərini yaxşılaşdırmaq öhdəliyindən irəli gəlir.

Azərbaycanın xarici ticarətinin makroiqtisadi təhlilini aşağıdakı cədvəl məlumatları əsasında aparaq. Cədvəl 1-dən göründüyü kimi, Azərbaycanda 2019-cu ildə xarici ticarət dövriyyəsi 33138,5 milyon ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bunun da 13667,2 milyon manatı və yaxud 41,2%-i idxalın, 19471,3 milyon ABŞ dolları və yaxud 58,8%-i ixracın payına düşmüşdür. 2016-cı ildən sonra xarici ticarət dövriyyəsində artım müşahidə olunmuşdur. Belə ki, 2019-cu ildə ticarət dövriyyəsi 2016-cı illə müqayisədə 53,4%, 2017-ci illə müqayisədə 36,6%, 2018-ci illə müqayisədə 4,4% artmışdır.

Cədvəl.

Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsinin dinamikası [1]

İllər	Milyon ABŞ dolları ilə			
	Ticarət dövriyyəsi	İdxal	İxrac	Saldo
2010	33160,7	6600,6	26560,1	19959,5
2011	44161,7	9756,0	34405,7	24649,7
2012	43813,5	9652,9	34160,6	24507,7
2013	43554,1	10712,5	32841,6	22129,1
2014	39407,5	9187,7	30219,8	21032,1
2015	25809,0	9216,7	16592,3	7375,6
2016	21596,6	8489,1	13107,5	4618,4
2017	24263,8	8783,3	15480,5	6697,2
2018	31755,9	11465,0	20290,9	8825,9
2019	33138,5	13667,2	19471,3	5804,1

Hal-hazırda Azərbaycan dünya bazarında bir sıra qida və kənd təsərrüfatı məhsulları tədarükçüsü kimi qlobal mövqeyini möhkəmləndirir. Bu cür müsbət meyillərin inkişafına regionun rəqabət üstünlükləri, yəni məhsuldar kənd təsərrüfatı fəaliyyəti üçün əlverişli təbii və iqlim şəraiti, nəqliyyat və logistika infrastrukturunun mövcudluğu kömək edir. Azərbaycanda ixracın inkişafı təklif olunan təşkilati-iqtisadi və inzibati-hüquqi tədbirlərin icrası ilə asanlaşdırıla bilər.

Xarici ticarətdə ən vacib problem məhsul keyfiyyətidir. Müəssisədəki məhsulların keyfiyyəti ölkənin standartlarına cavab versə də, xarici ticarət üçün məhsula və onun keyfiyyətinə əlavə tələblər qoyulmalıdır. Bu tələblərə cavab vermək texniki və insan problemləri ilə birbaşa əlaqəlidir. Prinsipial yeni fikirlərin və tədqiqatların olmaması məhsulun aşağı rəqabət qabiliyyətinə səbəb olur [3, s.41]. Xüsusilə avadanlıqların və istehsal müəssisələrinin köhnəlməsini texniki problem adlandırmaq olar. Avadanlıq və qurğuların təmiri və ya tamamilə dəyişdirilməsi üçün böyük kapital qoyuluşları tələb olunur. Müəssisənin hər il avadanlıqların yenidən qurulmasını mərhələli şəkildə həyata keçirməsi ən əlverişlidir.

İnsan xarakterli problemlər ixtisaslı kadrlarla bağlıdır. Bir sıra hallarda kadrların uyğunsuzluğu və işçilərin çatışmazlığı, ilk növbədə, ümumilikdə ölkədə və xüsusən müəssisədə aşağı əməkhaqqı ilə əlaqələndirilir. Bacarıqlı işçi çatışmazlığı da böyük bir problemdir, çünki texnologiyanın köhnəlməsinə kömək edir. Digər mümkün problem, əlaqəli sahələrin müəssisələri arasındakı əməkdaşlığın pozulması ola bilər. Bu, təchizatçılar və istehlakçılar arasında sabit kooperativ əlaqələrin olmaması halında müşahidə olunur. Bundan əlavə, bazar iqtisadiyyatı şəraitində xarici iqtisadi fəaliyyətin inkişafına mane olan ən çox yayılmış amil yüksək rəqabət ola bilər.

Ölkələrin xarici ticarət siyasətinin onların iqtisadi inkişafına təsirinin təhlili əsasında aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsinin ölkədə ümumi iqtisadi vəziyyəti daha yaxşılaşdıracağını güman etmək olar:

- valyuta bazarının liberallaşdırılması;
- ixrac üzərində bürokratik nəzarətin təzyiqini aradan qaldırmaq. Hökumətin rolu avtomatik olaraq valyuta bazarını liberallaşdırmaqla tənzimlənəcəkdir;
- ixracatçıların və onların beynəlxalq bazarlarda təcrübələrinin birləşdirilmiş məlumatlılığının artırılması üçün tədbirlər görmək. Buraya ticarəti təşviq etmək üçün müxtəlif qurumların (ticarət və iqtisadi xidmətlər) yaradılması daxildir. Bunlar ixracın təşviqində müəssisələrə dəstək vermək üçün məsləhətçi və agent kimi çıxış etməlidirlər:
- birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsi üçün iqtisadi mühitin daha da yaxşılaşdırılması;
- ixrac fəaliyyəti ilə məşğul olan sektorlarda kapital yığımını yaxşılaşdırmaq üçün siyasət. Bu cür siyasət firmalara krediti asan əldə etməyi və digər üstünlükləri (məsələn, sürətli amortizasiya) təmin etməlidir.
- dövlət qurumları və istehsalçılar arasındakı münasibətlərin yalnız müqavilə əsasında həyata keçirilməsi. Bu müqavilə münasibətləri mövcud qeyri-müəyyənliyi (məsələn, tədarükün azalması) azaltmağa kömək edən xüsusi iş müqavilələrinə tabe olmalıdır və ciddi şəkildə həyata keçirilməlidir.

Ona görə də Azərbaycanda xarici ticarət siyasətinin səmərəli həyata keçirilməsi üçün aşağıdakı əsas istiqamətlərə diqqət yetirilməlidir:

- bütün xarici ticarət subyektlərinin maraq və məqsədlərinin milli maraqlara uyğunlaşdırılması;
- dövlət səviyyəsində müasir dünya ticarətinin inkişafının və hər bir müəyyən dövrdə onun xüsusiyyətlərinin təzahürünün mütəmadi monitorinqinin təşkili;
- yüksək elmi və texniki potensiala malik olan və dünya bazarında rəqabətə girə biləcək bir sıra istehsal sənayesi üçün daxili bazarda rəqabət qabiliyyətini daha fəal şəkildə qorumaq üçün dövlətin proteksionist siyasətini həyata keçirmək;
- dünya bazarında zəif rəqabət aparan, lakin daxili iqtisadiyyat üçün vacib olan dövlət dəstəyinin gücləndirilməsi;
- gömrük tariflərinin ölkənin rasional struktur və sənaye siyasətinin vəzifələrinə tabe etdirilməsi, ölkədə istehsal olunan məhsulların idxalı ilə bağlı ciddi proteksionist tədbirlərin tətbiqi;
- ixracın rasional quruluşunun formalaşdırılması, hazır məhsul və xidmətlərin, o cümlədən neft, təbii qaz və digər oxşar mallar əsasında istehsal olunan məhsulların payının artması;
- yerli ixracatçı firmalar üçün əlverişli iqtisadi, təşkilati, hüquqi və digər şərait yaratmaq, onlara güzəştli kreditlər və vergi güzəştləri vermək, ixrac məhsullarının dövlət sığortası ilə stimullaşdırmaları gücləndirmək;
- investorların icazəsi ilə kapital və malların qismən ixrac edilməsi üçün ortaq yüksək texnoloji firmaların yaradılmasını stimullaşdırmaq;
- Azərbaycanın ixracatında istehsal sənayesinin payını artıra biləcək inteqrasiya proseslərinin inkişafı;
- idxalın keyfiyyətinə dövlət nəzarətinin gücləndirilməsi;
- iqtisadiyyatın inkişafına, rəqabət qabiliyyətinə və beynəlxalq münasibətlərə mane olan daxili problemlərin aradan qaldırılması.

Bütün bunlar nəticə etibarilə təkcə xarici ticarətin yaxşılaşdırılmasına deyil, həm də xarici əlaqələrin hər cür formasına, iqtisadi artıma, ölkənin sosial-iqtisadi inkişafına və milli təhlükəsizliyinin möhkəmlənməsinə öz töhfəsini verəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanın xarici ticarəti. Statistik məcmuə. Bakı, 2020, 220 s.

2. Qəribov A.H., Əzizov A.Ə., Əhmədova S.E. Beynəlxalq ticarət əməliyyatları. Bakı: Bakı Biznes Universitetinin nəşriyyatı, 2017, s. 255

3. Айгунов А.Г. Совершенствование организационно-экономических форм государственного регулирования внешнеторговой деятельности. Дисс. канд. экон. наук. Ростов на Дону, 159 с.

4. Кириченко О.Н. Внешняя торговля как фактор экономического роста. Карельский научный журнал, 2014, № 1, с. 87-91

Резюме

Ахмедова Г.С.

Направления развития внешней торговли Азербайджана

В статье обосновывается необходимость развития внешней торговли страны. Исследуются факторы, влияющие на внешнюю торговлю. Анализируется динамика оборота, объем экспорта и импорта внешней торговли Азербайджана на основе данных Государственного Статистического Комитета на макроэкономическом уровне. Сделаны выводы и даны предложения рекомендационного характера, относительно развития внешней торговли Азербайджана и повышения ее эффективности.

Ключевые слова: *внешняя торговля, импорт, экспорт, национальная экономика, производство, конкуренция, продукт, рынок, валюта, страна, мир*

Summary

Ahmadova G.S.

Directions for the Development of Foreign Trade in Azerbaijan's

The article substantiates the need to develop the country's foreign trade. The factors influencing foreign trade are investigated. The dynamics of turnover, the volume of exports and imports of Azerbaijan's foreign trade is analyzed on the basis of data from the State Statistical Committee at the macroeconomic level. Conclusions and recommendations are made regarding the development of Azerbaijan's foreign trade and increasing its efficiency.

Key words: *foreign trade, import, export, national economy, production, competition, product, market, currency, country, world*

NƏQLİYYATDA REKLAM PARADİQMASI VƏ ONUN XÜSUSİYYƏTLƏRİ

Dadaşov Fərid Mehdi oğlu

Azərbaycan Kooperasiya Universiteti

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyatda reklam paradiqmasi və onun xüsusiyyətləri tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə, nəqliyyatda reklam paradiqmasının mahiyyəti və problemləri açıqlanmışdır. Nəqliyyatda səmərəli və qeyri-rasional reklamlaşdırılan əmtəə və xidmətin növləri araşdırılmışdır. Nəqliyyat reklamının üstünlükləri və çatışmazlıqları verilmişdir. Baxılan problemlər üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *nəqliyyat, reklam, reklam paradiqması, nəqliyyatda reklam, nəqliyyatda reklamın üstünlükləri, nəqliyyatda reklam problemləri*

Respublikamızda nəqliyyat sahəsinin inkişafında əldə edilmiş uğurlar və nəzərdə tutulan perspektiv layihələrin reallaşması reklam fəaliyyətinin də təkmilləşməsini zəruri edir. Aşağıda təqdim olunan rəqəmlər bu sahənin kifayət qədər inkişaf imkanlarının olduğunu göstərir. Azərbaycanda nəqliyyat vasitələrində yayımlanan reklamdan əldə olunan gəlir (min manat) 2016-cı ildə - 2306,7; 2017-ci ildə 1957,3; 2018-ci ildə - 2650,6; 2019-cu ildə isə - 2970,1 min manat təşkil etmişdir [2]. Göründüyü kimi, 2015-ci ildə devalvasiya səbəbindən Azərbaycanda nəqliyyat

vasitələrində yayımlanan reklamdan əldə olunan gəlir 2019-cu ildə azalmış və ən yüksək olan 2015-ci il səviyyəsinin 94,8%-ni təşkil edir. Ona görə də nəqliyyatda reklam amilinin təhlilinə ciddi ehtiyac vardır.

Nəqliyyatda reklam zahiri reklamın bir növüdür və nəqliyyat vasitələrinin bortunda yerləşdirilir. Bu nəqliyyat vasitələrinə yük avtomobilləri, furalar (avtomobil qatarı), ictimai nəqliyyat, minik avtomobilləri (taksi, çatdırma xidməti, servis xidməti avtomobilləri) daxildir. Nəqliyyatda reklam onunla spesifikdir ki, konkret auditoriyaya müraciət etmir, çünki bütün yaşda, millətdə, dində və peşədə olan insanlar ölkələr və dünya üzrə səyahət edir, şəhər nəqliyyatında gedirlər. Bununla əlaqədar reklam mövzu və icraya görə həddən artıq müxtəlif ola bilər: yeni əmtəə və ya xüsusi xidmətin təqdim edilməsi, konkret mağazada konkret əmtəənin qiymətinin aşağı düşməsi haqqında xəbər, tanınmış ərzaq məhsulları, dərmanları, kosmetika və s. haqqında xatırlatma, sərgi-yarmarkaya, rəsm salonuna, yeni kitab mağazasına ziyarət dəvətnaməsi, muzikl, tamaşa, kinofilmə baxış.

Reklam elanlarının faktiki oxunması dayanacaqlarda öz nəqliyyat vasitəsini gözləyən zaman və ya son məntəqəyə gedən zaman onlara öz vaxtlarının qısalmasına kömək edir. Küçə reklamında olan lövhələrdən fəqli olaraq nəqliyyat vasitələrinin (avtobusların, tramvayların, trolleybusların, marşrut taksilərinin) salonlarında, metro vaqonlarda və dayanacaqlarda olan plakatlar daha detallaşmış ola bilər: əgər şərnişin onlara diqqət yetirərsə, onun informasiya ilə ətraflı tanış olmaq vaxtı çox olacaq. Yaxşı yaddaşda saxlamaq üçün isə o multi-pleks effektinə, bir neçə eyni plakatın bir sırada asılmasına müraciət edəcək [5]. Digərləri ilə müqayisədə ən tələb edilən reklam məhz nəqliyyat və ya tranzit reklamıdır. Bu reklamın birinci vacib xüsusiyyəti yerləşmə üçün çoxlu sayda yerlərin olmasıdır. Reklamvericilərdə reklam elanları üçün meydança qismində yerdəyişmə vasitəsinin geniş seçimi mövcuddur. İkinci xüsusiyyət reklamın yerləşdirilməsi üçün böyük meydanın olmasıdır. İctimai və ya yük nəqliyyatının qabaritləri ilə əlaqədar onun reklam lövhələrindən istifadə etmək olar. Tranzit reklamının digər əsas xüsusiyyəti əmtəənin və ya şirkətin adı, ticarət nişanı və ya brendi haqqında müstəsnalığın xatırlanmasıdır. Zahiri reklamda riayət olunmalı başlıca tələblər mətnin və təsvirin qavranılmasının lakonikliyi ilə əlçatanlığıdır.

Məlumdur ki, hər gün milyonlarla insan avtobuslardan, metrodan, taksidən, elektrik qatarlarından və digər nəqliyyat vasitələrindən istifadə edir. Buna görə də istehlakçıya kütləvi təsir qismində nəqliyyat reklamı tətbiq olunur. Onun üç növü fərqləndirilir:

- salondaxili reklam materialları (displeylər, vərəqlər, "qaçan" misralar və s.);
- nəqliyyat vasitələrinin bortunda xaricdə yerləşdirilən reklam plakatları;
- dəmir yolu yanı mağazalarında, aeroportlarda, ictimai nəqliyyat dayanacaqlarında, avtobus stansiyalarında.

İctimai nəqliyyatda bir gedişin orta statistik davamiyyəti təqribən 30 dəqiqə təşkil edir və bu müddətdə sərnişin reklam elanları ilə maraqlana bilər. Müəyyən edilmişdir ki, salonun daxilində reklam oxucularının sayı adi mətbuatın (qəzetlərin, jurnalların) oxucularının sayını üstəyir. Reklam xəbərlərinin oxunuşunun yeganə səbəbi səfər zamanı vaxtın öldürülməsidir. Belə ki, ictimai nəqliyyatla işləyən insanlar, evdar qadınlar, pensiyaçılar, məktəblilər və fəhlələr istifadə edir, ona görə də nəqliyyat reklamı məhz məqsədli auditoriyanın bu kateqoriyalarına yönəldilmişdir. Bununla əlaqədar nəqliyyatda reklamın aşağıdakı müsbət və mənfi cəhətlərini ayırmaq olar:

Cədvəl.

Nəqliyyat reklamının üstünlükləri və çatışmazlıqları

Üstünlüklər	Çatışmazlıqlar
diqqətin cəlb edilməsi və yüksək təsir səviyyəsi	seçimin olmaması
geniş əhatə	daim hərəkət, xətlərin aniliyi və onun qısa və sadə olması
çeviklik	məhdud reklam məkanı
reklam təmasının aşağı qiymətdə olması	nəzarətin tezliyinin zəruriliyi

Nəqliyyatda reklamın yerləşdirilməsinin bir sıra əsas qaydaları mövcuddur. Nəqliyyatda reklam nisbətən gənc sahədir, lakin əmtəə və xidmətlərin irəliləyişinin dinamik inkişaf edən vasitəsidir

Şəkil. Nəqliyyatda səmərəli və qeyri-rasional reklamlaşdırılan əmtəə və xidmətin növləri

Beləliklə, nəqliyyatda reklamın konkret və lakonik xüsusiyyətlərinə aiddir:

– auditoriya ilə təmasın çox qısa olması. Bu, əlbəttə, mənfi xüsusiyyətdir. Lakin müasir şəhər şəraitində təmas vaxtı yol tıxacları səbəbindən əhəmiyyətli dərəcədə artır. Kiçik təmas vaxtı tranzit reklamında qısa xəbərlərdən və parlaq xatırlanan obrazlardan istifadə edilməsini zəruri edir;

– böyük vizual sahənin olması. Kiçik təmas vaxtı yük avtomobillərinin və avtobusların bortunda yerləşdirilməli olan təsvirlərin ölçüləri ilə kompensasiya olunur;

– ərazilərin geniş əhatə olunması. Bu da müsbət xüsusiyyətdir. Nəqliyyatda reklamla əhatənin coğrafiyası reklamın yerləşdirildiyi avtomobillərin marşrutları ilə müəyyən olunur. Nəqliyyatda reklam yerli yol xidmətlərini reklam edərək, meqapolisin mikrorayonunu, beynəlxalq nəqliyyat qrupunu reklam edərək, ölkənin sərhədlərini keçə bilər. Bununla belə avtomobillərin - reklamdaşıyıcıların miqdarını tənzimləyə bilən ərazinin əhatə dərinliyini nəzərə almaq lazımdır;

– bir qayda olaraq nəqliyyatda reklam icarəyə və ya xidmətə görə müntəzəm ödənişlər tələb etmir. Nəqliyyat vasitəsinin bortunda təsvirlərin vurulması üçün yalnız bir dəfə ödəniş edilir və o, istehlakçı üçün illər boyu xidmət edir. İctimai nəqliyyatın bortu xeyli bahadır və adətən icarəyə götürülür;

– sadəlik. Nəqliyyatda reklam praktiki olaraq heç bir qulluq tələb etmir. Burada yalnız nəqliyyat vasitəsinin özünə kiçik qulluq tələb olunur. Ancaq nəzərə almaq lazımdır ki, müəyyən vaxtdan sonra nəqliyyatın bortunun üzərində yapışdırılmış hər hansı bir təsvir günəş şüalarının təsiri altında solur və tutqunlaşır;

– mobillik, əgər söhbət korporativ nəqliyyatın brendləşməsindən gedirsə, onda nəqliyyatda reklam həmişə sizin biznesinizin olduğu yerdədir. O, hər yerdə avtomobillərlə birlikdə biznes-proseslərini müşayiət edir [6];

– kütləvi əhatə. Yerüstü şəhər nəqliyyatından, eləcə də dəmir yolu və hava nəqliyyatından milyonlarla insanlar istifadə edir, dünyanın ən iri şəhərlərində isə metro mövcuddur. Bu reklamvericilər üçün böyük fəaliyyət sahəsidir;

– reklam xəbərlərinin yerləşməsi yerlərinin və ölçülərinin müxtəlifliyi. Nəqliyyat (yollar, dəmir yolları, hava yolları və dəniz) bütün reklamvericilərinə: yerli, paytaxt, milli, aviaxətlərdə isə - beynəlmiləl yerlər təklif edir;

– qısamüddətli kampaniyalar. Uzun müddət davam etməyən kampaniyalar, məsələn, bir və ya iki həftəlik sərgi haqqında xəbəri zahiri reklamla yox, nəqliyyatın koməyilə aparmaq daha yaxşıdır. Nəqliyyat həmçinin yerli ticarətçilər, hərracı keçirənlər, kinoteatrlar və teatrlar, qastrolda olan teatr, sirk, estrada və digər kollektivlər üçün daha cəlbedicidir;

– çeviklik. Avtobusların, tramvayların, taksilərin və qatarların xarakterik xüsusiyyəti daxildə reklamı görmək imkanı olan, daima dəyişən sərnişinlər, eləcə də xaricdə (zahirən) yerləşən, reklamı görə bilən, nəqliyyatın hərəkəti zamanı küçələrdə olan insanlardır. Nəqliyyat reklamının auditoriyasının tərkibi qəzet və jurnalların daimi oxucularından xeyli fərqlənir. Belə ki, nəqliyyat reklamının auditoriyasının tərkibini nəzərə almaq qeyri-mümkündür, onun səmərəliliyini müəyyən dövrdə təkrarlanmaların sayı hesabına yüksəltmək olar. [5]

Nəqliyyatda reklamın yerləşdirilməsi zamanı, nəzərə alınmalı olan bir sıra tələblər və qaydalar reklamın nəqliyyat göstəricilərinin yaxşılaşmasına əhəmiyyətli təsir edir:

- Reklamvericilərlə nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətləri (sahibləri) arasında bağlanmış müqavilələr əsasında reklam xəbərlərinin yerləşməsi həyata keçirilir.
- Reklam materiallarının yerləşməsi yerlərinin məhdud sayı mövcuddur.
- Pəncərədə reklam yapışdırıcıları şüşənin ümumu sahəsinin 50%-dən artıq hissəsini təşkil etməməlidir.
- Reklamın ümumi sahəsi reklam yerləşdirilən kuzov detallarının rənglənmiş səthinin 50%-dən artıq olmamalıdır.
- Reklam maketinin yaradılması zamanı nəqliyyatın detallarının (pəncərə, qapı, çıxıntı, lyuklar) səthini nəzərə almaq lazımdır.

Nəqliyyat vasitələrində reklamın yerləşdirilməsi zamanı işıq salma üçün öz işıq cihazlarınızı quraşdırmaq olmaz, çünki o, nəqliyyat istehsalçısı tərəfindən nəzərdə tutulmuşdur. Ehtimal olunur ki, belə konstruksiyalar sürücüyə nəqliyyat vasitəsinin idarə edilməsində mane olur. Reallaşdırma üçün nəqliyyatın bu və ya digər növünün seçilməsi qarşıya qoyulmuş məqsədlərdən və əmtəə xidmətlərinin növündən asılıdır. Nəqliyyatda vizual reklamla yanaşı, səs müşahidəsi də yayılmışdır. Şərnişinlər dayanacaqların adlarının səsləri arasında oxunan reklam xəritələrinə qulaq asırlar. Potensial istehlakçının reklamdan imtina etməməsindən ötrü reklam mətninin vaxtaşırı olaraq dəyişilməsi məqsədəuyğun hesab edilir. [4]

İqtisadiyyatda reklamın ən geniş yayılmış növü metroda reklamdır. Metroda reklama aiddir:

- ✓ vaqonların üzərində reklam;
- ✓ eskalatorda və metronun salonunda reklam;
- ✓ vaqonların daxilində divara bərkidilən reklam;
- ✓ vaqonlarda yerləşdirilən televizorlarda göstərilən reklam. [1,s.54-55]

Son illər respublikada reklam büdcəsi o qədər də çox dəyişməmişdir. Xüsusilə 2015-ci il devalvasiyasından sonra reklam büdcəsinin həcmi aşağı düşüb. Bu prosesdə müsbət meyillərin təmin edilməsi üçün nəqliyyat strukturları reklamın səmərəliliyi məsələlərinə diqqəti artırmalı, bu sahədə qabaqcıl təcrübədən istifadə etməlidirlər. Aparılan araşdırmalar göstərir ki, Azərbaycanda televiziya və radio reklam sahəsində aparıcı mövqeləri tutur: birinci yerdə televiziya reklamı, ikinci yerdə radio reklamı, sonrakı yerdə isə zahiri reklam durur. Zahiri reklam növləri arasında nəqliyyatda reklam üstünlük təşkil edir. [3]

Beləliklə, nəqliyyat vasitələri səmərəli mobil reklam daşıyıcısıdır, eləcə də şirkət üçün özü və öz malları və ya xidmətləri haqqında məlumat bildirməyin qənaətcil və iqtisadi üsuludur.

Ədəbiyyat

1. Qarayev F.M., Yusifov F.H., Novruzova A.Q. Reklam işinin təşkili, Bakı, 2018, 356 s.

2. Dövlət Statistika Komitəsinin materialları. Bakı, 2020.

3. Nəqliyyat şirkəti üçün ən təsirli reklam nədir? – https://sk-arsenal.ru/az/kakaya-reklama-dlya-transportnoi-kompanii-samaya-effektivnaya-gramotnyi.html.

4. Галонский В.П. Оценка эффективности различных видов рекламы, размещаемых на транспортных // «Образование и наука в России и за рубежом», №10. (Vol. 45), 2018, с.32-39.

5. Цыбенова Л. Г., Цыбенов Ж.Б. Метод размещения транспортной рекламы // Культурная жизнь Юга России. 2017, №4, с.127-130.
6. Кузьмина Ж.В. Реклама на транспорте: особенности налогообложения // "Российский налоговый курьер", 2010, № 19, с.51-57.

Резюме
Дадашов Ф.М.
Парадигма рекламы в транспорте и ее особенности

В статье исследованы парадигма рекламы в транспорте и ее особенности. С этой целью раскрыта сущность и проблемы парадигмы рекламы в транспорте. Исследованы товары и услуги, реклама которых эффективно и нерационально размещена в транспорте. Даны преимущества и недостатки рекламы в транспорте. Подготовлены рекомендации и даны предложения по рассматриваемым проблемам.

Ключевые слова: *транспорт, реклама, парадигма рекламы, реклама в транспорте, преимущества рекламы в транспорте, проблемы рекламы в транспорте*

Summary
Dadashov F.M.
Transport Advertising Paradigm and its Features

The paradigm of advertising in transport and its features is explored in the article. The essence and problems of the advertising paradigm in transport is analyzed for this purpose. Goods and services advertising of which is efficiently and irrationally placed in transport are investigated then. Advantages and disadvantages of advertising in transport are considered. Recommendations and proposals on the issues under consideration are given in the end of the article.

Keywords: *transport, advertising, advertising paradigm, advertising in transport, advantages of advertising in transport, advertising problems in transport*

AZƏRBAYCANDAN KEÇƏN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ

Əliyev Asəf Asif oğlu
Naxçıvan Dövlət Universiteti
aliyev-asef@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycandan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri təhlil olunmuşdur. Logistika sisteminin inkişaf etdirilməsi ölkədə bir çox iqtisadiyyat sahələrinin, o cümlədən nəqliyyat, tikinti, emal sənayesi sahələrinin inkişafı üçün böyük töhfə kimi qiymətləndirilməlidir. Aparılan tədqiqatda ölkə üzrə nəqliyyat-tranzit daşımalarının strateji əhəmiyyəti və də bu sahəni xarakterizə edən məlumatların müqayisəsi əsasında perspektiv inkişaf məsələləri şərh edilmişdir.*

Açar sözlər: *Strateji Yol Xəritəsi, logistika, ticarət, nəqliyyat dəhlizi, nəqliyyat xidməti*

Milli iqtisadiyyatımızın qloballaşdığı bir dövrdə təsərrüfatçılığın daha da inkişaf etdirilməsi ölkəmizdə iqtisadi-siyasi vəziyyətindən, investisiya qoyuluşundan, nəqliyyat sənayesinin, eləcə də qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsindən, yeni texnika və texnologiyaların istehsalata tətbiqindən və s. asılıdır. Bunların arasında nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi və onunla əlaqədar infrastrukturun yaradılmasına indiki gündə xüsusi önəm verilməlidir. Hazırda nəqliyyat sektorunda bu istiqamətdə bir sıra layihələr davamlı olaraq həyata keçirilməkdədir.

Məlum olduğu kimi Azərbaycan Respublikası (AR) dünya iqtisadiyyatına sürətlə inteqrasiya etməklə yanaşı, onun ərazisi həm coğrafi baxımdan, həm də strateji cəhətdən əlverişli bir məkanda yerləşir. Avropa və Asiya qitələrinin biqləşməsində yerləşməklə AR qarşısında yükdaşımaların

səmərəli həyata keçirilməsi, tranzit daşımalarının çoxaldılması ilə əldə ediləcək gəlirlərin artırılması imkanları yaranır.

Cənab İ.H.Əliyevin Sərəncamı əsasında təsdiqlənən "Strateji Yol Xəritəsi"ndə (6.12.16) 2025-ci ilə qədər və ondan sonrakı müddətlərdə nəqliyyat sənayesinin inkişaf təmayülləri öz əksini tapmışdır [1]. Burada əsasən nəqliyyat sənayesində yenilikləri daha da inkişaf etdirən bir çox konseptual məsələlər şərh edilmişdir. Yaxın gələcəkdə qeyri-neft sektorunun əsas sahələrindən biri olan nəqliyyat sənayesində yeniliklərin reallaşdırılması üzrə müvafiq nazirliklərin, təşkilatların və qurumların yaradılması ilə yanaşı onların fəaliyyətinin koordinasiya olunması gerçəkləşdiriləcəkdir.

Qeyd edildiyi AR-nın geo-strateji mövqeyi və ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri yüklərin nəql edilməsinin daha səmərəli həyata keçirilməsi üçün geniş imkanlar yaradır. Ölkəmizdən keçməklə Avropa-Asiya marşrutu üzrə avtomobil yolu əsasən: Şərq-Qərb (TRASEKA), Şimal-Cənub və Naxçıvan Muxtar Respublikasına çıxışı təmin edən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə istiqamətləndirilmişdir.

Ölkəmiz Qədim İpək Yolunun mərkəzində yerləşməsindən tarixən istifadə etmiş və hazırda Çin dövlətinin "Bir kəmər bir yol" strategiyasının gerçəkləşdirilməsində iştirak edir. Bu ölkə tərəfindən adı çəkilən strategiyanın həyata keçirilməsinə görə iştirakçı dövlətlərə artıq 90 mlrd.$ vəsait xərclənmişdir. Eyni zamanda Çinlə etibarlı tərəfdaş olan AR arasında ticarət dövriyyəsi son dövrlərdə 3 dəfəyə yaxın çoxalmışdır. Həmçinin "Bir kəmər bir yol" strategiyasının həyata keçirilməsində iştirakçı dövlətlərə 6 trilyon $-dan çox sərmayə qoyuluşu Çin dövlətinin bu nəqliyyat yoluna daha böyük əhəmiyyət verdiyini təsdiq edir. Cari ildə idxal-ixrac əməliyyatları üzrə göstəricilərin bu ölkə üzrə müqayisə edilməsində artımların müşahidə edilməsi əlaqələrimizin genişləndirilməsi zəminində büdcə gəlirlərimizin artırılmasına gətirib çıxaracaqdır.

Daşınmaların çox hissəsi AR ərazisindən Avropa-Qafqaz-Asiya istiqaməti üzrə reallaşdırılır. Bu yöndə yüklərin daşınması dinamikasına son 5 ildə nəzər yetirsək onun artdığını müşahidə etmiş olarıq Göstərilən istiqamətdə yüklərin daşınması əsasən dəmir, dəniz və avtomobil yollarının vasitəsi ilə həyata keçirdilir. Dəniz yolu ilə daşınmış göstəricilərin müqayisəsi deməyə əsas verir ki, bu nəqliyyat növü üzrə yüklərin daşınmasında 2015-ci il ilə müqayisədə azalma müşahidə olunmuşdur. Həmin azalmalar dəniz yolu ilə daşınan yüklərə də şamil edilir. Lakin avtomobillərlə daşınan yüklərin həcmində çoxalma sezilir. Demək olar ki, 2015-ci ildəki rəqəmlərlə müqayisədə ötən hesabat ilində daşınan yüklərin həcmi 3959 min t. artım müşahidə olunur (cədvəl 1). [2]

Cədvəl 1

AR-dan Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətində yüklərin daşınması dinamikası (min t)

№	*Göstəricilər*	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	Dəmiryol	15521	13830	13074	12564	13327
2	Dəniz yolu	6067	4992	7423	6875	4824
3	Avtomobil	30652	31480	32231	33235	34611
	Cəmi	52940	50302	52733	52674	52762

Mənbə: *AR Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır*

Yuxarıdakı cədvəl göstəricilərin təhlil onu göstərir ki, hər 3 nəqliyyat növü üzrə daşınmaların həcmi 2015-ci ilin rəqəmlərilə müqayisədə 2019-cu ildə azalmışdır. Buna baxmayaraq gələcəkdə ölkəmizdə nəqliyyat daşınmaları və yolların modernləşdirilməsi ilə əlaqədar həyata keçirdilən layihələr yüklərin ölkə ərazisindən daşınmasının artırılmasına zəmin yaradacaqdır.

Ölkəmizin həm Rusiya Federasiyası (RF), həm də İran İslam Respublikası ilə quru torpaq yolu sərhədlərinə malik olması AR-nın regionda 3 tərəfli əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi üçün geniş imkanlar yaradır. Bu səbəbdən də Şimal-Cənub istiqamətində nəqliyyat dəhlizinin aktivləşdirilməsi son fazaya gətirilmişdir. Başqa sözlə desək, AR-nın RF və İran sərhədlərindən uzanan dəmir yolu artıq istismar edilmək üçün tam hazır vəziyyətə gətirilmişdir. Adı çəkilən tranzit

dəhlizinin əsas üstün cəhəti tranzit məsafəsinin və vaxtının 2-3 dəfə azalmasıdır. Gələcəkdə beynəlxalq dəhliz hesab olunan Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə dəmir yollarının tikintisi hələ də davam etməkdədir. Astara-Rəşt istiqamətində dəmiryolun tikintisinin başa çatdırılması və müvafiq yöndə görülən tədbirlər AR ilə İran dəmiryollarının birləşdirilməsi ilə nəticələnəcəkdir. İran İslam Respublikası, AR, RF və Skandinaviya ölkələrinin dəmir yollarının vahid şəbəkədə birləşdirilməsi nəqliyyat dəhlizlərilə əldə edilən səmərənin daha da yüksəldilməsinə geniş imkanlar yaradacaqdır.

Ölkə başçısının təsdiqlədiyi "Ələt Azad İqtisadi Zonası haqqında" qanununa əsasən yaxın gələcəkdə fəaliyyət göstərəcək xüsusi zona tranzit daşımalarının əhəmiyyətli dərəcədə çoxaldılmasına səbəb olacaqdır. Bu zona çoxsaylı ölkələrdən yüklərin Asiyaya daşınmasının həcmini daha da artıracaqdır. Gələcəkdə azad zonanın fəaliyyət göstərməsi nəticəsində 500 minə qədər yeni iş yerlərinin yaradılması, büdcə gəlirlərimizin və tranzit yükdaşımalarının artması proqnoz edilir. Tranzit əlaqələrinin genişlənməsi nəqliyyat daşımalarında zəruri olan servis xidmətlərinin göstərilməsi, müvafiq yüklərin etibatlı saxlanılması məqsədilə anbarların yaradılması, lazımi informasiyaların emalı və ötürülməsi mərkəzlərinin yaradılması və daşınma ilə əlaqədar digər xidmətlərin göstərilməsi məsələlərinin də həllini gündəmə gətirir. Göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin də günün tələbləri səviyyəsində təmin olunması yeni iş yerlərinin yaradılmasına səbəb olacaqdır ki, bu da ölkəmizdə məşğulluq probleminin həll edilməsinə yardımçı ola bilər. Bir sözlə, göstərilən təsərrüfat əlaqələrinin yaradılması ölkəmizi logistik və tranzit mərkəzə çevirəcəkdir.

Qeyd etmək lüzumludur ki, Şimal-Cənub istiqamətində yüklərin daşınmasının 82 %-i RF ilə İran arasında aparılır. İran İslam Respublikası ilə Qara dəniz bölgəsi ölkələri ilə daşımaların 85 %-i quru yüklər təşkil edir və burada da AR əsas tərəfdaşlardan biridir. [3] Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub dəhlizlərinin gələcəkdə birləşdirilməsi nəzərdə tutulur ki, burada da əsas tərəfdaş kimi AR ilə birgə Çin, RF, Türkiyə Cümhuriyyəti, Avropa və Orta Asiya dövlətləri bəhrələnə biləcəklər.

Daşınan yüklərin bir qismi hava yolları ilə həyata keçirilməkdədir. Ötən hesabat ilinin avqust ayında AR ilə Türkiyə Cümhuriyyəti arasında "Dostluq dəhlizi" adlandırılan yeni hava dəhlizi açılmışdır ki, onun vasitəsilə 2 ölkə arasında qonşu arealdan yan keçməklə birbaşa əlaqə yaradılmışdır. Beynəlxalq uçuşların reallaşdırılmasının layihə iştirakçıları "Azəraeronaviqasiya" (AZANS), Türkiyə Cümhuriyyətinin Dövlət Hava Limanları Təşkilatı (DHMİ) və Beynəlxalq Milli Aviasiya Təşkilatları olmuşlar. Məhz adı çəkilən təşkilatların fəaliyyətlərinin koordinasiya edilməsi nəticəsində Naxçıvanın hava əlaqələri daha da genişləndiriləcəkdir. [4]

Hazırda ölkə ərazisinin düşmən tapdağından azad edilməsi nəticəsində Qarabağ və onun ətraf rayonlarında həyata keçirilən yenidən quruculuq işləri nəqliyyat infrastrukturunun da arealda yenilənməsinə təkan verəcəkdir. Adı çəkilən ərazilərdə iqtisadi fəaliyyətin canlanması nəqliyyat daşımalarının artmasına və bununla da həmin bölgələrlə əlaqələrin inkişaf etməsinə səbəb olacaqdır.

Yuxarıda göstərilənlərdən belə bir qənaətə gəlmək olar ki, ölkəmizin geosiyasi mövqeyi ilə yanaşı həyata keçirdiyi iqtisadi siyasəti milli maraqlarımıza tam uyğun gələrək nəqliyyat sənayesinin sürətli inkişafı əlaqələrimizin genişləndirilməsinə xidmət edəcəkdir. Bu da dövlətimizə yeni dividentlər gətirməklə onun iqtisadi potensialının gücləndirilməsinə, büdcə gəlirlərinin məqsəli artırılmasına və əhalinin artan rifah halının yaxşılaşdırılmasına gətirib çıxardacaqdır.

Ədəbiyyat

1. "AR-da logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi", AR Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.

2. AR Dövlət Statistika Komitəsi "Azərbaycanda nəqliyyat" Statistik məcmuə, rəsmi nəşr, Bakı 2020, s.86.

3. Əliyev A.A., Orucov T.Z. Azərbaycanın logistika və ticarət qovşağı kimi regional əhəmiyyəti, BMU, Beynəlxalq elmi-praktik konfrans. Bakı, 2018, s.50-52.

4. İqtisadiyyat Həftəlik iqtisadi, ictimai-siyasi, müstəqil qəzeti № 49 (1096) 5-11 dekabr 2019-cu il 8 səhifə "Yeni hava dəhlizi "Dostluq dəhlizi" adlandırılıb".

Резюме
Алиев А.А.
Международные транспортные коридоры, проходящие через Азербайджан
В статье анализируются международные транспортные коридоры, проходящие через Азербайджан. Развитие логистической системы следует рассматривать как важный вклад в развитие многих секторов экономики страны, включая транспорт, строительство и перерабатывающую промышленность. В исследовании обсуждается стратегическое значение транспорта и транзита в стране, а также вопросы перспективного развития на основе сопоставления данных, характеризующих эту территорию.
Ключевые слова: *Стратегическая Дорожная Карта, логистика, торговля, транспортный коридор, транспортные услуги*

Summary
Aliyev A.A.
International Transport Corridors Passing Through Azerbaijan
The article analyzes international transport corridors passing through Azerbaijan. The development of the logistics system should be considered as a major contribution to the development of many sectors of the economy in the country, including transport, construction and processing industries. The study discusses the strategic importance of transport and transit in the country, as well as perspective development issues based on a comparison of data characterizing this area.
Key word*: Strategic Road Map, logistics, trade, transport corridor, transport services*

AZƏRBAYCANDA QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN POTENSİALININ ARTIRILMASINDA NƏQLİYYAT-TRANZİT DƏHLİZLƏRİNİN STRATEJİ ƏHƏMİYYƏTİ

Əliyev Şəfa Tiflis oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
shafaaliyev@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun potensialının artırılmasında nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin strateji əhəmiyyəti tədqiq olunmuşdur. Qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat infrastrukturunun rolu təhlil edilmişdir. İqtisadiyyatın dayanıqlı artımı üçün tranzit nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadə məsələlərinə baxılmışdır. Nəqliyyat sektorunda formalaşdırılan əlavə dəyər və ümumi yükdaşımalar təhlil olunmuşdur. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) yükdaşımalarının dinamikasına baxılmışdır. Hazırkı çağırışlar nəzərə alınmaqla, ölkəmizin qeyri-neft sektorunun potensialının artırılmasında nəqliyyat-tranzit dəhlizlərindən səmərəli istifadə olunması üzrə tövsiyələr verilmiş və təkliflər hazırlanmışdır.*

Açar sözlər: *qeyri-neft sektoru, infrastruktur, nəqliyyat-tranzit dəhlizi, nəqliyyat sektoru, qeyri-neft sektorunun potensialı, nəqliyyat-tranzit dəhlizinin strateji əhəmiyyəti*

Müasir dövrdə iqtisadi proseslərin tənzimlənməsi, optimallığının təmin olunması, qlobal çağırışlar nəzərə alınmaqla mövcud mexanizmlərin modernləşdirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ölkəmizdə qeyri-neft sektorunun diversifikasiyalaşdırılması, onun potensialının artırılması məsələləri də kifayət qədər aktuallığı ilə diqqət çəkən problemlərdəndir. Artıq illərdir ki, davamlı olaraq dövlət tərəfindən bu istiqamətdə konseptual yanaşmalar formalaşdırılmış, məqsədli dövlət proqramları, strategiyalar hazırlanmış, ardıcıl və sistemli şəkildə tədbirlər həyata keçirilmişdir və qeyd etmək olar ki, analoji yanaşmalar hazırda intensiv fazadadır. Qeyri-neft sektorunun artım

potensialının gücləndirilməsi pandemiya və postpandemiya şəraitində də xeyli aktual olaraq qalacaqdır. [1] Əsas məqsəd ölkə iqtisadiyyatının neftdən asılılığının minimuma endirilməsidir. Məlumdur ki, bunun üçün, ilk növbədə, qeyri-neft sektoru sahələrinin dayanıqlı inkişafı təmin edilməlidir. Onların regional və dünya bazarlarında brend milli məhsullarla möhkəmlənməsi, beynəlxalq səviyyədə rəqabət qabiliyyətlərinin artırılması vacib məsələlərdəndir.

Qeyri-neft sektorunun balanslı inkişafı, bununla bağlı ölkəmizin mümkün tranzit nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadə olunması hesabına milli iqtisadiyyatın yeni artım mənbələrinin formlaşdırılması, ixracyönlü məhsulların çeşidinin artırılması mümkündür. Belə ki, güclü ixrac potensialına malik qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafının gücləndirilməsi hesabına ölkəyə gətirilən valyuta vəsaitlərinin həcminin artırılması, maliyyə sabitliyinin gücləndirilməsi və ixrac potensialının yüksəldilməsinə əlavə imkanlar yaratmaq olar. [2, s. 179] Digər tərəfdən qeyri-neft sektoru sahələrinin güclü ixrac potensialına malik olan ağır sənaye və maşınqayırma sahələrinin, onların müəssiələrinin istehsal etdikləri ixracyönlü məhsulların maya dəyərində və xarici bazara çıxarılmasında nəqliyyat-tranzit xərclərinin payı heç də az deyildir. Eyni zamanda son dövrlərdə ölkəmizin tranzit-nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadə edilməsi hesabına beynəlxalq nəqliyyat-logistika şirkətləri ilə əlaqələrin daha da yaxşılaşdırılması proseslərini müşahidə etmək mümkündür. [3] Bunlar isə öz növbəsində ixrac məhsullarının dünya bazarlarına çıxarılmasında əhəmiyyətli rol oynayır və daha sərfəli nəqliyyat-nəql marşrutlarının seçilməsinə imkan verir. Məlumdur ki, ölkəmizin ağır sənaye sahələrinin önündə kimya və neftkimya kompleksi, həmçinin metallurgiya müəssisələri durur. Bu müəssisələrin qeyri-neft sektorunun potensialının artırılmasında yüksək payları vardır, həm də ölkəmizin qeyri-neft ixracının əhəmiyyətli hissəsi bu ağır sənaye sahələrinin payına düşür. Eyni zamanda ölkə iqtisadiyyatının strukturunun yenilənməsində, balanslaşdırılmasında, milli iqtisadiyyatın neft amilindən asılılığının azaldılmasında həmin sənaye sahələrinin inkişafı ilə bağlı yüksək hədəflər qarşıya qoyulmuşdur. [4]

Pandemiyanın mənfi təsiri bütün sahələrdə, o cümlədən tranzit yükdaşımalarında da özünü göstərməkdədir. Ümumiyyətlə, COVİD -19 pandemiyasının ölkə iqtisadiyyatına mənfi təsirinin azaldılması istiqamətində önəmli tədbirlərin görülməsi vacib məsələlərdəndir. [5] Bunlarla bağlı olaraq, iqtisadiyyatımızın müxtəlif sektorlarında emal müəssisələrinin xammal təminatının fasiləsiz təşkilində, istehsal prosesləri üçün zəruri olan avadanlıqların və məmulatların vaxtında ölkəmizə gətirilməsində tranzit nəqliyyat dəhlizləri böyük səmərə verir. Xüsusilə, Ələt qəsəbəsində Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının infrastrukturunun gücləndirilməsi, TRASEKA layihəsi çərçivəsində Böyük İpək yolu beynəlxalq marşrutu üzrə tranzit daşımaların intensivləşdirilməsi, bu istiqamətlərdə dünyanın nüfuzlu nəqliyyat-logistika şirkətlərinin fəallığının artırılması prosesləri sürətlənməkdədir.

Qeyd edək ki, qeyri-neft sektorunun inkişafı ilə bağlı görülən tədbirlər, o cümlədən ölkəmizdə nəqliyyat-tranzit infrastrukturunun ildən-ilə gücləndirilməsi sayəsində bu sektorda artım tempinin qorunub saxlanılması təmin edilməklə bərabər, iqtisadiyyatın neftdən asılılığını azaltmaq üçün əsaslı zəmin yaradılmaqdadır. Məsələn, 2019-cu ildə milli iqtisadiyyatın qeyri-neft təmayüllü iqtisadiyyat sahələrində yaradılan əlavə dəyər 2018-ci illə nisbətdə 3,5 % artmışdır və nəticədə bu sektorun ölkə ÜDM-də xüsusi çəkisi 62 %-ə yaxın olmuşdur. Təkcə 2016-2019-cu illərdə ölkəmizdə 355 sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olan müxtəlif qeyri-neft sahələrinin subyektlərinə 421 investisiya təşviqi sənədi verilmişdir. [6] 2019-cu ildə isə 3100 kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinə 215,3 mln. manat həcmində güzəştli kreditlər verilmişdir. İl ərzində nəqliyyat sektorunda çalışan təsərrüfat subyektləri tərəfindən 235,3 mln. ton yük daşınmışdır və bu fakt nəqliyyat sahəsinin qeyri-neft sektorunda önəmli əhəmiyyət kəsb etməsinin əyani ifadəsidir.

Nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyətinə daha geniş formada baxmaq üçün mövcud tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətinin qısa təhlilinə nəzər salmaq məqsəduyğun olardı. Belə ki, ölkəmiz özünün əsas ixrac məhsullarının, həmçinin region, bir sıra dünya ölkələrinin yüklərinin tranzit beynəlxalq nəqliyyat marşrutu kimi ciddi əhəmiyyət daşıyır. Avropadan – Qərbdən Şərqə doğru və əksinə, xüsusilə, dünya iqtisadiyyatında və ixracatında liderlik mövqeyinə yüksələn Çindən ixrac təyinatlı yüklərin daşınmasında Azərbaycanın tranzit-

nəqliyyat infrastrukturu, tranzit dəhlizləri önəmli rol oynamaqdadır. Nəqliyyat sektorunun payı ölkə iqtisadiyyatında ilbəil artmaqdadır və bunlar özünü şəkil 1-də əks etdirir.

Şəkil 1. Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda formalaşdırılan əlavə dəyər, mln. manatla (ARDSK-nın məlumatları əsasında hazırlanmışdır. https://www.stat.gov.az).

2015-2019-cu illərdə nəqliyyat sektorunda yaradılan əlavə dəyər 52,3 % artmış və 2019-cu ilin yekununda 4,9 mlrd. manat təşkil etmişdir. Bu sektorda xalis mənfəət 2019-cu ildə 3,2 mlrd. manat, işləyənlərin sayı 131 min nəfər, orta aylıq əmək haqqı 856 manat, əsas fondların dəyəri 15,5 mlrd. manat və əsas kapitala yönəldilən investisiyaların həcmi isə 2,2 mlrd. manata yaxın olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyat sektorunun xüsusi çəkisi əlavə dəyərdə 6 %, ümumi mənfəətdə isə 7 % təşkil edir. [7, s.9] Nəqliyyat sektorunda ümumi yük daşımaların dinamikası isə şəkil 2-də verilmişdir.

Şəkil 2. Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda ümumi yük daşımaların dinamikası, mln. ton. (ARDSK-nın məlumatları əsasında hazırlanmışdır. https://www.stat.gov.az).

Göründüyü kimi, 2015-2019-cu illər illər ərzində ölkənin nəqliyyat sektorunda ümumi yükdaşımaların həcmi sabit oalraq qalmış və 2019-cu ildə 2018-ci illə nisbətdə 13,5 % artım olaraq, ümumi yük daşımaların həcmi 261,2 mln. ton təşkil etmişdir.

Ölkəmizin nəqliyyat sektorunda və onun infrastrukturunda Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı (Azərbaycan hissəsində) infrastrukturun rolu kifayət qədər böyükdür. Bu tranzit dəhliz vasitəsilə əsasən avtomobil, dəmiryol və dəniz vasitəsilə yüklər daşınmaqdadır. 2015-2019-cu illərdə həmin nəqliyyat dəhlizində ümumi yükdaşımaların dinamikası şəkil 3-dəki kimi olmuşdur.

Şəkil 3. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) ümumi yük daşımaların dinamikası, mln. ton. (ARDSK-nın məlumatları əsasında hazırlanmışdır. https://www.stat.gov.az).

2015-2019-cu illərdə bu dəhliz vasitəsilə yükdaşımalar demək olar ki, eyni həcmdə olmuş və 2019-cu ildə 52,8 mln. tona yaxın səviyyədə qeydə alınmışdır. Yükdaşımaların ümumi həcmində avtomobil nəqliyyatının payı 66 %-ə yaxın təşkil etmişdir, amma hesab edirik ki, Bakı-Tbilisi-Qars Beynəlxalq dəmiryolu magistralının istismara verilməsi ilə əlaqədar olaraq ümumi və tranzit yükdaşımaların həcmində bu nəqliyyat vasitəsinin payı ildən-ilə artacaqdır. Şəkil 4-də isə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) tranzit yükdaşımaların dinamikası ayrıca olaraq verilmişdir.

Şəkil 4. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (Azərbaycan hissəsində) tranzit yük daşımaların dinamikası, mln. ton. (ARDSK-nın məlumatları əsasında hazırlanmışdır. https://www.stat.gov.az).

2015-2019-cu illərdə bu dəhliz vasitəsilə tranzit yükdaşımaların həcmi, demək olar ki, eyni səviyyədə qalmış, amma 2019-cu ildə 2018-ci illə nisbətdə azalma baş vermiş və tranzit yükdaşımaların ümumi həcmi 8,1 mln. ton səviyyəsində olmuşdur. Bu yüklərin 3,8 mln. tonu dəmiryolun, 4,3 mln.tonu isə dəniz nəqliyyatının payına düşmüşdür. Hesab edirik ki, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının infrastrukturu gücləndikcə və daha çox beynəlxalq əhəmiyyət kəsb etdikcə tranzit yük daşımaların həcmi də artmaqda davam edəcəkdir və bütün bunlar ölkəmizdə qeyri-neft sektorunun inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərəcəkdir.

Yaxın perspektivdə ölkəmizin qeyri-neft sektorunun potensialının artırılmasında nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin imkanlarından səmərəli istifadə edilməsi üçün bir sıra məsələlərə daha çox diqqət yetirilməlidir:

– ilk növbədə, ölkənin qeyri-neft sektorunun artım potensialından maksimum səmərəli istifadə olunması üzrə müasir dövrün çağırışlarına uyğun şəkildə yanaşmalar təmin edilməli və mövcud mexanimzlərin təkmilləşdirilməsi prosesləri həyata keçirilməlidir;

– qeyri-neft sektorunun potensialının artırılması üçün nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin imkanları dərindən təhlil olunmalı və praktiki fəaliyyət məqsədilə obyektiv olaraq qiymətləndirilməlidir;

– ölkəmizin nəqliyyat-tranzit dəhlizlərindən məhsuldar istifadə edilməsi məqsədilə bu sahədə regional və beynəxalq əməkdaşlığın genişləndirilməsi və gücləndirilməsi tədbirləri görülməlidir və s.

Ədəbiyyat

1 COVID 19 pandemiyasının dünya iqtisadiyyatına təsiri. İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi. [Elektron resurs] / 08.04.2020. URL: https://iqtisadiislahat.org/store//media/2020/Aprel/08042020_covid_dunya.pdf.

2 Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt 2018, 376 s.

3 Xasıyev, B.Q. Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və qeyri-neft sektorunun inkişafında onun rolu. / İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru dis. avtoteferatı. / Bakı, 2018, 28 s.

4 Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuşdur.

5 Koronavirus (COVID-19) pandemiyasının Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatına mənfi təsirinin azaldılması ilə bağlı Tədbirlər Planı. [Elektron resurs] / 2020. URL: https://www2.deloitte.com/az/az/pages/tax/articles/pandemiyadan-z.html.

6 Azərbaycanda 2019-cu ildə qeyri-neft sektorunun inkişafı barədə. İqtisadiyyat Nazirliyi. https://economy.gov.az//uploads/fm/files/diger/Qeyri-neft_2019.pdf.

7 Azərbaycanda nəqliyyat. Stastistik məcmuə. Bakı: 2020, 86 s.

Резюме

Алиев Ш.Т.

Стратегическая важность транспортно-транзитных коридоров в повышении потенциала ненефтяного сектора Азербайджана

В статье исследована стратегическая важность транспортно-транзитных коридоров в повышении потенциала ненефтяного сектора Азербайджана. Анализирована роль транспортной инфраструктуры в развитии сферы ненефтяного сектора. Рассмотрено эффективное использование транзитно-транспортных коридоров с целью обеспечения устойчивого роста экономики. Проанализированы созданная добавочная стоимость и общие грузоперевозки в транспортном секторе. Рассмотрена динамика роста перевозок грузов в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия (в Азербайджанской части). Подготовлены рекомендации и даны предложения по эффективному использованию транспортно-транзитных коридоров в повышении потенциала ненефтяного сектора Азербайджана с учетом нынешних вызовов.

Ключевые слова: *ненефтяной сектор, инфраструктура, транспортно-транзитный коридор, транспортный сектор, потенциал ненефтяного сектора, стратегическая важность транспортно-транзитного коридора*

Summary

Aliyev Sh.T.

Strategic Importance of Transport and Transit Corridors in Increasing the Potential of the Non-Oil Sector of Azerbaijan

The strategic importance of transport and transit corridors in increasing the potential of the non-oil sector of Azerbaijan is investigated in the article. The role of transport infrastructure in the

development of the non-oil sector is analyzed for this purpose. Efficient use of transit transport corridors to ensure sustainable economic growth is considered too. The created added value and total freight transportation in the transport sector are analyzed. Dynamics of cargo transportation in transport corridor Europe-Caucasus-Asia (in Azerbaijan part) is considered then. Recommendations and proposals on the effective use of transport and transit corridors in increasing the potential of the non-oil sector of Azerbaijan taking into account current challenges are given in the end of the article.

Key words: *non-oil sector, infrastructure, transport-transit corridor, transport sector, potential of non-oil sector, strategic importance of transport-transit corridor*

AZƏRBAYCANIN GEOİQTİSADİ İNKİŞAF İMPERATİVLƏRİ FONUNDA İQTİSADİ ŞAXƏLƏNDİRMƏ ÇAĞIRIŞLARI

Həsənli Azər Rasim oğlu
Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi-Tədqiqat İnstitutu
azarhasanli@outlook.com

Xülasə: *Məqalədə qlobal iqtisadi transformasiyanın fonunda Azərbaycanın müasir geoiqtisadi inkişaf imperativləri və iqtisadi şaxələndirmə çağırışları təhlil edilmişdir. Müəllif hesab edir ki, sürətli iqtisadi artımın hesabına Azərbaycanın geoiqtisadi ekspansiyası əsasən onun coğrafi mövqeyinin təqdim etdiyi fürsətlərin realizasiyası istiqamətində həyata keçirilmişdir. Lakin milli iqtisadiyyatın struktur xüsusiyyətləri geoiqtisadi müstəvidə daha geniş və dayanıqlı ekspansiya həyata keçirməsinə məhdudiyyətlər yaradır. Bu baxımdan iqtisadi şaxələndirmə strategiyaları təkcə makroiqtisadi hədəf kimi deyil, həm də geoiqtisadi ekspansiyanın təminedicisi qismində həyata keçirilməlidir.*

Açar sözlər: *qlobal iqtisadi transformasiya, geoiqtisadi inkişaf, iqtisadi şaxələndirmə, geoiqtisadi məkan, nəqliyyat qovşağı*

Giriş

Müasir qlobal iqtisadi sistem çevrilmələri təkcə funksional xarakterli olmayıb, həm də özündə geosiyasi və geoiqtisadi ziddiyyətləri əks etdirir. Qlobal iqtisadi sisteminin bu cür inkişaf xarakteri dünya iqtisadiyyatının aparıcı elementlərindən olan milli dövlətlər üçün ciddi dayanıqlıq çağırışları formalaşdırır. Bu dayanıqlıq çağırışları isə təkcə makroiqtisadi xarakterli artım və ya inkişaf məsələlərini deyil, həm də milli iqtisadiyyatın beynəlxalq rəqabətliliyinin qorunması, habelə effektiv məkan axtarışı çərçivəsində regional inteqrasiya məsələlərini əhatə edir.

Bu yanaşmaların fonunda Azərbaycan iqtisadiyyatının müstəqillik illərindəki inkişaf xronologiyası, habelə müasir islahat çağırışları onun geoiqtisadi müstəvidəki effektiv mövqelənməsi ilə birbaşa bağlıdır. Belə ki, ötən 20 il ərzində karbohidrogen resurslarının və coğrafi mövqeyinin təqdim etdiyi üstünlüklərdən faydalanaraq əldə edilən iqtisadi artım dinamikası Azərbaycana geoiqtisadi məkanda səmərəli inkişaf strategiyasını formalaşdırmaq üçün zəruri olan üç əsas məsələni - fəaliyyət şəraitini, strateji fəaliyyət üçün yeni sahəni və strateji qərarların qəbulu üçün yeni vasitələri əldə etməyə imkan vermişdir. Belə ki, neft bumunun doğurduğu sürətli iqtisadi artım milli iqtisadiyyatın həm maliyyələşmə imkanlarının genişlənməsinə, həm də onun institusional idarəetmə potensialının gücləndirilməsinə imkan verməklə, bazar iqtisadiyyatına keçid mərhələsində ölkədə iqtisadi münasibətlər sisteminin yeni xarakter qazanması ilə müşahidə olunmuşdur. İqtisadi artımın doğurduğu şərait həm də ölkəyə özünün geoiqtisadi potensialının realizasiyası üçün yeni strateji fəaliyyətlər üzrə təşəbbüs göstərməsinə imkan vermişdir. Bu çərçivədə Azərbaycanın təşəbbüsü və ya aktiv iştirakçılığı ilə başlanan və həyata keçirilən regional enerji, habelə nəqliyyat-logistika layihələri nümunə göstərilə bilər. Qeyd edilən iki məsələnin realizasiyası isə həm də Azərbaycana strateji qərarların qəbulu üçün yeni vasitələr – müxtəlif

regional və tematik əməkdaşlıq təşəbbüslərin formalaşdırılması, habelə daha ekspansionist geoiqtisadi siyasətin realizasiyası və s. qazandırmışdır.

Lakin milli iqtisadiyyatın müasir struktur islahat və dayanıqlı inkişaf çağırışları, həm də geoiqtisadi inkişaf imperativlərinin təsiri altında sadalanan üç istiqamət üzrə yeni siyasət strategiyaları implementasiyanı zərurətə çevirir. Bu tədqiqatda milli iqtisadiyyatın şaxələndirmə çağırışları ölkənin geoiqtisadi inkişaf imperativləri kontekstində təhlil edilmişdir.

Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf imperativləri

Azərbaycanın hazırda həyata keçirməkdə olduğu çoxvektorlu geoiqtisadi inkişaf strategiyası qlobal iqtisadi sistemdə daha əlverişli mövqelənməyə, habelə milli iqtisadiyyatın struktur transformasiyasını davam etdirərək dayanıqlı inkişafın təmin edilməsinə istiqamətlənmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, bir sıra hallarda Azərbaycanın coğrafi mövqeyi onun üçün üstünlüklərlə yanaşı, həm də məhdudiyyətlər doğurur. Belə ki, "məkan" anlayışının ənənəvi şərhinə əsaslansaq, Azərbaycanın geoiqtisadi dayanıqlığını təmin edə biləcəyi olduqca məhdud məkanlar mövcuddur. Açıq dənizlərə birbaşa çıxışın olmaması, regional konfliktlərin mövcudluğu, tarixən formalaşan geoiqtisadi məkan daxilində yer alan ölkələrin əksəriyyətinin zəif inkişafı Azərbaycanın bu məkan daxilində səmərəli əməkdaşlıq imkanlarına mənfi təsir göstərir. Lakin coğrafi hövzələr üzərində dominantlığa əsaslanan geosiyasətdən maliyyə və ticarət axınları üzərində təsir imkanlarına əsaslanan geoiqtisadiyyata keçid [4] Azərbaycanın bu məhdudiyyətləri üstünlüyə çevirmək imkanı təqdim edir. Son 15-20 il ərzində həyata keçirilən və təşəbbüs edilən nəqliyyat-logistika və enerji layihələri məhz geoiqtisadi ekspansiyanın əsas vektorlarından biri kimi çıxış edərək Azərbaycanı daha böyük geoiqtisadi məkanın bir parçasına çevirməyə hədəflənmişdir. Bu çərçivədə hesab edirik ki, Azərbaycanın müasir geoiqtisadi inkişaf imperativlərinin formalaşmasına iki amil: qlobal iqtisadi transformasiyanın şərtləndirdiyi yeni xarici mühit və ölkənin dayanıqlı iqtisadi inkişafını təmin edə biləcək effektiv məkan axtarışı cəhdləri təsir edir.

Qlobal iqtisadi transformasiyanın şərtləndirdiyi xarici mühit dəyişiklikləri üç istiqamətdə təhlil edilə bilər. Birinci istiqamət sənaye inqilablarının doğurduğu texnoloji-iqtisadi mühitdir ki, bu da öz təsirlərini həm çoxtərəfli ticarət sistemində, həm də beynəlxalq valyuta münasibətləri arxitekturasında nümayiş etdirir. Belə ki, qlobal dəyər zəncirlərinin genişlənməsi ölkələr üçün xarici ticarət, habelə regional inteqrasiya və pul siyasətlərində daha fərqli strategiyaların tətbiqini şərtləndirir. Başqa sözlə, artıq ənənəvi qaydada məhsul istehsalı və ixracını həyata keçirərək beynəlxalq bazarlara çıxış və mövqelənmə strategiyaları dəyişən və daha çox virtuallaşan geoiqtisadi məkan daxilində öz əhəmiyyətlərini itirir. Qlobal iqtisadi transformasiyanın ikinci istiqaməti məhz geoiqtisadi güc mərkəzlərinin yerdəyişməsi ilə bağlıdır. Belə ki, 2008-ci il qlobal maliyyə böhranından etibarən qlobal iqtisadi artımın əsas daşıyıcıları qismində inkişaf etməkdə olan ölkələr (İEOÖ) çıxış etməkdədir və proqnozlar bu ölkələrin çəkisinin gələcək onillərdə də artmağa davam edəcəyini göstərir. [1]

İEOÖ-lərin artan çəkisi təkcə sırf makroiqtisadi göstəricilər aspektindən deyil, həm də bu ölkələrin öz geoiqtisadi fəaliyyət məkanlarını genişləndirmək, habelə və çoxtərəfli iqtisadi-maliyyə institutlarının və regional inteqrasiya ittifaqların qurulması istiqamətindəki cəhdləri fonunda nəzərdən keçirilməlidir. Bu baxımdan geoiqtisadi güc mərkəzinin Avro-Atlantik məkandan Asiya-Sakit okeanı regionuna yerdəyişməsi artıq sadəcə fraqmental xarakterli və tsiklik gedişatın nəticəsi olmayıb, daha uzunmüddətli strateji inteqrasiya prosesinin bir elementidir. Bu proses tədrici və uzun müddət tələb edən olsa da, sadəcə Çinin iqtisadi ekspansiyası və ya Cənubi Koreyanın uğur hekayəsi ilə məhdudlaşmır. [3] Əgər 2000-ci ildə Asiyanın AQP əsaslı qlobal ÜDM-in üçdə birindən az idisə, 2040-cı ilə qədər bu göstərici 50%-dən çox olacaqdır. Eyni zamanda həmin dövrə qədər qlobal məcmu istehlakın 40%-ə qədəri də Asiya ölkələrinin payına düşəcəyi proqnozlaşdırılır [6]. Asiya regionun iqtisadi yüksəlişi korporativ sektorun inkişafı ilə də bağlıdır. Ötən 20 il ərzində ən yüksək gəlir səviyyəsinə malik şirkətlər arasında Asiya regionunu təmsil edən şirkətlərin xüsusi çəkisi 19%-dən 30%-ə qədər artmışdır. Dünyanın ən böyük 5000 qlobal şirkəti arasında Asiya regionunu təmsil edənlərin çəkisi isə 1997-2017-ci illər arasında 36%-dən 43%-ə qədər yüksəlmişdir. [6] Asiya regionun digər bir xüsusiyyəti isə burada gedən ticarət inteqrasiyası

prosesinin Avropa İttifaqı və ya NAFTA (yenilənmiş formatda USMCA) nümunələrində olduğu kimi, sıx və adətən daha qapalı xarakter daşımamasıdır. Bu baxımdan inkişafda olan Asiya bazarlarında əlverişli mövqelənmə imkanlarına hədəflənən xarici ticarət və geoqtisadi ekspansiya siyasətləri qlobal iqtisadi konyunkturun strateji inkişaf təmayüllərinə daha uyğun hesab edilə bilər.

Qlobal iqtisadi transformasiyanın doğurduğu dəyişikliklərin sonuncu istiqaməti isə güc mərkəzi yerdəyişmələrinin təkcə funksional, yəni makroiqtisadi və ya xarici ticarət sferasında deyil, həm də institusional müstəvilərdə baş verməsidir. Burada müşahidə olunan başlıca trend İEOÖ-lərin timsalında yeni regional, habelə siyasi və ya iqtisadi əsaslı tematik inteqrasiya təşəbbüslərinin genişlənməsidir. Bu təzahür həm İEOÖ-lərin təkqütblü qlobal iqtisadi sistemdən çoxqütblü sistemə keçid istiqamətindəki təşəbbüslərini əhatə edir, həm də üstmilli iqtisadi təşkilatların institusional xarakterinin dəyişməsi ilə əlaqələndirilə bilər. Bu baxımdan Azərbaycan üçün də özünün iqtisadi və milli maraqlarının daha effektiv realizə edə biləcəyi beynəlxalq institutlarda və layihələrdə iştirakının artırılması effektiv geoqitisadi məkan axtarışları çərçivəsində strateji əhəmiyyət daşıyır.

Sonuncu məsələ Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf imperativlərini formalaşdıran ikinci amil - dayanıqlı iqtisadi inkişafını təmin edə biləcək effektiv məkan axtarışı cəhdləri çərçivəsində təhlil edilə bilər. Azərbaycanın effektiv məkan axtarışı cəhdlərinin onun xarici iqtisadi fəaliyyət xüsusiyyətləri fonunda təhlili göstərir ki, indiyə qədər ölkəmizin geoiqtisadi məkanda iştirakçılığı daha çox "anklav" xarakterli olmuşdur. Başqa sözlə, ölkənin resurslarının geoiqtisadi istehsal tsikllərində istifadəsi onun iştirakı olmadan baş vermiş, Azərbaycan ən yaxşı halda bu xammal resursların təchizatçısı kimi iştirak etmişdir. Bu cür iştirak milli iqtisadiyyatın struktur transformasiya xüsusiyyətlərindən qaynaqlanmışdır. İndiyəqədərki dövrdə Azərbaycan daha çox karbohidrogen resurslarının ötürülməsini nəzərdə tutan layihələrin həm təşəbbüskarı, həm də iştirakçısı qismində yer alsa da, xammal resursların ixracından əldə edilən gəlir bu resursların ixracdan sonrakı mərhələdə formalaşdırdığı iqtisadi dövriyyə və gəlirlərə nəzərən çox kiçik miqyasda olmuşdur.

Burada diqqət çəkən ikinci məqam Azərbaycanın xarici iqtisadi fəaliyyətdə manevr imkanlarının əslində kifayət qədər məhdud olmasıdır. Mövcud konyunkturda geoiqtisadi ekspansiyanın daha çox istiqamətləndiyi Avropa məkanı əslində öz-özlüyündə iqtisadi inkişafın təminatı baxımından rasional seçim kimi görünsə də, əslində karbohidrogen resurslarından asılılığın fonunda effektiv məkan sayıla biləcək digər seçimlərin yoxluğunda Azərbaycan üçün zərurətə çevrilir. Qeyri-neft ixracının təhlili də onu göstərir ki, Azərbaycanın geoiqtisadi ekspansiyanı həyata keçirdiyi məkanda oyunqurucu kimi çıxış etmək imkanları həm özünün realizə edilən iqtisadi potensialının miqyası, həm də olduqca dar sahədə (əsasən enerji təchizatı sahəsində) iştirakçılığı səbəbindən olduqca məhduddur.

Bu xüsusda Azərbaycan üçün üstünlük yaradacaq amil son illərdə Avrasiyanın iki nəhəng geoiqtisadi məkanı arasında Cənubi Qafqaz-Xəzər hövzəsi regionunun "tranzit-ötürücü" qismində əhəmiyyətinin artmasıdır. Xüsusilə Çinin geoiqtisadi ekspansiyasının qərbə doğru sürətlə yayılması, habelə Avropa İttifaqının şərqə doğru ənənəvi genişlənmə siyasətinin fonunda meydana çıxan ziddiyyətlər Cənubi Qafqaz-Xəzər hövzəsi regionu, ələlxüsus Azərbaycan üçün yeni fürsətlər doğurur. Bu fürsətlərin miqyasının genişləndirilməsi məqsədilə həm də Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin realizasiyası istiqamətində atılan addımlar Azərbaycanın sözügedən geoiqtisadi məkanlar arasında ötürücülük missiyasının sadəcə xətti xarakter daşımadığını, əksinə daha geniş anlamda multimodal logistika-nəqliyyat qovşağının formalaşdırılması cəhdini göstərir. Bu çərçivədə atılan addımlar, məsələn, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti layihəsi isə təkcə nəqliyyat dəhlizi kontektindən deyil, regional daxili bazarın formalaşması aspektindən də birləşdirici kimi nəzərdən keçirilə bilər [5]. Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanı birləşdirən bu dəmiryolu xətti layihəsi Cənubi Qafqaz-Xəzər dənizi-Orta Asiya hövzəsində vahid bazarın formalaşmasına, habelə açıq dənizə çıxışı olmayan region dövlətlərinin həm Çinin Kəmər-Yol layihəsində, həm də Avropa İttifaqı bazarlarına çıxış imkanı (xüsusilə Orta Asiya ölkələri üçün) təqdim edə bilər [2]. Lakin bu optimist ssenari daxilində də yenə Azərbaycan üçün iqtisadi inkişafın dayanıqlığına təhdid yaradan amil qismində onun iqtisadiyyatının struktur çatışmazlıqları dayanır ki, bu da ölkənin sözügedən

nəqliyyat qovşağı çərçivəsində iştirakını sadəcə ticari axınların ötürücüsü kimi məhdudlaşdırır. Bu amil isə Azərbaycanın aralarında ötürücü qismində çıxış etdiyi bazarlarda formalaşan gəlirlərə çıxış imkanlarını sadəcə bir neçə sahə üzrə məhdudlaşdırmaqla, faktiki olaraq xarici şoklara qarşı dayanıqlığına mənfi təsir göstərir. Bu çatışmazlığın aradan qaldırılması isə iqtisadiyyatda struktur islahatların həyata keçirilməsini, ələlxüsus iqtisadi şaxələndirmə vasitəsilə ölkənin xarici bazarlara çıxış imkanlarının genişləndirilməsini labüd edir.

İqtisadi şaxələndirmə çağırışları

İqtisadi şaxələndirmənin konseptual xarakteri Azərbaycan kimi ölkələrdə təkcə dövri iqtisadi siyasətin deyil, həm də strateji islahat gündəliyinin başlıca təyinedicilərdən biridir. Lakin bir sıra hallarda bu proses sadəcə milli iqtisadiyyatın istehsal və ya ixrac strukturu üzrə kəmiyyət bölgüsü dinamikası üzrə məhdudlaşdırılır. Halbuki iqtisadi şaxələndirmənin əsas məqsədi sadəcə istehsalın və ya ixracın çeşidliliyi artırılması deyil, əksinə milli iqtisadiyyatın dəyər yaratma potensialının gücləndirilməsidir. Bu amil qlobal iqtisadi sistemdəki sənaye və texnoloji çevrilmələr fonunda milli iqtisadiyyatların beynəlxalq rəqabətliliyini artıraraq onların qlobal dəyər zəncirlərində əlverişli mövqe əldə etmələrini təmin edir.

Bu baxımdan milli iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi və struktur transformasiyasının realizasiyası ölkənin xarici iqtisadi fəaliyyəti üzrə daha dayanıqlı status-kvonun yaranmasına imkan verir. İqtisadi şaxələndirmə milli istehsal potensialının gücləndirilməsinə, habelə idxal asılılığının milli iqtisadiyyatın ehtiyacları üzrə daha əlverişli səviyyədə formalaşmasına, həm də ixrac imkanlarının genişlənməsinə, deməli daha böyük bazarlarına çıxış imkanı əldə edilməsinə yol açır. Makroiqtisadi kontekstdə isə valyuta axınları üzrə daha əlverişli balansın əldə edilməsinə, bilavasitə məzənnə və maliyyə sabitliyinin xarici şoklara həssaslığının azaldılmasına imkan verir. Geoiqtisadi kontekstdə ixrac strukturunun genişləndirilməsi ilkin mərhələdə sadəcə ölkəyə valyuta daxilolma mənbələrinin sayının artmasına, növbəti mərhələlərdə isə yeni bazarlara çıxışın təmin edilməsinə, habelə ölkənin iştirakçısı olduğu tranzit-nəqliyyat qovşağında formalaşan ticari axınlardan və gəlirlərdən pay götürməyə imkan yaradır. Strateji inkişaf kontekstində isə milli iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi və ixrac imkanlarının genişlənməsi qlobal iqtisadi struktur və texnoloji dəyişikliklərə uyğun olaraq beynəlxalq rəqabətliliyin qorunması üçün daimi istehsal və texnoloji keyfiyyət yenilənməsini şərtləndirir.

Azərbaycanın xarici ticarət balansında ixracın, habelə qeyri-neft ixracının mövcud əmtəə strukturu heç də makroiqtisadi dayanıqlığın təminatı, eləcə də davamlı geoiqtisadi ekspansiyanın təmin edilməsi baxımından yetərli deyil. Belə ki, 2004-2018-ci illərdə məcmu ixracın tərkibində neft-qaz sektorunun payı 47.5%-dən 91.1%-ə kimi yüksəlmiş, qeyri-neft sektoru isə əsasən aşağı dəyərli əmtəə ixracı üzrə nəzərə çarpmışdır. Əslində neft ixracının da tərkibində ən yüksək payın xam neftə aid olması, neft emalı sənayesinin məhdud imkanları fonunda gözlənilən dinamika kimi səciyyələndirilə bilər. Neftin milli iqtisadiyyatın digər sektorlarına çeviriciliyinin aşağı olması, əsasən xam neft ixracına əsaslanması ixrac diversifikasiya məsələsini daha çox "müxtəlif marşrutlar, vahid məkan" yanaşması çərçivəsində baxılmasına səbəb olmuşdur. Oxşar vəziyyət iqtisadiyyat üzrə sənaye sahələrinin əlavə dəyər yaratma potensialında da özünü göstərir. Belə ki, 2005-2018-ci illərdə sənaye sahələrində yaradılan əlavə dəyərin təxminən 85%-i məhz xam neft hasilatı və təbii qaz hasilatının payına düşür. Eyni zamanda xam neft və qaz hasilatı sənayesində yaradılan əlavə dəyərin ÜDM-də çəkisi 2005-2018-ci illərdə 36.7-52.9%, emal sənayesi üçün müvafiq göstərici isə yalnız 4-6.5% arasında tərəddüd etmişdir.

Nəticə

Dünya iqtisadiyyatında müşahidə olunan transformasiya prosesi geoiqtisadi müstəvidə rəqabət mübarizəsini də sürətləndirir. Bu çərçivədə son illərdə sürətli iqtisadi artım dinamikası əldə edən Azərbaycan tərəfindən eyni zamanda geoiqtisadi müstəvidə ekspansiya çərçivədə müxtəlif layihələr həyata keçirilir. Bu layihələr əsas etibarı ilə iki istiqamətdə qruplaşdırıla bilər. Birinci qrup layihələr daha çox ölkənin karbohidrogen ehtiyatlarının realizasiyası məqsədilə həyata keçirilən layihələrdir ki, onlar ölkənin geoiqtisadi müstəvidə daha çox təchizatçı qismində çıxış etməsinə imkan verir. İkinci qrup layihələr isə Azərbaycanın coğrafi mövqeyindən istifadə edərək iri

geoiqtisadi rəqabət məkanları arasında onun nəqliyyat-ötürücü rolunun gücləndirilməsinə, bununla da müxtəlif miqyaslı (Cənubi Qafqaz-Xəzər hövzəsi və ya Cənubi Qafqaz-Orta Asiya və s.) regional daxili bazarların əsas iştirakçısına çevrilməsinə hədəflənir.

Lakin istənilən halda bu layihələr daha çox ölkənin öz təbii potensialından istifadə edərək geoiqtisadi əhəmiyyətini və nüfuzunu artırmağa yönəlmişdir. Digər tərəfdən isə qlobal iqtisadi mənzərənin dinamik dəyişiklikləri "məkan" geoiqtisadi imperativinin "axınlar" ilə əvəzləndiyini göstərir. Yəni artıq əvvəlki kimi nəhəng areallar üzərində hakimiyyətdən daha çox maliyyə, ticarət və informasiya axınları üzərində nəzarət imkanları yeni dünya iqtisadi nizamının güc determinantları kimi çıxış etməkdədir. Başqa sözlə, dövlətlərin bacarıq və gücü ərazi, əhali və ya formal iqtisadi statistik məlumatlar kimi üfüqi amillərdən deyil, iqtisadi fəaliyyətin texnoloji tutumu və məcmu məhsuldarlığı, inkişafın dayanıqlığı və inklüzivliyi, başqa sözlə, beynəlxalq miqyasda rəqabətliliyi təmin edəcək şaquli amillərdən daha çox asılıdır. Bu baxımdan hesab edirik ki, milli iqtisadiyyatın şaxələndirmə çağırışları təkcə taktiki müstəvidə struktur islahatlar və makroiqtisadi dayanıqlıq hədəfləri aspektindən deyil, eyni zamanda strateji müstəvidə ölkənin geoiqtisadi inkişaf və manevr imkanlarının qorunması aspektindən nəzərdən keçirilməlidir.

Ədəbiyyat

1. Berry S. The G20 turns ten: what's past is prologue // Bruegel Policy Contribution, v. 20, November 2018
2. Glen. E. Howard. The New Iron Silk Road: The Baku-Tbilisi-Kars Railway // The Caspian Energy Dance: Towards a New Age of Partnership?, Caucasus International, v.2, No 2, Summer 2012, pp. 37-47
3. Hasanli A. Azerbaijan's geo-economic expansion prospects: Conventional or emerging markets?. Modern Diplomacy, March 22, 2018 https://moderndiplomacy.eu/2018/03/22/azerbaijans-geo-economic-expansion-prospects-conventional-or-emerging-markets/
4. Həsənov R. Geoiqtisadi mənafelər: uzlaşdırmada paradiqmaların müxtəlifliyi amili / Avrasiyada yeni inteqrasiya təşəbbüsləri: Mövcud vəziyyət və gözləntilər mövzusunda II Avrasiya Sosial Elmlər Forumu. Bakı: "İqtisad universiteti", 2013, s. 24-31
5. Klimas E., Humbatov M. Baku-Tbilisi-Kars Railroad: The Iron Ground for the Silk Road. Future Opportunities & Prospects, Vilnius: Mykolos Romeris University, 2016, p. 144
6. Tonby O., Woetzel J., Choi W. et. al. Asia's future is now // McKinsey Global Institute Discussion paper, July 2019

Резюме

Гасанлы А.Р.

Призывы экономической диверсификации на фоне императив геоэкономического развития Азербайджана

В статье анализируются современные императивы геоэкономического развития и вызовы экономической диверсификации Азербайджана в рамках глобальной экономической трансформации. Автор считает, что благодаря быстрому экономическому росту геоэкономическая экспансия Азербайджана была направлена в основном на реализацию возможностей, предоставляемых его географическим положением. Однако структурные особенности национальной экономики создают препятствия для более широкого и устойчивого развития в геоэкономической сфере. В этом отношении стратегии экономической диверсификации должны реализовываться не только как макроэкономические цели, но и как источник геоэкономического расширения.

Ключевые слова: *глобальная экономическая трансформация, геоэкономическое развитие, экономическая диверсификация, геоэкономическое пространство, транспортный* узел

Summary
Hasanli A.R.
Economic Diversification Challenges of Azerbaijan in the Light of Geo-Economic Development Imperatives

In the article, contemporary geo-economic development imperatives and economic diversification challenges of Azerbaijan have been analyzed in the framework of global economic transformation. The author considers that thanks to rapid economic growth, Azerbaijan geo-economic expansion has been mainly implemented towards the realization of the opportunities given by its geographic location. However, structural features of the national economy create impediments for a more broad and sustainable expansion in the geo-economic field. In this regard, economic diversification strategies should be implemented not only as macroeconomic targets but also as a provider of the geo-economic expansion.

Key words: *global economic transformation, geo-economic development, economic diversification, geo-economic space, transport hub*

AZƏRBAYCANIN QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN ARTIM POTENSİALINDA TEXNOPARKLARIN MALİYYƏ TƏMİNATI MEXANİZMLƏRİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ

Hüseynzadə Həmid Aqil oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
hemid.huseynzada@bk.ru

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun artım potensialında texnoparkların maliyyə təminatı mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə texnoparkların çoxfunksiyalı xüsusiyyətləri və səmərəli xarakterizə edilən infrastruktur potensialı açıqlanmışdır. Texnoparkların investorlar üçün cəlbedici yatırım sahəsi olması əsaslandırılmışdır. Texnoparkların qeyri-neft sektorunun inkişafına multiplikativ təsiri verilmişdir. Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun artım potensialında texnoparkların maliyyə təminatı mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi üzrə tövsiyələr verilmiş və təkliflər hazırlanmışdır.*

Açar sözlər: *qeyri-neft sektoru, texnoparklar, maliyyə təminatı, investisiya cəlbediciliyi, texnoparkların maliyyə aspektləri, texnoparkların maliyyə təminatının təkmilləşdirilməsi istiqamətləri*

Ölkəmizin qeyri-neft sektorunun artım potensialının gücləndirilməsi və onun mənbələrinin diversifikasiyalaşdırılması strateji əhəmiyyət kəsb edir. Burada başlıca məqsəd milli iqtisadiyyatımızın neftdən asılılığının əhəmiyyətli səviyyədə azaldılmasıdır. Bunun üçün sistemli və kompleks tədbirlərin görülməsini qeyd etmək mümkündür, amma hələ ki, ölkə iqtisadiyyatının ümumi həcmində neftdən asılılığın əhəmiyyətli səviyyədə azaldılmasına nail olunmamışdır. Bununla belə, son illərdə ölkəmizdə istifadəyə verilən yüksək texnologiyalar əsaslı iqtisadi fəaliyyət mexanizmlərinin səmərəliliyi diqqət çəkir və bunlardan biri də texnoparklardır.

Azərbaycanda texnoparkların yaradılması prosesləri başlanılmışdır və artıq ilk texnoparkımız fəaliyyət göstərir. Belə ki, 2009-cu ildən fəaliyyət göstərən Sumqayıt Texnologiyalar Parkı ölkənin ilk texnoparkı kimi tarixə düşmüşdür. [5] Bu texnoparkda innovativ inkişafın təşkili məqsədilə güclü maddi-texniki baza və istehsal infrastrukturu formalaşdırılmışdır. Belə şəraitin yaradılmasında dövlət tərəfindən yönəldilən maliyyə resurslarının və əsaslı kapital qoyuluşunun böyük önəmi olmuşdur. Eyni zamanda, digər tərəfdən, özəl sektor subyektlərinin maliyyə resurslarının texnoparkların inkişafına və onların şəbəkəsinin genişləndirilməsinə cəlb edilməsi üçün stimullaşdırıcı güzəştlər də müəyyənləşdirilmişdir. Düzdür bu qaydalar və güzəştlər xüsusi olaraq texnoparklar üçün nəzərdə tutulmayıb, amma ölkə Prezidentinin 24 aprel 2013-cü il tarixli

Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Sənaye parkları haqqında Nümunəvi Əsasnamə" güzəştlər paketi verilmişdir. Bunlara uyğun olaraq, ölkəmizdə fəaliyyət göstərən texnoparklara da dövlət tərəfindən 7 illik müddətə vergi və gömrük güzəştləri müəyyənləşdirilmişdir. [4] 2020-ci il yanvarın 1-dən qüvvəyə minən vergi məcəlləsinə dəyişikliklərlə əlaqədar olaraq bu müddət 10 illik redaktə olunmuşdur. Dövlət tərəfindən bu yanaşmalar qeyri-neft sektorunun artım potensialına texnoparklar vasitəsilə daha intensiv formada təsir edəcək və texnoparkların maliyyə resurslarının yığılmasında, maliyyə təminatlarının güclənməsində strateji əhəmiyyət daşıyacaqdır.

Qeyri-neft sektoru sahələrinin artım potensialının təmin edilməsi ilə bağlı alim və tədqiqatçılarımızın fikirncə texnoparkların rolu multuplikativ bir xarakter daşıyır və bu çoxfunksiyalı fəaliyyət mexanizminin geniş şəbəkəsinin yaradılması məqsədəuyğun hesab olunur. Məsələn, professor İ.H.Alıyevə görə: "Qeyri-neft sektorunun 2014-2020-ci illər üçün inkişaf prioritetləri sırasında texnoloji tərəqqiyə, texnoloji bazanın təkmilləşdirilməsinə, yeni nəsil avadanlıq istehsalına yönəlmiş istiqamətlərin inkişafına, yeni elmtutumlu, resursaqənaətedici bioməhsulların, nanotexnologiyaların istehsalının təşkilinə, qeyri-neft sənaye sahələrinin təkmil infrastruktur sisteminin yaradılmasına, bu sahələrə investisiya qoyuluşlarının stimullaşdırılmasına, çoxsahəli və innovasiyayönümlü güclü strukturun yaradılmasına, müəssisənin əsas istehsal fondlarının modernləşdirilməsinə, müasir texnologiyaların istehsal imkanlarının artmasına, innovasiya infrastrukturunun şəbəkəsinin qurulmasına, daha çox yer verilməlidir". [1] Bundan əlavə, ölkə Prezidentinin 26 dekabr 2014-cü il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı"nda qeyri-neft sektoru sahələrinin rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsi ən yüksək prioritetlik səviyyəsində qaldırılmışdır və bu tədbirlərin maliyyə təminatı mexanizmlərinin də təkmilləşdirilməsi tədbirləri ön plana çıxarılmışdır. [3]

Eyni zamanda, ölkəmizdə maliyyə xidmətlərinin strukturunun genişləndirilməsi və iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin potensialından səmərəli istifadə olunması üçün maliyyə resurslarının təmərküzləşdirilməsi, məhsuldar maliyyə mənbələrinin formalaşdırılması istiqamətində strateji hədəflər də müəyyənləşdirilmişdir. Yenə ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə bu məsələlər ifadə olunmuşdur və maliyyə xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi ilə bağlı yaxın, orta və uzaq dövrlər üçün prioritetlər açıqlanmış, hədəflər ortaya qoyulmuşdur. [2] Hesab edirik ki, hazırda həmin hədəflərin ardıcıllıqla reallaşdırılması nəticəsində qeyri-neft sektorunun intensiv inkişafına imkan verən texnoparklar kimi fəaliyyət mexanizmlərinin maliyyə təminatının gücləndirilməsi və bu kimi innovativ məkana daha çox daxili və xarici investisiyaların cəlb edilməsi mümkün olacaqdır. Maliyyə təminatının gücləndirilməsi texnoparkların innovativ infrastrukturunun daha da inkişaf etdirilməsinə, xaricdən yüksək texnologiyaların transferinin təşkilinə, məhsuldar investisiya-innovasiya layihələrinin hazırlanmasına və reallaşdırılmasına əlavə imkanlar yaradacaqdır. Belə ki, perspektivli iqtisadiyyat sahələrinin artım potensialından bəhrələnməkdə maliyyə təminatının səmərəli təşkili maksimum məhsuldar artım mənbələrinin təşkilinə imkan verər.

Ölkəmizin qeyri-neft sektorunun iqtisadi artım parametrlərinin optimal olaraq müəyyənləşdirilməsi, bu proseslərdə texnoparkların mümkün potensialının uzunmüddətli dövr üçün proqnozlaşdırılması və səmərəli istifadə edilməsində maliyyə mənbələrinin yaradılması, maliyyə təminatı mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi vacib şərtlərdəndir. Bundan əlavə, neft gəlirlərindən qeyri-neft sektorunun infrastrukturunun gücləndirilməsində, o cümlədən texnoparkların maliyyə təminatının dayanıqlılığında səmərəli istifadə edilməsi təmin olunmalıdır. Belə ki: "İqtisadiyyatın neftqaz bölməsinin inkişafı qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün baza rolunu oynamışdır, ölkə iqtisadiyyatında neft sektorundan əldə edilən gəlirlərin qeyri-neft sektoruna yönəldilməsi sonuncunun inkişafına zəmin yaratmışdır. Ölkənin qeyri-neft sektoruna daxili və xarici investisiyaların cəlb edilməsinin sürətləndirilməsi üçün həvəsləndirilməsi mexanizmlərinin həyata keçirilməsi davamlı xarakter daşımalıdır". [7, s. 72] Xüsusilə, COVİD 19 pandemiyasının təsirindən yaranan yeni dövrdə qeyri-neft sektoru sahələrinə zəruri dövlət dəstəyinin verilməsi baxımından,

maliyyə təminatı ilə bağlı mexanizmlər və alətlər daha çox tələb olunur. İ.e.d. V.Ə.Qasımlı qeyd edir ki: "Azərbaycan dövləti koronaböhranla mübarizədə heç bir xarici dəstəyə arxalanmadan, yalnız öz resursları ilə fəaliyyət göstərir. Dövlət tərəfindən pandemiya şəraitində makroiqtisadi dayanıqlığın qorunması, o cümlədən biznes subyektlərin itkilərinin kompensasiyası, zərərçəkən sektorlara, sahibkarlara dəstəyin göstərilməsi tədbirləri həyata keçirilir". [6] Bu tədbirlər sırasında qeyri-neft sektorunun subyektlərinin dəstəklənməsi üçün maliyyə təminatı mexanizmlərinin də olması diqqət çəkir. Ümumiyyətlə, qlobal təhdidlər və böhranlar şəraitində ölkəmizdə qeyri-neft sektorunun artım potensialının təmin edilməsi üçün texnoparkların çoxfunksiyalı xüsusiyyətlərindən maksimum məhsuldar istifadə olunması üçün bir sıra tədbirlərin görülməsi vacibdir:

– birinci növbədə, texnopark institutunun qanunvericilik bazası gücləndirilməli və rəqabət qabiliyyətli çoxfunksiyalı texnoparklar şəbəkəsinin yaradılması təmin olunmalıdır;

– ölkəmizdə fəaliyyət göstərən və yaradılmaqda olan texnoparkların maliyyə təminatı mexanizmlərinin gücləndirilməsi strategiyası formalaşdırılmalı və bunun üçün zəruri addımlar atılmalıdır;

– texnoparkların maliyyə mənbələrinin diversifikasiyalaşdırılması üçün qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafı strategiyası çərçivəsində bu iqtisadi fəaliyyət qurumlarına yerli özəl subyektlərin maliyyə vəsaitləri, dövlət tərəfindən yatırılan əsaslı vəsait qoyuluşları ilə yanaşı, daha çox birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsi şəraiti yaradılmalıdır və s.

Ədəbiyyat

1. Alıyev İ.H. Qeyri-neft sənayesinin inkişaf strategiyası. 12.04.2014. http://www.azerbaijan-news.az/view-37012/Qeyri-neft-s%C9%99nayesinin-inki%C5%9Faf-strategiyas%C4%B1.
2. Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixi Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 59 s.
3. Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2014-cü il 26 dekabr tarixli 964 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.
4. Sənaye parkları haqqında Nümunəvi Əsasnamə. AR Prezidentinin 2013-cü il 24 aprel tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilib.
5. Sumqayıt Texnologiyalar Parkı. 22 dekabr 2009-cu il. https://stp.az.
6. Vüsal Qasımlı: "Koronaböhrandan zərərçəkən sahibkarlara, muzdlu işçilərə və aztəminatlılara dəstək veriləcək". 20.03.2020. https://mediapost.az/vusal-qasimli-koronabohrandan-zererceken-sahibkarlara-muzdlu-iscilere-ve-azteminatlilara-destek-verilecek.
7. Zeynalov S. Azərbaycan Respublikasının qeyri-neft sektorunda iqtisadi artım parametrlərinin müəyyənləşdirilməsi məsələləri // İpək yolu, №3, 2018, s. 67-72.

Резюме

Гусейнзаде Г.А.

Совершенствование финансовых механизмов обеспечения технопарков в условиях роста потенциала ненефтяного сектора Азербайджана

В статье исследовано совершенствование финансовых механизмов обеспечения технопарков в условиях роста потенциала ненефтяного сектора Азербайджана. Раскрыты многофункциональные особенности и эффективный инфраструктурный потенциал технопарков. Показано мультипликативное влияние технопарков на развитие ненефтяного сектора. Обоснована привлекательность технопарков для вложения инвестиционных ресурсов. Подготовлены рекомендации и даны предложения по совершенствованию финансовых механизмов обеспечения технопарков в условиях роста потенциала ненефтяного сектора Азербайджана.

Ключевые слова: *ненефтяной сектор, технопарки, финансовое обеспечение, инвестиционная привлекательность, финансовые аспекты технопарков, направления совешенствования финансового обеспечения технопарков*

Summary

Huseynzade H.A.

Improvement of Financial Support Mechanisms of Technology Parks in Conditions of Growth of Potential of Non-Oil Sector of Azerbaijan

The improvement of financial mechanisms for providing technology parks in the context of the growth of the potential of the non-oil sector of Azerbaijan is investigated in the article. Multifunctional features and effective infrastructure potential of technology parks are analyzed then. Multiplicative influence of technology parks on development of non-oil sector is considered too. The attractiveness of technology parks for investing financial resources is justified. Recommendations and proposals to improve the financial mechanisms for providing technology parks in the context of the growth of the potential of the non-oil sector of Azerbaijan are given in the end of the article.

Key words: *non-oil sector, technology parks, financial support, investment attractiveness, financial aspects of technology parks, directions of improvement of financial support of technology parks*

AZƏRBAYCANIN XARİCİ İQTİSADİ ƏLAQƏLƏRİNDƏ "BİR KƏMƏR, BİR YOL" TƏŞƏBBÜSÜNÜN PRİORİTETLƏRİ

İsayev Elnur Qənimət oğlu

UNEC

elnurntc@gmail.com

Xülasə: *Dünyada gedən qloballaşma prosesləri ölkələr arasında müxtəlif iqtisadi ittifaqların yaradılmasına gətirib çıxarır. Bu ehtiyac əsasən iqtisadi təhlükəsizlik, xarici ticarət və ölkədə əhalinin yaşayış səviyyəsinə əsaslanır. Belə tədbirlərdən biri də "bir kəmər, bir yol" təşəbbüsünün birgə iqtisadi fəaliyyət prinsiplərinə əsaslanan irəlilədilməsi və dəstəklənməsidir.*

Təqdim olunan məqalədə Azərbaycanın "bir kəmər, bir yol" təşəbbüsündə iştirakının səviyyəsi və perspektivləri təhlil edilir.

Açar sözlər: *infrastruktur, investisiya, ticarət, layihə, maliyyə, resurs, ixrac*

Müasir dövdə istənilən ölkədə milli iqtisadiyyatın dayanıqlı inkişafını təmin edən əsas amillərdən biri onun səmərəli xarici iqtisadi fəaliyyətidir. Bu fəaliyyətin beynəlxalq əsaslar və milli mənafelərin təmin olunması üzərində təşkili dünya ölkələri arasında inteqrasiyanın təmin edilməsinə, həmçinin bazar mövqeyinin əldə olunmasına səbəb olur. Bu da öz növbəsində ixracyönümlü məhsulların ixracının stimullaşdırılmasını təmin edir. Nəzərə alınmalıdır ki, yerli və xarici birbaşa investisiya axınlarının intensivləşdirilməsində ölkələrarası qarşılıqlı əlaqələr mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu baxımdan nəqliyyat infrastrukturunun, qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə həyata keçirilən islahatlar, xarici ölkələrlə bağlanılan kontrakt və razılaşmalar əsasında xarici bazara çıxış imkanlarının genişlənməsi xarici birbaşa investisiyaların cəlb olunmasına təkan verir.

Bu və ya digər ölkənin beynəlxalq layihələrdə iştirakı ona xarici ticarət münasibətlərinin genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi üçün geniş perspektiv imkanlar yaradır. Azərbaycanın da iştirak etdiyi beynəlxalq layihələr daha çox dövlətlərlə ticarət aparmaq, idxal və ixracın coğrafi və əmtəə strukturunun təkmilləşdirilməsi, eləcə də ölkəmizin tranzit ölkə kimi regionda aparıcı mövqeyə çıxmasına şərait yaradır. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizləri üzrə magistral yolların Azərbaycan ərazisindən keçməsi respublikamızın idxal-ixrac və tranzit imkanlarının artmasına,

fəaliyyətdə olan neft-qaz kəmərləri isə enerjidaşıyıcılarının Avropa ölkələrinə nəql edilməsi üçün böyük perspektivlər yaradır. Bu perspektiv məqsəd və vəzifələrin reallaşdırılmasında təşəbbüskar Çin Xalq Respublikasının və həmçinin digər iştirakçı ölkələrin inkişafında mühüm rol oynayacaq "Bir kəmər, bir yol" layihəsi böyük ümidlər vəd edir.

Çin Xalq Respulikasının prezidenti tərəfindən 2013-cü ildə irəli sürülən "Bir kəmər, bir yol" təşəbbüsünün əsas məqsədi ölkələr arasında inteqrasiyanın, maneəsiz ticarətin təmin edilməsindən, həmçinin Asiya və Avropanı birləşdirən nəqliyyat infrastrukturunun qurulmasından ibarətdir. Hazırda 72 ölkənin qoşulduğu təşəbbüsdən irəi gələn layihələrə 1,0 trilyon ABŞ dollarından artıq investisiya qoyulacağı proqnozlaşdırılmışdır. Burada əsasən limanların və dəmir yollarının tikilməsinin, elektrik stansiyaları və telekomnukasiyaların yaradılmasının investisiyalaşdırılması nəzərdə tutulur. Bu layihəni ilk dəstəkləyən ölkələrdən biri qədim İpək Yolunun üzərində yerləşən Azərbaycan Respublikasıdır. Bu da hər şeydən əvvəl ölkəmizin xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı və ölkələrarası əməkdaşlıq sahəsində uzunmüddətli ənənə və təcrübəsindən irəli gəlir. Bundan əlavə, Azərbaycanın mövcud nəqliyyat infrastrukturu, tranzit ölkə kimi Şimal-Cənub, Şərq-Qərb dəhlizlərində yerləşməsi onu əlverişli ticarət qovşağına çevirmişdir. Bu baxımdan demək olar ki, ölkənin "Bir Kəmər, Bir Yol" təşəbbüsünə qoşulması onun beynəlxalq daşımalarda tranzit ölkə kimi fəaliyyətinin, Avropa və Asiya ölkələri ilə ticarət əməliyyatlarının genişlənməsinə səbəb olacaqdır. Təşəbbüs "İpək Yolu İqtisadi Kəməri" və " XXI əsr İpək Dəniz yolu" istiqamətlərini özündə birləşdirir. Burada ölkələrarası inteqrasiyanın təmin edilməsi üçün aşağıdakı altı əsas dəhliz nəzərdə tutulmuşdur:

1. ***Yeni Avrasiya Torpaq Körpüsü İqtisadi Dəhlizi.*** Bu nəqliyyat dəhlizi Çin və Avropa ölkələri arasında sıx əməkdaşlığın qurulmasına, Asiya və Avropa bazarlarına yeni, rəqabətqabiliyyətli məhsulların çıxarılmasına səbəb olacaqdır. Layihə çərçivəsində Qərbi Çin, Qazaxıstan, Rusiya və Qərbi Avropanı birləşdirən Qərbi Çin-Qərbi Avropa beynəlxalq magistral yolunun tikintisi başa çatdırılmışdır.

2. Çin-Monqolustan-Rusiya İqtisadi Dəhlizi. Bu nəqliyyat dəhlizinin təşkili ilə əlaqədar olaraq Monqolustan, Çin, və Rusiya arasında 2018-ci ildə memorandum imzalanmışdır. Layihə üzrə həyata keçirilən işlər sırasında Moskva-Kazan sürət qatarının dizaynının hazırlanması işlərini tamamlanmasını, Asiya magistral yolunun inşası ilə bağlı razılaşmaya nail olunmasını və üç ölkənin sərhədində yerüstü kabel sisteminin yaradılmasını qeyd etmək olar.

3. Çin-Orta Asiya-Qərbi Asiya İqtisadi Dəhlizi-Çin ilə Qərbi Asiya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin qurulmasında mühüm rol oynayır. Göstərilə bilər ki, son 5 il ərzində bu dəhliz çərçivəsində enerji, infrastruktur və ticarət sahəsində əməkdaşlıq inkişaf etmişdir. Çin, Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkiyə və digər ölkələr arasında çoxtərəfli sazişlər imzalanmışdır. Azərbaycan Respublikası da adı çəkilən ölkələr sırasındadır.

4. Çin-Hind-Çin Yarımadası İqtisadi Dəhlizi. Bu dəhliz vasitəsilə son beş il ərzində infrastruktur əlaqələri və sərhədyanı iqtisadi əməkdaşlıq zonalarının yaradılması sahəsində irəliləyişlərə nail olunmuşdur. Ardıcıl olaraq, Kunming-Bangkok Expres yolunun inşasının tamamlanmasını, Çin-Laos və Çin-Tayland dəmir yollarının tikintisinin davam etdiyini qeyd etmək olar.

5. ***Banqladeş-Çin-Hindistan-Myanma İqtisadi Dəhlizi.*** Bu ölkələr layihə çərçivəsində ölkələr dəhlizin tikilməsi üçün birgə işçi qrup yaratmaqla qurulan fəaliyyət planını həyata keçirirlər. Birgə fəaliyyətin əsas istiqamətlərləri infrastruktur əlaqələrin həyata keçirilməsindən, institusional inkişafın, ticarətdə və sənaye parklarında kooperasiyanın, həmçinin maliyyə bazarlarında birgə iştirak və bazarlara inteqrasiyanın təmin olunmasından ibarətdir.

6. Çin-Pakistan İqtisadi Dəhlizi. Tərəflər dəhlizin inkişafına dair birgə əməkdaşlıq komitəsi yaratmışlar. Dəhlizin inkişafı çərçivəsində Gwardar limanının, sənaye parklarının, nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması işləri həyata keçirilmişdir.

Bütövlükdə dəhlizlər tərəfdaş ölkələrin ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə, daha çox ölkələrlə xarici iqtisadi əlaqələrin və optimal ticarət infrastrukturunun qurulmasına, eləcə də

investisiya axınının intensivləşməsinə kömək edir. Onların reallaşdırılmasına xidmət edən layihələrdə nəzərdə tutulan başlıca əməkdaşlıq prioritetlərinə aşağıdakılar aid edilir:

Hökumətlərarası əməkdaşlığın təşviqini və makrosiyasət mübadiləsini nəzərdə tutan siyasi koordinasiya. Onun həyata keçirilməsi, daha doğrusu, ölkələrarası razılaşmalar və səmərəli əlaqələr təşəbbüsün səmərəli şəkildə reallaşdırılmasıda vacib rol oynayır. Son dövrlərdə "Bir kəmər, bir yol" çərçivəsində beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafı istiqamətində müəyyən addımlar atılmışdır. 2016-cı ilin noyabr ayında Birləşmiş Millətlər Təşkilatı həmin təşəbbüsü və digər iqtisadi əməkdaşlıq təşəbbüslərini bəyənərək, beynəlxalq birliyi etibarlı mühitin yaradılmasına çağıran qətnamə qəbul etdi.

İnfrastruktur əlaqələrin və texniki standartlar sistemlərinin əlaqəsinin yaxşılaşdırılması. Bu prioritet çərçivəsində nəzərdə tutulur ki, ölkələr infrastruktur inşaatı planlarını, texniki standart əlaqə sistemlərini inkişaf etdirməlidir. Bundan əlavə, onlar magistral yolların inşası üçün birgə fəaliyyət göstərməklə, Asiya, Avropa və Afrikanı birləşdirən infrastruktur şəbəkəsi yaratmalıdırlar.

İnvestisiya və ticarət maneələrinin azaldılmasını, regional iqtisadi inteqrasiyanın təşviqini tımin edən sərbəst ticarət. Sərbəst (maneəsiz) ticarət ilk növbədə daxili bazarın inkişafına, yeni istehsal sahələrinin yaranmasına və son nəticədə iqtisadiyyatın birtərəfli deyil, bir çox sahələrinin tarazlı inkişafına istiqamətlənir. Bundan əlavə o, ölkənin ixrac potensialının yüksəldilməsinə, milli istehsalçıların xarici bazarda bazar mövqeyinin möhkəmlənməsinə, ölkəyə valyuta axınının artmasına, xarici investisiyaların cəlb olunmasına səbəb olur.

Pul siyasətinin koordinasiyasını və maliyyə qurumlarının yaradılmasını nəzərdə tutan maliyyə tənzimləməsi. Onun həyata keçirilməsi maliyyə risklərinin azaldılmasında, həmçinin iqtisadi tənəzzül və böhran vəziyyətlərinin idarə olunmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bundan əlavə maliyyə tənzimlənməsi beynəlxalq miqyasda banklararası əlaqələrin yaradılmasına və kreditləşmə prosesinə öz təsirini göstərir.

İnsanlar arasında əlaqə və ünsiyyət-ölkələr üçün əmək bölgüsünün həyata keçirilməsinə, akademik fəaliyyətin təşkilinə, birgə elmi araşdırmaların həyata keçirilməsinə və ictimai rifahın təmin olunmasıa yardımçı vasitədir. Təşəbbüs çərçivəsində məşğulluq səviyyəsi artır, əmək bazarı daha ixtisaslı kadrlarla təmin edilir. Bu da ictimai birliyi ifadə etməklə yanaşı, təhsil və mədəniyyət mübadiləsinin də xüsusi əhəmiyyətinin olmasını təsdiq edir. Mədəniyyət mübadiləsi ölkəyə öz milli mətbəxini, adət-ənənələrini, yerli məhsullarını digər ölkələrə tanıtmaq imkanları yaradır. Bu müstəvidə formalaşan əməkdaşlıq milli turizm sektorunun inkişafına və turizm sektorundan əldə edilən gəlirlərin artmasına səbəb olur.

Azərbaycan Avrasiya materikində Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin keçdiyi yeganə ölkədir ki, bu da onun tranzit ölkə kimi əhəmiyyətini bir daha təsdiq edir. Göstərə bilərik ki, Şimal-Cənub dəhlizi Hindistandan Rusiyaya, həmçinin Qərbi və Şimali Avropaya yüklərin daşınması müddətinin azaldılmasında mühüm rol oynayır. Hindistan və Rusiya arasında məhsulların daşınması müddəti hazırda standart olaraq 6 həftə təşkil etdiyi halda Şimal-Cənub dəhlizi üzrə bu müddətin 2 dəfə azalacağı gözlənilir. Layihə çərçivəsində dəmir yol nəqliyyatı infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, yeni yolların tikintisi ölkənin nəqliyyat kompleksinin inkişafında əsas addımlardan biridir. Global Economy-nin 2016-2017-ci illər üzrə nəqliyyatın kefiyyəti üzrə hesabatında Azərbaycan 4.4 xalla (1-7 xal arası qiymətləndirmə üzrə) 50-ci yeri tutmuşdur. Lakin son illərdə nəqliyyat infrastrukturunun sürətli inkişafı vəziyyəti əhəmiyyətli şəkildə dəyişmişdir. Beləki, Global Economy-nin 2019-cu il üzrə hesabatında Azərbaycanın yol keyfiyyət göstəricisinin 5.20 xal olması və bununla da ölkəmizin 24-cü sırada qərarlaşması aydın şəkildə qeyd olunmuşdur. [6]

Şərq-Qərb istiqamətində həyata keçirilən Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Bakı-Supsa neft kəmərləri, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri, Cənub Qaz Dəhlizi layihələri çərçivəsində TANAP və TAP qaz kəmərləri ölkədən enerji resurslarının Avropa ölkələrinə rahatlıqla çıxışını təmin edir. Qeyd edilən layihələr Asiya ölkələrindən neft və qaz ixracının əlverişli və optimal həll yolları hesab olunur. Bu baxımdan Avropa və Asiya ölkələri üçün layihədə Azərbaycanın iştirakı kifayət qədər əlverişlidir.

Layihələrin həyata keçirilməsi ekologiyaya dəyən zərərin minimumlaşdırılması diqqət mərkəzində olmalıdır. Təsadüfi deyil ki, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı "Yaşıl Liman" statusununa malikdir. Həmin limanda Xəzər dənizinin çirklənməsinin qarşısının alınmasına xidmət edən xüsusi qurğular yerləşir. Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Asiya ölkələri ilə əlverişli idxal-ixrac əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə, həmçinin turizm sahəsinin inkişafına təkan verir.

Azərbaycanın sürətli iqtisadi inkişafı nəticəsində on beş ildə iqtisadiyyatımıza yatırılan 260 milyard dollar həcmində sərmayə müasir infrastruktur, o cümlədən nəqliyyat sahəsində infrastrukturu yaratmağa kömək etmişdir. Milli iqtisadi siyasətdə əsas hədəf iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, insan kapitalına investisiya qoyuluşu və dayanıqlı inkişaf imkanlarının yaradılmasıdır. İnfrastruktur layihələrinin əhəmiyyətliliyi nəzərə alınaraq, onların həyata keçirilməsinə böyük həcmdə maliyyə resursları sərf olunmuşdur. Müasir nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması prioritetlər sırasında olduğundan Azərbaycanın coğrafi mövqeyindən faydalanmaqla Asiya və Avropa arasında körpülərin qurulması layihələri investisyalaşdırılmışdır. Açıq dənizə çıxışı olmasa da Azərbaycan hazırda beynəlxalq nəqliyyat mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir.

Digər ölkələr kimi Azərbaycanın da layihəyə qoşulması ona böyük perspektivlər və imkanlar yaradır. Konkret olaraq, Azərbaycan üçün layihənin perspektivlərini aşağıdakı kimi qruplaşdıra bilərik:

- Xarici birbaşa investisiya axınlarının stimullaşdırılması;
- Tranzit əməliyyatlarının artması;
- Yerli məhsulların xarici bazarlara çıxışının təmin olunması;
- Yeni istehsal sahələrinin yaranması;
- Neft məhsullarının Avropa ölkələrinə çatdırılması.

Ümumiyyətlə, Azərbaycanın təşəbbüsə qoşulması onun xarici iqtisadi əlaqələrini gücləndirməklə yerli sahibkarların xarici bazarlara çıxış imkanılarnı genişləndirəcəkdir. Bu, ölkənin ixrac potensialının və rəqabətqabiliyyətli məhsulların istehsalının artımında özünü büruzə verə bilər.

Ədəbiyyat

1. Kəmər və Yol rəsmi internet səhifəsi. https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road
2. Doing Business Hesabatı 2020/2018
3. https://www.worldbank.org
4. Baker McKenzie "Kəmər və Yol" Təşəbbüsü imkanları və riskləri. 2017-ci il hesabatı
5. OECD 2018 "Kəmər və Yol" Təşəbbüsü hesabatı.
6. globaleconomy.com

Резюме

Исаев Е.Г.

Приоритеты инициативы «Один пояс, один путь» во внешнеэкономических отношениях Азербайджана

Происходящие в мире процессы глобализации приводят к созданию различных экономических союзов между странами. Эта потребность в основном основана на целях экономической безопасности, внешней торговли и уровня жизни населения в стране. Одной из таких мер является продвижение и поддержка инициативы «Один пояс, один путь» основанный на принципах совместной экономической деятельности.

В представленной статье анализируется уровень и перспективы участия Азербайджана в инициативе «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: *инфраструктура, инвестиции, торговля, проект, финансы, ресурсы, экспорт*

Summary
Isaev E.G.
Priorities of the "Pipeline and Road" Initiative in Azerbaijan's Foreign Economic Relations

The processes of globalization taking place in the world lead to the creation of various economic unions between countries. This need is based on the goals of economic security, foreign trade development and living standards. The promotion and support of the "Pipeline and Road initiative is one such measure. based on operating principles.

The presented article analyzes the level and prospects of Azerbaijan's participation in the "Pipeline and Road" initiative.

Key words: *infrastructure, investment, trade, project, finance, resource, export*

AZƏRBAYCAN İQTİSADİYYATININ İNKİŞAFINDA TURİZM SEKTORUNUN ƏHƏMİYYƏTİ

İsmayılova Lyudmila Famil qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
lyuda.ismayilova.75@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə turizm sektoru, onun inkişafı və qarşılıqlı əlaqədə olduğu müxtəlif xidmət sahələri haqqında söhbət açılmışdır. Burada əvvəlcə bir termin kimi turizm terminə yanaşmalar və fikirlər əks olunmuşdur. Daha sonra, turizm sektorunun spesifik cəhətləri və ölkə iqtisadiyyatında oynadığı rol və əhəmiyyətdən danışılmışdır. Qeyd olunmuşdur ki, turizm həm insanların həyatında, həm də ölkələrin iqtisadiyyatında mühüm rol oynamaqdadır. Məqalədə həm turizm xidmətlərinin vəziyyəti ilə bağlı istifadə olunan göstəricilər, həm də bu sektorla bağlı digər xidmət növlərini əks etdirən göstəricilər də əks olunmuşdur.*

Açar sözlər: *turist, turizm sektoru, xidmət, turizm, turizmin inkişafı*

Son dövrlərdə turizm sektoru sürətlə inkişaf edən sahələrdən birinə çevrilmişdir. Hazırda, o, iqtisadi fəaliyyətin ən gəlirli sahələrindən hesab olunur. Bir çox inkişaf etmiş ölkələrdə artıq turizm iqtisadi inkişafın sürətinə böyük təsir edən qüvvəyə çevrilmişdir. O, xidmət sahələri içərisində özünəməxsus xüsusi çəkiyə malikdir.

Turizm terminə müxtəlif yanaşmalar mövcuddur. Bəziləri üçün turizm gəzinti və istirahət mənasını verir.Bəziləri isə ona iqtisadiyyatın bir qolu kimi baxır. Müxtəlif beynəlxalq sənədlərdə və beynəlxalq konfranslarda turizm terminə yanaşmaları icmallaşdırmaqla turizmi belə xarakterizə etmək olar. Turizm insanların özlərinin daimi qaldıqları məkandan digər məkanlara yerdəyişməsi və bu yerdəyişmə zamanı ortaya çıxan münasibətlərin və hadisələrin toplusudur. [1] Qloballaşmanın artdığı, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyanın sürətləndiyi bir vaxtda insanların tez-tez yerlərini dəyişməsi, müxtəlif səfərlərdə olması və bu səfərlərin intensivliyinin artması turizmin inkişafına böyük təkan vermişdir. [1]

Turizm iqtisadiyyatın çoxşaxəli bir sahəsidir. O, həm də elə bir sahədir ki, dövlətlər arasındakı sosial, iqtisadi, mədəni və beynəlxalq münasibətlərə də fəal təsir göstərir. Turizmin inkişafı hər bir dövlətin sosial-iqtisadi inkişafından asılı olur. Turizmin inkişafından və turizm xidmətlərinin keyfiyyətindən asılı olaraq müxtəlif millətlər arasında inteqrasiya prosesləri sürətlənir. Turizm xidmətləri iqtisadi fəaliyyətin "İnzibati və yardımçı xidmətlər" sahəsinə aid edilir. [2]

Turizm sahəsi elə bir sahədir ki, onun həyata keçirilməsi və inkişafı bir sıra fəaliyyət sahələrinin inkişafı ilə birbaşa bağlı olur. Həmin fəaliyyət sahələrinə nəqliyyat sektoru, mehmanxana təsərrüfatı, iaşə obyektlərinin xidmətləri, mədəniyyət və incəsənət sahəsi, rabitə və idman kompleksinin inkişafı, muzey və tarixi məkanların, ziyarətgahların, istirahət ocaqlarının

olmasıvə s. bu kimi sahələr aid edilir. [2] Bu baxımdan turizmi inkişaf etdirərkən paralel olaraq qeyd olunan sahələrin inkişafı və vəziyyətinin yaxşılaşdırılması məsələləri ilə də məşğul olmaq lazımdır. Turizm xidmətləri və onların keyfiyyətini öyrənərkən müvafiq statistik məlumatların toplanması və alınan nəticələrin təhlili vacib məsələlərdən hesab olunur. Bu halda statistik məcmu turizm xidməti göstərən agentliklər, turoperatorlar və xidmət göstərilən turistlərin məcmusu ilə səciyyələnir. Turizm xidmətlərinin kəmiyyət və keyfiyyətlərinə dair toplanan məlumatlar qruplaşdırmanın köməyilə tərkib hissələrinə ayrılır. Bu zaman qruplaşdırma əlaməti kimi qəbul edilən əlamətlərə coğrafi əlamətlər, təşkili formasına görə, mülkiyyət formasına görə turizm xidməti göstərən müəssisələrin qruplaşdırılması, turizm məqsədlərinə görə, yerləşdirmə formalarına görə, vətəndaşlığına görə turistlərin bölgüsü və s. aid oluna bilər.

Turizm sektoru və turizm xidmətlərinin vəziyyətini əks etdirən göstəricilərə turizm xidməti göstərən müəssisələrin sayı, qəbul edilmiş və göndərilmiş turistlərin sayı, turizm fəaliyyəti ilə məşğul olan işçilərin sayı, turist-günlərin sayı, turizm fəaliyyətinə çəkilən xərclər, əhaliyə satılmış turizm göndərişi blanklarının sayı və dəyəri, turizm sektorunda çalışan işçilərin sayı, yerləşdirilmiş turistlərin sayı və s. bu kimi göstəricilər aid edilir.

Coğrafi baxımdan beynəlxalq və ölkədaxili turizm xidmətləri fərqləndirilir. Ölkədaxili turizm xidmətləri hər bir ölkənin ayrı-ayrı regionları və əraziləri üzrə fərqləndirilir. [2] Beynəlxalq turizm xidmətlərinin vəziyyəti və keyfiyyətini əks etdirmək üçün də müxtəlif göstəricilərdən istifadə edilir. Ölkə sərhədlərini keçən vətəndaşların sayı, beynəlxalq turist dövriyyəsi, ölkəyə gələn və ölkədən gedən turistlərin sayı, ölkəyə gələn turistlərə göstərilən turizm xidmətlərindən əldə edilən gəlir və belə xidmətlərə çəkilən xərclərin həcmi, beynəlxalq turist daşımaları və turist axını kimi göstəricilər beynəlxalq turizm xidmətləri ilə bağlı olan göstəricilərdən hesab olunur.

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, turizm sektoru elə bir sahədir ki, onun inkişafı və vəziyyəti bir sıra digər xidmət sahələrinin inkişafı ilə bağlıdır. Həmin xidmət sahələrinin vəziyyətini öyrənərkən çoxsaylı göstəricilərlə xarakterizə olunan məlumatlar əldə etmək lazım gəlir. Həmin göstəricilərə misal olaraq isə, mehmanxanalar və bu tipdən olan müəssisələrin sayı, yerləşdirilmiş turistlərin sayı, işgüzar, müalicə və digər məqsədlərlə bağlı ölkəyə gələn turistlərin sayı, mehmanxana və qonaq evlərinin ümumi sahəsi, orada çalışan işçilərin orta sayı, bu tip müəssisələrin xidmətlərindən əldə olunan gəlir və belə xidmətlərə çəkilən xərclərin həcmi kimi göstəriciləri qeyd etmək olar. Buraya habelə mehmanxana və qonaq evlərinin göstərdiyi iaşə xidmətləri, turistlərin daşınması və nəqliyyat xidmətləri, turizm agentlikləri və şirkətlərinin sayı, qədim mədəniyyət abidələrinin, ziyarətgahların, istirahət və idman komplekslərinin və s. həcmi və vəziyyətini əks etdirən göstəricilər də aid olunur.

Bütün bu məsələlər turizm sektorunun inkişafına birbaşa və əhəmiyyətli dərəcədə təsir edən məsələlərdir. Ona görə də turizmin daha da inkişaf etdirilməsi və bu sahədən əldə olunacaq gəlirlərin artırılması, məhz həmin sahələrin də inkişaf etdirilməsini tələb edir. Bu xidmətlər içərisində nəqliyyat xidmətləri xüsusi olaraq seçilir. Çünki turistlər gəldikləri ölkələrdə nəqliyyat xidmətlərindən daha çox istifadə edirlər. Ona görə də turistlərin rahat və təhlükəsiz şəkildə yerdəyişmələri diqqətdə saxlanılmalı olan məsələlərdən hesab olunur. Vaxtında mənzil başına çatdırılmaq və turistlərin öz vaxtlarından səmərəli şəkildə istifadə etməsi nəqliyyat sektorunun işindən də asılıdır. Turistləri daşıyarkən avtomobil, dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı kimi nəqliyyat vasitələri növündən istifadə edilir.

Ümumiyyətlə, turizm sektoru başda sosial-iqtisadi sfera olmaqla bir çox müxtəlif sahələrə əhəmiyyətli dərəcədə təsir edir və turizmin inkişafı bu sahələrin inkişafı ilə qarşılıqlı əlaqədardır. Araşdırmalar da göstərir ki, ölkəmizdə turizmin böyük inkişaf potensialı vardır. Bu baxımdan son illərdə ölkəmizdə dövlət səviyyəsində sektorun inkişafı ilə bağlı bir sıra hədəflər müəyyən olunmuş və bu istiqamətdə tədbirlər görülməkdədir. Bu tədbirlər Abşeron zonasının turizm potensialından tam istifadə olunması, yeni turizm zonalarının yaradılması, turizm infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, əlverişli mühitin yaradılması, turizm sektorunun inkişafı üçün yeni imkanların üzə çıxarılması, sektorun inkişafına əngəl törədən maneələrin üzə çıxarılıb aradan qaldırılması və

turizmlə bağlı olan bir sıra xidmət sahələrinin bu sektorla paralel şəkildə inkişaf etdirilməsi məsələlərini nəzərdə tutur.

Artıq turizm milyonlarla insanın həyatının ayrılmaz hissisinə çevrilmişdir. Çünki o, insanların yaşadıqları yerləri tərk edərək sərbəst hərəkət etmələrini və bu hərəkət zamanı onların qarşılaşdıqları müxtəlif xidmətlər sahəsini özünə daxil edir. [3]

Beləliklə, turizm cəmiyyətimizdə insanların həyat səviyyəsi və keyfiyyətinin mühüm faktoru olmaqla sosial-iqtisadi nöqteyi-nəzərdən xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Ölkəmizdə bir çox sahələrdə olduğu kimi turizm də böyük perspektivə malikdir. Ona görə də bu istiqamətdə həm özəl sektor, həm də dövlət səviyyəsində birgə siyasətin aparılması məqsədəuyğundur.

Ədəbiyyat

1. Məmmədov C.A., Soltanova H.B., Rəhimov S.H. Beynəlxalq turizmin coğrafiyası, Bakı: ”R.N.Novruz-94”, 2002, 547 s.

2. Zeynallı Ə., Zeynallı Z. Statistika: sosial-iqtisadi məsələlər, Bakı: Avropa nəşriyyatı, 2011, 543 s.

3. Azərbaycan iqtisadiyyatının Strateji Yol Xəritəsi: Hesabatlılıq və şəffaflıq problemləri (Beynəlxalq elmi-praktik konfrans), Bakı, 21-23sentyabr 2017-ci il, 536 s.

Резюме

Значимость сектора туризма в развитии Азербайджанской экономики

В статье рассказывается о секторе туризма его развития и взаимосвязанных с ним секторов обслуживания. Здесь сначала отражены подходы к туризму как термин. А потом рассказаны о специфических свойствах сектора туризма, о важности и роли этого сектора в экономике страны. Отмечено что, туризм играет важную роль и в жизни населения и в экономике каждой страны. В статье даны также показатели связанные состоянием обслуживания туристам.

Ключевые слова: *турист, сектор туризма, обслуживание, туризм, развитие туризма*

Summary

The Importance of the Tourism Sector in the Development of the Azerbaijan Economy

The article talks about the tourism sector, its development and various service areas with which it interacts. Here, first of all, approaches and opinions on the term tourism as a term are reflected. Then, the specific features of the tourism sector and its role and importance in the country's economy are discussed.

It was noted that tourism plays an important role in both people's lives and the economies of countries. The article reflects the indicators used in connection with the state of tourism services, as well as other types of services related to this sector.

Key words: *tourist, tourism sector, service, tourism, tourism development*

EV TƏSƏRRÜFATLARININ ELMİ MAHİYYƏTİ, İQTİSADİYYATDA YERİ VƏ ROLU

Qasımov Samiddin Həmzə oğlu

Sumqayıt Dövlət Universiteti

qsamiddin@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə ev təsərrüfatlarına müasir elmi yanaşma irəli sürülmüş, onun milli təsərrüfatçılıqdakı rolundan bəhs olunmuşdur. Əsaslandırılmışdır ki, ev təsərrüfatları hazırda bazar münasibətlərinin inkişafı sahəsindəki rolu daha da aktuallaşmaqdadır. Çünki bu anlayış özündə hər şeydən əvvəl ərzaq təhlükəsizliyi sahəsində etibarlılığa, məşğulluq və özünüməşğulluğun güclü dayaqlarının təminatına əsaslar gətirməkdədir. Eyni zamanda bu, istehsal və xidmət sahələri*

üzrə əlçatanlığı daha da gücləndirməkdədir. Sahibkarlıq təşəbbüslərinin səmərəli şəkildə reallaşmasında, maddi təchizatın təşəkkülündə, istehsal imkanlarının artırılmasında, bununla da, artan tələbatların qarşılanmasında ev təsərrüfatlarının rolundan söz açılmışdır. Təhlillər və gəlinən qənaətlər sxem və cədvəllərlə ifadə olunmuşdur.

Açar sözlər: *ev təsərrüfatları, məşğulluq və özünüməşğulluq, təsərrüfat subyektləri, iqtisadi fəaliyyət, istehsal və xidmət*

Bazar münasibətləri şəraitində sosial-iqtisadi inkişafın mühüm göstəricilərindən birini ev təsərrüfatlarının təşkilindən ibarət mexanzim təşkil etməkdədir. Elmi əsaslarına və nəzəri mahiyyətinə görə ev təsərrüfatları ümumi büdcəsi olan və birlikdə yaşayan, bir və ya bir neçə fərdin məşğuliyyət növlərinin, əmlakın, əldə etdikləri və malik olduqları maddi və mənəvi nemətlərin məcmusu olaraq ifadə olunur (4, s. 18). Müasir iqrisadi şəraitdə ölkəmizdə güclü təsisatları formalaşdırılmış, həmçinin hazırda yaradılmaqda olan ev təsərrüfatları ayrı-ayrı tərəflər və göstəricilər baxımından araşdırılmaqda və təhlil olunmaqdadır. Daşıdığı məzmun etibarı ilə müvafiq təşkilati quruluşlar mikrosəviyyədə sahibkarlığın zəruri formalarından hesab olunmalıdır.

Qeyd: *sxem araşdırma materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.*

Sxem 1. Ev təsərrüfatlarının spesifik xüsusiyyətləri

Ev təsərrüfatları haqqında araşdırmaların aparılması onun fəaliyyətinin təşkili və idarə olunmasında, istehsal münaaibətlərinin fəal iştirakçısı olaraq makroiqtisadi inkişafın təşəkkülündə, məşğulluq imkanlarının artırılmasındakı rolunun gücləndirilməsində zəruri amildir. Burada həmçinin ev təsərrüfatlarının pul xərcləri haqqında nəzəri əsaslandırmalar da yer almaqdadır. Müxtəlif mənbələrdə ev təsərrüfatlarının pul xərcləri anlayışına ev təsərrüfatları tərəfindən şəxsi istehlaka, istehsal fəaliyyətinə və yığıma pul vəsaitinin xərclənməsi aid olunur (1, s. 66).

Mikrosahibkarlığın və bu sahədə özünün əhəmiyyətliliyini sərgiləməkdə olan ev təsərrüfatlarının kompleks araşdırılması ilk növbədə onların sayı və istiqamətlərinə diqqət yetirmək zərurətini yaratmış olur. "Üfuqi" təsnifləşdirmənin əyani təzahürü kimi çıxış edən ev təsərrüfatlarının iqtisadi sahələr və fəaliyyət növlərinə aid olunmasını göstərmək mümükündür. Bəhs olunan hər bir tərkib hissə eyni növbədə "təsirin səbəbi", "istifadə olunan xüsusi komponentlər", "alınan nəticələr" kimi maddələrə də aydınlıq gətirmək məqsədini güdməkdədir.

Deyilənlərin zəruriliyini göstərmək və əsaslandırmaq üçün ilk növbədə ev təsərrüfatlarına aidiyyatı ilə seçilən cədvəl 1-də olan informasiyaya diqqət yetirmək zəruridir.

Cədvəl 1.

İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə ölkə miqyasında fəaliyyətdə olan ev təsərrüfatı subyektlərinin sayı

№	Göstəricilər	2018-ci ildə ev təsərrüfatları obyektlərinin ixtisaslaşma istiqamətləri üzrə say ifadələri
1.	İqtisadi fəaliyyət növləri üzrə cəmi	268506
2.	Kənd təsərrüfatı, meşə təsərrüfatı və balıqçılıq	5315
3.	Sənaye cəmi	8203
4.	Emal sənayesi	7541
5.	Tikinti	2857
6.	Ticarət xidmətləri, nəqliyyat vasitələrinin təmiri	74897
7.	Nəqliyyat və anbar təsərrüfatı xidmətləri	39478
8.	Turistlərin yerləşdirilməsi və ictimai iaşə	18044
9.	İnformasiya və rabitə	3094
10.	Daşınmaz əmlakla əlaqədar əməliyyatlar	5052
11.	Digər sahələr	84045

Mənbə: *cədvəl statistika məlumatları əsasında müəllif tərəfdən tərtib olunub.*

Cədvəl 1-in məlumatlarından da aydın olur ki, real fəaliyyətli ev təsərrüfatlarının tərkibində "iqtisadi fəaliyyət növü" parametri üzrə say kontekstində əsas məşğulluq istiqamətlərini 27,9%-lik payla (74897 : 268506 x 100%) ticarət xidmətləri və avtonəqliyyat vasitələrinin təmiri, 14,7%-lik payla (39478 : 268506 x 100%) nəqliyyat vasitələri ilə fərdi xidmətlərin göstərilməsi və anbar təsərrüfatı xidmətləri və 6,7%-lik payla (18044 : 268506 x100%) iaşə xidmətlərinin göstərilməsi və turistlərin yerləşdirilməsi üzrə xidmətlər təşkil etməkdədir. Eyni zamanda, həmin təsərrüfatların aktiv istifadədə olan əsas fondlar da nəzərdə olmalıdır. Qeyd olunmalıdır ki, ifadə olunan məlumatlar ev təsərrüfatlarının istehsal əsas fondlarının (dəyərcə) 28%-ə yaxin olan hissəsi həmin vahidlərin özləri tərəfindən yaradılan və ya formalaşdırılan aktiv "iştirakçılardır", 54,7%-lik hissə isə istehsal üçün zəruri istifadə olunan maşın və avadınlardır. Yerdə qalan hissəni əsas fondların passiv hissəsi (məsələn: binalar, tikililər və s.) təşkil etməkdədir. Bəhs olunan təsnifləşdirmədə 2857 vahidlik həcmə və 1,1%-lik paya malik spesifik yer almaqdadır. Tikinti işləri və məhsulları bazarında ev təsərrüfatlarının irəliləməsi "tikinti işlərinin miqyası – görüşlərin işlərin texniki xüsusiyyətləri – tikinti icrasının maliyyə smetası" kimi əlamətlər məcmusunun inkişaf səviyyəsi, təşkilatlanma dərəcəsi və maliyyə məsrəflərini ödəmə qabiliyyəti kimi meyarlara nə dərəcədə cavab verməsindən xeyli dərəcədə asılıdır.

Müasir şəraitdə ev təsərrüfatlarının muxtar respublikanın iqtisadiyyatına təsiri və inzibati rayonlar üzrə quruluşu məsələləri də aktuallığını qoruyur. Ev təsərrüfatı ölkə iqtisadiyyatı ilə yanaşı regional müstəvidə də spesifik inkişaf və təsir "mərkəzlərindən" hesab olunmalıdır. Çünki, ev təsərrüfatları da cəmiyyət üzvlərinin rifah göstəricilərinin yüksəldilməsində artan rolu ilə seçilməkdədir. Mahiyyət etibarı ilə rifah isə əhalinin zəruri maddi və mənəvi nemətlərlə, yəni müəyyən insani tələbatları ödəyən əşyalar, xidmətlər və şərtlərlə təmin olunmasıdır (3, s. 202). Göründüyü kimi, ev təsərrüfatları makroiqtisadi proseslərin tənzimlənməsində fəal iştirak edən amillərlə sıx bağlıdır və onlarla sintez təşkil edir. İlk növbədə qeyd olunanlar fonunda qeyd etmək yerinə düşər ki, 2019-cu ilin 01 iyul tarixinə Naxçıvan iqtisadi rayonunda sayı doxsan minə yaxınlaşan (88974 vahid) ev təsərrüfatları kifayət qədər irihəcmli və rəngarəng məzmuna malik araşdırma obyektləridir. Onlarla bağlı fikir və mülahizələrin bildirilməsindən əvvəl tərəfimizdən hazırlanmış sistemli informasiya ilə taniş olmaq zəruridir. Bunlar statistik nəticələrinə görə region üzrə orta aylıq, adambaşına göstəricilərin vəziyyətindən və ev təsərrüfatının istehsal xərclərinin araşdırılmasından ibarətdir.

Qeyd: *Sxem araşdırma materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.*

Sxem 2. 2018-ci ilin statistik nəticələrinə görə region üzrə orta aylıq, adam-başına göstəricilərin vəziyyəti haqqında məlumat

Qeyd olunduğu kimi, ev təsərrüfatının istehsal xərcləri orta aylıq nümunəvi təsnifat üzrə də təqdim oluna bilər. Bunu aşağıdakı kimi ifadə etmək olar.

Sxem 2 və 3-dəki təsnifat vasitəsilə ifadə olunan kəmiyyətlər çoxluğu Naxçıvan Muxtar Respublikasının ev təsərrüfatlarının vəziyyətinə vahid "modul" şəklində nəzər salmağa imkan verir. Lakin daxili tərkib elementləri üzrə müqayisəliliyin təmin olunması məsələnin bir tərəfi kimi çıxış etməkdədir. Bununla yanaşı ev təsərrüfatı üzrə region göstəricilərinin digər iqtisadi və inzibati vahidlərin eyni adlı göstəriciləri ilə qarşılaşdırılması və bu əsasda inkişaf meyarlarının və təkamül addımlarının müəyyənləşdirilməsi zərurəti yaranır. Bəhs olunan istiqamətdə ilk addımlardan biri Naxçıvan Muxtar Respublikanın ev təsərrüfatlarının ölçülərinin spesifik öyrənilməsindən ibarətdir.

Qeyd: *Sxem araşdırma materialları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.*

Sxem 3. Ev təsərrüfatının istehsal xərclərinin orta aylıq nümunəvi təsnifat üzrə dəyərləndirilməsi.

Cədvəl 2 - nin məlumatları əsasında görünür ki 2017-ci illə müqayisədə 2018-ci ildə:

✓ ölkə üzrə bütün ev təsərrüfatlarının ölçüsündə 9,5% artım olmuşdur. Bu artım:

1) 18 yaşdan yuxarı kişilərin sayında – 3,9%;
2) 18 yaşdan yuxarı qadınların sayında – 4,8%;
3) 18 yaşınadək cəmi uşaqların sayında – 27,8% (5).

✓ Yuxarıdakı 4 maddədə ifadə olunan artımlar şəhər yerləri üzrə orta hesabla müvafiq olaraq – 7,4%, 2,7%, 3,0%, 25,0%, kənd yerlərində isə - 10,5%, 5,3%, 5,2%, 30,4%.

✓ Ev təsərrüfatlarının məskünlaşdığı iqtisadi-inzibati vahidlər üzrə ən aşağı artım göstəriciləri 2017-2018-ci illərdə Bakı şəhərində olmuşdur. Onların göstəriciləri müvafiq olaraq 9,3%, 2,2%, 9,1% və 37,5%-dir.

Cədvəl 2

Naxçıvan MR üzrə mövcud ev təsərrüfatlarının orta ölçüsü
(nəfər/iqtisadi-inzibati vahidlərlə müqayisəli şəkildə)

Göstəricilər		Ev təsərrüfatlarının orta ölçüsü		o cümlədən:					
				18 yaşdan yuxarı kişilərin sayı		18 yaşdan yuxarı qadınların sayı		18 yaşadək cəmi uşaqların sayı	
		2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
1.	Bütün ev təsərrüfatları	4.11	4,50	1,54	1,60	1,67	1,75	0,90	1,15
	o cümlədən :								
	şəhər yerləri	3,92	4,21	1,47	1,51	1,65	1,70	0,80	1,00
	kənd yerləri	4,37	4,83	1,64	1,70	1,71	1,80	1,02	1,33
2.	İqtisadi rayonlar üzrə :								
2.1	**Naxçıvan MR** (*müqayisə olunmaslı kəmiyyət*)	4,18	4,57	1,83	1,87	1,87	2,04	0,48	0,66
2.2.	**Lənkəran iqtisadi rayonu** *(2017-ci və 2018-ci ilin ən yüksək kəmiyyət göstəricisi)*	4,38	4,96	1,66	1,69	1,72	1,78	1,00	1,49
2.3.	**Abşeron iqtisadi rayonu** *(2017-ci və 2018-ci ilin ən aşağı kəmiyyət göstəricisi)*	4,13	4,43	1,47	1,57	1,73	1,77	0,93	1,09
2.4.	**Bakı şəhəri** *(2017-ci və 2018-ci illərin inzibati rayon ifadəli ən aşağı kəmiyyət göstəricisi)*	3,62	3,86	1,40	1,42	1,58	1,62	0,64	0,82

Mənbə: *cədvəl statistika məlumatları əsasında müəllif tərəfdən tərtib olunub.*

Ev təsərrüfatlarının mövcud inkişaf səviyyəsinin müqayisəli qiymətləndirilməsinə və təhlil məsələlərinə baxışın təmin olunmasında mühüm məsələlərdən birini Naxçıvan Muxtar Respublikasının ev təsərrüfatlarında gəlirləri ilə onların ölçüləri arasındakı əlaqənin mövcudluğu təşkil etməkdədir. Düzdür, bu məsələdə bir çox amilin təsiri (məsələn, ev təsərrüfatlarında avtomatlaşdırmanın səviyyəsi, təsərrüfatlarda "uşaq" elementi və s.) müşayət olunur ki, bu da amillər arasındakı asılılığın formasına (birbaşa və ya əks əlaqəli) təsir etməkdədir. Ev təsərrüfatlarının mövcud inkişaf səviyyəsinin müqayisəli qiymətləndirilməsində növbəti məsələni təsərrüfatlarda uşaqların mövcudluğu əsasında aparılan tiplər bölgüsü fərqləndirir. Araşdırmada gəlirlərin təsnifləşdirilməsi aparılmaqdadır.

Rəsmi statistik məlumatlara əsaslanaraq qeyd etmək olar ki, uşaqsız ev təsərrüfatlarında gəlirlərin həcmi uşaqlılara nisbətdə 32,6% çoxdur (329,1 manat:248,2manat). Əsas gəlir istiqamətlərinin öyrənilməsi müvafiq iki blok üzrə ehtiyat mənbələrinin mövcudluğuna dəlalət edir. Bunu aşağıdakı cədvəldə də görə bilərik:

Cədvəl 3

Ev təsərrüfatlarının ailə vəziyyəti prizmasından xarakterik xüsusiyyətləri

Uşaqlı ev təsərrüfatları üzrə	Uşaqsız ev təsərrüfatları üzrə
- muzdlu əmək fəaliyyətindən gəlirlərin xüsusi çəkisinin 31,1%-dən 36,8%-dək artırılması nəticəsində ümumi məbləğdə 14,17 manatlıq (77,3 • 36,8 : 31,1 = 91,47 manat) artım baş verir; - Alınmış cari transfertlərdə xüsusi kütlənin 15,2%-dən 17,4%-dək artırılması halında maddə üzrə aylıq adambaşına göstəricidə əlavə 5,44 manatlıq vəsaitin ortaya çıxmasına şərait yaranır (37,6 • 17,4 :15,2 = 43,04 manat). - Bu artımın əsas etibarı ilə (8,2 manat) pensiya ödəmələrinin hesabına (30,6 • 15,6 : 12,3 = 38,8 manat), aylıq orta adambaşına geriləmə isə (8,2 -5,44 =-2,76 manat) "*müavinət və pul şəklində sosial yardımlar*" və "*naturada sosial yardımlar*" tərkib maddələrinin hesabınadır. - Əgər həmin tərkib maddələri üzrə də artım templəri gözlənilsə idi, adambaşına məbləğin göstəricisində 2,1 manatlıq əlavə vəsaitə yer olcaq idi. - Ehtiyat mənbələri üzrə əlavə məbləğlərin əldə olunması halında uşaqlı ev təsərrüfatlarında orta aylıq adambaşına göstəricinin 248,2 manatdan 269,91 manata (248,2 + 14,17 + 5,44 + 2,1) yüksəlməsi yer ala bilər ki, bu da ümumi göstəricidə 21,71 manatlıq və ya 8,8%-lik artım deməkdir.	- "Sahibkarlıq fəaliyyəti və özüməşğulluqdan gəlirlər" maddəsinin səviyyəsinin 25,1%-ə artırılması halında adambaşına göstəricidə 2 manatlıq artım baş verə bilər (80,8 • 25,1 : 24,5 = 82,8 manat); - "Kənd təsərrüfatından gəlirlər" maddəsinin 4% artırılması (10,7%-dən 14,7%-dək) nəticəsində adambaşına gəlirlərin səviyyəsinə 13,12 manatlıq əlavə edilmə ehtimalı mümkündür (35,1 • 14,7: 10,7 = 48,22 manat); - "digər gəlirlər" səviyyəsində 2,3% müsbət kənarlaşması son nəticədə 7,6 manatlıq artım fərqinə yol açacaqdır (32 • 12,0 : 9,7 = 39,6 manat). - Bu blok üzrə nəzərdən keçirilən təkcə üç maddənin hesabına uşaqsız ailə təsərrüfatlarında orta aylıq gəlir həcmi 329,1 manatdan 351,82 manata arta-caqdır (329,1 + 2 + 13,12 + 7,6).

Mənbə: *cədvəl statistika məlumatları əsasında müəllif tərəfdən tərtib olunub.*

Cədvəl məlumatlarına diqqət edərkən orada yer alan ailə anlayışı da sosial təşkilatlanmanın və bunun iqtisadi mənafelər və onların reallaşması baxımından səmərəli idarə olunmanın əsas kimi ifadə olunduğunu görürük. Elə ailə dedikdə, qohumluq və ya qanunvericiliklə müəyyən olunmuş digər xüsusiyyətlərə görə bağlılığı olan, birgə yaşayan, ümumi ev təsərrüfatına malik şəxslər və yaxud tənha yaşayan şəxslər başa düşülür (2, s. 203).

Beləliklə, qeyd olunanlardan aydın olur ki, ev təsərrüfatları özünün sosial mahiyyəti ilə də izah oluna bilər. Burada xüsusi mülkiyyət şəraitində təşəkkül tapan səmərəli idarəetmə və yaradıcı ideyalar da özünə yer tapmaqdadır. Fəaliyyət mexanizmlərinə görə mikroiqtisadiyyat üçün xarakterik olan ev təsərrüfatları mahiyyət etibarı ilə makroiqtisadi önəmliliyə malikdir və son məqsədi də məhz milli iqtisadi inkişafın təmin olunmasından ibarətdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. Əsas iqtisadi-statistik göstəricilərə dair metodoloji izahatlar. İkinci nəşr.Bakı: Səda, 2004, 138 s.
2. Bayramova S.R., Qurbanova S.Ə. Gəlirlər və əmək haqqı siyasəti. Bakı: 2009, 330 s.
3. Əliyev A. Ə., Quliyev A.S. Sosial sferanın iqtisadi və metodoloji əsasları. Bakı: Adiloğlu, 2005, 304 s.
4. Qasımov C.Y. İqtisadi terminologiya: aqrar sektor, məşğulluq, sosial sfera. Naxçıvan: Əcəmi, 2017, 104 s.
5. https://www.stat.gov.az/menu/4/e-reports/

Резюме

Гасымов С.Г.

Научная сущность домохозяйств, их место и роль в экономике

В статье предлагается современный научный подход к домашнему хозяйству и обсуждается его роль в национальной экономике. Обосновывается, что роль домохозяйств в развитии рыночных отношений становится все более актуальной. Это связано, прежде всего, с тем, что эта концепция закладывает основу надежности в области

продовольственной безопасности, обеспечивая сильную поддержку занятости и самозанятости. В то же время, это еще больше расширяет доступ к продукции и услугам. Обсуждается роль домохозяйств в эффективной реализации предпринимательской инициативы, формировании материального снабжения, увеличении производственных мощностей и, соответственно, удовлетворении растущих потребностей. Анализы и выводы представлены в схемах и таблицах.

Ключевые слова: *домашние хозяйства, занятость и самозанятость, хозяйствующие субъекты, экономическая деятельность, производство и услуги*

Summary

Gasimov S.H.

The Scientific Essence of Households, their Place and Role in the Economy

The article proposes a modern scientific approach to the household and discusses its role in the national economy. It is substantiated that the role of households in the development of market relations is becoming more and more important. This is primarily due to the fact that this concept lays the foundation for security in food security, providing strong support for employment and self-employment. At the same time, it further expands access to products and services. The role of households in the effective implementation of entrepreneurial initiative, the formation of material supply, an increase in production capacity and, accordingly, meeting growing needs is discussed. Analyzes and conclusions are presented in diagrams and tables.

Key words: *households, employment and self-employment, business entities, economic activity, production and services*

AZƏRBAYCANIN İQTİSADİ İNTEQRASİYA PROSESLƏRİNDƏ İŞTİRAKININ İQTİSADİ ƏHƏMİYYƏTİ

Qazıyeva Səbinə Tahir qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
ilqarosmanov1975@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə inteqrasiya proseslərinin iqtisadi əhəmiyyəti açıqlanmışdır. Azərbaycanın inteqrasiya proseslərində iştirakının milli iqtisadiyyata təsiri tədqiq edilmişdir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında Azərbaycanın ölkə qrupları üzrə idxal və ixracı təhlil edilmiş, xarici ticarət dövriyyəsinin dinamikasının qrafik təsviri verilmişdir.*

Açar sözlər: *inteqrasiya, idxal, ixrac, ticarət, istehsal*

Müasir inteqrasiyaya dünya siyasətinin bir aləti kimi baxmaq olar, bunun köməyi ilə dünya birliyi dövrümüzün qlobal problemlərini effektiv həll etmək üçün birləşir. Hal-hazırda dünyada heç bir ölkə dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya olmadan uğurla inkişaf edə bilməz. Bu, rəqabət qabiliyyətinin, milli iqtisadiyyatın inkişaf sürətinin, əhalinin həyat səviyyəsinin və keyfiyyətinin ölkənin qloballaşma və inteqrasiya proseslərinə qoşulma dərəcəsindən birbaşa asılılığında özünü göstərir.Ümumiyyətlə, inteqrasiya yeni ərazi bazarlarının inkişafına, inkişaf etmiş ərazilərdə müştərək müəssisələrin yaradılmasına, milli iqtisadiyyatların sabitliyinin artmasına, tədarükçülərin və istehlakçıların birləşməsinə, məhsul istehsalı və satışına öz töhfəsini verir.

İqtisadi inteqrasiya istehsal və texnoloji əlaqələrin genişlənməsi və dərinləşməsində, ehtiyatların birgə istifadəsində, kapitalın birləşdirilməsində, iqtisadi fəaliyyətlərin həyata keçirilməsi üçün bir-birinə əlverişli şəraitin yaradılmasında, qarşılıqlı maneələrin aradan qaldırılmasında özünü göstərir. İnteqrasiyanın əsas əlamətləri milli istehsal proseslərinin bir-birinə qarışmasıdır, bunun əsasında iştirakçı ölkələrin iqtisadiyyatlarında dərin struktur dəyişiklikləri başlanır. İnteqrasiya proseslərinin zəruriliyi və məqsədyönlü tənzimlənməsi dövlətlərarası

strukturların yaranmasına şərait yaradır. Uğurlu inteqrasiya üçün şərtlər inkişaf etmiş bir infrastrukturun ortaya çıxması, hökumətin siyasi qərarlarının olmasıdır.Beləliklə, beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya, iqtisadi əlaqələrin beynəlxalq dərəcədə yüksək və perspektivli mərhələsi olan iqtisadi mexanizmlərin yaxınlaşmasına səbəb olan iqtisadi qarşılıqlı fəaliyyət prosesi kimi başa düşülə bilər. İqtisadi inteqrasiya dövlətlərin iqtisadiyyatlarının rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasına, davamlı iqtisadi inkişafına, əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasına töhfə verən ən vacib şərtlərdən biridir. [2, s.105] Həm müasir müəssisələrin iqtisadi fəaliyyətinin beynəlmiləlləşməsinin, həm də dünya iqtisadiyyatının qloballaşmasının əsasını təşkil edən iqtisadi inteqrasiya ölkələr arasında sıx iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsinə, milli iqtisadiyyatların birləşməsinə, ölkələr arasında münaqişəsiz qarşılıqlı fəaliyyətə və vahid iqtisadi siyasətin aparılmasına kömək edir. İqtisadi inteqrasiya proseslərinə qoşulan ölkələr aşağıdakı inkişaf mərhələlərindən keçir:

1. İştirakçı ölkələr arasında daxili gömrük rüsumlarının azalması ilə xarakterizə olunan sərbəst ticarət zonasının yaradılması; 2. Xarici tariflərin birləşdirildiyi, vahid xarici ticarət siyasətinin həyata keçirildiyi, iştirakçı ölkələrin xarici iqtisadi suverenliyinin bir hissəsinin itirildiyi, iştirakçı ölkələr arasında milli gömrük tariflərinin ləğv edildiyi, vahid gömrük ərazisinin qurulduğu gömrük birliyinin yaradılması; 3. Müxtəlif istehsal ehtiyatlarının: əmək, xammal, kapital, informasiya və s. ölkədən-ölkəyə hərəkətinə məhdudiyyətlərin aradan qaldırıldığı zaman daxili rüsumların minimuma endirilməsinə əsaslanan ümumi bazarın yaradılması.

Bütün dünyada inteqrasiyanın yayılması və qloballaşma proseslərinin böyüməsi müasir telekommunikasiya texnologiyaları, rabitə vasitələrinin inkişafı və onların birləşməsi ilə asanlaşdırılır. Müasir şəraitdə dünyanın bir bölgəsində baş verən hadisələr haqqında məlumatlar, demək olar ki, dərhal hər hansı digər bölgəyə ötürülə bilər. Bu, birjalarda, valyuta və əmtəə bazarlarında, siyasi arenada, elmi kəşflər sahəsində baş verən hadisələr üçün aktualdır. [3, s.11]

Azərbaycan Respublikası beynəlxalq inteqrasiya proseslərində aktiv iştirak edir. Artıq dünya iqtisadiyyatında öz sözünü aydın şəkildə deyə bilir. Bunu bir çox inteqrasiya birliklərində aktiv iştirakı əyani şəkildə göstərir.Azərbaycanın iqtisadi inteqrasiya proseslərində iştirakını aşağıdakı cədvəl məlumatları əsasında hazırkı vəziyyətini qiymətləndirməklə görmək olar. Cədvəl 1-də 2019-cu il ərzində ölkə qrupları üzrə idxalın ümumi idxalda həcmi aşağıdakı kimi təşkil etmişdir: İƏİT - 52,8%, ASOİƏ - 43,6, QDİƏT - 33,5%, MDB - 25,1%, İslam Əməkdaşılıq Təşkilatı - 20,5%, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı - 18,9%, Aİ - 17,8%. Digər ölkə qrupları isə 10%-dən aşağı təşkil etmişdir.

Cədvəl 1.

Azərbaycanın ölkə qrupları üzrə idxalı, min ABŞ dolları [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB)	1961097,3	2158607,1	2396543,5	2862163,3	3432543,3
Avropa İttifaqı (Aİ)	2943189,9	2171719,3	1943447,2	2329229,6	2430719,0
Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı(QDİƏT)	3088095,0	3311024,7	3492618,3	4124865,3	4575522,0
İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (İƏT)	1389861,3	1508808,7	1765589,4	2322199,2	2578358,2
Demokratiya və İqtisadi İnkişaf uğrunda Təşkilat (GUAM)	381204,7	342239,0	541294,0	570084,4	543974,8
Neft İxrac Edən Ölkələrin Təşkilatı (OPEK)	196515,4	266645,6	310920,9	499963,8	570513,8
İslam Əməkdaşlıq Təşkilatı (İƏT)	1576152,9	1687854,5	1920452,9	2527253,1	2805960,0
Asiya-Sakit Okean İqtisadi Əməkdaşlığı (ASOİƏ)	3818492,5	3610977,5	3675279,5	4732372,1	5957934,2
Avropa Azad Ticarət Assosiasiyası	244618,4	342882,6	216376,6	619591,9	1327923,8
Cənub-Şərqi Asiya Dövlətlərinin Assosiasiyası (ASEAN)	231022,8	340608,7	182427,5	254794,5	280537,5
İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı(İƏİT)	5819906,4	4387992,1	4333285,3	5761030,8	7212784,5

Cədvəl 2-də göstərilən ölkə qrupları üzrə 2019-cu ildə ixracın ümumi ixracda həcmi: İƏİT - 67,0%, Aİ - 53,5%, QDİƏT - 25,4%, İslam Əməkdaşlıq Təşkilatı – 16,3%, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı – 15,6%, ASOİƏ – 12,6%. Digər ölkə qrupları isə 10%-dən aşağı təşkil etmişdir.

Cədvəl 2.

Azərbaycanın ölkə qrupları üzrə ixracı, min ABŞ dolları [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB)	526374,2	663597,1	1128495,4	1137291,8	1178437,3
Avropa İttifaqı (Aİ)	6751366,8	7605380,9	8740374,4	10585889,2	10499240,9
Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (QDİƏT)	2645355,1	2369 929,0	3324628,8	3887226,2	4987131,3
İqtisadi ƏməkdaşlıqTəşkilatı (İƏT)	1794884,1	1442241,1	1559591,4	2019766,6	3068689,4
Demokratiya və iqtisadi inkişaf uğrunda təşkilat (GUAM)	520121,6	461547,3	916786,5	857461,0	930557,5
Neft ixrac edən ölkələrin Təşkilatı (OPEK)	229186,5	91577,5	55936,8	72884,7	121760,8
İslam Əməkdaşlıq Təşkilatı (İƏT)	2782352,3	1911790,2	2289888,8	2869240,9	3196081,9
Asiya-Sakit Okean İqtisadiƏməkdaşlığı (ASOİƏ)	1899564,7	2255797,9	2593215,7	3245001,3	2464573,8
Avropa Azad Ticarət Assosiasiyası (AATA)	97893,8	104803,0	184673,9	165792,2	182703,3
Cənub-Şərqi Asiya Dövlətlərinin Assosiasiyası (ASEAN)	752589,5	331992,7	635051,8	822108,9	420598,5
İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı (İƏİT)	8452935,0	8591748,2	10411168,7	12797089,8	13150758,2

Bütövlükdə 2019-cu il ərzində ölkəmizin xarici ticarət dövriyyəsi 33302818,2 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bunun da 59%-i ixracın, 41%-i isə idxalın payına düşür. 2015-ci illə müqayisədə ixracın həcmi 15,4%, idxalın həcmi isə 48,3% artmışdır.

Şəkil 1. Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsinin artım dinamikası

Yuxarıdakı göstəricilərə diqqət yetirdikdə görürük ki, ölkəmizdə yenə də idxal məhsullarının həcmi çoxdur. Qeyd edək ki, ölkəmizin bir sıra zəruri istehlak məhsullarının idxalından asılılığının azaldılmasında kifayət qədər iqtisadi potensialı vardır. Həmin iqtisadi potensialı dövriyyəyə cəlb etməklə idxal olunan məhsulların respublikada istehsalını stimullaşdırmaq lazımdır.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanın xarici ticarəti. Statistik məcmuə. Bakı, 2020, 220 s.
2. Lebedeva M.M. Dünya siyasəti. Rus dilindən tərcümə. Bakı: İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2012, 316 s.
3. Мичурина О.Ю. Место и роль интеграционных процессов в мировой экономике. Вестник, АГТУ, №2, 2010, с.7-17

Резюме

Газыева С.Т.

Экономическое значение участия Азербайджана в процессах экономической интеграции

В статье раскрывается экономическая сущность интеграционных процессов. Исследуется влияние участия Азербайджана в интеграционных процессах на национальную экономику. Анализируются экспорт и импорт Азербайджана с различными группами стран на основе данных Государственного Комитета Статистики, дано графическое изображение динамики оборота внешней торговли.

Ключевые слова: *интеграция, импорт, экспорт, торговля, производство*

Summary

Qaziyeva S.T.

Economic Significance of Azerbaijan's Participation in Economic Integration Processes

The article reveals the economic essence of integration processes. The influence of Azerbaijan's participation in integration processes on the national economy is being investigated. The export and import of Azerbaijan with various groups of countries is analyzed on the basis of the data of the State Statistics Committee, a graphical representation of the dynamics of foreign trade turnover is given

Key words: *integration, import, export, trade, production*

LOGİSTİKA SİSTEMİNİN İNKİŞAFININ ÖLKƏNİN İNVESTİSİYA CƏLBEDİCİLİYİNƏ TƏSIRI

Quliyev İbrahim Qədim oğlu

Azərbaycan Universiteti

i.quliyev@mail.ru

Xülasə: *Respublikamızda nəqliyyat-logistika sisteminin səmərəliliyinin təmin edilməsi cəmiyyət üçün zəruri istehsal sahələrinin inkişafına, əhalinin maddi rifahının yüksəldilməsinə və məşğulluğunun təmin edilməsinə xidmət edir. Bu sistem dünyanın aparıcı şirkətlərinin sistemli fəaliyyətinin vacib amillərindən sayılır. Dəniz nəqliyyatı və daha sonra formalaşan dəmiryol nəqliyyatı ticarət dövriyyəsinin artmasına, dünya dövlətlərinin bir-birinə yaxınlaşması müstəvisində qloballaşma dalğalarının yaranmasına səbəb olmuşdur.*

Açar sözlər: *logistika, investisiya, ticarət, məşğulluq, bazar, infrastruktur, vergi*

Bundan əlavə hazır məhsulların istehsalı, onların istehlakçılara çatdırılması prosesinin sistemləşdirilməsi, daha dəqiq desək, logistikanın inkişafı yerli və transmilli şirkətlərin fəaliyyətinə əhəmiyyətli təsir göstərir.

Bir elm kimi 1950-ci illərdə ABŞ-da yaranmağa başlamış logistika uzunmüddətli inkişaf yolu keçərək hazırda məhsulların hərəkətini, konkret yerdə və vaxtda onlara olan tələb-təklif nisbətlərinin tənzimlənməsini təmin edən fəaliyyət növlərinin menecmentidir. Bu fəaliyyət nəqletmə, emal, qablaşdırma və ehtiyatlara nəzarət proseslərini, həmçinin istehsal və anbar

yerlərinin seçilməsini, tələbin proqnozlaşdırılmasını, marketinq və istehlakçılara xidmətin göstərilməsini əhatə edir. Logistika və təchizat zənciri anlayışları bəzən sinonim kimi işlədilsə də, onlar tam olaraq eyni mənalı deyil. Belə ki, logistika bir şirkətin xammal alışı və çatdırılması, hazır məhsulların qablaşdırılması, yığılması və istehlakçılara çatdırılması prosesidir. Ondan fərqli olaraq, təchizat zənciri birgə fəaliyyət göstərən şirkətlərləri əhatə edir. Məlumdur ki, hər bir firma gəlir əldə etmək istəyi ilə müəyyən fəaliyyətlə məşğul olur və fəaliyyət növlərinin reallaşdırılmasında logistikaya ehtiyac duyulur.

Müasir dövrdə nəqliyyat və logistika sahəsində əsas trendlər şirkətlərin öz fəaliyyətinə fokus olması səbəbindən logistikanı autsours etməsidir. Fedex və DHL kimi logistika şirkətlərinin yaranması məhz bu proseslə bağlıdır. Transmilli şirkətlərin əksəriyyəti maddi baxımdan daha səmərəli olduğu üçün logistika proseslərinin bir hissəsini bu şirkətlərə həvalə edirlər. Beləliklə, logistika sisteminin inkişafı və təkmilləşdirilməsi əvvəlcə müəyyən qədər investisiya xərcləri tələb etsə də, sonradan bütövlükdə ölkə və şirkətlər miqyasında investisiya cəlbedicilyi amilinə çevrilir.

Son illər ölkəmizdə aparılan islahatlar nəticəsində respublikamız bir sıra beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən hazırlanmış reytinqlərdə yüksək pillədə qərarlaşmışdır. Beynəlxalq reytinqlər isə investorların maraq dairəsində olan məsələlərdəndir. Xarici investorlar şəffaflıq və hesabatlıgın təmin edildiyi, uyğun hüquqi prosedurlarla bağlı islahatların aparıldığı ölkələrə investisiya qoyuluşunu həyata keçirirlər. Doing Business və Qlobal Rəqabətlilik hesabatları, eləcə də İqtisadi Azadlıq İndeksi tərəfindən ölkəmiz yüksək qiymətləndirilir. Dünya Bankının nəşri olduğundan Doing Business hesabatını xarici investorlar daha çox izləyirlər. İnvestorlar hər hansı ölkəyə investisiya qoyuluşunu reallaşdırarkən icra mərhələsində hansı üstünlüklərə malik olacaqları və gəlirlilik səviyyəsi üzrə təhlillər aparırlar. Aparılan təhlillərin obyektləri və predmetlərinin siyahısı bir çox hallarda standart olur. Onlara əsasən aşağıdakıları aid edirlər:

- Ölkə iqtisadiyyatının dinamik inkişafı;
- Əlverişli rəqabət mühitinin olması;
- Vergi qanunvericiliyinin təkmilliyi;
- İnvestisiya və sahibkarlıq risklərinin aşağı olması;
- Nəqliiyyat-kommunikasiya və logistika sisteminin inkişafı;
- Siyasi sabitlik;
- Ölkədə kriminogen vəziyyət.

Təkmil nəqliyyat-kommunikasiya və logistika sisteminin mövcudluğu investorların vaxt və maliyyə xərclərinin, itkilərinin azaldımasına səbəb olur.

Məlumdur ki, zəngin neft-qaz ehtiyatları, turizm potensialı və əlverilşli coğrafi mövqeyi Azərbaycanı investisiya baxımından regionun ən qabaqcıl ölkəsinə çevirmişdir. Sadalanan resurslardan neft-qaz ehtyatları milli iqtisadiyyatımızın lokomotivi və valyuta gəlirlərinin əsas mənbəyidir. Bu baxımdan ölkəmizin iqtisadi tərəqqisinin ilkin əsasını 21 sentyabr 1994-cü ildə bağlanılan Əsrin Kontraktı təşkil edir desək, yəqin ki, səhv etmərik. Kontraktın imzalanması tarixindən etibarən Azərbaycan iqtisadiyyatına dünyanın BP, Amoko, Ekson, Penzoyl və s. kimi tanınmış şirkətləri investisiya qoyuluşları həyata keçirməyə başladılar.

Cədvəl.

Azərbaycan iqtisadiyyatına yönəldilən investisiya qoyuluşunun həcminin dinamikası

	1995	2000	2005	2010	2015	2016	**2017**	**2018**	**2019**
Bütün mənbələrdən olan investisiya qoyuluşları									
milyon manat	480.7	1289.8	6733.4	14118.9	20057.4	22706.4	24462.5	25877.0	24986.6
milyon dollar	544.1	1441.4	7118.5	17591.4	19547.2	14228.0	14213.3	15221.7	14698.0
Xarici investisiyalar									
milyon manat	331.4	829.5	4628.5	6619.7	10998.9	16216.1	15697.3	14002.1	12119.5

milyon dollar	375.1	927.0	4893.2	8247.8	10719.1	10161.1	9120.5	8236.5	7129.1
Daxili investisiyalar									
milyon manat	149.3	460.3	2104.9	7499.2	9058.5	6490.3	8765.2	11874.9	12867.1
milyon dollar	169.0	514.4	2225.3	9343.6	8828.1	4066.9	5092.8	6985.2	7568.9

Mənbə: www.stat.gov.az.

Cədvəl məlumatlarından göründüyü kimi, təhlil dövrünü şərti olaraq üç dövrə ayırmaq olar: 1995-2014-cü illər, 2015-2016-cı illər və sonrakı dövr. Birinci dövr üçün ölkə iqtisadiyyatına qoyulan daxili və xarici investisiyaların davamlı artımı xarakterik olmuşdur. Bunu neft hasilatının və ixracının, eləcə də dünya bazar qiymətlərinin artması ilə əlaqələndirmək olar. Nəticə etibarilə artan neft gəlirləri Azərbaycanda nəqliyyat və logistika sisteminin inkişafı onların fəaliyyətlərinin təkmilləşdirilməsi zərurətini qarşıya qoydu. Beləliklə, neft və neft məhsullarının hasil edilməsi və ixracı ilə bağlı infrastruktur obyektlərinin tikintisinə qisa müddətdə minlərlə yerli vətəndaşlar cəlb olundu ki, bu da məşğulluq və rifah deməkdir. Bundan əlavə dövlət gəlirlərinin artması iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, regionların sosial-iqtisadi inkişafının təmin olunması imkanlarını genişləndirdi. 2015-2016-cı illər bildiyimiz kimi, Azərbaycanda devalvasiya proseləri yaddaşlarda qaldı. Devalvasiya proseslərindən sonra milli valyutanın məzənnəsinin dəyişməsi (iki dəfədən çox ucuzlaşması) investisiya qoyuluşlarının müxtəlif valyutalarda ifadə olunmuş kəmiyyətlərinə öz təsirini göstərdi. Ardıcıl olaraq, 2017-2019-cu illəri valyuta sabitliyinin təmin olunması və daxili investisiyaların üstün artımı dövrü kimi xarakterizə etmək olar.

Təhlil dövrü müəyyən tərəddüdlərlə müşaiyət olunsa da sosial-infrastruktur layihələrin investisiyalaşdırılmasında heç bir ixtisarlar baş verməmişdir. Konkret olaraq, logistika ticarət və investisiyalarla qarşılıqlı əlaqədə aparıcı investor şirkətlərin fəaliyyətlərində mühüm rol oynayır. İqtisadi araşdırmalar logistika və ticarət arasında statistik əlaqənin olmasını təsdiq edir. Lakin, ticarətdən fərqli olaraq ölkənin birbaşa xarici investisiyalar üzrə cəlbediciliyinə logistikanın təsiri bir qədər zəif qiymətləndirilir. Bunu siyasi sabitlik, əmək haqqı və vergi dərəcələri, daxili bazarın tutumu və azad ticarət zonaları kimi amillərin daha təsirli amillər olması ilə əlaqələndirmək olar. Bu amillərin uçotu ilə Azərbaycanın bəzi logistik mərkəzlərində rəqabət qabiliyyətini müəyyən etmək olar.

1. 2020-ci il üçün gözlənilən ticarət axını barədə məlumat verilməmişdir.
2. Bu marşrutlar növbəti səhifələrdə verilən xəritələrdə göstərilmişdir.

Qeyd: İran barədə təhlillər yalnız ictimaiyyətdə mövcud olan və Azərbaycan hökumətinin sahib olduğu məlumatlara əsaslanmışdır.

Mənbə: IHS, Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası

Şəkil. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizi üzrə Azərbaycanın rəqabətqabiliyyətliliyi

Logistika sisteminin davamlı inkişafı əmtəə və xidmətlərin sərbəst hərəkətində, rəqabət mühitinin və əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu sistemin inkişafını nəqliyyat sistemindən kənarda təsəvvür etmək olmaz. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı sosial, iqtisadi, siyasi və s. prioritetlərə çatmaqda olduqca əhəmiyyətlidir. Azərbaycan iqtisadiyyatının enerji sektoruna əsaslanması həmin sektorda logistikanın inkişafını ön plana çəkir. Bu da birbaşa neft və neft məhsulları bazarında logistik infrastrukturun inkişafı ilə bağlıdır. O, nəqliyyat, anbar və xidmət elementlərini və kommunikasiyanı özündə birləşdirir.

Logistika sisteminin inkişafı istiqamətində görülən işlər milli iqtisadiyyatın və geniş miqayaslı xarici ticarət əməliyyatları aparan şirkətlərin inkişafına təkan verir. Bu baxımdan logistika sahəsində milli və beynəlxalq səviyyədə layihələrin həyata keçirilməsi, müvafiq sektorun inkişafı məqsədlərinə nail olunması günün vacib məsələlərindəndir. Onları aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

– region miqyasında logistika mərkəzində Azərbaycanın mövqeyinin daha da möhkəmləndirilməsi;
– yeni liman kompleksi və dəmiryolu layihələrinin tamamlanması;
– logistika sahəsində aparılan əməliyyatların genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi;
– paytaxtda və uyğun regionlarda yeni logistika mərkəzlərinin yaradılması;
– logistika sahəsində özəl sektorun iştirakı səviyyəsinin yüksəldilməsi. [3]

Bu və ya digər əməliyyatların həyata keçirilməsi gələcəkdə ölkəmizdə ÜDM-in, iqtisadi fəaliyyət sferalarına yönəldilən investisiyaların əhəmiyyətli dərəcədə artmasına zəmin yarada bilər.

Ədəbiyyat

1. “Xarici investisiyaların qorunması haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, 1992.
2. “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası. Bakı, 2012.
3. “Logistika və ticarətin inkişafına dair” Strateji Yol Xəritəsi. Bakı, 2016.
4. Namazova C.B. İnvestisiyalar. Bakı, 2014.
5. www.stat.gov.az.

Резюме

Гулиев И.Г.

Влияние развития логистической системы на инвестиционную привлекательность страны

В условиях глобализации поток инвестиций между странами стал одним из факторов развития мира. Однако у стран и компаний с широкими инвестиционными возможностями есть свои интересы. Здесь важную роль играют как экономические, так и политические, а также военно-политические факторы, потому что именно они определяют срок окупаемости и прибыльность инвестиций. В представленной статье анализируется влияние развития логистической системы на объем инвестиций, привлекаемых в нашу страну.

Ключевые слова: *логистика, инвестиции, торговля, занятость, рынок, инфраструктура, налоги*

Summary

Guliyev I.G.

Impact of Logistics System Development on the Country's Investment Attractiveness

In the context of globalization, the flow of investment between countries has become one of the factors of world development. However, countries and companies with ample investment opportunities have their own interests. Both economic and political and military-political factors play an important role here, because these factors determine the maturity and return on investment.

The article analyzes the impact of the development of the logistics system on the volume of investments attracted to our country.

Key words: *logistics, investment, trade, employment, market, infrastructure, taxes*

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA SİSTEMİNİN TRANSMİLLİ ŞİRKƏTLƏRİN FƏALİYYƏTİNƏ TƏSİRİ

Məcidova Səadət Mirağa qızı
UNEC
seadet.5@mail.ru

Xülasə: *İstənilən şirkətin nəqliyyat-logistika sistemi onun təsərrüfat fəaliyyətində mühüm rol oynayır. Təsadüfi deyil ki, logistika firmanın "uğur silahı" kimi qəbul edilir. Səmərəli logistika xidmətləri xərclərin azaldılmasını və rəqabət üstünlüklərini təmin edir. Ona görə də aparıcı şirkətlər öz logistik strukturlarını beynəlxalq əsaslarda qurmağa çalışırlar.Bu baxımdan transmilli şirkətləri də istisna etmək olmaz.*

Təqdim olunan məqalədə nəqliyyat-logistika sistemlərinin transmilli şirkətlərin fəaliyyətinin səmərəliliyinə təsiri qiymətləndirilir.

Açar sözlər: *logistika , dəyər, xərclər, investisiya, ticarət, infrastruktur, şirkət, bazar.*

Nəqliyyat və logistika sistemi transmilli şirkətlərin (TMŞ) fəaliyyətində əhəmiyyətli rol oynayır.Dünya iqtisadiyyatında baş verən qloballaşma prosesləri, şirkətlər arasında qarşılıqlı iqtisadi fəaliyyətin genişləndirməsi bu sistemin təşkilinə diqqəti daha da artırır. Nəticədə, logistika tədricən qabaqcıl beynəlxalq firmaların əsas "uğur silahı"na çevrilir. Dəyər zəncirinin formalaşması xərclərinin azaldılmasını, eləcə də istehlakçılara fərdiləşdirilmiş xidmətlərin təklifini təmin edən logistika hazırda rəqabət üstünlüyünün əsas mənbələrindən biridir. Bu baxımdan şirkətlərin öz logistika strukturlarını beynəlxalq əsasda formalaşdırması həyati əhəmiyyətə malikdir.

Logistika infrastrukturu dedikdə təchizat, tədarük, məhsulların saxlanılması və müştərilərə çatdırılması üzrə fəaliyyətin təmin edilməsi sistemi başa düşülür. Onun bir sıra mühüm elementləri vardır. N.G.Kuvayevə görə, logistika infrastrukturunun başlıca elementləri nəqliyyat, anbar və xidmət elementlərindən ibarətdir. Logistika infrastrukturunun digər elementi kimi kommunikasiyanı göstərmək olar. Səmərəli fəaliyyət göstərən kommunikasiyalar olmadan digər elementlərin faydalı və qarşılıqlı fəaliyyəti qeyri-mümkündür.

Transmilli şirkətlər logistika məsələsinin həllinə həmişə məsuliyyətlə yanaşır və yeni həll yolları tapmağa çalışırlar. Beynəlxalq bazarda lokal anbarların və distrübütor (paylama) mərkəzlərinin sayının azaldılması, eləcə də regional, milli və mərkəzləşmiş anbarların yaradılması müasir trend hesab olunur. Bu mərkəzlər daha çox lokal anbarların tikilməsi xərclərini azaldır, eyni zamanda məhsulların daxili və xarici bazarlara daha əlverişli üsullarla çıxarılmasına imkan verir.

Məlumdur ki, qənaətbəxş gəlir əldə etməyə çalışan firmaların (xüsusilə istehsalçı firmaların) fəaliyyətində ticarət əməliyyatları əsas rol oynayır. Gəlir əldə etmək üçün hər bir firmanın fəaliyyətinin istənilən mərhələsində logistikaya ehtiyac duyulur.

Transmilli və eləcə də digər şirkətlər üçün logistikanın vacibliyi dəyər zəncirində özünü daha aydın şəkildə göstərir. Bu, ondan irəli gəlir ki, dəyər zəncirinin əsas fəaliyyətləri birbaşa logistika ilə əlaqədardır. Həmin fəaliyyət növləri üzrə logistika sistemi aşağıdakılardan ibarətdir:

- İdxal logistikası;
- Emal və sair əməliyyatlar logistkası;
- İxrac logistikası;
- Marketinq və satış logistkası;
- Xidmətlər logistkası.

Transmilli şirkətlərin əsas gəlir mənbələrinin əsasən müvafiq fəaliyyət növlərindən ibarət olması logistikanın onların fəaliyyətində əhəmiyyətini aşkar edir. Xammalın alınmasında emala, satışdan xidmətlərə qədər bütün ardıcıl proseslərdə logistikanın imkanlarından istfadə zəruridir.

Müasir dövrdə nəqliyyat və logistika sahəsində əsas trendlər şirkətlərin öz fəaliyyətinə fokus olması səbəbindən logistikanı autsours etməsidir. Fedex və DHL kimi logistika şirkətləri

məhz bu əsasda yaranmışdır. Əksər transmilli şirkətlər maddi cəhətdən qənaətlilik və səmərəlilik baxımından nəqliyyat və logistika proseslərinin əsas hissəsini bu şirkətlərə həvalə edirlər. Bundan əlavə, müasir dövrdə nəqliyyat sahəsində əsas trendlərdən biri yaxın məsafələrdə dron sistemindən istifadədir.Bu nəqliyyat növündən Amazon, eBay kimi şirkətlərdə artıq istifadə olunur.

Transmilli şirkətlərin xarici investisiya fəaliyyətində nəqliyyat və logistika, ticarət və investisiyalar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə mühüm rol oynayır. Bremen Universitetinin alimlərinin araşdırmaları ilə logistika və ticarət arasında statistik əlaqənin olması aşkar edilmişdir. Araşdırmalar göstərmişdir ki, nəqliyyat infrastrukturu, o cümlədən yol və limanların keyfiyyəti xarici ticarət dövriyyəsinə təsir edən ən mühüm amillərdən biridir. Bundan əlavə, məlum olmuşdur ki, ölkələrin birbaşa xarici investisiyalar üçün cəlbediciliyinə ticarətdən fərqli olaraq logistikanın təsir dərəcəsi o qədər də yüksək deyil. Ona görə ki, ölkənin investisiya cəlbediciliyinə siyasi sabitlliyin, əmək haqqı və vergi dərəcələri, daxili bazarın tutumu, azad ticarət zonaları kimi amillər də mühüm təsir göstərir.

Dünyanın digər ölkələrində olduğu kimi, Azərbaycanda da nəqliyyat və logistika sisteminin davamlı inkişafı əmtəə və xidmətlərlə sərbəst ticarət sahəsində, bazar subyektlərinin təsərrüfat müstəqilliyinin təmin olunmasında, rəqabət mühitinin yaxşılaşdırılmasında və əhalinin rifahının yüksəldilməsində əhəmiyyətli rola malikdir. Azərbaycanda da nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi perspektiv dövrün strateji məqsədlərindən biridir. Ona görə ki, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı sosial-iqtisadi və xarici siyasət sahəsində müəyyən olunmuş prioritetlərə çatmaq üçün real zəmin yaradır. Müstəqilliyin ilk illərindən başlayaraq, Azərbaycanda nəqliyyat - logistika sisteminin inkişafı sahəsində mühüm işlər görülmüş, onun kompleks fəaliyyətinin tənzimlənməsi üçün hüquqi baza yaradılmış və müvafiq normativ- hüquqi aktlar qəbul olunmuşdur. Bu aktlara nəqliyyat, avtomobil nəqliyyatı, avtomobil yolları və aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunları, eləcə də "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair" (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramını misal göstərmək olar. [4] Bunlardan əlavə nəqliyyat və logistika sisteminin inkişafının zəruriliyini şərtləndirən amillər Azərbaycan 2020: Gələcəyə baxış inkişaf konsepsiyasında, həmçinin Logistika və Ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində öz əksini tapmış və əsaslandırılmışdır. Adı çəkilən konsepsiyada nəqliyyat sektorunda baş verəcək perspektiv dəyişikliklər aşağıdakı kimi səciyyələndirilir:

- Azərbaycan Respublikasını bölgənin əsas ticarət mərkəzinə çevirmək üçün regionlarda logistika mərkəzlərinin formalaşdırılması;
- Dövlətin rəqabət gücünün yüksəldilməsi üçün ölkə ərazisində Avropa-Qafqaz-Asiya və Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində yükdaşıma xərclərinin azaldılması, idxal-ixrac və tranzit proseslərinə sərf olunan vaxtın minimuma endirilməsi və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi;
- Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri istiqamətində magistralların genişləndirilməsi;
- Beynəlxalq əhəmiyyətli yolların yenidən qurulması;
- Ölkənin nəqliyyat-yol infrastrukturunun müasir standart və normalara uyğunlaşdırılması;
- Ölkə ərazisində yol-nəqliyyat və logistika infrastrukturunun texnoloji təminat səviyyəsinin yüksəldilməsi. [5]

Müasir dövrdə transmilli şirkətlər beynəlxalq standartlara uyğun logistika xidmətləri göstərən şirkətlərlə əməkdaşlığa üstünlük verirlər. Ona görə ki, müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadə etməklə, yükdaşımaların aparılması xərclərin azaldılmasına və xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsinə səbəb olur. Onu da qeyd etmək olar ki, yerli şirkətlərin qarşılaşdığı əsas problemlər sırasında logistika sahəsində ixtisaslı kadrların azlığıdır. Məlum olduğu kimi, neft-qaz sektoru milli iqtisadiyyatın lokomotivi olmaqla, dövlətimizin əsas maliyyə mənbəyidir. 1994-cü ilin sentyabrında imzalanan Əsrin Kontraktı ölkə iqisadiyyatının davamlı inkişafına səbəb olan ən əhəmiyyətli tarixi hadisələrdən biridir. Bu kontraktla transmilli şirkətlərin Azərbaycan Respublikasına cəlb olunmasının əsası qoyulmuşdur. Belə ki, bundan sonra BP, Amoko, Ekson,

Penzoyl və Standart Oyl kimi transmilli şirkətlərin ölkəmizdə investisiya fəaliyyətlərini həyata keçirməsi üçün əlverişli şərait yaranmışdır. Həmin vaxtdan ötən dövr ərzində dünyanın müxtəlif ölkələrindən olan bir çox transmilli və digər şirkətlər Azərbaycan iqtisadiyyatına investisiya qoyuluşlarını həyata keçirmişlər və hazırda da öz fəaliyyətlərini davam etdirirlər. Reallıq ondan ibarətdir ki, investisiya qoyuluşlarının əsas hissəsi energetika sektoruna yönəldilmişdir.

Müasir Azərbaycan iqtisadiyyatının enerji sektoruna əsaslanması ardıcıl olaraq həmin sektorda logistikanın inkişafını ön plana çıxarır. Bu da neft və neft məsulları bazarında logistika infrastrukturunun davamlı inkişafının daim diqqətdə saxlanılması sayəsində reallaşa bilər. O.Q.Valramovaya görə, neft və neft məhsulları bazarında logistikanın inkişafı aşağıda göstərilən problemlərlə müşayiət oluna bilər:

- Təchizatçıların öz öhdəliklərini yerinə yetirmək imkanlarını itirməsi;
- Şirkətin xüsusi neft bazasının olmaması;
- Nəqliyyatın fəaliyyətində uzunmüddətli boşdayanmaların olması;
- Logistik infrastrukturun olmaması.

Neft və neft məhsulları bazarında logistika sisteminin formalaşdırılması baxımından neft məhsullarının təminatı prosesinin mərhələlərinin nəzərdən keçirilməsi zəruridir. Burada əsasən neftin hasilatı və emalı, daha sonra isə neft və neft məhsullarının satışı mərhələləri diqqətə alınır.

Bu baxımdan SOCAR-ın fəaliyyətinin bəzi məqamlarının nəzərdən keçirilməsi maraq doğurur. Geniş fəaliyyət istiqamətlərinə malik olması SOCAR--ın təchizat zəncirinin də çoxşaxəliliyinə səbəb olur. Bu təchizat zəncirinə xidmət təminatçıları olan şirkətlərlə yanaşı, xammal və məhsul təchiz edən şirkətlər də daxildir.

Cədvəl 1.

SOCAR tərəfindən təchizatçılara ödənilən xərclər

Təchizatçılara ödənilən xərclər		
Xammalın alınması	Qiymətli kağızların alışı	İnvestisiya və digər xərclər
Daxili ehtiyac üçün yanacaq	Qeyri-maddi aktivlərin alışı	Əsas aktivlərin alışı

Cədvəl 2.

SOCAR tərəfindən xidmət təminatçılarına ödənilən xərclərin növləri

Xidmət təminatçılarına ödənilən xərclərin növləri		
Kommukikasiya xidmətlərinə çəkilən xərclər	Nəqliyyat xərcləri	Reklam, elan, media və digər bu tipli xərclər
Bank xidmətləri	Nümayəndəlik xidmətlərinə çəkilən xərclər	Kadrların ixtsasartırma xərcləri
Cari təmir xərcləri	Sığorta xərcləri	Əsas aktivlərin əsaslı təmiri xərcləri
Mühafizə xərcləri	Sair əməliyyat xərcləri	Elmi tədqiqat və dizayn xərcləri

Qeyd:Cədvəllərdə verilən təsnifat 2018-ci ilin məlumatlarına əsasən formalaşdırılmışdır.

SOCAR öz fəaliyyətində lazım olan məhsul, material və xidmətlərin alışı zamanı yerli şirkətlərlə qarşılıqlı iqtisadi əlqələrin genişləndirilməsini prioritet hesab etməklə, yerli bazarın inkişafına birbaşa və dolayı şəkildə təsir göstərməyə çalışır.

Nəqliyyat-logistika sisteminin inkişafı istiqamətində görülən işlər ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlı inkişafına və qabaqcıl yerli şirkətlərin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərir və ölkəmizdə transmilli biznesin inkişafını şərait yaradır. Bu səbəbdən ölkəmizdə nəqliyyat-logistika sahəsində bir çox milli və beynəlxalq səviyyəli layihələr həyata keçirilir. Bununla yanaşı logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində göstərilən aşağıdakı prioritetlərə nail olunması istuqamətində tədbirlər davam etdirilir:

- ✓ Regionda ticarət və logistika mərkəzi kimi Azərbaycanın əhəmiyyətinin artırılması;
- ✓ Yeni liman kompleksi və dəmiryol layihələrinin başa çatdırılması;
- ✓ Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi;
- ✓ Bakıda və bölgələrdə ticarət - logistika mərkəzlərinin yaradılması;
- ✓ Logistika sahəsində özəl sektorunun iştirakı səviyyəsinin yüksəldilməsi. [5]

Azərbaycanda logistika-nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərəcək ixtisaslı kadrların yetişdirilməsi də vacib məsələlərdən biridir. Bu səbəbdən də, demək olar ki, ölkəmizdə nəqliyyat - logistika sistemlərinin fəaliyyətini dərindən bilən ixtisaslı kadrların hazırlanması yuxarıda qeyd edilən fəaliyyət istiqamətlərinin icrasında dayanıqlılığın təmin edilməsinin açarıdır.

Şübhəsiz ki, Azərbaycanın əlverişli strateji-coğrafi mövqeyi, beynəlxalq ticarət yollarının üzərində yerləşməsi onu regionun logistika-ticarət mərkəzinə çevirə bilər. Respublikamızın yeni Böyük İpək Yolunun üzərində yerləşməsi onun Şərq-Qərb dəhlizi üzrə Çin və Avropa arasında ticarətdən yararlanmasına imkan yarada bilər. Lakin, onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Çin və Avropa arasında ticərətdə rəqiblərin sayının çox olması burada əsas iştirakçılardan biri kimi fəaliyyət göstərməyi çətinləşdirir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika sahəsində əsas prioritetlərindən biri də fəaliyyət göstərən logistika komponentlərinin özəlləşdirilməsidir. Bu tədbirlərin həyata keçirilməsi digər müsbət tərəfləri ilə bərabər transmilli biznesin inkişafına da şərait yaradacaqdır. Düşünürük ki, logistika və nəqliyyat sektorunda ixtisaslı kadrların hazırlanması, ölkə ərazisində ticarət yollarının keyfiyyətinin artırılması, eləcədə də digər infrastruktur növləri özrə ölkənin ümumi durumunun yüksəldilməsi proseslərə öz müsbət töhfəsini verəcəkdir. Eyni zamanda ölkə iqtisadiyyatının qan damarları olan nəqliyyat iqtisadiyyatına davamlı investisiyaların cəlb edilməsi,logistika və gömrük infrastrukturunun inkişafı, gömrük orqanlarının səmərəli fəaliyyəti ölkənin iqtisadi cəhətdən dirçəlməsinə, Şərq və Qərb arasında mühüm ticarət yolu kimi əhəmiyyətinin artmasna və qlobal rəqabətə davamlı şirkətlərin ölkədə fəaliyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Şəkərəliyev A.Ş., Şəkərəliyeva Z.A. Gömrük işinin təşkili və idarə edilməsi. Bakı, 2006.
2. “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyası. Bakı, 2012.
3. ARDNŞ maliyyə hesabatları (2012-2018).
4. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair” (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı. Bakı, 2006.
5. “Logistika və ticarətin inkişafına dair” Strateji Yol Xəritəsi, Bakı, 2016.
6. Logistics Performance İndex (World Bank)
7. https://www.gfmag.com/global-data/economic-data/largest-companies.

Резюме

Меджидова С.М.

Влияние транспортно-логистической системы на деятельность транснациональных компаний в Азербайджане

Транспортно-логистическая система любой компании играет важную роль в ее хозяйственной деятельности. Логистика не случайно воспринимается как «оружие успеха» фирм. Эффективные логистические услуги обеспечивают снижение затрат и конкурентное преимущество. Поэтому ведущие компании стремятся выстраивать свои логистические структуры на международной основе. В этом плане нельзя исключать транснациональные компании..

В представленной статье оценивается влияние транспортно-логистической системы на эффективность деятельности транснациональных компаний.

Ключевые слова: *логистика, стоимость. расходы, инвестиции, торговля, инфраструктура, компания, рынок*

Summary

Medjidova S.M.

Influence of the Transport and Logistics System on the Activity of Transnational Companies in Azerbaijan

The transport and logistics system of any company plays an important role in its economic activity. Logistics is not accidentally perceived as a "weapon of success" firm. Efficient logistics

services provide cost reduction and competitive advantage. Therefore, the leading companies are trying to build their logistics structures on an international basis. In this regard, it is impossible to exclude transnational companies.

The presented article assesses the impact of the transport and logistics system on the efficiency and activity of transnational companies.

Key words: *logistics, value. cost, investment, trade, infrastructure, company, market*

MİLLİ İQTİSADİYYATDA TURİZMİN ROLUNUN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Orucəliyeva Bəsti Əli qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
Bestioruceliyeva@gmal.com

Xülasə: *Məqalədə turizmin milli iqtisadiyyatda rolu nəzərdən keçirilmişdir. Turizmin ölkə iqtisadiyyatına birbaşa və dolayı təsirləri tədqiq edilmişdir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında Azərbaycanda turizm müəssisələrinin fəaliyyətinin əsas göstəriciləri təhlil edilmişdir. Həmçinin Azərbaycanın turizm sektorunda mövcud olan problemlərin həlli üçün perspektiv istiqamətlər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *turizm, turizmin inkişafı, infrastruktur, xərc, gəlir, səyahət agentlikləri, turoperator*

Turizmin müasir dünya iqtisadiyyatının yüksək gəlirli və dinamik sahəsidir. Bu gün ölkəmizdə turizmi inkişaf etdirmək problemi aktual mövzudur. Turizmin inkişafı yeni iş yerləri açmaqla məşğulluq problemini həll etməyə imkan verir, ərazilərin görünüşünün dəyişməsinə, infrastrukturun yaxşılaşdırılmasına müsbət təsir göstərir. Turizmin inkişafı çoxsaylı ekoloji problemlərin həllinə kömək edir, dövlətlərarası əlaqələrin möhkəmlənməsinə, işgüzar əməkdaşlığın genişlənməsinə səbəb olur və nəqliyyat, rabitə, ticarət, tikinti, xidmət, mədəniyyət, incəsənət kimi iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinə stimullaşdırıcı təsir göstərir. Azərbaycanda turizmin inkişafında əsas məqsəd artan gəlir gətirməklə eyni zamanda turistlərin müxtəlif xidmətlərə tələbatını ödəyən yüksək gəlirli, rəqabətədavamlı, ekoloji və sosial yönümlü turizm sənayesini formalaşdırmaqdır. Bununla birlikdə turizmin mövcud maddi-texniki bazasının yenidən qurulması və modernləşdirilməsi tələb olunur. Eyni zamanda, turizmin səmərəli inkişafı üçün respublikada kiçik və orta otellər kimi ən vacib turizm obyektlərinin yenidən qurmaq, nəqliyyat əlaqələrini, rabitə sistemlərini inkişaf etdirmək, dayanacaqlar, iaşə məntəqələri, bələdçi xidmətləri yaratmaq lazımdır. Bütün bunlar, təbii ki, həm dövlət büdcəsindən, həm xüsusi biznesdən böyük həcmdə investisiya tələb edir.

Turizm ölkə iqtisadiyyatına birbaşa və dolayı təsir göstərir. Birbaşa təsir turist xərcləri hesabına ölkənin gəlirinin artmasında özünü göstərir. Turistin xərcləri ölkənin sənayesinə (infrastrukturuna) yatırılır və bununla da əhalinin məşğulluğunu təmin edir, büdcəni vergilərlə doldurur. Başqa sözlə, təkcə turizm təşkilatlarının deyil, bütövlükdə qəbul edən ölkənin gəlirlərini artırır. Bununla əlaqədar, müəyyən bir "xərclər - gəlir - xərclər" zənciri meydana gəlir. Bu zaman turistlərin xərcləri turist təşkilatlarının gəlirlərinə çevrilir və bu da öz növbəsində gəlirlərin bir hissəsini xərclərə çevirir və s. Qeyd etmək lazımdır ki, turistlərin xərcləri turizm sektorunun müəssisələrində həyata keçirilir (yaşayış, yemək, nəqliyyat xidmətləri və s.). Turistlərin qaldıqları yerdə xərclədikləri pul bütövlükdə ölkə üçün gəlir gətirir. Turistlərin xərcləri turizm sənayesindəki müəssisələrin, iqtisadiyyatın əlaqəli sahələrinin (ticarət, iaşə, nəqliyyat, istirahət və əyləncə, istehlak xidmətləri və s.) gəlirlərinə, habelə bölgə əhalisinin əlavə gəlirlərinə çevrilir. Bu gəlirlər əlavə mənfəət, investisiya kimi fəaliyyət göstərir və müxtəlif səviyyələrdə büdcələrə vergi və digər ödənişlər şəklində əlavə daxilolmalarla nəticələnir. Gəlirlərin artması və turizm məhsulunun istehsalının idarə olunması turizm xərclərinin çoxalmasına səbəb olur.

Aşağıdakı cədvəl vasitəsilə Azərbaycanda səyahət agentlikləri və turoperatorların gəlir və xərclərini təhlil edək (cədvəl 1).

Cədvəl 1-dən göründüyü kimi, turizm müəssisələrinin xərcləri davamlı olaraq artmışdır. Belə ki, 2019-cu ildə səyahət agentlikləri və turoperatorların məhsul istehsalına çəkdiyi xərclər 50400,9 min manat təşkil etmişdir ki, bu da 2015-ci illə müqayisədə 63,6%, 2016-cı illə müqayisədə 73,2%, 2017-ci illə müqayisədə 37,2%, 2018-ci illə müqayisədə isə 9,4% çoxdur.

Cədvəl 1.

Səyahət agentlikləri və turoperatorların gəlir və xərcləri, min manat [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Səyahət agentlikləri və turoperatorların əldə etdiyi gəlir	**36482,2**	**36758,3**	**41034,2**	**56439,4**	**63363,8**
Məhsul (xidmət) istehsalına çəkilən xərclər	**30811,6**	**29101,8**	**36734,6**	**46085,1**	**50400,0**
turizm yollayışlarının formalaş-dırılmasına çəkilən xərclər	2647,5	4779,0	9519,9	14981,8	16150,9
əmək haqqı xərcləri	4330,0	4662,1	5524,7	8136,4	10345,5
əsas vəsaitlərin cari təmirinə	439,3	305,6	253,3	171,6	32,1
büdcəyə ödənilən vergilər	4388,3	3634,0	2298,3	8090,9	7420,1
reklam xərcləri	-	-	1399,8	2047,4	3121,0
sair xərclər	19006,5	15721,1	17738,6	12657,0	13330,4
Turizm yollayışlarının formalaşdırılması xərclərindən göstərdikləri xidmətlərə görə kənar təşkilatlara ödənilmişdir	**2647,5**	**4779,0**	**9519,9**	**14981,8**	**16150,9**
yerləşdirmə xidmətinə	1453,0	2320,2	4912,4	8092,0	8115,1
nəqliyyat xidmətinə	634,0	1307,7	2212,3	2770,3	2788,1
qidalanmaya	373,0	810,3	1672,2	2230,0	2889,9
ekskursiya xidmətlərinə	74,9	37,2	228,5	616,4	658,2
viza xidmətlərinə	53,9	100,8	70,4	142,2	550,6
digər xidmətlərə görə	58,7	202,8	424,1	1130,9	1149,0

Həmçinin turizm müəssisələrinin gəlirləri də davamlı olaraq artmışdır. Bunu aşağıdakı diaqram vasitəsilə daha aydın görə bilərik. 2019-cu ildə səyahət agentlikləri və turoperatorların gəlirləri 63363,8 min manat təşkil etmişdir ki, bu da 2015-ci illə müqayisədə 73,7%, 2016-cı illə müqayisədə 72,4%, 2017-ci illə müqayisədə 54,4%, 2018-ci illə müqayisədə isə 12,3% çoxdur.

Mənbə: DSK məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunub

Şəkil. Səyahət agentlikləri və turoperatorların əldə etdiyi gəlirin artım dinamikası

Turizmin məşğulluğa və yeni iş yerlərinin açılmasına verdiyi töhfə bu sektorun sosial-iqtisadi əhəmiyyətini müəyyənləşdirir. Cədvəl 2-dən görünür ki, 2019-cu ildə turizmdə çalışan işçilərin sayı 58972 min nəfər təşkil etmişdir ki, bu da 2018-ci illə müqayisədə 5750 nəfər və yaxud 10,8%, 2017-ci illə müqayisədə 12135 nəfər və yaxud 25,9%, 2016-cı illə müqayisədə 35,6%, 2015-ci illə müqayisədə isə 9523 nəfər və yaxud 19,3% çoxdur. Göründüyü kimi, turizmdə çalışan işçilərin sayında artım müşahidə olunmuşdur ki, bu da məşğulluğun təmin edilməsinə şərait yaradır.

Turizm üçün xarakterik sahələrdə yaradılmış əlavə dəyərin həcmində də artım müşahidə olunmuşdur.

Cədvəl 2.

Turizm üçün xarakterik sahələr üzrə əsas göstəricilər [1]

	2015	2016	2017	2018	2019
Turizm üçün xarakterik sahələrdə çalışan işçilərin sayı, nəfər	49449	43477	46837	53222	58972
Turizm üçün xarakterik sahələrdə yaradılmış əlavə dəyərin həcmi, milyon manat	2437,3	2746,1	3151,0	3464,3	3704,9
Turizm üçün xarakterik sahələrdə yaradılan əlavə dəyərin ölkənin ümumi daxili məhsulunda xüsusi çəkisi, faizlə	4,5	4,3	4,5	4,3	4,5
Turizm üçün xarakterik sahələr üzrə qoyulan investisiyaların həcmi, milyon manat	1063,9	363,0	267,3	229,7	133,7

Turizmin inkişafı iqtisadiyyatın əsas sahələrinə: nəqliyyat, rabitə, ticarət, tikinti, kənd təsərrüfatı, istehlak mallarının istehsalı kimi sahələrə stimullaşdırıcı təsir göstərir. Turizmin inkişafı üçün ən vacib şərt infrastruktur təminatının optimal səviyyəsinə nail olmaqdır. Turizm infrastrukturunun inkişafı turizm istiqamətlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması baxımından vacibdir. Bu, turist axınının həcminə və turizm sənayesinə deyil, bütövlükdə regionun iqtisadi göstəricilərinə təsir göstərir. Turist fəallığının artması turizm infrastrukturunun inkişafında dəyişikliklərin edilməsini, onun keyfiyyət komponentinin yaxşılaşdırılmasını zəruri edir. Öz növbəsində, bu, dərin elmi tədqiqat, nümunələrin açıqlanması və bütövlükdə turizm bazarının və onun ayrı-ayrı tərkib hissələrinin, xüsusən də infrastrukturun inkişafındakı əsas meyillərin müəyyənləşdirilməsini tələb edir. Turizmin inkişafı infrastruktur sahəsinə çox böyük investisiyaların daxil olmasını stimullaşdırır ki, bunun da əksər hissəsi həm yerli əhalinin, həm də turistlərin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilir.

Turizm sahəsindəki yeni iş yerləri və müəssisələrin bir hissəsi inkişaf etməkdə olan ölkələrdə yaradılır ki, bu da iqtisadi artım imkanlarını tarazlaşdırır, habelə kənd yerlərində sakinlərin konsolidasiyasına öz töhfəsini verir. Turist mübadiləsi prosesində yaranan mədəniyyətlərarası əlaqələr və şəxsi dostluq münasibətləri beynəlxalq anlaşmanın yaxşılaşdırılmasında vacib amildir və dünya xalqları arasında sülhün möhkəmlənməsinə töhfə verir. [4]

Anlamaq lazımdır ki, turizm infrastrukturunun inkişafı üçün effektiv siyasət sistemli bir yanaşma, həyata keçirilən tədbirlər kompleksinin əvvəlcədən hazırlanması, idarə edilməsi, monitorinqi və qiymətləndirilməsini nəzərdə tutur. Buna əsaslanaraq, turizm infrastrukturunun inkişafı üçün uzunmüddətli strategiya olmalıdır.

Turizmin inkişafında əsas problemlərdən biri kadr potensialı ilə təminetmə və onun hazırlığıdır. Bu problemi aradan qaldırmaq üçün turizmdə kadr potensialına olan tələbatın müəyyənləşdirilməsi, turizm ixtisasına daha dərindən iyələnmək üçün həmin sahə üzrə təhsil sisteminin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, xüsusi ixtisaslı kadrların formalaşması və yenidən hazırlanması zəruridir. [2, s. 42]

Milli iqtisadiyyatda oynadığı rola əsaslanaraq deyə bilərik ki, turizm, bu sənayeni inkişaf etdirən ölkələrin iqtisadiyyatlarının inkişafı ilə müşayiət olunan bir çox problemin həlli vasitəsidir. Turizmin sosial və iqtisadi əhəmiyyəti bununla bağlıdır və aşağıdakılara imkan verir:

- iqtisadiyyatın makro, mezo və mikro səviyyəsində gəlirlərin artması;
- yeni iş yerlərinin yaradılması;

- turizm məhsullarının istehsalı ilə əlaqəli sahələrin inkişafı;
- ölkədə və xüsusən turizm mərkəzlərində sosial və sənaye infrastrukturunun inkişafı;
- xalq sənətkarlığı və mədəniyyət mərkəzlərinin canlandırılması;
- yerli əhalinin həyat səviyyəsinin artması;
- xarici valyuta gəlirlərinin artması. [3]

Azərbaycanın turizm sektorunda mövcud olan problemlərin həlli üçün perspektiv istiqamətlər aşağıdakılardır:

- Azərbaycanı turizm ölkəsi kimi tanıtmaq üçün fəaliyyətləri canlandırmaq;
- hüquqi bazanı, xüsusən viza tənzimlənməsi sahəsini təkmilləşdirmək;
- investorlar üçün vergi və güzəştli kreditlərin azaldılması və ya ləğvi ilə əlverişli investisiya mühitinin yaradılması;
- ölkənin regionlarında turizmin geniş yayılmasına və inkişafına dəstək;
- turizm fəaliyyətinin sertifikatlaşdırılması və lisenziyalaşdırılması;
- turizm xidmətləri istehlakçılarının hüquqlarının müdafiəsini təmin etmək məqsədilə turizm agentliyi və turoperator fəaliyyətinə lisenziyalaşdırma mexanizminin tətbiqi;
- turizmdə vahid informasiya məkanının yaradılması.
- xarici turistlərin girişi və qalması prosedurunun sadələşdirilməsi;
- sərhəd və gömrük tələbləri və qaydalarının liberallaşdırılması;
- Azərbaycanda turizm və biznesin inkişafı üçün əlverişli bir ölkə kimi imicini qorumaq və yaymaq;
- turizm sərgilərində iştirak (turizm əlaqələrinin genişləndirilməsi);
- mövcud yaşayış binalarının yenidən qurulması və yeni yaşayış obyektlərinin inşası;
- otellərin, turizm mərkəzlərinin və istirahət evlərinin sertifikatlaşdırılması;
- otellərin və turizm sənayesinin digər müəssisələrinin işçilərinin təhsili və peşəkar inkişafı.

Azərbaycan Respublikasında turizmin inkişafı üçün yuxarıda göstərilən tədbirlərin reallaşdırılması nəticəsində qlobal turizm bazarında daha fəal iştirakçı kimi çıxış etməsini təmin edəcəkdir. Bütün bunlar turizmin inkişaf strategiyasınnı səmərəli şəkildə reallaşdırılmasını tələb edir. Turizm sənayesinin inkişafı ilə bağlı ölkənin inkişaf strategiyasında qarşıya aşağıdakı vəzifələr qoyulmalıdır:

- davamlı inkişaf prinsipləri əsasında prioritet turizm və rekreasiya zonalarının yaradılması;
- həm giriş yollarının, həm də əsas turizm mərkəzlərinin yenidən qurulması;
- tarixi və mədəni irs abidələri əsasında milli otel şəbəkələrinin yaradılması;
- turizm üzrə xidmət standartlarının təkmilləşdirilməsi;
- miqrasiya riski yaratmayan ölkələrdən gələn turistlər üçün viza strategiyasının təkmilləşdirilməsi;
- sosial turizmin inkişafı üçün şərait yaratmaq;
- respublikada və xaricdə kütləvi informasiya vasitələrində genişmiqyaslı reklam və məlumatlandırma kampaniyasının aparılması;
- Azərbaycan Respublikasının regionlarında turizmin perspektivli növlərində inkişaf üçün proqramların hazırlanması.

Beləliklə, turizmin effektiv inkişafı problemlərinin həlli daxili turizmi əhəmiyyətli dərəcədə inkişaf etdirəcək, Azərbaycan Respublikasına xarici turist axınını artıracaq və valyuta gəlirlərinin ölkə iqtisadiyyatına daxil olmasını təmin edəcək, eyni zamanda bütün səviyyələrdə büdcələrə vergi daxilolmalarının artımını təmin edəcəkdir ki, bu da iqtisadiyyatın əlaqəli sahələrinin inkişafını stimullaşdırır.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanda turizm. Statistik məcmuə. Bakı, 2020, 96 s.
2. Əlirzayev Ə.Q. Turizmin iqtisadiyyatı və idarə edilməsi. Bakı, İqtisad Universitetinin nəşriyyatı, 2010, 529 s.
3. Воскресенский В. Ю. Международный туризм. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007, 255с.

4. Корзун Р. М. Международный туризм // «Экономика АПК: проблемы и решения», 2011, 673 с.

Резюме
Оруджалиева Б.А.
Оценка роли туризма в национальной экономике

В статье рассматривается роль туризма в национальной экономике. Изучено прямое и косвенное влияние туризма на экономику страны. На основании данных Госкомстата проанализированы основные показатели деятельности туристических предприятий Азербайджана. Также были выдвинуты перспективные направления для решения существующих проблем в туристической сфере Азербайджана.

Ключевые слова: *туризм, развитие туризма, инфраструктура, расходы, доходы, туристические агентства, туроператор*

Summary
Orujalieva B.A.
Assessment of the Role of Tourism in the National Economy

The article examines the role of tourism in the national economy. The direct and indirect impact of tourism on the country's economy has been studied. Based on the data of the State Statistics Committee, the main indicators of the activities of tourism enterprises in Azerbaijan have been analyzed. Also promising directions were put forward for solving the existing problems in the tourism sector of Azerbaijan.

Key words: *tourism, tourism development, infrastructure, expenses, income, travel agencies, tour operator*

ÖLKƏNİN NƏQLİYYAT SEKTORUNUN MÜASİR VƏZİYYƏTİ

Pənahəliyeva Məlahət Ömər qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
penahliyeva@mail.ru

Xülasə: *Məqalə Azərbaycan nəqliyyat sektorunun müasir dürumunu nəzərə alan problemlərə həsr olunub. Məqalədə Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyətinə baxılır, gerçəkləşən iri layihələrin ölkə iqtisadiyyatının inkişafına təsiri araşdırılır.*

Açar sözlər: *nəqliyyat, nəqliyyat sektoru, nəqliyyat dəhlizi, gerçəkləşən layihələr, dəmiryol nəqliyyatı, tranzit ölkə*

Nəqliyyat sosial problemlərin həll edilməsində, əhalinin iqtisadi, mədəni və turizm səyahətlərinin yerinə yetirilməsində, həm ölkə daxılində, həm də xaricində mədəni, ictimai tədbirlərin təşkil olunmasıda mühüm rola malikdir. Nəqliyyat həmçinin bütün dünya ölkələri arasında qarşılıqlı mübadilələri həyata keçirməklə, bu əlaqələrin inkişafını təmin edir. Azərbaycanda nəqliyyat sektoru ÜDM-in 6-8%-ni təşkil etməklə, regional əməkdaşlığın artırılmasında və ölkə iqtisadiyyatının genişləndirilməsində mühüm rol oynayır.

Dünya ölkələrinin çoxillik təcrübəsi sübut edir ki, bütün dövlətlərin iqtisadi inkişafının və müstəqilliyinin əsas şərti nəqliyyat dəhlizinin olması və nəqliyyatın əsas növlərinin lazımi istiqamətlər üzrə hərəkətinin təmin edilməsidir. Bu vacib şərt pozularsa heç bir ciddi iqtisadi inkişafa, həmçinin təhlükəsizliyin təmin olunmasına nail olmaq olmaz. Ölkənin nəqliyyat sektoru dedikdə ölkə daxilində fəaliyyətdə olan nəqliyyat sahələrinin qarşılıqlı fıaliyyəti başa düşülür.

Azərbaycan Respublikasının quru, hava, su, dəmiryol ilə dünyanın müxtəlif ölkələrinə çıxışı var. Bu imkan verir ki, respublikada bütün nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin qurulnası və beynəlxalq ticari əməliyyatların aparılması təmin olunsun.

Ölkədə daxili nəqliyyatın dünya standartları səviyyəsinə qaldırılması, xarici investorların ölkəyə kapital yatırmasına şərait yaradır. Belə ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə çıxışın olması xarici sərmayəçiləri ölkəyə cəlb edən mühüm şərtlərdən biridir. Mükəmməl dünya standartlarına cavab verən nəqliyyat-kommunikasiya sistemi olmayan ölkələrdə biznes sahəsində uğur əldə etmək çox çətindir.

Azərbaycan tarixi İpək yolunun üstündə yerləşdiyi üçün onun bir çox ölkələrlə əlaqəsi danılmazdır. Belə ki, tarixi İpək yolunun bərpası həm bizim ölkəmiz, həm Avropa, həm də Asiya ölkələri üçün böyük əhəmiyyət kəsb edən layihədir. Avropa-Qavqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi olan TRASEKA-nın keçdiyi ölkələr arasında Azərbaycanın ayrıca yeri var.

Tarixi İpək yolunun bərpa edilməsinə həsr edilmiş konfransın məhz ölkəmizin paytaxtı olan Bakıda keçirilməsi heç də təsadüfi deyil. Bu konfrans 1998-ci ildə sentyabrın 8-də baş tutmuşdur. Konfransın işində 9 dövlət başçısı, 13 beynəlxalq təşkilat, 32 dövlətin nümayəndə heyəti iştirak etmişdir. Bu konfransda Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizini inkişaf etdirmək üçün beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çoxtərəfli saziş imzalanmışdır. Bu sazişin həyata keçirilməsinin nəticəsində Azərbaycan ərazisini keçməklə daşınan yüklərin həcmi artır. Bu həm ölkənin siyasi,strateji əhəmiyyətini, həm də ölkəyə gələn gəlirləri artırır. İpək yolunun Azərbaycan üçün əhəmiyyəti aşağıdakıları əhatə edir:

- Bu ətrafda yerləşən ölkələrdə ticarət əlaqələri inkişaf etdirilir;
- Nəqliyyat sektorunu və əlaqələrini inkişaf etdirməklə yük və sərnişinlərin daşınması beynəlxalq səiyyəyə qaldırır;
- Tranzit daşımaları həyata keçirmək üçün əlverişli mühüt yaradır;
- Daşımada tarifləri və edilən güzəştləri müəyyənləşdirir;
- Nəqliyyatın bütün növləri arasında əlaqələri tənzimləyir.

2019-cu ildə İpək yolu nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən 58,2 mln.ton yük, 307 mln. nəfər və ya 7,8 % çox sərnişin daşınıb. Tranzit yük daşımaları zamanı 531 mln.sərnişin daşınmasından 120,4 mln.manat gəlir əldə olunub. [1]

Ölkənin nəqliyyat infrastukturunun təməli Ulu öndər H.Əliyev tərəfindən qoyulmuşdur. Hazırda bu işlər ölkə prezidenti İ.Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir. Ökəmizdə ötən ildə 960 km. yerli və respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları, 30 yeni körpü və yolötürücülər tikilib istifadəyə verilib, mövcud olanlar isə təmir olunmuşdur.

Ölkəmizdə yaradılan güclü nəqliyyat infrastukturu həm yüklərin, həm də sərnişinlərin təhlükəsiz daşınmasının genişləndirilməsinə imkan yaradır. Həyata keçirilən iri layihələr nəqliyyat sahəsində göstərilən xidmətlərin həm keyfiyyətni, həm də kəmiyyətini idən-ilə artırır. Həyata keçirilən infrastuktur layihələr arasında Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksi, Dəmir İpək yolu adlandırılan BTQ (Bakı-Tibilisi-Qars) dəmiryolunun istifadəyə verilməsi, həmçinin istismarda olan yolların yenilənməsi və s. göstərmək olar. Ölkəmiz istər regional, istərsə də də beynəlxalq əhəmiyyətli nəhəng nəqliyyat layihələrinin həm təşşəbüskarı həm iştirakçısı kimi çıxış edir. Bu sahədə ən mühüm uğur BTQ dəmiryol xəttinin istismara verilməsidir. Bu xəttin uzunluğu 846 km-dir. Onun 504 km-i Azərbaycan, 263 km-i Gürcüstan, 79 km-i isə Türkiyənin payına düşür. Onun maliyyə tutumu 1,1 trilyon $-dan çoxdur. Burada sürət 120 km/saat planlaşdırılır.

Azərbaycanın tranzit ölkə kimi tanınması bir çox xarici ölkələrin Azərbaycanın tranzit imkanlarından istifadə etmək imkanı əldə edirlər.Məsələn, Ruminiya dövlətinin Azərbaycandakl səfiri BTQ-nin Mərkəzi Asiya, Xəzər və Qara dəniz regionları arasında yeni nəqliyyat marşurutlarının yaradılmasına öz müsbət təsirini göstərəcəyini “Trend”ə bildirmişdir. O həmçinin qeyd etmişdir ki, bu sahədə Ruminiya və Azərbaycan ümumi maraqları bölüşür və BTQ dəmiryol təkcə Azərbaycan üçün deyil həm də region üçün böyük, birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir. Bu Ruminiya dövləti üçün də aktualdır. Onu da qeyd edək ki, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi Çindən Türkiyəyə, Avropa Birliyi ölkələrinə və əks istiqamətdə yük daşımalarının həcminin artırılmasına xidmət edir. Bu nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlüklərindən biri Çindən Avropaya yükləri 10-12 günə çatdırır və yük daşımasına sərf olunun xərcləri əhəmiyyətli dərəcədə azaldır. Böyük BTQ-nin

fəaliyyəti Azərbaycanın Avropa birliyi və Çin Xalq Respublikası kimi dünyanın nəhəng güc mərkəzləri arasında vacib transit arteriyasına çevirmişdir. [2]

BTQ dəmiryolunun əhəmiyyətini rusiyalı analitik İ.Pyatibratov özünəməxsus qeyd etmişdir. Onun fikrinə görə, bu irimiqyaslı dəmiryolunun istismara verilməsi Avropa ölkələrində Azərbaycana böyük maraq yaradır ki, bu da Bakiya yeni nəqliyyat marşrutlarının açılması perspektivlərini aşılayır.

BTQ dəmir yolu vasitəsi ilə I mərhələdə 3-5 mlyn.ton,sonrakı mərhələdə 17 mlyn.ton yük və 3 mlyn. sərnişin daşınması planlaşdırılır. Bu xətt yüklərin daşınmasına sərf olunun vaxtı xeyli azaldır. Buna misal olaraq göstərə bilərik ki, Çinin Qazaxıstan ərazisində yerləşən Xorqos stansiyasından Türkiyənin Kösəkoy stansiyasına 43 ədəd 40 tonluq konteyner 12 günə çatdırılıb. Keçmişdə isə bu yük 16 günə çatdırılırdı. Onu da qeyd edək ki BTQ dəmiryol 2 qitə arasında ən qısa yoldur.

Azərbaycan Dəmir Yolları (ADY) QSC-nin məlumatına görə, bu yolla 2018-ci ildə 67393 ton, 2019-cu ildə isə 110174 ton yük daşınıb ki, bu da 2018-ci il ilə müqayisədə 63,5% artım deməkdir.

BTQ dəmiryol ilə yükdaşımalara Asiya və Avropa şirkətləri ilə yanaşı, Rusiya şirkətləri də maraqlıdır və ondan istifadə edirlər. Belə ki, 2018-ci ildə ADU Ekspreés MIC Az.Rus. Trans QSC ilə birlikdə Rusiyadan Qarsa taxıl nəql etmişdir. Bu ilk və son əlaqə deyil. Bu daşımalar davam etməkdədir. Bütün bunlar BTQ vasitəsilə yükdaşımaların artımını təmin edir və edəcək. Onu da qeyd etmək yerinə düşərdi ki, yüklərin daşınması tempinə yeni növ koronovirus pandemiyası dövrü də təsir etməyib. Əksinə, artım müşahidə olunur. Artıq bu yolla sərnişin daşınması da planlaşdırılıb. Bunun həyata keçirilməsi həm Azərbaycan, həm də regionda turizmin inkişaf etdirilməsinə, dövlətlərarası mədəni əlaqələrin yüksəlməsinə səbəb olacaq. [3]

2017-ci illər ərzində nəqliyyat sektorundan 5549,7 mlyn.manat gəlir əldə edilmişdir. Bu 2013-cü il ilə müqayisədə 58% artım deməkdir. Göründüyü kimi, ölkə başçısının nəqliyyat sektoruna ayırdığı diqqət və qayğıdır ki, son illərdə xeyli inkişaf baş vermişdir. Bu məqamda Prezident İ.Əliyevin çıxışından sitat gətirmək yerinə düşərdi." Bizim məqsədimiz Azərbaycan regionunu ən vacib tranzit ölkəsinə çevirməkdir. Azərbaycan xalqı naminə bizdən sonra gələcək nəsil naminə əlimizdən gələni əsirgəməməliyik."

Nəqliyyat sektorunun inkişafına Davos Ümumdünya İqtisadi Forumunda yüksək qiymət verilib. Belə ki, Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturu Davosun hesabatında 31-i yeri tutub. Avtomobil yollarının keyfiyyətinə görə dünya üzrə 27-i, dəmiryol və hava nəqliyyatının səmərəliliyinə görə 11-ci və 12-ci yerdədir.

BTQ dəmiryol xəttinin istismara verilməsi Azərbaycanı karbohidrogen hasil edən ölkə kimi deyil, Şərqi Qərblə, Şimalı Cənubla birləşdirən nəqliyyat qovşağı və loqistika mərkəzi kimi də təqdim edir. Bu, ölkə üçün daimi kapital, gəlir mənbəyi olmaqla, siyasi mövqedir, həm də ictimai, iqtisadi, siyasi sabitliyin ən mühüm amillərindən biridir. Nəticə etibarilə ölkənin bütün sahələrində qazanılmış uğurlar H.Əliyev siyasətinin alternativi olmadığını təsdiq edir. Vaxtilə əlçatmaz görünən irimiqyaslı layihələrin reallaşaraq iqtisadiyyata vəsiqə alması, ölkənin bütün regionlarının sürətlə abadlaşması, insanların həyat səviyyələrinin yaxşılaşması Azərbaycan üçün qürur mənbəyidir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan qəzeti, 15.03.2015
2. Xalq qəzeti.com/ mobile/az/news
3. apa.az/infrastruktur

Резюме

Панахалиева М.О.

Текущее состояние транспортного сектора страны

Статья посвящена проблемам с учетом текущего состояния транспортного сектора Азербайджана. В статье рассматривается текущее состояние транспортного сектора Азербайджана, влияние крупных проектов на развитие экономики страны.

Ключевые слова: *транспорт, транспортный сектор, транспортный коридор, реализуемые проекты, железнодорожный транспорт, страна транзита*

Summary
Panahaliyeva M.O.
The Current State of the Country's Transport Sector

The article is devoted to the problems taking into account the current state of the transport sector in Azerbaijan. The article considers the current state of the transport sector in Azerbaijan, the impact of major projects on the development of the country's economy is being studied.

Key words: *transport, transport sector, transport corridor, ongoing projects, railway transport, transit country*

BEYNƏLXALQ TURİZM VƏ ONUN İNKİŞAF MEYİLLƏRİ

Rəhimli Elxan Şəfahət oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
marketinq17@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə beynəlxalq turizmin əhəmiyyəti açıqlanmış, ölkələrin iqtisadiyyatlarına təsiri tədqiq edilmişdir. Beynəlxalq turizmin əsas funksiyaları, inkişaf amilləri və meyilləri araşdırılmışdır.*

Açar sözlər: *beynəlxalq turizm, turizmin inkişafı, amillər, ölkə, dünya, iqtisadiyyat*

Dünyada beynəlxalq turizmin əhəmiyyəti daim artır. Bu, turizmin dünya ölkələrinin iqtisadiyyatına artan təsiri ilə əlaqədardır. Beynəlxalq turizm qlobal iqtisadiyyatda getdikcə daha çox rol oynayır. Beynəlxalq turizm qlobal xarakter almış və dünyanın bir çox ölkələrinin iqtisadi, sosial, siyasi və mədəni sahələrinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Sülhün və beynəlxalq anlaşmanın möhkəmləndirilməsi amili kimi beynəlxalq turizmin əhəmiyyəti çox böyükdür. Müasir beynəlxalq turizm dünya iqtisadiyyatının ən böyük, yüksək gəlirli və ən dinamik inkişaf edən sahələrindən biridir. Beynəlxalq turizm dünya iqtisadiyyatının yalnız neft sənayesi və avtomobil sənayesindən sonra üçüncü ən gəlirli sektorudur. Beynəlxalq turizmin iqtisadi əhəmiyyəti birbaşa maliyyə nəticələri ilə məhdudlaşmır. Nəqliyyat, rabitə, ticarət, tikinti, istehlak mallarının istehsalı və s. kimi iqtisadiyyatın əsas sahələri ilə kompleks qarşılıqlı fəaliyyət nəticəsində multiplikativ effektə malik olan beynəlxalq turizm sosial-iqtisadi inkişafın katalizatoru kimi çıxış edir. Beynəlxalq turizm qeyri-bərabər artım templəri ilə yanaşı, dünya ölkələrinin iqtisadiyyatlarına və ölkələr daxilindəki bölgələrə fərqli təsir göstərir. Xarici ölkələrin inkişaf təcrübəsi göstərir ki, beynəlxalq turizm bir çox ölkələrin büdcəsinin doldurulmasının əsas mənbəyidir və xarici və daxili ticarətin stimullaşdırıcı rolunu oynayır.

Göründüyü kimi, turizm cəmiyyətin iqtisadi, sosial və mədəni inkişafındakı ən təsirli hadisələrdən biridir. Bu gün beynəlxalq turizmdə ən xarakterik meyillər turistik məhsulun şaxələndirilməsi, yeni turistik yerlərin axtarışı, turist səfərlərinin orta müddətinin azalması, alternativ yaşayış və nəqliyyat vasitələrinin seçilməsidir. Eyni zamanda, turizmin inkişafının əsas istiqaməti davamlı və sosial məsuliyyətli turizm kontekstində onun şaxələndirilməsidir. [2, s.102]

Müəyyən bir ölkənin iqtisadiyyatında beynəlxalq turizm bir sıra vacib funksiyaları yerinə yetirir:

- Beynəlxalq turizm - ölkə üçün xarici valyuta qazanc mənbəyi və məşğulluğu təmin edən bir vasitədir;
- Beynəlxalq turizm tədiyyə balansına və ölkənin ümumi milli məhsuluna töhfələri genişləndirir;

- Beynəlxalq turizm turizm sektoruna xidmət edən sənaye sahələri yaratmaqla, iqtisadiyyatın şaxələndirilməsinə öz töhfəsini verir;

- Turizm sektorunda məşğulluğun artması ilə əhalinin gəlirləri artır və millətin rifah səviyyəsi yüksəlir.

Beynəlxalq turizm məşğulluğa güclü təsir göstərir. Məhz, turizmin inkişafının mühüm nəticəsi yeni iş yerlərinin yaradılması, yəni əhalinin məşğulluq səviyyəsinin artmasıdır. Turizm həm də istənilən ölkənin iqtisadiyyatının dayanıqlı təməli olan kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı üçün ən geniş imkanlar açır. Turizm sənayesi əmək tələb edən bir prosesdir. Turizm dünyanın bir çox inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələrinin iqtisadiyyatının əsas təməlidir. Həm keyfiyyətcə, həm də kəmiyyət baxımından müasir turizm bazarının əsasını işçilər üçün pullu məzuniyyətlər təşkil edir. Həm xarici, həm də daxili amillər turizmin inkişafına, turist axınının kəmiyyət dəyişməsinə, turizm sahəsində investisiya fəaliyyətinin xüsusiyyətlərinə və sənayenin gəlirliliyinə ölkələrin digər fəaliyyət sahələri ilə müqayisədə həm müsbət, həm də mənfi təsir göstərə bilər. Şübhəsiz ki, beynəlxalq turizmin inkişafına, turist axınının dinamikasının dəyişməsinə və turizm sənayesinin gəlirliliyinə amillərin təsirinin öyrənilməsi prosesi turizmlə əlaqəli hər hansı bir ölkə üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. [4, s.7-8] Aşağıdakı cədvəldə beynəlxalq turizmin inkişafına təsir edən amillər verilmişdir.

Cədvəl.

Beynəlxalq turizmin inkişafına təsir edən amillər

s.s	Turizmin inkişafına müsbət təsir göstərən amillər	Turizmin inkişafına mənfi təsir göstərən amillər
1	- turizmin inkişafı üçün ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi; - dəniz və ya okean çimərliklərinin olması; - təbii parkların olması.	- nəqliyyat marşrutlarından uzaqlıq və ölkə ərazisinin turistlər üçün əlçatmaz olması; - su anbarlarının, dəniz və ya okean çimərliklərinin olmaması.
2	- rahat iqlim şəraiti, temperatur rejimi.	- sərt iqlim, günəşli, isti günlər.
3	- zəngin təbii resurs potensialı	- vahid landşaftların olması, müxtəlif növ flora və faunanın olmaması.
4	- mədəni və tarixi irs obyektlərinin olması; - ölkə daxilində inkişaf etmiş marşrutlar üzrə ekskursiya şəbəkəsinin mövcudluğu.	- mədəni və tarixi irs obyektlərinin olmaması; - ekskursiya marşrutları şəbəkəsinin zəif inkişaf etməsi.
5	- müxtəlif rahatlıq səviyyələrində yaşayış yerlərinin mövcudluğu; - geniş çeşidli kurort istirahət mərkəzləri; - beynəlxalq şəbəkə otellərinin mövcudluğu.	- yalnız ölkənin böyük şəhərlərində yüksək səviyyəli otellərin mövcudluğu; - yaşayış yerlərinin olmaması; - kurort istirahət obyektlərinin olmaması və ya zəif inkişafı.
6	- turizm təhlükəsizliyinin yüksək səviyyəsi; - ölkədəki siyasi sabitlik; - terror təhlükəsinin aşağı səviyyəsi.	- turizm təhlükəsizliyinin yetərli səviyyədə olmaması; - siyasi qeyri-sabitlik; - terror təhlükəsinin yüksək səviyyəsi.
7	- əhalinin rifahının yüksək səviyyəsi; - sosial təminatların mövcudluğu; - turistlər üçün yüksək xidmət və tibbi xidmətlər.	- əhalinin rifah səviyyəsinin aşağı olması; - sosial təminatların zəif inkişafı; - turistlərə xidmət və tibbi xidmətin aşağı səviyyəsi.
8	- ölkənin yüksək texnoloji inkişaf səviyyəsi; - mobil rabitənin, İnternetin inkişafı; - rahat yaşayış və istirahət şəraiti.	- texnoloji inkişafın aşağı səviyyəsi; - rahat yaşayış şəraitinin olmaması; - inkişaf etmiş bir rabitə sisteminin, İnternetin olmaması.

9	- əhalinin ödəmə qabiliyyətinin artması.	- iqtisadi sabitlik, böhranların olmaması; - ölkələrin əhalisinin ödəmə qabiliyyətinin azalması; - iqtisadi sabitliyin aşağı səviyyəsi, böhran hadisələrinin artan mərhələsi.

Yuxarıda göstərilənləri ümumiləşdirərək belə bir nəticəyə gələ bilərik ki, beynəlxalq turizmin inkişafı çox sayda amillərin təsiri ilə müəyyən edilir.

Beynəlxalq turizmin dünyadakı təsir dərəcəsini aşağıdakı göstəricilərlə qiymətləndirmək olar. Bir çox analitikin fikrincə, beynəlxalq turizmin inkişafı aşağıdakı amillərə - imkanlara əsaslanır:

1. İqtisadi artım və sosial tərəqqi təkcə işgüzar səyahətlərin deyil, həm də təhsil məqsədli səyahətlərin həcminin artmasına səbəb olmuşdur;

2. Bütün nəqliyyat növlərinin yaxşılaşdırılması səyahətləri ucuzlaşdırır və əhalinin bir çox təbəqəsi üçün turizm xidmətlərinə əlçatanlıq təmin olunur;

3. Əməyin intensivləşməsi və işçilərin daha uzun məzuniyyət alması daha mənalı istirahət ehtiyacını ifadə edir;

4. Ölkələrarası münasibətlərin və mədəni mübadilənin inkişafı regionlararası münasibətlərin genişlənməsinə səbəb olur;

5. Xidmət sektorunun inkişafı telekommunikasiya sahəsində texniki tərəqqini stimullaşdırır, müxtəlif ölkələrə və regionlara ziyarətə marağı artırır;

6. Bir çox ölkələrdə valyuta ixracına qoyulan məhdudiyyətlərin yüngülləşdirilməsi və sərhəddən keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi də turizmin inkişafına təkan verir. [1]

Beynəlxalq miqyasda turizmin inkişafı üçün iqtisadi imkanlar ayrı-ayrı ölkələrdə təşkilati və iqtisadi proseslərin inkişafına əlverişli şərait yaradır. Onların bir çoxunda beynəlxalq turizmin rolu aşağıdakı kimi xarakterizə olunur:

1. Valyuta gəlirlərinin ən vacib mənbəyidir;

2. Tədiyə balansının artımını stimullaşdıran amildir;

3. Bir çox sənayenin inkişafı və şaxələndirilməsi üçün güclü stimuldur (turizm sektoruna xidmət edən müəssisələr və ayrı-ayrı sahələr meydana çıxır).

Beynəlxalq miqyasda turizmin inkişafı üçün təşkilati və iqtisadi imkanlar ayrı-ayrı ölkələrdə təşkilati və iqtisadi proseslərin inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır. Bu gün beynəlxalq turizm qonaqpərvərliyə və turizm sənayesinə xas amillərin, eləcə də ekoloji amillərin təsiri altında inkişaf edir. Beynəlxalq turizmin inkişafı turistik məkanlarda turistik məhsulların yaxşılaşdırılması, peşəkar turizm agentliyi şəbəkəsinin inkişafı, tur operator məhsulları və xidmətləri sahələri, marketinq imkanlarından istifadə dərəcəsi, paylama sisteminin vəziyyəti və insan amilindən asılıdır. Sadalanan amillər turizm sənayesi daxilində fəaliyyət göstərir.

Beynəlxalq turizmin inkişafındakı maraqlı meyillərdən biri də milli və dini xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq turizmin inkişafı üçün xüsusi şəraitin yaradılması ola bilər. [3, s.179]

Beləliklə, müasir beynəlxalq turizmin inkişafının əsas xüsusiyyəti, turistlərin ehtiyaclarının daim dəyişən mürəkkəb təbiətinə cavab verən və dünya inkişafının siyasi, iqtisadi və digər amillərinin təsiri nəzərə alınmaqla çevik və sürətli şəkildə dəyişdirilə bilən fərdiləşdirilmiş turistik məhsulun yaradılması zərurətidir. Beynəlxalq turizmin inkişafının indiki mərhələsi də innovativ texnologiyaların geniş yayılması ilə xarakterizə olunur. Bunlar beynəlxalq turizm infrastrukturunun bütün komponentlərinin yaxşılaşdırılmasında, müasir insanın müxtəlif istirahət və asudə fəaliyyətlərə getdikcə daha da mürəkkəb tələbatına cavab verən turizm fəaliyyətinin növlərinin dərinləşməsi və genişləndirilməsində, beynəlxalq turizm üçün yeni istiqamətlərin və bazarların inkişafında özünü göstərir.

Turizmin inkişafındakı mövcud meyilləri təhlil edərək görmək olar ki, hər yeni tendensiya əks bir hərəkata səbəb olur. Bir sıra hallarda, inkişaf zamanı bu meyillər qarışır, gözlənilməz nəticə verir, bu da əsas istiqaməti müəyyənləşdirməyi çətinləşdirir. Bu onu göstərir ki, beynəlxalq turizm

elə mürəkkəb və çoxşaxəli bir hadisədir ki, onun inkişafı çoxyönlü və mürəkkəbdir və bu sahədə tədqiqatlara xüsusi yanaşmalar tələb olunur.

Beləliklə, beynəlxalq turizm təkcə xarici valyuta gəlirlərinin mənbəyinə çevrilmir, həm də yeni iş yerlərinin açılmasına səbəb olur. Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, son illərdə müasir dünyada böhranlara, siyasi qeyri-sabitliyə baxmayaraq, hələ də dünyada turizmin inkişafında müsbət inkişaf meyilləri görürük. Səyahət edənlərin sayı hər il artır. Reklam bolluğu, texniki tərəqqi və məlumatların mövcudluğu sayəsində müxtəlif ölkələr və xalqlar arasında ünsiyyət imkanı artır, bu da insanların bir-birini daha yaxşı başa düşməsinə şərait yaradır.

Ədəbiyyat

1. Драчева Е.Л. Экономика и организация туризма: учебное пособие. М.: Кнорус, 2010, 576 с.

2. Побирченко В.В., Шутаева Е. А. Тенденции развития международного туризма. Международный научный журнал «Инновационная наука» №10-1/2016, с. 101-102

3. Полещук Н.И. Основные тенденции развития международного туризма. Научный сборник Белорусского государственного университета, 2012, Вып. III, с.176-179.

4. Лаврова Т.А. Анализ тенденций развития международного туризма в современных условиях. Петербургский экономический журнал, № 2, 2017, с.6-17

Резюме

Рахимли Е.Ш.

Международный туризм и тенденции его развития

В статье рассматривается важность международного туризма и его влияние на экономику стран. Изучены основные функции, факторы развития и тенденции международного туризма.

Ключевые слова: *международный туризм, развитие туризма, факторы, страна, мир, экономика*

Summary

Rahimli E.Sh.

International Tourism and Trends of its Development

The article explains the importance of international tourism and its impact on the economies of countries. The main functions, development factors and trends of international tourism have been studied.

Key words: *international tourism, tourism development, factors, country, world, economy*

QEYRİ-NEFT İXRAC POTENSİALININ GÜCLƏNDİRİLMƏSİNDƏ LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN STRATEJİ ROLU

Şəkərəliyeva Zibeydə Arif qızı

UNEC

zibeyde.shakaraliyeva@bk.ru

Xülasə: *Məqalədə qeyri-neft ixrac potensialının gücləndirilməsində logistika infrastrukturunun strateji rolu araşdırılmışdır. İxrac əməliyyatlarının genişləndirilməsində logistika infrastrukturunun çoxfunksiyalı əhəmiyyəti açıqlanmışdır. Logistikanın elementləri verilmiş və onların xüsusiyyətlərinə baxılmışdır. Logistika sisteminin əsas vəzifələri və ixrac əməliyyatlarının intensivliyinə göstərdiyi təsir diqqət mərkəzinə qaldırılmışdır. Logistika infrastrukturunun genişləndirilməsinin müasir dövrdə bir zərurət kimi ortaya çıxdığı əsaslandırılmışdır. Hazırkı çağırışlar nəzərə alınmaqla, logistika infrastrukturunun strateji rolunun dəyərləndirilməsinə dair tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *qeyri-neft ixracı, logistika, logistika infrastrukturu, logistika infrastrukturunun strateji rolu, logistika elementləri, logistika sistemi*

Qeyd edək ki, logistika əsasən material və informasiya axınlarının xammal və materialların yaranma mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər kompleks idarə edilməsi fəaliyyətidir**.** Logistika istehsal sistemlərini və istehsalın təşkili ilə bağlı tələb olunan xammal axınlarının ritmik hərəkətini, idarə edilməsini təmin edən yanaşmalar və sistemlərdən ibarət bir fəaliyyət sahəsidir. Logistikanın elementlərinə logistik əməliyyatlar, logistik zəncirlər, logistika sistemi, logistika funksiyaları, material axınları və logistika xərcləri daxildir. Logistikanın elementlərini özündə cəmləşdirən sahələr aşağıdakılardır: 1) hərbi logistika; 2) biznes logistikası; 3) tədarük və bölüşdürmə logistikası; 4) satış və anbar logistikası; 5) nəqliyyat və gömrük logistikası; 6) ehtiyatların logistikası. Bundan əlavə, logistika ilə bağlı probelmlər, logistika fəaliyyətinin təşkilinə yanaşmalar, logistika sisteminin mahiyyəti, səmərəliliyi, iqtisadi inkişaf proseslərində əhəmiyyəti, logistikanın müəssisələrin səmərəli fəaliyyət göstərməsində rolu, bununla əlaqədar müəssisənin uğurlu fəaliyyətinə verə biləcəyi töhfələr diqqət çəkir. Son 50 ildə dünya iqtisadiyyatında baş verən əsaslı dəyişikliklər ənənəvi təsərrüfat və biznes mexanizmlərinin transformasiyası, təkmilləşdirilməsi və yaxud tamamilə yenilənməsi meyilləri ilə özünü büruzə vermişdir.

Müasir dövrdə dünya iqtisadi proseslərində, təsərrüfat-kooperasiya əlaqələrinin səmərəliliyinin artırılmasında, biznesin səmərəliliyinin yüksəldilməsində qlobal təsirlərə adekvat olaraq yeni iqtisadi mexanizmlərin işlənib-hazırlanması və tətbiqi əhəmiyyətli rol oynamışdır. Təsərrüfat-kooperasiya əlaqələrinin, biznesin hüdudlarının genişlənməsi, dünya ticarəti iştirakçılarının sayının artması, əmtəə mübadiləsinin həcminin dəfələrlə yüksəlməsi və s. amillərdən çıxış etsək, əmtəə xidmətlərinin istehsalçılardan son ünvana – istehlakçılara çatdırılması proseslərinin optimallaşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Müasir qloballaşan şəraitdə iqtisadi çağırışlar, son onilliklərdə daim dərinləşən iqtisadi böhranlar logistikanın əhəmiyyətini və iqtisadi mahiyyətini zənginləşdirməkdə intensiv bir dövr kimi özünü büruzə verir. Bunlarla yanaşı, ölkəmiz üçün kifayət qədər prioritet olan qeyri-neft sektoru sahələrinin ixrac potensialının artırılmasında müasir logistika infrastrukturunun yaradılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Xüsusilə, logistika sistemi müəssisənin fəaliyyətinin optimallaşdırılmasında, məhsuldar işləməsində, daha uğurlu nəticələr qazanmasında, qarşıya qoyulan məqsədlərə çatmasında, ixrac məhsullarının rəqabət mühitinin şərtlərinə uyğun dünya bazarlarına çıxarılmasında səmərəli bir iqtisadi mexanizm kimi səciyyələndirilmişdir. Hər bir strateji hədəflər qarşısına qoymuş müəssisələrdə logistikaya və onun praktiki təşkili problemlərinə ciddi önəm verilməsi vacib sayılmışdır. O cümlədən saxlanılması, daşınması, son alıcılara çatdırılması, xammal resurslarının fasiləsiz təminatının çətinliyi ilə seçilən kimya sənayesində, kimya müəssisəslərində logistika sisteminin iqtisadi mahiyyəti, onun müəssisənin fəaliyyətində tutduğu mövqe və həyata keçirilən funksiyaları ilə bilavasitə bağlıdır. Logistika sisteminin idarə edilməsi və onun fəaliyyətinin optimallaşdırılması işləri vacib şərtlər kimi diqqət çəkir. [6] Eyni zamanda, logistika sistemi müəssisəsnin ümumi strategiyasına adekvat olmalı, onun qarşısında duran məqsədlərin logistik təminatını, fasiləsiz xammal təminatını, xammal resurslarının və hazır məhsulların hərəkətinin səmərəliliyini təmin etməlidir. Logistika sistemi müəssisənin maksimum dərəcədə səmərəli fəaliyyət götərən bir sahəsi kimi xarakterizə olunur. Bu sistemin fəaliyyətindən düzgün istifadə olunması ardıcıllıq və kompleks yanaşmanı qarşıya qoyur. Firmanın (şirkətin) işinin səmərəlilik səviyyəsinin təmin olunmasında hər bir xərc maddəsinin optimallaşdırılması, dünya bazarlarında rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsi, istehsal olunan əmtəələrin az məsrəflərlə dünya bazarlarına çıxarılması, oxşar əmtəələri istehsal edən rəqiblərlə nisbətdə daha üstün amillərə nail olunması probemlərinin həll edilməsində logistika sistemi bütün hallarda səmərəlilik xüsusiyyətləri ilə tələb olunan mexanizm kimi qiymətləndirilir. Əmtəə və xidmətlərin xammal axınlarının sərhəd tanımadan dünya ticarət mərkəzləri üzrə səmərəli hərəkəti, ilk növbədə, logistika sisteminin fəaliyyətinin uğurlu təşkilindən asılıdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, ixrac məhsullarının həcminin artırılmasında önəmli əhəmiyyət kəsb edən və bir çox hallarda icarə olunan, amma kifayət qədər xərc aparan nəqliyyat vasitələri, maşın və mexanizmlər, nəqliyyat qovşaqları, anbarlar (dəmiryol çənləri və vaqonları, konteynerlər, ağır texnikalar, terminallar, bərələr və s.) və digər bu kimi vasitələrdən maksimum səmərəli istifadə olunmasında firmanın (şirkətin) logistik siyasətinin mütərəqqililiyi və optimalılığı müstəsna rol oynayır. Bunun üçün hər bir nəqliyyat vasitəsi və mexanizmi, ümumilikdə icarəyə götürülən logistika elementi və komponenti məhsuldar fəaliyyətlə əhatə olunmalı, ondan istifadənin maksimum variantları modelləşdirilməli, sxemləşdirilməli, praktiki fəaliyyət üslubları və istiqamətləri müəyyən edilməlidir. Bütövlükdə ölkədə logistika sisteminin əsasən səmərəli fəaliyyəti, ilk növbədə bu sistemə daxil olan nəqliyyat vasitələrindən və mexanizmlərindən optimal istifadənin təmin edilməsi ilə birbaşa əlaqədardır. [4]

Logistika sistemi özünün çoxfunksiyalı fəaliyyət mexanizmləri və elementləri ilə firmanın fəaliyyətinə əsaslı şəkildə təsir etmək xüsusiyyətlərinə malikdir. Logistik sistemin iqtisadi baxımdan əhəmiyyəti və onun biznesin gəlirliliyinin artırılmasında, ixrac potensialının yüksəldilməsində rolu əmtəə və xidmət xərclərinin optimallaşdırılmasında böyük əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Burada həmin imkanlardan isifadənin mümkün səmərəli yollarının müəyyənləşdirilməsi və reallaşdırılması böyük əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, logistik manevrlər və logistik optimallaşdırma tədbirləri istehsal proseslərinin səmərəliliyinə və istehsal olunan əmtəə və xidmətlərin qiymətlərinin optimallaşdırılmasına müvafiq sahədəki rəqibləri ilə müqayisədə xeyli müsbət üstünlüklər qazanmağa köməklik göstərir. Logistika sisteminin səmərəliliyi nəticəsində istehsal xərcləri və digər istehsal-kommersiya və idarəetmə xərclərinin azaldılması hesabına ixrac üçün nəzərədə tutulan əmtəə və xidmətlərə qiymətin formalaşdırılmasında xeyli potensial əldə etmək mümkündür. Bundan başqa, əmtəə və xidmət axınlarının tələb olunan səviyyədə hərəkətinin təşkili və idarə edilməsində də logistika sisteminin əhəmiyyəti əvəzolunmazdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, xammal və resursların balanslaşdırılması, hərəkəti, istehsal dövriyyəsinə və istehsal proseslərinə cəlb edilməsi bir firma (şirkət) səviyyəsində bir çox hallarda dünyanın əksər qitələrini, onlarca ölkələrini, yüzlərlə istehsalçıları, on min kilometlərlə məsafələri, dəniz və okeanları əhatə edir. Firmanın (şirkətin) bu mürəkkəb və geniş coğrafiyaya malik fəaliyyət proseslərində əlverişli və effektiv logistika sisteminin və logistika konsepsiyasının olması müasir dövrdə tələb olunan əsas fəaliyyət sahəsidir. Xüsusilə, qeyri-neft müəssisələrində bu proseslərlə bağlı problemlər daha qabarıqdır və mürəkkəbdir. Belə ki, bir sıra sahələrdə xüsusən onların xammaları və hazır məhsulları kifayət qədər təhlükəli, zəhərli, tez dağıla və ya alışa bilən, ətraf mühitə, insanlara zərər yetirə bilən xüsusiyyətlərə malikdirlər. Buna görə də xammal və məhsulların nəqli, saxlanması və digər prosedurları da spesifik yanaşmalar tələb edir. Bu sahədəki tələblər bu cür müəssisələri və kompaniyaları daha diqqətli olmağa, əlavə xərclər çəkməyə məcbur edir, bunlarla bağlı geniş miqyaslı tədbirlərin görülməsi tələb olunur.

Logistika sistemi müasir dövrdə fəal istehsal proseslərinə malik hər bir müəssisə üçün aktual struktur bölməsinə çevrilmişdir və artıq logistika konsepsiyası olmadan istehsal-kommersiya fəaliyyəti ilə məşğul olan müəssisələrin genişmiqyaslı uğurlarından danışmaq çətindir. [5] Onu da göstərmək vacibdir ki, logistika konsepsiyası olmayan firmalarda xammal və hazır məhsul axınının hərəkətinin effektivlik səviyyəsinin yüksək olması qeyri-mümkündür. Çünki bu sahədə olan potensial istifadə edilməmiş qalır. Belə ki, müəssisələrdə icarəyə götürülmüş nəqliyyat vasitələrindən səmərəli istifadənin kompleks və uzunmüddətə modelləşdirilməsi təşkil edilmədikdə boş dayanmalar ucbatından bu kimi müəssisələr külli məbləğdə cərimələr ödəməli olurlar və son nəticədə, müəssisənin gəlirlərinə mənfi təsir göstərir.

Azərbaycanda neft və qaz kimi güclü potensiala malik xammal resurslarının emalı hesabına ixrac potensialının artırılmasında logistika infrastrukturunun rolu böyükdür. [1] Bunun üçün, kimya və neft-kimya müəssisələri şəbəkəsinin genişlənməsi, bu sahələrə müasir texnologiyaların gətirilməsinin intensivləşdirilməsi, innovasiya funksiyalarının tətbiqi ilə bağlı daha təsirli tədbirlərin görülməsi, ixracyönlü emal müəssisələrinin şəbəkəsinin yaradılması sürətləndirlməlidir. [3] Bu proseslərdə innovatik logistika, başqa sözlə müasir elmi-texniki yenilikləri və ən mükəmməl

yanaşmaları, məhsuldar mexanizmləri özündə birləşdirən logistika sistemi kimya və neft-kimya müəssisələrinin fəaliyyətinin optimalaşdırılması baxımından mühüm fəaliyyət sahəsinə çevriləcəkdir. Logistika sistemi kimya müəsisələrində konkret innovatik məhsulların istehsalı və satışı proseslərini ən mükəmməl formada təşkil etməyə imkan verir, makrotexnologiyaların mənimsənilməsində və kimya müəssisələrində tətbiqinə əlverişli şərait yaradır, onların ixrac potensialının artırılmasına imkan verir. [2]

Qlobal çağırışlar şəraitində logistika infrastrukturunun güclənməsi hesabına ölkəmiz üçün prioritet olan qeyri-neft sektorunun ixrac potensialının artırılması məqsədilə bir sıra problemlərə daha çox diqqət yönəldilməlidir:

– Ölkədə müasir logistika sisteminin yaradılması prosesləri sürətləndirilməli və yüksək texnologiyalar əsaslı logistika infrastrukturunun yaradılması təmin olunmalıdır;

– Qeyri-neft sektoru sahələrinin ixrac potenislından səmərəli istifadə olunmasında logistika amilinin konseptual səviyyədə baxılması və qiymətləndirilməsi vacibdir;

– Logistika amilinin ölkəmizin ixrac potensialının artırılması kontekstində strateji roluna uyğun olaraq daha təsirli və sistemli tədbirlərin görülməsi tələb olunur və s.

Ədəbiyyat

1. Əliyev Ş.T. Azərbaycanın kimya və neft-kimya kompleksinin qiymətləndirilməsi və yenidən qurulması istiqamətləri. Bakı: Elm və təhsil, 2012, 156 s.
2. Həmidova A.H. Kimya müəssisələrində logistika sisteminin iqtisadi-təşkilati problemlərinin müasir aspektləri // “Audit” jurnalı. №2, 2017, s.126-132.
3. Алиев Т.Н. Инновационное развитие промышленности Азербайджана:нефтепереработка, химия и нефтехимия. Москва-Берлин, 2016 – 232 s.
4. Мифтяхедников И.А. Оценка эффективности функционирования логистической системы. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2010.- 185 с.
5. Matthax A.Waller, Stanley E.Fawcett. The Total Cost Consept of logistics:One of Many Fundamental logistics concepts Beggin Bor Anwers/ Journal of Bussines logistics, issue 1, 2012, pp.62-71.
6. Chang Y.H. Logistical Management. HWa-Tai BookStore Lid., Taiwan, 1998, 254 p.

Резюме

Шакаралиева З.А.

Стратегическая роль логистической инфраструктуры в усилении потенциала ненефтяного экспорта

В статье исследована стратегическая роль логистической инфраструктуры в усилении потенциала ненефтяного экспорта. Раскрыта многофункциональная роль логистической инфраструктуры в расширении экспортных операций. Обращено внимание на влияние логистической системы на интенсивность экспортных операций. Обосновано формирование объективной необходимости расширения логистической инфраструктуры в современном периоде. Подготовлены рекомендации и даны предложения по стратегической роли логистической инфраструктуры в усилении потенциала ненефтяного экспорта в контексте новых вызовов.

Ключевые слова: *ненефтяной экспорт, логистика, логистическая инфраструктура, стратегическая роль логистической инфраструктуры, элементы логистики, логистическая система*

Summary

Shakaraliyeva Z.A.

The Strategic Role of Logistic Infrastructure in Strengthening the Potential of Non-Oil Export

The strategic role of logistics infrastructure in strengthening the potential of non-oil export is investigated in the article. The multifunctional role of logistics infrastructure in expansion of

export operations is disclosed. Attention is drawn to the impact of the logistics system on the intensity of export operations too. The formation of an objective need to expand the logistics infrastructure in the modern period is justified. Recommendations and proposals on the strategic role of logistics infrastructure in strengthening the potential of non-oil export in the context of new challenges are given in the end of the article.

Key words: *non-oil export, logistics, logistic infrastructure, strategic role of logistic infrastructure, logistics elements, logistic system*

XƏZƏRYANI ÖLKƏLƏRDƏ TƏBİİ QAZ İXRACI QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Ziyadov Elkiya İkram oğlu
Xəzər Universiteti
eziyadov@gmail.com

Xülasə: *Məqalə Xəzəryanı ölkələr üzrə qaz ixracının mövcud potensialı təhlil edilərək qiymətləndirilmişdir. Burada neft və qaz ehtiyatlarının Xəzəryanı ölkələr üzrə paylanması təhlil edilmiş və Avropa İttifaqı ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında Xəzəryanı ölkələrin qaz ixracının əhəmiyyəti müəyyən edilmişdir.*

Açar sözlər: *hövzə, hasilat, ixrac, idxal, qaz, enerji, akvatoriya, potensial*

Giriş. Xəzər hövzəsi özünün coğrafi mövqeyinə görə regionlararsı iqtisadi əlaqələrlə yanaşı, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayır. Şimal-Cənub Beynəlxalq ticarət dəhlizinin bir hissəsi olmaqla Şimali Avropa, Hindistan, İran və Fars körfəzi ölkələrini birləşdirən Xəzər regionunun enerji ehtiyatlarının sərbəst istismarı, istifadəsi və ixracı üzrə geniş potensial imkanlara malikdir. Qeyd etmək lazımdır ki, dünya neft istehlakının 18%-ni, qaz istehlakının isə 19%-ni özündə birləşdirən Avropa İttifaqı (Aİ) ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında Xəzəryanı ölkələrin müstəsna rolu vardır [3].

Dünya ölkələri arasnda regional və beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafı və ölkələrin milli iqtisadiyyatlarının dünya təsərrüfatına optimal inteqrasiyası Xəzəryanı ölkələrin sosial-iqtisadi inkişaf strategiyasının əsasını təşkil edir. Məlumdur ki, qloballaşma şəraitində bütün Xəzəryanı ölkələr, o cümlədən Azərbaycan Respublikası üçün dünyanın əsas iqtisadi və siyasi güc mərkəzlərindən biri kimi tanınan Avropa İttifaqı (Aİ) ilə iqtisadi əməkdaşlığı genişləndirməklə Xəzəryanı ölkələrin Avropa iqtisadi məkanına səmərəli inteqrasiyanın təmin olunması obyektiv zərurətə çevrilmişdir. Təbii ki, Xəzər dənizinin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarını mütərəqqi texnologiyaların tətbiqi ilə mənimsəyən Xəzəryanı ölkələr üçün hasil edilmiş qazın Avroaya nəql edilməsi iqtisadi əməkdaşlıq çərçivəsində bu ölkələrin daha çox gəlir əldə etməsinə, Aİ ölkələrinin isə yanacaq-eneri təhlükəsizliyinin təmin olunmasında müsbət rol oynayacaqdır.

Əsas hissə. Xəzəryanı ölkələr ixrac fəaliyyətini həyata keçirmək üçün geniş nef-qaz potensialına malikdir. Qeyd etmək lazımdır ki, dünya üzrə qaz ehtiyatlarının 46%-i Xəzəryanı ölkələrin payına düşür. Bütün bunları aşağıdakı cədvəl məlumatlarından daha aydın görmək olar.

Şəkil 1.Xəzəryanı ölkələrin təbii qaz ehtiyatları və dünya təbii qaz ehtiyatlarında payı
Mənbə: [4] məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Qrafikdən göründüyü kimi Xəzəryanı ölkələr üzrə təbii qaz potensialı İran İslam Respublikasında 33,5 trln.m^3 olmaqla dünya ölkələri üzrə təbii qaz ehtiyatlarının 18%-ni təşkil edir. Rusiya Federasiyasında təbii qaz ehtiyatları 32.3 trln. m^3 olmaqla dünya təbii qaz ehtiyatlarının 17,3%-ni, Türkmənistan 9,4%-n, Azərbaycan 0,6%-ni, Qazaxıstan isə 0,53%-ni təşkil edir.

Tədqiqatlar göstərir ki, müasir şəraitdə qaz hasilatının həcminin əsas hissəsi İran, Rusiya və Türkmənistanın üzərinə düşəcəkdir. Gələcək perspektiv dövrdə isə Azərbaycan və Qazaxıstanda qaz ixracının həcminin azalacağı gözlənilir. Xəzəryanı ölkələr üzrə gələcəkdə orta və perspektiv dövrlər üzrə İran və Türkmənistan üzrə qaz potensialı əsasən qaz hasilatı, emalı və nəqli üzrə investisiyaların həcmindən asılıdır. İnvestisiyaların həcmindən asılı olaraq, Xəzəryanı ölkələrin qaz ixracı potensialı, əsasən Rusiya üçün Sibir, Arktika və Uzaq Şərq regionlarında qaz hasilatı istisna olmaqla 2021-ci ilin ortalarınadək 160 mlrd. m^3-dan 250 mlrd. m^3-dək, 2030-cu ilin ortalarınadək isə 300 mlrd. m^3-dək artacağı gözlənilir[2]. Xəzəryanı ölkələrdə qaz hasilatının həcminin bu cür artımı Avropa İttifaqının və bütövlükdə dünya üzrə yanacaq-enerji bazarının inkişafında həlledici təsir edəcəkdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, qazın potensial həcmi əsasən 3 beynəlxalq bazar potensialında, əsasən Avropa, Hindistan və Çin bazarlarında istehlak ediləcəkdir. Çin dünya ölkələri içərisində ən güclü enerji istehlakçısı olmaqla, enerji daşıyıcılarının idxalı üzrə birinci yerdədir. 2017-ci ilin yekununa görə onun payına dünya enerji istehlakının 23%-i düşmüşdür. Hər il isə Çində neft və qaza olan tələbat 5-6% artır [4].

Çində 2015-2017-ci illər üzrə qaz istehlakı hər il 4-6% artmışdır. 2017-ci ildə Çində qaz istehlakı 190 mlrd. m^3 olmuşdur ki, bu tələbatın da 67%-i öz hesabına, 20%-i Xəzəryanı ölkələrdən idxal hesabına, 13%-i isə boru kəməri vasitəsi ilə idxal edilmişdir. Hal-hazırda Çin idxalında ən aktual məsələlərdən biri qaz idxalıdır. 2025-ci ilədək qaza tələb bu ölkədə 360 mlrd.m^3, 2030-cu ildə isə 430 mlrd.m^3, 2050-ci ildə isə 550 mlrd.m^3 olacağı gözlənilir [4].

Avrasiyada Avropa İttifaqı enerji və enerji daşıyıcılarının idxalı üzrə ikinci yeri tutur. Alternativ enerji mənbələrinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq gələcəkdə Aİ neft idxalını azltsa da qaza tələbat artacaqdır. Hal-hazırda təbii qaz idxalılının 50%-i Aİ-nin payına düşür ki, bunun da 35-37%-ni Rusiya Federasiyası təmin edir. Aİ-nin 2017-ci ildə təbii qaz istehlakı 541 mlrd.m^3 olmuşdur ki, onun da 135 mlrd.m^3 –i Norveç istisna olmaqla Aİ-nin özü tərəfindən hasil edilmişdir. Aİ-nə idxal olunan təbii qazın 108 mlrd.m^3 –i Norveç, 177 mlrd.m^3 –i Rusiya, həmçinin 52 mlrd.m^3 –i Əlcəzir, 51 mlrd.m^3-i Xəzəryanı ölkələr və 18 mlrd.m^3 –i isə digər dövlətlərdən idxal olunmuşdur [1, 4].

Enerji mənbələrinin inkişafına baxmayaraq Avropa enerji daşıyıcıları, o cümlədən də təbii qaz üzrə ən böyük idxalçılardandır. 2030-cu ilədək isə Aİ-də təbii qaz tələbatının ildə 540-560 mlrd.m^3 olacağı və Norveçdə və bütövlükdə Aİ-də qaz hasilatının aşağı düşəcəyi gözlənildiyindən təbii qaz idxalına tələbatın həcminin Aİ üzrə 2030-cu ilə 40-50 mlrd.m^3, 2050-ci ilə isə 70-75 mlrd.m^3 olmasını proqnozlaşdırmaq olar.

Aİ-nin təbii qaza olan tələbatının təhlili Xəzəryanı ölkələrin qaz tədarükü imkanlarının qiymətləndirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Qeyd etmək lazımdır ki, qaz sektorunda Xəzəryanı ölkələr mühüm strateji xarakter daşıyırlar. Hal-hazırda fəaliyyətdə olan heç bir boru kəməri layihələri (TANAP, TAP, Transxəzər boru kəməri və s.), həmçinin Hindistanda, Çində və Avropada planlaşdırılmış qazlaşdırılma gücü dünya bazarında təbii qaz tələbatını tam ödəmə iqtidarında deyildir. Son illərdə Xəzər dənizi ətrafında avtomobil, dəmiryolu, həmçinin neft və qaz kəmərləri də daxil olmaqla yeni nəqliyyat şəbəkələri surətlə formalaşır. Belə ki, dəmiryolu üzrə 2014-cü ildə "Şimal-Cənub" şərq marşurutunun açılması Xəzəryanı regiondan tranzit yük və sərnişin daşımalara sərf edilən xərcin və vaxtın azalması hesabına regionlarda iqtisadi inkişafın stimullaşdırılmasına şərait yaratmışdır. Bütün bunlarla bərabər Xəzər dənizi ətrafında faktiki olaraq qaz nəqliyyat infrastrukturu qurulmuşdur. Qeyd etmək lazımdır ki, artıq Türkmənistan, Özbəkistan, Qazaxıstan və Rusiya illik istehsal gücü 80 mlrd.m^3 olan güclü "Orta Asiya-Mərkəz" qaz magistralı ilə əlaqədardırlar. Türkmənistandan Qazaxıstana illik istehsal gücü 40 mlrd.m^3 olan Xəzəryanı qaz kəmərinin tikintisi layihəsi fəaliyyət göstərir. Türkmənistan və İran əsasən iki qaz kəməri ilə birləşdirilmişdir. Bulardan biri istehsal gücü ildə 20 mlrd.m^3 olan Dövlətabad-Seraxs-Xahkəran və illik istehsal gücü 10 mlrd.m^3 olan Həsənqulu-Gorgandır. İranın qaz nəqliyyat sistemi yüksək inkişaf səviyyəsi ilə səciyyələnir. İranın Gorgan-Rəşt qaz kəməri Xəzər sahillərindən keçərək, Xəzərin Azərbaycan ərazisinə çıxır (Rəşt-Astara). Azərbaycan və Rusiyanı isə marşrutlar üzrə Siyəzən-Dərbənd magistral qaz kəməri ilə birləşdirilir. Bu baxımdan Rusiyanın Xəzəryanı regionda qaz hasilatı sənayesi və qaz nəqli infrastrukturu daha yaxşı inkişaf etmişdir.

Aparıış təhlillər göstərir ki, Xəzəryanı ölkələrin yanacaq-enerji əməkdaşlığının səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədi ilə əməkdaşlıq çərçivəsində qaz ixracı üzrə yeni energetik modelin hazırlanmasına ehtiyacı vardır. Bu model hesab edirik ki, Xəzəryanı ölkələr üzrə müxtəlif mənbələrdən daxil olan təbii qazın makroregionlar və ölkələr üzrə paylanmasının vahid idarəedilmə mərkəzinin yaradılmasına əsaslanmalıdır. Xəzəryanı ölkələr üzrə qaz nəqlinin vahid idarəedilmə mərkəzi mürəkkəb qaz nəqli sistemində təbii qaz axının idarəedilməsi ilə bərabər, qiymətəmələgəlmə mexanizminin və qazın fond birjalarında satışının optimal tənzimlənməsi mexanizmini həyata keçirəcəkdir. Hal-hazırda dünya təcrübəsində qaz hubları fəaliyyət göstərir ki, bunlar da dünya təsərrüfatında öz iqtisadi səmərəliliyi ilə seçilir. Ən güclü qaz hubu ABŞ-da (Henry Hub) və Avropa İttifaqında (TTF, NBP, CEHG və s.) fəaliyyət göstərir. Asiya və yaxın Şərq ölkələrində isə belə bir qrum fəaliyyət göstərmir. Xəzəryanı ölkələr üzrə qaz hubunun yaradılması həmin ölkələrin iqtisadi-coğrafi mövqelərindən səmərəli istifadə edilməsi və enerji daşıyıcılarının dünyanın 3 daha böyük və perspektivli Çin, Avropa və Hindistan kimi bazarlarına çıxarılmasının təşkil edilməsinə şərait yaradacaqdır. Təbii qaz üzrə Xəzəryanı ölkələrin qaz hubunun yaradılması fəaliyyətdə olan qaz kəmərlərinin və tranzit-nəqliyyat infrastrukturunun bütün 5 Xəzəryanı ölkələr üzrə genişləndirilməsini və fəaliyyətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Burada hal-hazırda Xəzəryanı ölkələr üzrə faktiki olaraq fəaliyyətdə olan magistral qaz kəmərlərinin zəncirvari birləşdirilməsi vacib əhəmiyyət daşıyır. Xəzəryanı ölkələr üzrə qaz xabının yaradılması Avrasiyanın mərkəzində güclü neft-qaz birliyinin yaradılması üzrə ilk fundamental addım olacaqdır. Xəzəryanı ölkələrin 5 dövlətinin logistik sisteminin imkanlarının enerji ehtiyatlarının bu sayda birləşməsi dünya enerji bazarına məqsədyönlü şəkildə təsiri əsasən karbohidrogen ehtiyatlarının hasilatı və nəqli üzrə kvotanın müəyyən edilməsi mexanizminin razılaşdırılması, xarici investisiyaların cəlbediciliyini artırmaqla bərabər digər üstünlüklərin yaranmasına şərait yaradacaqdır. Bu halda ixrac axınlarının Avropa bazarından Asiya bazarlarına operativ yenidən bölgüsü, hasilatın və tədarükün idarəedilməsi imkanı yaranacaqdır.

Bu layihənin həyata keçməsi məqsədi ilə Xəzəryanı ölkələrin fəaliyyətdə olan qaz nəqliyyat infrastrukturlarının, həmçinin boru kəmərinin istehsal gücünün təkmilləşdirilməsi və genişləndirilməsi, təbii qazın saxlanılmasının təşkili, əlavə kompressor stansiyaları və daşımaların tənzimlənməsi məntəqəsinin inteqrasiya olunması tələb edilir.

Xəzər regionu son 20 ildə ən güclü yanacaq ehtiyatları olan zonaya çevrilmişdir ki, bu da öz əksini Xəzəryanı ölkələrin nefqaz kompleksinin perspektiv inkişaf planında ifadə etmişdir. Eyni zamanda bu potensial imkanlar dünya ölkələrinin buraya diqqətini artırmaqla, neft korporasiyalarının birgə müəssisələr yaratmaqla yüksək fəallıq göstərmələrinə, həmçinin neft-qaz layihələrinin Qazaxıstan, Türkmənistan və Azərbaycanda investisiyalaşdırılmasına maraqlarını daha da artırdı. Zəngin neft və qaz yataqlarına malik olan Xəzərdə neft və qaz ehtiyyatları bu prosesin iştirakçıları arasında qeyri-bərabər bölünmüşdür.Aşağıdakı cədvəl məlumatlarında neft və qaz ehtiyatlarının Xəzəryanı ölkələr arasında bölgüsü təsvir edilmişdir.

Cədvəl 1

Xəzəryanı ölkələrin neft və qaz ehtiyatlarının bölgüsü

Ölkələr	Neft			Qaz		
	Təsdiq edilmiş ehtiyatlar	Ehtilmal edilən ehtiyatlar	Cəmi ehtiyatlar	Təsdiq edilmiş ehtiyatlar	Ehtilmal edilən ehtiyatlar	Cəmi ehtiyatlar
Azərbaycan	0,7-2,0	5,4	6,1-7,0	0,4	1,3	1,7
İran	0	2,4	2,4	0	0,4	0,4
Qazaxıstan	2,0-3,2	17	19,0-20,0	2,0-3,1	3,3	5,3-6,4
Rusiya	0,04	1	1	-	-	-
Türkmənistan	0,3	6,4	6,7	3,7-5,8	5,9	9,6-11,7

Mənbə. [4] *məlumatlarına görə müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.*

Cədvəldən göründüyü kimi neft və qaz ehtiyatları Xəzəryanı ölkələr üzrə qeyri-bərabər paylanmışdır. Xəzər dənizinin orta xəttə görə milli sektorlar üzrə bölgüsünə əsasən xarici investorlar üçün Xəzəryanı ölkələrdən ən cəlbedicisi Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan olmuşdur. Hazırkı dövrdə Böyük Britaniyanın, Norveçin və Danimarkanın ən böyük çoxşaxəli neft şirkətləri Qazaxıstanın neft sahələri ilə daha sıx əlaqədədirlər.

Xəzər dənizi akvatoriyasında neft-qaz ehtiyatları uzun müddətdir ki, aşkar edilmişdir. Lakin, bu ehtiyatların istismara cəlb edilməsi dənizdə tələb olunan əməliyyatların həyata keçirilməsi üçün qarışıq istehsalı prossesinin hazır olmaması nəticəsinədə müəyyən müddət uzadılmışdır. Dünya təcrübəsində dəniz ərazisində neft yataqlarının kəşf edilməsi dövrü on illərlə davam edir.

Nəticə. Neft-qaz hasilatının inkişafının hazırkı mərələsi onu deməyə imkan verir ki, dünya ölkələrində hazırda asanlıqla aşkar edilən yataqların kəşfi və işlənilməsi mərhələsi artıq başa çatmışdır. Artıq neft qaz ehtiyatları ilə zəngin olan daha mürəkkəb dəniz zonalarında yerləşən yataqların kəşfi və istismarı məqsədi ilə böyük həcmdə material və maliyyə ehtiyatları cəlb edilməlidir. Bu baxımdan Xəzər regionu mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Yeni neft-qaz yataqlarının kəşfi və onun istismarı zamanı ekoloji tarazlığın pozulmasının qarşısının alınması maliyyə-iqtisadi və yüksək texniki-texnoloji hazırlığın aparılmasını tələb edir.

Ədəbiyyat

1. Qafarov Ş.S. Müasir iqtisadi sistem və qloballaşma. Bakı: SBŞ, 2005, 632 s.

2. Ziyadov E.İ. Xəzəryanı ölkələrdə neft-qaz kompleksinin perspektiv inkişafı // AMEA İqtisadiyyat İnstitutunun Elmi əsərləri, 2019, №6 s.109-114

3. Yadigarov T.A.Gömrük statistikası və informasiya texnologiyalarının nəzəri və praktiki əsasları. (monoqrafiya). Bakı: Avropa nəşriyyatı, 2020, 520 s.

4. BP Statistical Review of World Energy, 2018

Резюме
Зиядов Э.И.
Оценка экспорта природного газа в Прикаспийских странах

В статье анализируется и оценивается существующий потенциал экспорта газа в Прикаспийские государства. Анализируется распределение нефтегазовых ресурсов в Прикаспийских странах и определено важное значение экспорта газа Прикаспийских стран в обеспечении энергетической безопасности Европейского Союза.

Ключевые слова: *бассейн, добыча, экспорт, импорт, газ, энергия, акватория, потенциал*

Summary
Ziyadov E.I.
Assessment of Natural Gas Exports in the Caspian Countries

The article analyzes and assesses the existing potential of gas export to the Caspian states. The distribution of oil and gas resources in the Caspian countries is analyzed and the importance of gas exports from the Caspian countries in ensuring the energy security of the European Union is shown.

Key words: *basin, production, export, import, gas, energy, water area, potential*

ПРИМЕНЕНИЕ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА И ТРЕНДОВ В ОБЛАСТИ ОБРАБОТКИ ЗАПРОСОВ СО СТОРОНЫ КОНТАКТ-ЦЕНТРОВ АВИАКОМПАНИЙ

Гафарзаде Руфат Азер оглы
Национальная Академия Авиации
gafarzrufat@gmail.com
Наджафов Эльман Мехти оглы
Национальная Академия Авиации
elmanmehdi@yandex.com

Резюме: *В настоящее время контакт-центры нашли применение во всех социально-экономических отраслях, таких, как службы экстренного реагирования, банковские и финансовые сферы, торговые, страховые, туристические компании, а также информационно-справочные службы операторов связи, авиакомпаний, аэропортов. Технологии контакт-центров позволяют обрабатывать быстрее, дешевле и качественнее запросы клиентов, а также повысить эффективность внутреннего информационного обмена в организации.*

Ключевые слова*: контакт центры, авиакомпании, искусственный интеллект, бот, маршрутизация*

Основные принципы централизованной обработки запросов контакт-центров опубликованы в работах таких авторов, как A Bentley, P.J., Brundage, M., Häggström [1], Borst, A. Mandelbaum, M. Reiman [5], Cleveland, B., J. Mayben [6], и др. Крупный вклад в данном направлении внесли российские ученые: Гольдштейн Б.С. Фрейнкман [8].

Распространение COVID-19 нарушило привычный образ жизни, работы, планы поездок по всему миру, в результате чего, контакт центры авиакомпаний испытали беспрецедентный рост общего объема обращений. Таким образом, в середине марта путешественники, желающие изменить свои маршруты с помощью канадской авиакомпании WestJet, ожидали ответа, в среднем более 10 часов [9]. Google предупредил клиентов Google Store - ссылка, что они ожидают «больше, чем обычно» в результате мер предосторожности, которые заставляют компанию работать с ограниченной командой [10]. Контакт-центр авиакомпании “Азербайджан Хава Йоллары” в течение недели после начала ограничений в

воздушных сообщениях получал ежедневно около 4-5 тысяч обращений. В связи с этим, а также необходимостью следовать государственным указаниям по социальным ограничениям с целью снижения количества зараженных, в контакт центрах авиакомпаний появилась экстренная необходимость перевода сотрудников на дистанционный режим работы. Благодаря всеобщему развитию технологий в области предоставления услуг контакт центрами, все основные и емкие ресурсы, жизненно необходимые для беспрепятственного цикла жизни контакт-центров уже не были связаны с рабочими местами, а размещены на “облаках” – внешних серверах в других странах, в зависимости от провайдера программного обеспечения. Однако, перед компаниями встала проблема в корректной организации и поддержки инфраструктуры. С целью нахождения оптимальных решений в связи со сложившимися трудностями в сфере обработки запросов необходимо выделить несколько тенденций и трендов, актуальных в настоящее время.

Необходимо выделить области акцентирования внимания для менеджеров контакт-центров авиакомпаний, такие как ускоренное внедрение искусственного интеллекта в, уже налаженный многоканальный метод связи, организация и поддержка внутренних каналов связи и баз данных, для удобства получения обновленной информации каждым работником в течение рабочего дня посредством создания внутренних рассылок или баз данных, с обновленной информацией, вместо уже привычных каналов связи. Так, например, можно воспользовавшись ресурсами общего доступа к документам (Dropbox, SharePoint) создать корпоративную страницу с новостями и рекомендациями. Хотелось бы уделить внимание двум основным тенденциям в контакт-центрах: внедрение ИИ (искусственного интеллекта) [1,2] и рекомендации в области управления данными и поступающими запросами.

1. Внедрение ИИ [3]. Одним из ярких примеров является Contact Center AI, решение Google для управления контакт-центрами, которое было запущено в продажу в ноябре 2019 года. Оно предлагает виртуализацию агентов на основе ИИ, иными словами автоматизацию основных взаимодействий с клиентами, программное обеспечение обеспечивает беспрерывную передачу данных людям агентам, посредством транскрипции запросов в реальном времени. Генеральный директор Майк де ла Круз утверждает, что компании могут сократить объем запросов на обработку со стороны людей до 80% и стоимость более чем на 90%, что является существенным, учитывая, что две тысячи ведущих корпораций в США ежегодно тратят около 250 миллиардов долларов на поддержку клиентов и обрабатывают около 50 миллиардов клиентских запросов в год [1]. В качестве примера, можно привести следующий сценарий: около 75% поступающих запросов от клиентов “Азербайджан Хава Йоллары”, связанных с модификациями авиабилетов поступают без указания номера авиабилета, или с некорректными данными. Внедрение ИИ позволит уменьшить машинальную часть работы со стороны агентов, снизить число использования шаблонных ответов, позволив повысить уровень удовлетворенности клиентов, которые, на сегодняшний день, требуют, что их “выслушал” живой человек. На схеме 1. (Первичные сценарии применения автоматизированных ответов в контакт-центрах авиакомпаний) отображен пример внедрения автоматизированных ответов со стороны бота, предложенный автором. Целью данной визуализации является экономия времени и повышение эффективности посредством автоматизации получения необходимых данных, в данном случае - номер авиабилета.

2. Управление данными и регулирование потока поступающих запросов. Основное влияние на удовлетворенность клиента в контакт-центрах оказывает уровень знаний агента, который принимает их вызов, обрабатывает запрос. Управление знаниями, поддержание и увеличение совокупных знаний агентов, является ключевым вопросом для обеспечения высокого качества обслуживания. Необходимо отметить, что заданным показателем является решение проблемы клиента, поскольку ожидаемым является покидание клиентом чата только выполнения запроса со стороны агента, принявшего на себя его обработку. Знание агента считается заданным и фиксированным ресурсом и рассматривается как таковое для

маршрутизации и назначения каждого отдельно взятого запроса. Интуитивно можно предположить, что уровень экспертизы агента увеличивается по мере увеличения числа прибывающих к нему запросов, но это не совсем точно. Так, Aksin Z, Armony M, Mehrotra V [11] в своей работе сообщают, что наивысший показатель эффективности агента достигается при обработке трех запросов одновременно и резко снижается при появлении четвертого. Затем, Luo J, Zhang J [12] в работе от 2013 года определили, что уровень предоставляемого сервиса не может напрямую зависеть только от количества одновременно обрабатываемых запросов. Следовательно, необходимо внедрять регулирование направленности потока запросов.

Схема 1. Первичные сценарии применения автоматизированных ответов.
Схема 2. Первичные сценарии обработки и распределения запросов

На схеме 2 (Первичные сценарии обработки и распределения запросов в контакт-центрах) отображен начальный пример внедрения автоматизированных ответов со стороны

бота, визуализированный на предложениях Tezcan и Zhang в книге “Design and control of customer service chat systems” [7]. Требуется ввести показатель уровня – уровень К (уровень агента, при котором он достигает максимальный показатель эффективности при одновременной обработке нескольких запросов; соответственно К – количество запросов, превысив которого будет наблюдаться спад). Безусловно, есть много интересных областей изучения в сфере маршрутизации прибывающих клиентских запросов. Медленный ответ агента, обслуживающего слишком много клиентов, может привести к отказу клиента во время обслуживания. В будущем необходимо проверить связь между процентом отказов клиентов (покидание чата) и количества других клиентов, обслуживаемых тем же агентом.

Литературы

1. Bentley, P.J., Brundage, M., Häggström, O., Metzinger, T. “Should we fear artificial intelligence? (Rep.) In-depth analysis.” European Parliamentary Research Service. DOI: 10.2861/412165, 2018
2. CXPA. “Artificial Intelligence (AI) An Introduction: What Every Customer Experience Professional Should Know [White Paper]”. Онлайн ресурс: https://www.cxpa.org , 2018.
3. Dahlhoff, D., Bender, S., Cerovina, I., Mak, E., Mat, B., McFeely, O., Weseman, K. “Artificial Intelligence: Touchpoints with Consumers”, 2018
4. Shafer, S., Nembhard, D., and Uzumeri, M. “The effects of worker learning, forgetting, and heterogeneity on assembly line productivity.” Management Science, 2001.
5. Borst, S., A. Mandelbaum, M. Reiman. “Dimensioning of large call centers”, 2000.
6. Cleveland, B., J. Mayben. “Call Center Management on Fast For- ward” Call Center Press, Annapolis, MD. 1997.
7. Tezcan T, Zhang “Design and control of customer service chat systems.” Technical report, University of Rochester, Rochester, NY, 2011
8. Гольдштейн Б.С. Фрейнкман В.А, CALL – Центры и компьютерная телефония, СПб.: БХВ – Санкт-Петербург, 2002.
9. https://simpleflying.com/west-jet-10-hour-call-centre-wait-times - веб источник.
10. https://techcrunch.com/2020/03/17/android-app-reviews-may-slow-to-over-a-week-due-to-covid-19-impacts-google-warns-developers,
11. Aksin Z, Armony M, Mehrotra V “The modern call center: A multi- disciplinary perspective on operations management research”, 2007.
12. Luo J, Zhang J “Staffing and control of instant messaging based customer service centers”, 2013.

Xülasə

Qafarzadə R.A., Nəcəfov E.M.

Hava təlimi əlaqə mərkəzlərindən tələb etmək sahəsində ən yaxşı təcrübə və trendlərin tətbiqi

Hal-hazırda əlaqə mərkəzləri təcili müdaxilə xidmətləri, bank və maliyyə sahələri, ticarət, sığorta, turizm şirkətləri kimi telekom operatorlarının, hava yollarının, hava limanlarının məlumat və istinad xidmətləri kimi bütün sosial-iqtisadi sahələrdə tətbiq tapmışdır. Əlaqə mərkəzi texnologiyaları müştəri istəklərini daha sürətli, daha ucuz və daha yaxşı həll etməyə imkan verir, eyni zamanda qurumda daxili məlumat mübadiləsinin effektivliyini artırır. Beləliklə, xidmətin səviyyəsini artırmaq üçün müraciət axınına nəzarət və tənzimləmə zərurəti yaranır.

***Açar sözlər**: əlaqə mərkəzləri, aviaşirkətlər, süni intellekt, bot, marşrutlaşdırma*

Summary

Gafarzada R.A., Najafov E.M.

Application of Best Practices and Trends in the Field of Requests Proccessing for Airlines Contact Centers

Currently, contact centers have found use in all socio-economic sectors, such as emergency response services, banking and financial spheres, trade, insurance, travel companies, as well as information and reference services of telecom operators, airlines, and airports. Contact center technologies make it possible to process customer requests faster, cheaper and better, as well as to increase the efficiency of internal information exchange in the organization. Thus, it becomes necessary to control and regulate the flow of requests to increase the level of service provision.

***Key words**: contact centers, airlines, artificial intellegence, bot, routing*

УСИЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВА ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОЙ ПИЩЕВОЙ ПРОДУКЦИИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Ибрагимли Арзу Беюкага кызы
Бакинский Государственный Университет
arzuibrahim@inbox.ru

***Резюме:** В статье исследованы вопросы усиления инфраструктуры по обеспечению производства экологически чистой пищевой продукции в условиях пандемии. Анализированы глобальные проблемы и подходы к обеспечению безопасности пищевой продукции. Рассмотрены международные стандарты и опыт усиления пищевой безопасности путем расширения инфраструктуры по производству экологически чистой продукции. Обоснована необходимость совершенствования и усиления инфраструктуры пищевой продукции в условиях пандемии и в постпандемическом периоде. Проанализированы вопросы развития инфраструктуры и институциональной основы обеспечения производства экологически чистой пищевой продукции в Азербайджане. Подготовлен ряд рекомендаций и предложений по рассматриваемым проблемам.*

***Ключевые слова:** инфраструктура, экологически чистая продукция, пищевая продукция, пищевая безопасность, экологически чистая продукция в условиях пандемии, усиление инфраструктуры по производству пищевой продукции*

Вопросы и проблемы обеспечения экологически чистой пищевой продукции считаются одними из сложных и актуальных глобальных проблем во всем мире [3, с.1965]. В развитых странах инвестируются огромные средства в формирование современной и продуктивной инфраструктуры для производства, хранения и доставки экологически чистой продукции конечным потребителям. Как известно, в основе возникновения опасных видов болезней, в основном, лежат негативные последствия и влияние пищевой продукции. Неслучайно, глобальная пандемия COVID – 19 тоже связана с источниками пищевой продукции - пандемия сейчас поставила на колени весь мир, который до сих пор не может справиться с этим разгулявшимся смертоносным вирусом, который унес и уносит жизни сотни тысяч людей. Поэтому проблемы безопасности пищевой продукции должны всегда находиться под пристальным вниманием международных организаций и государств мира. Неслучайно Всемирная Организация Здравоохранения совместно с Продовольственной и Сельскохозяйственной Организацией ООН разработала временные рекомендации «COVID-19 и безопасность пищевых продуктов: руководство для компетентных органов, ответственных за работу национальных систем контроля безопасности пищевых продуктов» [2]. Исходя из этого документа можно отметить, что нынешняя пандемия COVID-19 сформировала исключительно сложные проблемы, занимающиеся обеспечением национальных систем контроля безопасности пищевых продуктов и в связи с этим требуется незамедлительное совершенствование действующих механизмов и инструментов по обновлению контрольных систем и подходов к обеспечению безопасности употребляемых пищевых продуктов населения страны. В этом контексте особое значение имеет минимизация вредных веществ в процессе производства продовольственных продуктов и

этим обуславливается актуальность усиления создания современной производственной инфраструктуры по выращиванию экологически чистой пищевой продукции, ее переработке и доведения до конечного потребителя. В разных странах мира, в первую очередь, экономически сильных странах, серьезно взялись за создание целого комплекса аграрных парков по производству органических продуктов, которые не имеют в своем составе генно-модифицированных организмов. Кроме того, в производстве аналогичных продуктов применение азотных и фосфорных сельскохозяйственных удобрений доведены до минимального уровня, который не может особо влиять на качественные показатели пищевой продукции.

Учитывая сложности в данной сфере, а так же актуальность проблем устойчивого обеспечения экологически чистой продукцией населения мира Комитет по Всемирной Продовольственной Безопасности на своем заседании, которое прошло в Риме 9-14 октября 2017 года на тему «Опыт претворения в жизнь повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» рассмотрел многочисленные наболевшие вопросы по усилению контрольных показателей и механизмов, в том числе, в создании более эффективной производственной и коммерческой инфраструктуры для производства экологически чистой пищевой продукции в странах мира [5]. Подобные задачи и подходы требуют создания и реализации национальной программы по обеспечению продовольственной безопасности и укреплению системы пищевой безопасности населения страны, расширения действующей производственной инфраструктуры в сельскохозяйственной сфере и, в целом, аграрного сектора, строительства и сдачи в эксплуатацию современных высокотехнологичных перерабатывающие пищевые предприятия, создание и развитие модернизированных агропарков и агропромышленных комплексов, более эффективных механизмов и инструментов государственной поддержки расширения и стимулирования обеспечения роста и объема производства экологически чистой пищевой продукции разного вида. Безусловно, все эти мероприятия, цели и задачи требуют, прежде всего, создания и развития сильной инфраструктуры, которая позволит стимулировать развитие сети конкурентоспособных пищевых предприятий и комплексов, специализирующихся на выработке экологически чистой пищевой продукции в условиях пандемии и в постпандемическом периоде. Тем более, для решения подобных проблем действуют международные проекты развития устойчивой инфраструктуры для перехода к низко углеродной экономике. Так, Организацией экономического сотрудничества и развития было разработано «Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане» [6]. Согласно данной программе и исходя из принятых стратегических дорожных карт, утвержденных Указом Президента Азербайджанской Республики по разным направлениям экономики страны, в том числе, в сельском хозяйстве и аграрном секторе, в пищевой промышленности определены ключевые цели и задачи, в которых предусмотрено существенное развитие данных отраслей и сфер, усиление инфраструктурной обеспеченности по производству основных видов продовольственной продукции и совершенствование системы контроля пищевой безопасности. Особый упор будет сделан на создание современных аграрных комплексов и парков, в которых будет обеспечено выращивание экологически чистых продуктов, а развитие аграрного сектора будет происходить научным путем исходя из международного опыта и прогрессивных форм управления.

Государственное влияние на усиление пищевой безопасности в Азербайджане рассматривается как стратегическая цель с учетом глобальных проблем и требований исходя из актуальных факторов, связанных с распространением коронавирусной пандемии. Осуществлены институциональные реформы и создана центральная структура по обеспечению пищевой безопасности. Так, с созданием и усилением работы Агентства пищевой безопасности Азербайджана, повсеместно выявляются и оглашаются негативные случаи в сфере пищевой безопасности, принимаются серьезные меры, совершенствуется

законодательная база, создаются новые контрольные лаборатории, инфраструктура, повышается профессиональный уровень работников данной сферы, выявляются узкие места, которые провоцируют опасности здоровым людям, проводятся целенаправленные мероприятия по пресечению реализации вредной пищевой продукции в розничной сети, в объектах общественного питания. Однако вся эта работа находится на начальной стадии и требуется фундаментальное изучение международного опыта в данном направлении. «В обзоре, подготовленном специалистами Центра Анализа Экономических реформ и коммуникаций в 2017 году отмечено, что: «система обеспечения продовольственной безопасности в Азербайджане не отвечает современным требованиям. Данная сфера характеризуется дублированием полномочий, соответствующих органам исполнительной власти. В частности, следует отметить, что значительная часть стандартов по продовольственной безопасности, санитарных и фитосанитарных норм и правил разработаны в советский период и подлежат актуализации в соответствии с международными требованиями» [4]. Одновременно, предпринимаются действенные меры по ужесточению системы контроля по сбору, производству, хранению, транспортировке, распределению, продаже пищевой продукции по всей республике, проводятся постоянные рейды, повышается ответственность соответствующих должностных лиц, предпринимателей и пр. Более того, учитывая реалии и существующие проблемы в сфере усиления пищевой безопасности населения страны, утверждена «Государственная программа по обеспечению пищевой безопасности в Азербайджане на 2019-2025 годы» [1].

В ближайшей перспективе будет необходимо осуществление комплексных мероприятий по расширению и усилению инфраструктурной сети для обеспечения объема и качества производства экологически чистой пищевой продукции и при этом будет необходимо учесть ряд немаловажных факторов:

– В первую очередь необходимо сформировать более сбалансированную и работоспособную законодательную базу по обеспечению пищевой безопасности страны с учетом международного опыта и требований, вызванных пандемией COVID – 19;

– Второе, требуется ускорить создание более высокотехнологичной инфраструктуры по производству, хранению и транспортировке пищевой продукции и создания ее запасов;

– Третье, считаем важным усилить основные механизмы контроля за соблюдением стандартов пищевой продукции на всех этапах - от производства до потребления и т.д.

Литературы

1. Azərbaycan Respublikasında qida təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə dair 2019–2025-ci illər üçün Dövlət Proqramı. Azərbaycan Respublikasi Prezidentinin 29 aprel 2019-cu il tarixli Sərəncamın ilə təsdiq edilmişdir. № 1143. Bakı şəhəri.

2. COVID-19 и безопасность пищевых продуктов: руководство для компетентных органов, ответственных за работу национальных систем контроля безопасности пищевых продуктов. 22 апреля 2020 г. - https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331842/WHO-2019-nCoV-Food_Safety_authorities-2020.1-rus.pdf?sequence=14&isAllowed=y

3. Гулиев Э.А. Современные реалии и тенденции глобальной продовольственной безопасности // Российское предпринимательство. – 2018. – Том 19. – № 7. – С.1963-1978.

4. Мусаев В. Агентство по Продовольственной Безопасности - https://iqtisadiislahat.org/store//media/documents/islahatlar_icmali/fevral_buraxilisi/Qida%20T%C9%99hl%C3%BCk%C9%99sizliyi%20Agentliyi_ru.pdf.

5. Опыт претворения в жизнь повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Комитет по всемирной продовольственной безопасности. Рим, Италия, 9-13 октября 2017. – 24 s.

6. Развитие устойчивой инфраструктуры для перехода к низкоуглеродной экономике стран Центральной Азии и Кавказа: Отображение ситуации с потенциально

высокоэффективными инфраструктурными проектами и оценка потребностей. Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане – Организация экономического сотрудничества и развития. Париж. 2019. 35 с. - http://www.oecd.org/env/outreach/Item3-Assessment-Azerbaijan-RUS.pdf

Xülasə

İbrahimli A.B.

Pandemiya şəraitində ekoloji təmiz qida məhsullarının təmin olunmasında infrastrukturun gücləndirilməsi

Məqalədə pandemiya şəraitində ekoloji təmiz qida məhsullarının təmin olunmasında infrastrukturun gücləndirilməsi tədqiq olunmuşdur. Qida məhsullarının təhlükəsizliyi ilə bağlı qlobal problemlər və yanaşmalar təhlil edilmişdir. Ekoloji təmiz qida məhsullarının istehsalı üçün infrastrukturun genişləndirilməsi yolu ilə beynəlxalq təcrübə və standartlara baxılmışdır. Pandemiya və postpandemiya şəraitində qida məhsullarının infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinin və gücləndirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmışdır. Aərbaycanda ekoloji təmiz qida məhsullarının istehsalının təmin edilməsi istiqamətində infrastrukturun yaradılması və institusional əsaslar təhlil olunmuşdur. Baxılan problemlər üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.

Açar sözlər: *infrastruktur, ekoloji təmiz məhsul, qida məhsulları, qida təhlükəsizliyi, pandemiya şəraitində ekoloji təmiz məhsul, qida məhsullarının istehsalı üzrə infrastrukturun gücləndirilməsi*

Summary

Ibrahimli A.B

Strengthening the Infrastructure to Ensure the Production of Environmentally Friendly Food Products in Pandemic Conditions

The issues of strengthening the infrastructure to ensure the production of environmentally friendly food products in pandemic conditions are investigated in the article. Global problems and approaches to ensuring food safety are analyzed. International standards and experience of enhancing food safety by expanding the infrastructure for the production of environmentally friendly products are considered. The need to improve and strengthen food infrastructure in pandemic and post-pandemic situations is justified too. The issues of development of infrastructure and institutional framework of ensuring production of environmentally friendly food products in Azerbaijan are analyzed. A number of recommendations and proposals on the issues under consideration are given in the end of the article.

Keywords: *infrastructure, ecologically clean products, food products, food safety, ecologically clean products in pandemic conditions, strengthening of food production infrastructure*

МЕХАНИЗМЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ФИСКАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ АЗЕРБАЙДЖАНА С ЦЕЛЬЮ СТИМУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ НЕНЕФТЯНОГО СЕКТОРА

Меликова Лейли Афрас кызы

Университет Азербайджан

leyli.melikova@gmail.com

Резюме: *В статье исследованы механизмы реформирования фискальной политики Азербайджана с целью стимулирования развития ненефтяного сектора в современных условиях. Анализируются проблемы совершенствования существующего налогового законодательства с целью стимулирования развития ненефтяного сектора в стране. Обобщены последние изменения в Налоговом Кодексе Азербайджанской Республики в контексте уменьшения зависимости экономики страны от нефтяного фактора.*

Подготовлены рекомендации и предложения по совершенствованию фискальной политики Азербайджана в сторону развития отраслей ненефтяного сектора.

Ключевые слова: *фискальная политика, налогообложение, механизмы, налоговая реформа, ненефтяной сектор, диверсификация.*

После восстановления независимости, Азербайджан, как суверенное государство, приложил немало усилий, чтобы построить устойчивую финансовую систему - мероприятия в этой сфере проводятся последние 10-15 лет. За эти годы государство приняло решительные меры для максимального соответствия развития страны стратегическим целям национальной экономики, а именно целям, связанным с диверсификацией национальной экономики, укреплением ее стабильности, совершенствованием налоговых и приведением фискальных механизмов в соответствие с мировым уровнем. Все эти критерии отражены в документах стратегических дорожных карт и других важных документах, запланированных мероприятиях правительства страны за последние годы. Здесь можно отметить сдвиги в сфере углубления реформ и совершенствования существующих механизмов налоговой системы, с помощью которых начались структурные и другие изменения налоговой системы страны.

Так, с целью обеспечения работоспособности механизмов и инструментов фискального регулирования требуется совершенствование налогового законодательства Азербайджана в сторону унификации его международным стандартам и в соответствии со стимулирующими особенностями. Безусловно, все эти процессы отличаются сложностью в современных нестабильных условиях, однако необходимость подготовки и утверждения нового Налогового Кодекса страны, на наш взгляд, не вызывает сомнений в виду того, что уже 18 лет прошло с принятия существующего. За этот период в мире произошли многочисленные трансформации мирохозяйственной системы, экономические и финансовые процессы, а в Азербайджане рост и развитие экономики страны прошли несколько этапов реформ. В настоящее время страна находится в интенсивной фазе реализации стратегических задач по повышению устойчивости, прочности и динамичности роста национальной экономики с укреплением ее финансовой системы и экономической безопасности. Приоритеты предусмотренных мероприятий в этом стратегическом плане закреплены в разных документах стратегических дорожных карт, и это дает более многофункциональные возможности для деятельности по расширению совершенствования налоговых механизмов, в том числе, фискального инструментария для ускорения развития отраслей ненефтяного сектора Азербайджана [5]. Кроме того, возможность минимизации влияния нефтяного фактора на экономику страны остается одной из серьезных проблем вот уже 10 лет [3]. Дело в том, что, несмотря на неплохой валютный запас страны, буквально за год до 40 % валютного запаса пришлось потратить на восстановление финансовой стабильности в стране. Поэтому стране необходимо построить новые устойчивые механизмы финансовой стабильности и обеспечить существенное совершенствование налоговых механизмов. [1]

Во многих странах стимулируется деятельность более приоритетных секторов экономики страны, облегчается налоговое бремя, создаются максимально благоприятные условия для своевременного осуществления налоговых обязательств налогоплательщиков, стимулируется создание более расширенной базы налогообложения и уплаты налогов, усиливается взаимное сотрудничество между государственными структурами и частным сектором. Налоговые льготы и преференции в разных странах в большинстве своем направлены на решение конкретных и приоритетных проблемных или стратегических задач деятельности, в частности, сфер экономики страны, связанных с продовольственной безопасностью и прочей жизнеобеспечивающей деятельностью.

В первую очередь, очень важно, чтоб в стране обеспечивалась стабильность финансовой системы, финансовых рынков, курса национальной валюты и пр. Это

обусловлено последовательностью проводимых экономических и институциональных реформ с целью, чтобы они способствовали повышению жизненного состояния населения страны, увеличению доходов, созданию новых рабочих мест, обновлению структуры производства за счет высоких технологий и оборудования, реализации человеческого капитала и интеллекта, развитию рынков технологий и инноваций, наукоемких отраслей экономики, повышению экспортного потенциала и расширению экспортоориентированной продукции, созданию национальных брендов, освоению новых мировых рынков, снижению зависимости национальной экономики от нефтяного фактора, осуществлению интенсификации развития ненефтяных секторов экономики, созданию продуктивных новых отраслей экономики страны, которые внесут серьезный вклад в расширение масштаба и объема формирования источников добавочной стоимости в экономике. Необходимо создание экономики с выработкой стойкого иммунитета по противостоянию глобальным экономическим угрозам, внутренним и внешним факторам воздействия чтобы, в конечном итоге, усилить макрофинансовую стабильность страны в долгосрочной перспективе.

Кроме того, в соответствии с последними изменениями в Налоговом Кодексе АР с 01.01.2019, касающиеся облегчению налогообложения для физических и юридических лиц в Азербайджане и усилению налогового администрирования, налоговая ставка на подоходный налог с физических лиц – 0 % сроком на 7 лет, для работающих в ненефтяном секторе, а при доходе свыше 8000 манат – 14 % от суммы свыше 8000. [4] Естественно, данные изменения так же будут способствовать стимулированию развития ненефтяных отраслей экономики Азербайджана с ростом занятости в соответствующих сферах экономики.

Так, в настоящее время происходит трансформация модели экономического развития Азербайджана с уклоном на уменьшение зависимости экономики страны от нефтяного фактора осуществляются целевые программы, стратегии, комплексные мероприятия по диверсификации ненефтяных секторов экономики страны с учетом расширения высокотехнологичных сфер и отраслей. Создаются современные промышленные комплексы, в которых действуют специальные упрощенные налоговые режимы, например, промышленные и технологические парки, промышленные кварталы и пр. В стране уже функционирует ряд технологических и промышленных парков в Сумгаитском Индустриальном центре, Пираллахы, Гарадагском районе и Мингечауре. Сданы в эксплуатацию первые промышленные кварталы в Азербайджане в Нефтчале и Масаллы, кроме того, строятся новые промышленные парки в Сабирабадском и Гаджигабульском районе. То есть в стране идёт модернизация структуры экономики и, в первую очередь, промышленного сектора, который формирует более надежные и продуктивные финансовые источники, одновременно эти источники выступают в качестве нового потенциала по созданию добавочной стоимости в экономике страны и, безусловно, все это повышает возможности усиления макроэкономической и макрофинансовой стабильности посредством налоговой политики в Азербайджане. Эффективность налоговых служб в этих процессах и применяемое фискальное регулирование играют решающую роль в интенсификации совершенствования модели экономического развития страны и повышении прочности основных механизмов национальной экономики в условиях роста глобальных угроз и рисков во всех сферах мирохозяйственной системы.

Кроме того, в результате налоговой реформы, которая началась в 2018 году, произошли значительные изменения в системе налогообложения страны. Так, по обзору Всемирного банка совместно с международной аудиторской компанией Paying Taxes 2019 году индекс Азербайджана равен 83,8. Согласно оценке PwC и ВБ, налоговое бремя Азербайджана составляет 40,8 %, а налогоплательщикам Азербайджана на выплату налогов необходимо 159 часов ежегодно при проведении в среднем 6 платежей. К примеру, среди стран мира показатель налогового бремени у России – 46,3 %, Казахстана – 29,4 %, Грузии – 9,9 % и др., а показатель расхода времени составляет в среднем по миру 237 часов с 23,8 платежами. [2]

Обобщая вышеизложенное, установление макроэкономической и макрофинансовой стабильности в стране способствует активному привлечению иностранных инвестиций и финансовых ресурсов, интенсификации притока капитала и повышению интереса ведущих инвесторов мира к азербайджанскому рынку и не только к нефтегазовой сфере, но и к другим товарам и продукции ненефтяного сектора, который является стратегическим в диверсификации экономики страны и минимизации зависимости экономики страны от нефтяного фактора. Такие прогнозы развития экономики страны создадут предпосылки для выхода более конкурентоспособных ненефтяных товаров и продукции национальных брендов на потенциальные мировые рынки.

В ближайшей перспективе необходима интенсификация осуществления комплексных мероприятий по совершенствованию фискальной политики Азербайджана с целью развития отраслей ненефтяного сектора и при этом будет необходимо учесть ряд немаловажных факторов:

– необходимо, чтобы была обеспечена стимулирующая роль фискальной политики в Азербайджане, которая могла бы способствовать повышению экономической и деловой активности во всех сферах национальной экономики, в первую очередь, в ненефтяном секторе экономики страны с учетом требований, вызванных пандемией COVID – 19;

– требуется ускорить действие механизмов по совершенствованию фискальной политики Азербайджана с целью стимулирования развития ненефтяного сектора, таких как налоговые инструменты и т.д.

Литературы

1. Əliyev Ş.T. Azərbaycanda maliyyə sabitliyinin təmin edilməsi problemləri və maliyyə-kredit sisteminin inkişafının müasir aspektləri// Audit, № 03, 2017, s.26-40.

2. Paying Taxes 2019. World bank Group – https://www.pwccn.com/en/tax/publications/full-report.pdf.

3. Алиев Ш.Т. Вопросы экономического роста и финансовых ресурсов Азербайджана в контексте нефтяного фактора// Финансы и кредит, № 30(318), Москва-2008, с.61-64.

4. Налоговый кодекс Азербайджанской Республики (утвержден Законом Азербайджанской Республики от 11 июля 2000 года № 905-IQ) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.11.2019 г.). Баку.

5. Стратегическая Дорожная Карта по развитию финансовых услуг в Азербайджанской Республике. Утверждена Указом Президента Азербайджанской Республики от 6 декабря 2016 года. Баку, 2016, 60 с.

Xülasə

Məlikova L.Ə

Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılmasında fiskal siyasətin islahatlar mexanizmi

Məqalədə Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılmasında fiskal siyasətin islahatlar mexanizmi tədqiq olunmuşdur. Ölkədə qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılması məqsədilə mövcud vergi qanunvericiliyinin təkmilləşdirilməsi problemləri təhlil olunmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatının neft amilindən asılılığının azaldılması kontekstində Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsinə edilən son dəyişikliklər araşdırılmışdır. Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılmasında fiskal siyasətin islahatlar mexanizmi üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.

Açar sözlər: *fiskal siyasət, vergitutma, mexanizm, vergi islahatı, qeyri-neft sektoru, diversifikasiya*

Summary

Malikova L.A.

Mechanisms of Reforming Fiscal Policy of Azerbaijan in Order to Stimulate the Development of the Non-Oil sector

The mechanisms of reform of fiscal policy of Azerbaijan in order to stimulate the development of the non-oil sector in modern conditions are investigated in the article. The problems of improving the existing tax legislation in order to stimulate the development of the non-oil sector in the country are analyzed. The latest changes in the Tax Code of the Republic of Azerbaijan in the context of reducing the dependence of the economy in the country on the oil factor are summarized then. Recommendations and proposals on improvement of fiscal policy of Azerbaijan towards development of non-oil sectors are given in the end of the article.

Key words: *fiscal policy, taxation, mechanisms, tax reform, non-oil sector, diversification*

III BÖLMƏ: AZƏRBAYCANDA TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFI

AZƏRBAYCANIN TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFINDA "ŞƏRQ-QƏRB" BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN ROLU

Abdullayev Kamran Nurəddin oğlu
AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutu
kamran.abdullayev.1978@mail.ru

***Xülasə**: Azərbaycanda nəqliyyat növləri üzrə tranzit daşımalarının həyata keçirilməsi iqtisadi baxımdan mühüm əhəmiyyət kəsb etməkdədir. Belə ki, digər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sektorunun inkişafı, tranzit imkanlarının genişləndirilməsi istiqamətində də ciddi tədbirlər həyata keçirilməkdədir. Nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycan ərazisindən – "Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub", "Cənub-Qərb" kimi bir sıra beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri keçir. Ölkəmizin siyasi sabitliyi və təhlükəsizliyi, o cümlədən beynəlxalq miqyasda formalaşmış etibarlı tərəfdaş nüfuzunun olması, yerləşdiyi coğrafi mövqe, digər nəqliyyat dəhlizləri ilə müqayisədə məsafənin qısa, daşıma müddətinin az olması mövcud dəhlizlərin əsas üstünlüklərindən hesab olunur.*

***Açar sözlər:** nəqliyyat, iqtisadi təhlükəsizlik, makroiqtisadi göstəricilər, iqtisadi siyasət, iqtisadiyyat*

Son illər ölkəmizin ərazisindən keçən nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin inkişafı istiqamətində davamlı olaraq məqsədəuyğun iqtisadi siyasət həyata keçirilməkdədir. Regionun əsas tranzit ölkələrindən biri hesab olunan Azərbaycan Respublikası "Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub" ticarət, enerji-yanacaq və nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin mərkəzində dayanır. Dünyanın əsas qloballaşma və regional inteqrasiya mərkəzləri Azərbaycanı dünyanın həm alternativ enerji təminatçısı, həm də regional təhlükəsizliyin təmin olunmasında əsas nəqliyyat tranzit ölkəsi kimi qəbul edirlər. Son illər "Şərq-Qərb" - Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində də daşımalar üzrə iqtisadi göstəricilərdə ciddi dəyişikliklər qeydə alınmışdır [1]. Qeyd etmək lazımdır ki, regionun digər dövlətlərində də tranzit daşımalarının həcminin artırılması istiqamətində davamlı olaraq iqtisadi tədbirlər həyata keçirilir. [2]

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın fəaliyyəti onu göstərir ki, yük daşımalarının həcmi 2017-ci ildə 52733 min ton olmuşdursa, 2018-ci ildə bu göstərici azalaraq, 52674 min ton olmuşdur. 2017-ci illə müqayisədə 2018-ci ildə dəmiryol vasitəsilə daşımaların həcmi azalaraq, 12564 min ton, tranzit yükdaşımalarının həcmi isə azalaraq, 3045 min ton olmuşdur (Cədvəl 1). Bundan başqa 2018-ci ildə dəmiryol vasitəsilə yükdaşımalarından əldə olunan gəlir 211657 min manat, tranzit daşımalardan əldə olunan gəlir isə 72691 min manat olmuşdur. Təhlildən də göründüyü kimi, dəhliz çərçivəsində 2017-ci illə müqayisədə 2018-ci ildə dəmiryol nəqliyyatında əsas iqtisadi göstəricilər üzrə azalma prosesi müşahidə olunmuşdur. [3]

Cədvəl 1

"Şərq-Qərb"- Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində) [3]

Göstəricilər	2017	2018
Yük daşınmışdır (min ton)	52733	52674
Dəmiryol	13074	12564
Tranzit yük daşınmışdır (min ton) Dəmiryol vasitəsilə	10186 3346	9345 3045
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir , min manat	651783	633608

Dəmiryol vasitəsilə	221657	211657
Dəmiryol nəqliyyatında transit daşımalardan əldə olunan gəlir (min manat)	78323	72691

Ümumiyyətlə, aparılmış təhlil onu göstərir ki, regional təhlükəsizliyimizin təmin olunmasında nəqliyyat-tranzit potensialımızdan səmərəli istifadə etmək və mövcud problemləri aradan qaldırmaq üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi məqsədəuyğundur: nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin perspektiv dövr üzrə inkişafının təmini və effektiv istifadəsinin yüksəldilməsi məqsədilə vahid proqramın (fəaliyyət üzrə planı) yaradılması və inkişafı; ölkə üzrə nəqliyyat və kommunikasiya infrastrukturunun modernləşdirilməsi və inkişafı layihələri üzrə vergi yükünün azaldılması; nəqliyyat və kommunikasiya infrastrukturlarının modernləşdirilməsinə və inkişafına beynəlxalq qrantların yönəldilməsi; tranzit daşımalar üzrə texnoloji proseslərdə iştirak edən nəqliyyat şirkətlərinə, dəniz limanlarına, dəmiryollarına və digər nəqliyyat infrastrukturlarına əsaslandırılmış halda proteksionist tədbirlərin tətbiqi; qabaqcıl inkişaf etmiş dövlətlərdə tətbiq olunan yeni müasir daha çevik, şəffaf olaraq investisiyaların cəlbi formalarının ölkəmizdə tətbiqi və inkişafı; özəl səhmdarların daha fəal cəlbi yolu ilə nəqliyyat infrastruktur obyektlərinin müasir konsessiya formalarının yaradılması; əmtəə, xidmət və kapitalın sərbəst yerdəyişməsinə dəstək üçün regionlar üzrə yeni Azad iqtisadi zonaların yaradılması; optimal marşrutlarla yüklərin daşınmasının təşkili yolu ilə nəqliyyat xidmətlərinin maya dəyərinin azaldılması üçün yeni nəqliyyat logistika mərkəzlərinin yaradılması; bazar şərtlərinə uyğun daşıyıcı tərəflər arasında mübahisələrin tənzimləmə mexanizminin yaradılması; tranzit yük və sərnişin daşımaları üzrə sığortalamanın beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla əsaslarının yaradılması və inkişafı, daşıyıcıların və operatorların məsuliyyətinin artırılması; beynəlxalq nəqliyyat-tranzit dəhlizləri üzrə vahid nəqliyyat sistemi konsepsiyasının yaradılması və inkişafı; əmtəə, kapital və xidmətlərin sərbəst hərəkəti, qarşılıqlı iqtisadi əməkdaşlığın genişləndirilməsi; iqtisadi potensialın yüksəldilməsinə əlverişli şəraitin yaradılması; tranzit daşımalar sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığın dərinləşdirilməsi; öz geosiyasi vəziyyətindən istifadə etməyə cəhd göstərən postsovet məkanı ölkələri ilə əlaqələrin genişləndirilməsi; coğrafi mövqeyindən düzgün istifadə etməklə regional dövlətlər arasında ölkəmizin logistika və nəqliyyat mərkəzi kimi mövqeyinin möhkəmləndirilməsi; ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə nəqliyyat infrastrukturlarının yaradılmasını təmin edən investisiya siyasətinin davam etdirilməsi; Xəzər dənizi ətrafı dövlətlərlə birgə ölkəmizin multimodal nəqliyyat şəbəkəsini yaratması; ölkə ərazisində beynəlxalq tranzit dəhlizlərin fəaliyyətinin davam etdirilməsi; dəmir və dəniz nəqliyyatı üzrə regional dövlətlərin daşıyıcılarının ölkəmizdən daşımaları həyata keçirmək üçün onların iqtisadi marağını cəlb edəcək yeni elmi baxımdan əsaslandırılmış və müqayisə olunmuş diferensial və güzəştli tariflərin tətbiqi; ölkə ərazisindən (yeni logistik sxemlərin) keçən qısa yeni marşrutların hazırlanması və reallaşdırılması, o cümlədən yeni logistik daşıma sxemlərinin formalaşdırılması; respublikamızın Xəzərətrafı yerləşən şəhərlərində yeni dəniz limanlarının yaradılması və orada yeni iqtisadi zonaların təşkili və s [1].

Ədəbiyyat

1. Abdullayev K.N. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat xidmətləri bazarı. (Monoqrafiya). Bakı: Elm və bilik nəşr., 2017, 172 s.
2. Кузьмин Д.В.Национальная конкурентоспособность, глобальная нестабильность и макроэкономическое равновесие. Москва: Восток-Запад, 2018, 224 с.
3. www.stat.gov.az/transport_2020

Резюме

Абдуллаев К.Н.

Роль международного транспортного коридора «Восток-Запад» в развитии транзитно-транспортных услуг Азербайджана

В последние годы осуществление транзитных перевозок по видам транспорта в Азербайджанской Республике имеет важное экономическое значение. Так, при поддержке

руководства страны, как и в других сферах, осуществляются серьезные меры по развитию транспортного сектора, расширению транзитных возможностей. Через территорию Азербайджана проходит ряд международных транспортных коридоров:" Восток-Запад","Север-Юг","Юго-Запад". Основными преимуществами этих коридоров являются политическая стабильность и безопасность нашей страны, в том числе наличие сформированного в международном масштабе авторитета надежного партнера, географическое положение, короткое расстояние по сравнению с другими коридорами и меньшее время транспортировки.

Ключевые слова: *транспорт, экономическая безопасность, макроэкономические показатели, экономическая политика, экономика*

Summary

Abdullayev K.N.

The Role of the "East-West" International Transport Corridor in the Development of Azerbaijan's Transit-Transport Services

In recent years, the implementation of transit transportation in the Republic of Azerbaijan is of great economic importance. Serious measures are being taken to develop the transport sector and expand transit opportunities, as in other areas. Different international transport corridors pass through the territory of Azerbaijan – "East-West", "North-South", "South-West". Political stability and security of our country, as well as its reputation as a reliable international partner, geographical location, short distance compared to other corridors and low transportation time are considered one of the main features of these corridors.

Key words: *transport, economic safety, macroeconomic indicators, economic policy, economy*

AZƏRBAYCANDA RƏQABƏT MÜHİTİNİN FORMALAŞDIRILMASI VƏ DAXİLİ BAZARIN QORUNMASI

Allahverdiyeva Müslümat Allahverdi qızı
ADIU, Bakı şəhəri, Azərbaycan
allahverdiyeva_muslumat@mail.ru
Əzizova Gülnarə Əsabəli qızı
ADIU, Bakı şəhəri, Azərbaycan
gulnara1973@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə qeyri-neft sənaye və aqrar sektorların inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən bu problemin, yəni rəqabət mühitinin formalaşdırılması və daxili bazarın qorunmasının Azərbaycanda araşdırmazdan öncə xarici təcrübəni diqqətə çatdırmağı məqsədəuyğun hesab etmişik. Bir çox Azərbaycan iqtisadçı alimləri məsələnin belə qoyuluşunu qəbul etmirlər.* Amma, *apardığımız elmi araşdırmalar göstərir ki, hal-hazırda ölkə müəssisələrinin əksəriyyəti keyfiyyətinə, qiymətlərinə və istehsal xərclərinə görə xarici analoqlarla müqayisə oluna bilən istehlaka hazır olan məhdud nomenklatura üzrə az məhsullar istehsal edirlər. Bu məqalədə daxili bazarda rəqabətin formalaşması və daxili bazarın qorunması istiqamətləri xarıci təcrübədən cıxış edilərək araşdırılır.*

Acar sözlər: *rəqabət, biznes, daxili bazar, xarici təcrübə, antiinhisar, gömrük*

Beynəlxalq biznesdə rəqabətin yüksək olmasının böyük əhəmiyyəti var. İqtisadi ədəbiyyatda rəqabəti müəyyən etmək üçün bir neçə yanaşmadan istifadə edirlər [6,səh.9]. Bəzi mütəxəssislər rəqabəti hər hansı bir işdə ən yaxşı nəticənin əldə olunması üçün qarşıdurma kimi izah edirlər, digərləri isə rəqabəti tələb və təklifin tarazlaşdırılmasına imkan verən bazar mexaniziminin meyarı kimi müəyyən edirlər. Azərbaycanda da bir cox məhsullar üzrə xalis inhisarcı bazarı

formalaşmışdır. Azad və normal bazar münasibətlərində şirkətin rəqabət qabiliyyəti həmin ölkədə istehsal olunan əmtəə və xidmətlərin dünya bazarının tələblərinə uyğunluq dərəcəsindən asılıdır. Rəqabət qabiliyyətinin artması ölkə vətəndaşlarının imkanlarının artmasına səbəb olur. Bu da dövlət siyasəti ilə stimullaşdırılır.Hər bir ölkənin transmilli biznesi onun rəqabətqabiliyyətinin formalaşmasının xarici bazarlarda rəqabət üstünlüyünün əsas amilidir. Porter hesab edir ki, dövlət dəstəyi ilə süni olaraq müəssisələrin üstünlük təşkil etməsi israfçılığa və resursların qeyri-səmərəli istifadəsinə gətirən neqativ istiqamətdir. XX-ci əsrin 90-cı illərində M.Porterin nəzəri fikirləri Avstraliya, Yeni Zellandiya və ABŞ-da ixrac məhsullarının rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə dair dövlət siyasətinin işlənib hazırlanması üçün əsas olmuşdur [11,s.328]. Porterin rəqabət haqqında klassik iqtisadi nəzəriyyəsində irəli sürülmüşdür ki, transmilli şirkətlər və digər müəssisələr bazarı əldə etməyə qadir olmalıdır və eyni zamanda rəqabət üstünlüyü qazanmalıdır. [11,s.211] Bizim fikrimizcə, təsərrüfat subyektlərinin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi ölkədə mövcud olan rəqabət mühitindən birbaşa və bilavasitə asılıdır.

Apardığımız elmi araşdırmalar göstərir ki, hal-hazırda ölkə müəssisələrinin əksəriyyəti keyfiyyətinə, qiymətlərinə və istehsal xərclərinə görə xarici analoqlarla müqayisə oluna bilən istehlaka hazır olan məhdud nomenklatura üzrə az məhsullar istehsal edə bilirlər. AR Mərkəzi Bankın məlumatına görə 2018-cü ilə qeyri-neft sektorunun mal ixracı ölkə üzrə mal ixracının cəmi 6 faizə qədəri, yəni 1,63 milyard dollar (cədvəl 1) olmuşdur.

Cədvəl 1

Qeyri-neft sektoru üzrə xarici iqtisadi əlaqələr (mln. ABŞ dolları)

Sıra sayı	Göstəricilər	2018-ci il			2017-ci il		
		İxrac	İdxal	saldo (±	İxrac	İdxal	saldo (±
	Qeyri-neft sektoru, cəmi	1617	9207	-7590	1500	7694	-6194
1.	Mallar	1617	9207	-7590	1473	7694	-6221
	İstehlak malları	350	1438	-1088	885	4169	-3334
2.	Xidmətlər	4495	4845	-350	4439	4716	-276

Mənbə: AR Mərkəzi Bankı, illik hesabatlar əsasında iddiaçı tərəfindən tərtib edilmişdir.

Onların da 35-40 faizi xammal və yarımfabrikatdır. 2018-ci ildə ölkənin mal ixracının 94 faizinin neft və neft emalı məhsullarının olmasını nəzərə alsaq, iqtisadiyyatın qeyri-neft sektorunun rəqabət qabiliyyətinin aşağı olduğunu söyləmək olar. Bu sektordan əsasən meyvə-tərəvəz və onlardan hazırlanan məhsullar, şəkər, spirtli və spirtsiz içkilər, plastmas və ondan hazırlanan məhsullar, gön-dəri, pambıq mahlıcı, qara metallar, ilkin alüminium ixrac edilir. Azərbaycanın dünya təsərrüfat sisteminə qeyri-neft məhsulları ilə səmərəli daxil olması o şərtlə ola bilər ki, milli iqtisadiyyatın emal sənayesi və kənd təsərrüfatı sektorlarının miqyaslı inkişafı və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi sahəsində həm xarici-iqtisadi, həm də ümumi iqtisadi xarakterli fəal dövlət tənzimlənməsi tətbiq edilsin. Bu konsepsiya ümumi iqtisadi və struktur dəyişiklikləri siyasətinin tərkib hissəsini təşkil etməklə, sənaye klasterlərinin yaradılması vasitəsi ilə reallaşdırıla bilər. Nazirlər Kabinetinin 2010-cu ilin sosial-iqtisadi yekunlarına həsr olunmuş iclasında Prezident İlham Əliyev bir daha vurğulamışdı: "Biz xüsusilə istehlak bazarına nəzarətimizi gücləndirməliyik. Bu bazarda cox işlər görülüb və görülməlidir. Qiymətləri acıq şəkildə şişirtməməliyik, təkmil rəqabəti təmin etməliyik, inhisarçılığın qarşısı alınmalıdır".

Rusiyada qəbul olunan qanunda təsərrüfat subyektlərinin "üstün vəziyyəti" anlayışı təsbit olunmuşdur. Belə subyektlərin payı müəyyən mal bazarında 65% və ondan çox, bəzi hallarda 35% və ondan da çox müəyyənləşdirilmişdir. Bu göstərici Azərbaycanda 35 faizdir. Çin Xalq Respublikasının antiinhisar qanununa görə aşağıdakı hallarda təsərrüfat subyektlərinin birləşməsi dövlət orqanları tərəfindən təsdiq edilir ki, birləşməyə qədər birləşən bütün müəssisələrin ümumi maliyyə işində dövriyyələri Çində və ondan kənarda 1,46 milyard dollardan çox, ən azı 2 iştirakçının Çində hər birinin dövriyyəsi 58,5 mln.dollardan çox olmalıdır. Əgər birləşmədən sonra

kompaniyaların dövriyyəsi yuxarıda göstərilən həcmlərdən az olsa, ancaq kompaniyanın Çin bazarında nəzarəti (bazarda yüksək pay, maliyyə, texnoloji nəzarət) kifayət qədər güclü olsa, dövlət orqanı birləşməyə icazə verməmək hüququna malikdir. Fransada rəqabət əhalinin əmtəə və xidmətlərə olan tələbatını təmin etmək üçün mühüm vasitədir. Dövlət qiymətlər, vergilər və vergi güzəştləri vasitəsilə rəqabəti inkişaf etdirir. Dövlət kiçik müəssisələrin yaradılmasını stimullaşdırır. Bu məqsədlə hökumət vergi güzəştləri verməklə kiçik müəssisələrə çox kömək edir. Fransa iqtisadiyyatı açıq iqtisadiyyat olduğuna görə xarici firmalar onun daxili bazarına çıxa bilirlər. Bu da əmtəə bazarında istehsalçıların rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə səbəb olur. "İnhisarçı müəssisələrin və birliklərin məhsullarının (xidmətlərinin) qiymətlərinin dövlət tərəfindən tənzimlənməsi haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 24 sentyabr 1992-ci il tarixli, 377 nömrəli fərmanı mövcuddur. Buna baxmayaraq, hal-hazırda təbii inhisarçı dövlət müəssisələri istisna olmaqla, digər sektorların məhsullarının qiymətləri dövlət tərəfindən tənzimlənmir. Azərbaycanda təxminən 33 növə qədər malın və xidmətin qiyməti (tarifi) dövlət tərəfindən tənzimlənir. "Azərbaycan Milli Hesabları"nda inhisar mənfəəti verginin bir növü kimi izah olunmuşdur. Vergi Məcəlləsində isə bu bir vergi forması kimi göstərilməmişdir. Məqsədəuyğun olar ki, "Rəqabət Məcəlləsi"ndə həmin mənfəətin bütünlükdə dövlət büdcəsinə daxil edilməsi nəzərdə tutulsun. Maddə 8-də nəzərdə tutulan Rəqabət Orqanının - İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin Antiinhisar siyasəti və İstehlakçıların Hüquqlarının Müdafiəsi Dövlət Xidmətinin bazasında yaradılması məqsədəuyğundur. Respublika Dövlət Agentliyinin statusunda yaradılan bu qurum birbaşa hökumətə tabedir. Ancaq bu halda "Məcəllə"də göstərilən tələb, yəni rəqabət orqanının təşkilati və funksional müstəqilliyi təmin oluna bilər. Rəqabət "Məcəllə"nin 25-ci maddəsində "Təbii inhisar" məfhumunun göstərilən mənası "Təbii inhisarlar haqqında" AR qanununda verilənlə (Maddə 4) üst-üstə düşmür. Eləcə də "Məcəllə"də nəzərdə tutulan "Rəqabət" anlayışının mənası "Haqsız rəqabət haqqında" AR qanunu ilə uzlaşmır (Maddə 1). Belə ki, "Məcəllə"də rəqabət "əlverişli işgüzar münasibətlər yaratmaq uğrunda" mübarizə kimi, qanunda isə bazar subyektlərinin bazarda əmtəə dövriyyəsinin ümumi vəziyyətinə təsir etmək imkanını əsaslı surətdə məhdudlaşdıran və istehlakçıya lazım olan əmtəələrin istehsalını stimullaşdıran mübarizə kimi təsbit edilmişdir. Düşünürük ki, qanundakı məna daha düzgün olaraq rəqabətin mahiyyətini əks etdirir.

Qeyri-neft sənaye və aqrar sektorların inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən daxili bazarın qorunması problemini Azərbaycanda araşdırmadan öncə xarici təcrübəni diqqətə çatdırmağı məqsədəuyğun hesab edirik. Çünki bir çox Azərbaycan iqtisadçı alimləri məsələnin qoyuluşunu belə qəbul etmirlər. 1998-ci ildə qəbul edilmiş "Daxili bazarın qorunması haqqında" Qazaxıstan Respublikasının qanununun məqsədi yerli məhsul istehsalçılarının maraqlarını qorumaqdan və ölkəyə idxal olunan malların vurduğu ciddi və ya vurmaq təhlükəsi yaradan ziyanı aradan qaldırmaqdan ibarətdir. Belə meylləri araşdırmaq üçün hökumət tərəfindən dövlət orqanı müəyyən edilir. Həmin orqan araşdırmalar aparmaqla müdafiə tədbirlərinin tətbiq edilməsi haqqında təkliflər hazırlayır, araşdırmaları tənzimləyən normativ hüquqi aktları dərc edir, yerli istehsalçıların müraciəti əsasında monitorinqlər, araşdırmalar aparır, hazırlanmış materialları müdafiə tədbirləri həyata keçirmək üçün hökumətə təqdim edir. Səlahiyyətli orqanın təklifi əsasında hökumət müdafiə tədbirləri haqqında qərar qəbul edir. Müdafiə tədbirlərinə idxalın məhdudlaşdırılması (idxal kvotası), müdafiə rüsumu və s. daxil edilir. Müdafiə rüsumu gömrük rüsumundan, gömrük vergilərindən və digər öhdəliklərdən asılı olmayaraq tutulur və dövlət büdcəsinə köçürülür. Müdafiə tədbirləri vaxt məhdudiyyəti ilə müəyyən edilir. Müdafiə tədbirlərinin müddəti elə müəyyən edilir ki, həmin müddətdə yerli istehsal ona dəymiş və ya dəyə bilən ziyanı aradan qaldıra bilsin və rəqabət şəraitinə adaptasiya ola bilsin. Müdafiə tədbirlərinin müddəti 8 ildən çox ola bilməz. Belarus Respublikasında müəyyən müddətə neft məhsullarının və mazutun ölkədən ixracına qadağa qoyulur. Belarus Respublikasının Ticarət Nazirinin müavini hesab edir ki, xarici iqtisadi fəaliyyətin liberallaşdırılmasına son qoymağın vaxtı çatmışdır. Nəzərə almaq lazımdır ki, inkişaf etmiş bazar mexanizmlərindən istifadə edən ölkələrdə milli iqtisadiyyatın müdafiə tədbirlərindən geniş istifadə edirlər.

Hal-hazırda Azərbaycanda xarici ticarətin tənzimlənməsinin əsas vasitəsi kimi idxal rüsumlarından istifadə edilir. 2005-ci ildə Azərbaycanda xarici iqtisadi fəaliyyətlə bağlı vergilər idxalın orta hesabla 3,1 faizini, 2016-cı ildə 3,3 faizini təşkil etmişdir. Bu da inkişaf etmiş ölkələr üçün xarakter səviyyədir. İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə bu göstərici xeyli yüksəkdir. Tədqiqatçılarımız göstərir ki, indi Azərbaycanda xarici ticarət fəaliyyəti tamamilə liberallaşdırılmışdır. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin qərarlarına əsasən ixrac olunan mallar, onların növündən asılı olmayaraq gömrük ixrac rüsumuna cəlb olunmur. Ancaq 2013-cü ildə qəbul edilmiş "Gömrük tarifi haqqında" qanunda, əvvəlki paraqraflarda deyildiyi kimi, bəzi mallara ixrac gömrük rüsumlarının tətbiqi nəzərdə tutula bilər (maddə 3). [8] «Azərbaycan Respublikasında ixrac-idxal əməliyyatlar üzrə gömrük rüsumlarının dərəcələri haqqında» Nazirlər Kabinetinin 22 aprel 1998-ci il tarixli 91 nömrəli qərarına əsasən, məsələn, birgə müəssisənin Nizamnamə Fonduna xarici investorun əmanəti kimi və ya tamamilə xarici investora məxsus olan müəssisənin yaradılması üçün gətirilən əmlak idxal gömrük rüsumuna cəlb olunmur (maddə 4.1). Daxili bazarın qorunması nöqteyi-nəzərdən «Gömrük tarifi haqqında» qanunun bir müddəasını da qeyd etməyi məqsədəuyğun hesab edirik. Buna görə Nazirlər Kabineti idxalın həcmini tənzimləmək məqsədi ilə tarif kvotası təyin edə bilər. Nazirlər Kabineti idxalın həcmini müəyyən edir. Bu idxala qanunvericilikdə nəzərdə tutulandan daha aşağı gömrük rüsumu müəyyən edə bilər. Ancaq idxalın müəyyən edilmiş miqdarından (dəyərindən) çox olan hissəsinə yüksək gömrük rüsumu müəyyən edə bilər (maddə 1.1.4). [8]

Antidempinq rüsumları idxal olunan malların qiyməti gömrük ərazisinə gətirildiyi anda ixrac olunduğu ölkədəki real dəyərindən xeyli aşağı olduqda və belə bir idxal eyni malların yerli istehsalçılarına ziyan vurduqda və ya belə bir təhlükə yarandıqda, ölkədə onların istehsalının təşkil olunmasına və ya onun inkişafına manecilik yaransa tətbiq olunur [4]. Bu və ya digər normativ hüquqi aktların icra olunmasının təşkili və koordinasiyasnın səviyyəsini xarakterizə edən 2 saylı cədvəldəki informasiyalara diqqəti cəlb etmək istəyirik. Cədvəldən göründüyü kimi, 2005-ci ildə istehsal gücü 40 min ədəddən çox olan yerli müəssisələrdə cəmisi 1114 ədəd məişət kondisionerləri istehsal edilmişdir. 2015-ciildə 180 ədəd istehsal olunsada, 2018-ci ildə məhsul istehsal edilməmişdir. İdxalın həcmi 2005-ci illə müqayisədə 2018-cı ildə 6 dəfə artaraq 80 minə çatmışdır. Beləliklə, Bakıdakı və Şamaxıdakı məişət kondisionerləri zavodları məhsul istehsalını dayandırmışlar. Daxili bazar bütünlükdə xarici malgöndərənlərin əlinə keçmişdir. Eyni vəziyyət məişət soyuducuların istehsalı ilə yaranmışdır. 2005-2018-ci illər də yerli istehsal 6 dəfə azalmış, idxal isə 23,5 minə qədər artmışdır. Daxili bazarın 91 faizindən çoxunu xaricilər zəbt etmişlər.

Cədvəl 2

Məişət kondisionerlərinin idxalı və onun yerli istehsala təsirini xarakterizə edən göstəricilər

Sıra sayı	Göstəricilər	Ölçü vahidi	2005	2010	2015	2018
1.	Məişət kondisionerləri					
2.	İdxalın həcmi	ədəd	13205	14070	15857	79675
3.	Yerli istehsal	ədəd	1114	2184	180	-
4.	Satışın həcmi	ədəd	14319	16254	16037	79675
5.	Daxili bazarda idxalın payı	Faiz	92,2	86,6	98,8	100
6.	Məişət soyuducuları					
7.	İdxalın həcmi	ədəd	22800	8691	44155	23500
8.	Yerli istehsal	ədəd	13430	3590	2798	2255
9.	Satışın həcmi	ədəd	36230	12281	46953	25755
10.	Daxili bazarda idxalın payı	Faiz	62,9	70,8	94	91,2

Mənbə: Dövlət statkistika komitəsinin məlumatları əsasında iddiaçı tərəfindən tərtib edilmişdir.

Azərbaycanda daxili bazarın qorunmasının normativ hüquqi bazası mövcuddur. Ancaq ona riayət edilməsi və ona uyğun xarici ticarətin təşkili və koordinasiyası qənaətbəxş deyil. Etiraf etmək

lazımdır ki, praktiki aspektdə xarici ticarətin dövlət tənzimlənməsinə müvafiq mərkəzi idarəetmə orqanları tərəfindən tələb olunan əhəmiyyət verilmir. 2014-cü ildə ölkə başçısının sərəncamı ilə xarici ticarət fəaliyyətinin inkişafının təmin edilməsi və koordinasiyası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinə həvalə edilmişdir. Fransanın və İngiltərənin təcrübəsini nəzərə almaqla, bütünlükdə qeyri-neft sektorunda mühasibat-rnaliyyə uçotunda şəffaflıq artırılmalı, dövlət tərəfindən güclü maliyyə nəzarəti təmin edilməlidir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanın Statistika Komitəsinin göstəriciləri. Dövlətstatkom, 2019.
2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin "Azərbaycan Respublikasında idxal-ixrac əməliyyatları üzrə gömrük rüsumlarının dərəcələri haqqında" 91 saylı 22 aprel 1998-ci il tarixli qərarı.
3. AR Mərkəzi Bankının illik hesabatları - https://www.cbar.az/
4. "Antidempinq, kompensasiya və mühafizə tədbirləri haqqında" Azərbaycan Respublikasının Bakı şəhəri, 31 may 2016-cı il № 261-VQ qanun.
5. "Qeyri-neft məhsullarının ixracının stimullaşdırılması ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncam. Bakı şəhəri, 18 yanvar 2016-cı il.
6. Дональд Р. Управление товаром. Пер. с англ. / Р.Дональд, Р.Леман., С.Винер/ М.: Вильямс, 2014, с.624.
7. "Gömrük Məcəlləsi". 24 iyun 2011-ci il tarixli, 164-IVQ nömrəli Qanunu.
8. "Gömrük Tarifi haqqında" Bakı şəhəri, 13 iyun 2013-cü il № 687-IVQ qanunu.
9. "İnhisarçı müəssisələrin və birliklərin məhsullarının (xidmətlərinin) qiymətlərinin dövlət tərəfindən tənzimlənməsi haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 24 sentyabr 1992-ci il tarixli, 377 nömrəli fərmanı.
10. "Ölkədə idxal-ixrac əməliyyatlarına nəzarət sisteminin təkmiləşdirilməsi ilə bağlı tədbirlər haqqında" sərəncamı Bakı şəhəri, 28 iyun 2018-ci il, №260.
11. Портер Э. Майкл. Конкуренция (обновленное и расширенное издание). Пер. с англ.// М.: Вильямс, 2010, с.592.

Резюме

Аллахвердиева М.А. Азизова Г.А.

Формирование конкурентной среды в Азербайджане и защита внутреннего рынка

В статье мы считаем целесообразным обратить внимание на зарубежный опыт перед изучением этой проблемы, которая важна для развития ненефтяной промышленности и аграрного сектора, т.е. формирования конкурентной среды и защиты внутреннего рынка в Азербайджане. Многие азербайджанские экономисты с таким заявлением не согласны. Однако наши исследования показывают, что в настоящее время большинство предприятий страны производят мало продукции с ограниченным ассортиментом готовой продукции, которая может сравниться с зарубежными аналогами по качеству, цене и стоимости производства. Формирование конкуренции на внутреннем рынке и защита внутреннего рынка исследуются на основе зарубежного опыта.

***Ключевые слова**: конкуренция, бизнес, внутренний рынок, зарубежный опыт, антимонопольное законодательство, таможня*

Summary

Allahverdiyeva M.A., Azizova G.A.

Formation of a Competitive Environment in Azerbaijan and Protection of the Domestic Market

In the article, we consider it appropriate to draw attention to foreign experience before studying this problem, which is important for the development of the non-oil industry and the agricultural sector, i.e. formation of a competitive environment and protection of the domestic

market in Azerbaijan. Many Azerbaijani economists disagree with this statement. However, our studies show that at present most of the country's enterprises produce few products with a limited range of finished products that can be compared with foreign counterparts in quality, price and production cost. The formation of competition in the domestic market and the protection of the domestic market are investigated on the basis of foreign experience.

Key words: *competition, business, domestic market, foreign experience, antimonopoly legislation, customs*

REGİONLARDA AQRAR SEKTORUN İNKİŞAF STRATEGİYASI

Baxşəliyev Adil Baxşəli oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
sdu.adil@gmail.com

Xülasə*: Məqalədə aqrar sektorun ölkə iqtisadiyyatına təsiri müəyyən edilmişdir. Regionlarda aqrar sektorun inkişaf strategiyasının məqsəd və vəzifələri açıqlanmışdır. Ayrı-ayrı regionlar üzrə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulunun artım dinamikası təhlil edilmişdir. Regionlarda aqrar sektorun inkişaf strategiyasına uyğun prioritet istiqamətlər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *aqrar sektor, kənd təsərrüfatı, istehsal, məhsul, rəqabət, dövlət tənzimlənməsi*

Regional iqtisadi sistemlərin inkişafı aydın hədəflər olmadan mümkün deyildir. Regional iqtisadi sistemlərin inkişafı aqrar sektordan xeyli dərəcədə asılıdır. Sürətlə dəyişən ictimai-siyasi və iqtisadi şəraitdə regionlarda aqrar sektorun qarşısında yalnız iqtisadi həyatda qalmağı təmin etmək deyil, həm də kənd təsərrüfatı istehsalının gəlirliliyini artıraraq öz potensiallarını reallaşdırmaq vəzifəsi durur. Aqrar sektor Azərbaycan iqtisadiyyatının ən böyük və ən vacib sahələrindən biridir. Ümumi daxili məhsulun 5-6%-ni istehsal edir. Aqrar sektorun, xüsusən də, onun əsasını təşkil edən kənd təsərrüfatının davamlı inkişafı, əhalinin yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi və ölkənin ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, dünyada nüfuzunun genişləndirilməsi və möhkəmləndirilməsi məsələlərinin həllindən çox asılıdır.

Aqrar sektorun sosial-iqtisadi əhəmiyyəti aqrar-sənaye kompleksi, onun ayrı-ayrı sahələri və ərzaq məhsulları istehsalı üçün uzunmüddətli inkişaf strategiyasının hazırlanmasının zəruriliyini aktuallaşdırır. Regionlarda aqrar sektor üçün prioritetlərin seçilməsi onun strategiyasının formalaşmasında mühüm elementdir. Regionlarda aqrar sektorun inkişafı strategiyasının əsas məqsədi davamlı istehsal üçün şərait yaradılması və məşğulluğun təmin edilməsidir. Müasir dövrdə regionlarda aqrar sektorun inkişaf strategiyasının əsas şərtləri bunlardır: ölkədəki sosial-iqtisadi vəziyyətinin sabitləşməsi və yaxşılaşdırılması üçün bu problemin həllinin prioritetinin və əhəmiyyətinin müəyyənləşdirilməsi; kənd yerlərindəki sosial-iqtisadi vəziyyətin yaxşılaşdırılması; regionlarda aqrar sektorun islahatı prosesində buraxılan səhvlərin, habelə ölkənin ərzaq təhlükəsizliyinə təhdidlərin aradan qaldırılması; milli aqrar ərzaq bazarının və onun ayrı-ayrı seqmentlərinin zəif inkişafının aradan qaldırılması.

Son illərdə regionların sosial-iqtisadi inkişafında prioritet vəzifə əhalinin yüksək səviyyədə yaşamasına nail olmaqdır ki, bu da əsasən ərzaq təhlükəsizliyindən, kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalının inkişaf dərəcəsindən asılıdır. Bu baxımdan aqrar sektorun səmərəli inkişafı Azərbaycanın iqtisadi fəaliyyətinin mərkəzi halqasıdır.

Əhalinin yaşayış səviyyəsinin yaxşılaşdırılması və milli ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi tələblərinə cavab verən aqrar sektorun fəaliyyəti, əsasən potensialın səfərbər edilməsi yolu ilə ölkənin kənd təsərrüfatı məhsullarına, xammala və qidaya olan tələbatının sabit və daha dolğun şəkildə təmin edəcək keyfiyyət və kəmiyyət kimi sosial-iqtisadi parametrlərlə xarakterizə olunmalıdır. Bunun üçün:

- məqbul bir istehlak səviyyəsinə çatmaq üçün aqrar-sənaye kompleksində beynəlxalq əmək bölgüsü və beynəlxalq əməkdaşlıq kooperativlərinin üstünlüklərindən istifadə edərək bərabər və qarşılıqlı faydalı xarici iqtisadi əməkdaşlığı nəzərə alaraq həm normal, həm də ekstremal şəraitdə kənd təsərrüfatını genişləndirilmiş təkrar istehsal rejimində tarazlı şəkildə işləməsini təmin etmək;

- yerli istehsalçılarla və Azərbaycanın ÜTT-yə yaxınlaşması ilə əlaqəli beynəlxalq təcrübədə qəbul edilmiş qoruyucu tədbirlərin istifadəsi nəzərə alınmaqla, ölkənin kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və qida məhsulları ilə xarici ticarətin strukturunu rasionallaşdırmaq, məhsulların idxalı və ixracı şərtlərinin tənzimlənməsi;

- aqrar sektorda ərazi və sahə əmək bölgüsünü dərinləşdirmək, müəyyən kənd təsərrüfatı növlərinin istehsalı üçün genişmiqyaslı ixtisaslaşmış zonalar yaratmaq;

- həm normal, həm də ekstremal şəraitdə aqrar bazarın normal fəaliyyətini təmin edə bilən kənd təsərrüfatı məhsullarının, xammalın və ərzağın istehsalı, satışı və istifadəsi ilə bağlı iqtisadi proseslərin dövlət tənzimlənməsinin effektivliyini təmin etmək.

Aqrar sektor region iqtisadiyyatının ərazi və sahə quruluşunda mühüm rol oynayır. Azərbaycanda region iqtisadiyyatının aqrar sektorunda islahatlar apardığı illər ərzində əhəmiyyətli institusional dəyişikliklər baş vermişdir. Həm kənd təsərrüfatı istehsalının özünün, həm də iqtisadiyyatın bu sektorunun dövlət tənzimləmə mexanizminin konseptual əsasları əhəmiyyətli dərəcədə dəyişdirilmişdir. Milli və regional səviyyədə dövlət tənzimləmə mexanizmləri birbaşa qəbul edilmiş və həyata keçirilmiş iqtisadi siyasətlə əlaqəlidir. Müasir şəraitdə aqrar sektorun dövlət tənzimlənməsi iqtisadi, hüquqi, maliyyə, təşkilati təsirlər kompleksi ilə xarakterizə olunur.

Regionlarda aqrar sektorun dövlət tənzimlənməsi onun rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasında mühüm rol oynayır. Aqrar sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılması problemi kənd yerlərinin davamlı inkişafının ümumi probleminin ayrılmaz hissəsi kimi çıxış edir. [4, s.41]

Aqrar sektor resurs potensialından səmərəli istifadə, məşğulluğun təşviqi və sosial-mədəni inkişaf yolu ilə kənd yerlərinin davamlı inkişafına yönəldilmiş ölkənin milli iqtisadi kompleksinin sistem təşkil edən hissəsi kimi qəbul edilməlidir. Aqrar sektor ərzaq təhlükəsizliyi ilə yanaşı, iqtisadi və sosial sahələrdə də mühüm funksiyaları yerinə yetirir, ətraf mühitin qorunmasında böyük rol oynayır. Aqrar sektorun çoxyönlü olması onun funksiyalarının müxtəlifliyi deməkdir. Hər bir region üçün aqrar sektorun çoxfunksiyalılığı özünəməxsus məzmuna malikdir.

Regionlarda aqrar sektorun çoxfunksiyalılığının müsbət cəhətləri bunlardır:

• ənənəvi həyat tərzinin qorunması;
• ənənəvi kənd memarlığının qorunması, mədəni irsin nəsildən-nəsilə ötürülməsi;
• kənd yerlərinin istirahət resurslarından tam istifadə imkanı;
• təbii fəlakətlərin qarşısının alınması, təbiətin və torpaqların qorunması;
• torpaq ehtiyatlarının təbii məhsuldarlığının qorunması və artırılması;
• su ehtiyatlarının qorunması;
• ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

Ümumiyyətlə, iqtisadiyyatın aqrar sektorunun rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsi bir-biri ilə əlaqəli iki mərhələni əhatə edir: müvafiq mexanizmlər vasitəsi ilə nəzərdə tutulan regional inkişaf hədəflərinə nail olmağa imkan verən modellərin yaradılması və rəqabət qabiliyyətlərini aşağı salan və sosial-iqtisadi inkişafa mane olan amillərin vaxtında müəyyənləşdirilməsi.

Müasir dövrdə regionlarda aqrar sektorun rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılmasında və inkişafında aqrar klasterlər mühüm rol oynaya bilər. Mürəkkəb ərazi quruluşu olan hər hansı bir ölkədə olduğu kimi, Azərbaycanda da regional klaster siyasəti son dərəcə vacibdir. Bu günə qədər regional klaster siyasətinin institusional çərçivəsi hələ kifayət qədər formalaşmamışdır. Lakin son illərdə aqrar klaster obyektlərinin klasterləşmə layihələrinə doğru dəyişməsini qeyd edə bilərik. Klaster siyasətinin prioritetlərindəki belə bir dəyişiklik onun inkişafının müsbət amilidir. Odur ki, regionlarda aqrar klasterlərin inkişaf səviyyəsi ilə onların innovativ inkişaf səviyyəsi arasında birbaşa əlaqə yaratmaq zəruridir.

Qeyd edək ki, Azərbaycanda aqrar sektorun inkişafı sahəsində bir sıra qanunvericilik, normativ-hüquqi aktlar qəbul edilmişdir ki, bu da həmin sektorun inkişafına əhəmiyyətli töhfəsini

vermişdir. Həmçinin 2016-cı ildə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair" Strateji Yol Xəritəsi də bu istiqamətdə mühüm rol oynayır. [1] 2017-ci ildə imzalanmış "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatının inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı Strateteji Yol Xəritəsində nəzərdə tutulmuş hədəflərin reallaşdırılmasının sürətləndirilməsində əhəmiyyətli rol oynamışdır. [2] Bütün bunların nəticəsidir ki, son illərdə Azərbaycanda kənd təsərrüfatı üzrə əsas makroiqtisadi göstəricilərdə artım tempi müşahidə olunur. Təkcə kənd təsərrüfatı üzrə ümumi məhsul istehsalının həcminə diqqət yetirsək, bunu daha aydın görmək mümkündür (şəkil).

Mənbə: *DSK məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.*

Şəkil. Azərbaycanda 2013-2019-cu illər üzrə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulunun artım dinamikası

Şəkilə diqqət yetirsək, görərik ki, 2019-cu ildə respublika üzrə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulu 7836,7 milyon manat təşkil etmişdir ki, bu da 2018-ci illə müqayisədə 826,6 milyon manat və yaxud 11,8%, 2017-ci illə müqayisədə 1256,7 milyon manat və yaxud 19,1%, 2016-cı illə müqayisədə 2204,2 milyon manat və yaxud 39,1%, 2015-ci illə müqayisədə 2201,4 milyon manat və yaxud 39,1%, 2014-cü illə müqayisədə 2610,9 milyon manat və yaxud 50,0%, 2013-cü illə müqayisədə isə 2592,1 milyon manat və yaxud 49,4% çoxdur. Bütün bu göstəricilər aqrar sektorun davamlı inkişafından xəbər verir.

Aşağıdakı cədvəl üzrə ayrı-ayrı regionlar üzrə kənd təsərrüfatı müəssisələrinin və fərdi təsərrüfatların ümumi məhsul istehsalının həcmi verilmişdir (cədvəl).

Cədvəl.

Regionlar üzrə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulu, min manat [3]

	2015	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Respublika üzrə	**374320**	**408711**	**383157**	**384958**	**615203**
Bakı şəhəri	10732	18851	23283	2463	32070
Abşeron iqtisadi rayonu	36497	51842	12355	13672	44947
Gəncə-Qazax iqtisadi rayonu	20404	25878	33180	53010	75103
Şəki-Zaqatala iqtisadi rayonu	21673	24986	21367	19848	39173
Lənkəran iqtisadi rayonu	15534	17402	15258	14896	7868
Quba-Xaçmaz iqtisadi rayonu	94647	104749	26597	75830	159021
Aran iqtisadi rayonu	155340	139429	226617	177347	194433
Yuxarı Qarabağ iqtisadi rayonu	10856	11633	10702	13900	29538
Kəlbəcər-Laçın iqtisadi rayonu	284	251	287	183	306
Dağlıq-Şirvan iqtisadiRayonu	5370	9299	9078	7437	26331
Naxçıvan Muxtar Respublikası – cəmi	2983	4391	4435	6372	6413

Cədvəldən göründüyü kimi, 2019-cu ildə respublika üzrə kənd təsərrüfatı müəssisələrinin və fərdi təsərrüfatların ümumi məhsul istehsalının həcmi 615203 min manat olmuşdur ki, bunun da 194433 min manatı və yaxud 31,6%- Aran iqtisadi rayonunun, 159021 min manatı və yaxud 25,8%-i Quba-Xaçmaz iqtisadi rayonunun, 75103 min manatı və yaxud 12,2%-i Gəncə-Qazax iqtisadi rayonunun, 30,4%-i isə digər iqtisadi rayonların payına düşür.

Hal-hazırda ölkə iqtisadiyyatı qarşısında qoyulan əsas məqsədlərdən biri qeyri-neft sektorunu inkişaf etdirməkdir. Məhz aqrar sektor qeyri-neft sektorunun əsas sahələrindən biridir. Odur ki, regionlarda aqrar sektorun inkişaf etdirməklə, onun ümumi daxili məhsulda xüsusi çəkisinin artırılması əsas vəzifələrdən biridir. Regionlarda aqrar sektorun inkişafına nail olmaq üçün aşağıdakı prioritet sahələrdə tədbirlərin həyata keçirilməsi məqsədəuyğundur.

Birincisi, kənd təsərrüfatının səmərəli işi üçün ümumi şərtlərin yaxşılaşdırılması ilə əlaqələndirilir:

- kənd təsərrüfatının gəlirliliyini və investisiya cəlbediciliyini artırmaq, aqrar sənayenin texniki və texnoloji modernləşdirilməsi, torpaqdan və digər təbii sərvətlərdən səmərəli istifadəni təmin etmək məqsədilə dövlət dəstəyi formaları və mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi;
- kredit mənbələrinin mövcudluğunun artırılması, torpaq ipotekasının inkişafı, kreditləşmə və sığorta sahələrində və lizinq bazarında rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsi;
- kənd təsərrüfatı üçün ixtisaslı kadrların dəstəklənməsi, hazırlanması, konsolidasiyası və cəlb edilməsi, yaşayış şəraitinin yaxşılaşdırılması;
- kənd yerlərində bütün təsərrüfat növlərinin maliyyə dayanıqlığının artırılması;
- kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq məhsulları üçün səmərəli fəaliyyət göstərən aqrar bazarların və bazar infrastrukturunun inkişafı;
- ÜTT qaydaları çərçivəsində yerli istehsalçıları qorumaq üçün lazımi tədbirlərin görülməsi ilə kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq məhsulları bazarlarının dövlət tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi;
- kooperasiyanın inkişafı, kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalçıları və xidmət sahələri təşkilatlarının dövlətin aqrar siyasətinin formalaşmasında iştirakının genişləndirilməsi.

İkinci istiqamət kənd yerlərinin davamlı inkişafı üçün ilkin şərtlərin yaradılmasını özündə əks etdirir:

- Kənd yerlərində demoqrafik vəziyyətin yaxşılaşdırılması və kənd əhalisinin məşğulluğunun təmin edilməsi, yeni iş yerlərinin yaradılması tədbirlərinin həyata keçirilməsi;
- kəndin sosial infrastrukturunun və mühəndisliyinin inkişafı;
- kənd əhalisinin mənzil şəraitinin yaxşılaşdırılması, kənd yaşayış məntəqələrinin abadlaşdırılmasının dəstəklənməsi;
- kənd təsərrüfatı əməyinin nüfuzunun artırılması;
- ənənəvi kənd təsərrüfatının qorunması və təkmilləşdirilməsi.

Üçüncü istiqamət torpaq mənbələrindən istifadənin və onların təkrar istehsalının səmərəliliyinin artırılması ilə bağlıdır:

- torpaq münbitliyinin yaxşılaşdırılması, meliorasiya sistemlərinin modernləşdirilməsi və bərpa olunan torpaqların genişləndirilməsi;
- kənd təsərrüfatı torpaqlarının səmərəli dövriyyəsinin inkişafı və kənd təsərrüfatı bitkilərinin əkin sahələrinin genişləndirilməsi üçün şərait yaradılması.

Dördüncü istiqamət kənd təsərrüfatı texnologiyalarının inkişafı və sahənin rəqabət qabiliyyətinin artırılması ilə əlaqədardır ki, bu da aşağıdakıları nəzərdə tutur:

- heyvandarlığın inkişafının təmin edilməsi və bu sahədə məhsuldarlığın Avropa ölkələrinin göstəriciləri ilə müqayisə edilə bilən səviyyəyə çatdırılması;
- bitkiçilikdə intensiv texnologiyaların tətbiqi, elit toxumçuluğun dəstəklənməsi və əsas kənd təsərrüfatı bitkilərinin məhsulunun kəskin şəkildə artırılması, yüksək məhsuldar sortlar üçün əkin sahələrinin genişləndirilməsi.

Bütün yuxarıda qeyd edilən tədbirlərin reallaşdırılması regionlarda və bütövlükdə ölkə üzrə aqrar sektorun inkişaf etdirilməsini əhəmiyyətli dərəcədə artırmaqla ölkənin ərzaq təhlükəsizliyinin

təmin edilməsini, əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasını, məşğulluğun təmin edilməsini, milli iqtisadiyyatın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya proseslərinin effektivliyinin daha da artırılmasını sürətləndirəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi" haqqında Fərmanı. Bakı, 6 dekabr 2016-cı il. 177 s.
2. "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatının inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. Bakı, 11 aprel 2017.
3. Azərbaycanın kənd təsərrüfatı. Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2020, 653 s.
4. Алтухов А.И. Стратегия развития АПК главное условие реализации национальной агропродовольственной политики. Экономика региона, № 4, 2011, с.35-44

Резюме

Бахшалиев А.Б.

Стратегия развития аграрного сектора в регионах

В статье показана влияние аграрного сектора на экономику страны. Объявлены цели и задачи стратегии развития аграрного сектора в регионах. Проанализирована динамика роста валовой продукции сельского хозяйства в различных регионах. Приоритетные направления определены в соответствии со стратегией развития агропромышленного комплекса регионов.

Ключевые слова: *аграрный сектор, сельское хозяйство, производство, продукция, конкуренция, государственное регулирование*

Summary

Bakhshaliyev A.B.

Development Strategy of the Agricultural Sector in the Regions

The article shows the impact of the agricultural sector on the country's economy. The goals and objectives of the strategy for the development of the agricultural sector in the regions have been announced. The dynamics of the growth of gross agricultural production in various regions is analyzed. The priority directions are determined in accordance with the strategy for the development of the agro-industrial complex of the regions.

Key words: *agricultural sector, agriculture, production, products, competition, government regulation*

REGİONLARIN SOSİAL-İQTİSADİ İNKİŞAFINDA AQRAR KLASTERLƏRİN ROLUNUN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Cəbiyeva Günay Əlican qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

Xülasə: *Məqalədə regionlarda aqrar klasterlərin yaradılmasının sosial-iqtisadi əhəmiyyəti açıqlanmış və onların həyata keçirilməsi mərhələləri nəzərdən keçirilmişdir. Regionun aqrar-sənaye kompleksinin innovasiya infrastrukturu elementlərinin qarşılıqlı əlaqə sxemi tərtib edilmişdir. Regional aqrar sənaye kompleksində klasterlərin fəaliyyətinin səmərəliliyini təmin edən əsas şərtləri əks etdirən alqoritm qurulmuşdur. Həmçinin regionların sosial-iqtisadi inkişafında aqrar klasterlərin rolunun artırılması ilə bağlı tövsiyə xarakterli təkliflər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *region, kənd təsərrüfatı, aqrar sənaye, klaster, rəqabət, bazar, istehsal, innovasiya, inkişaf, bələdiyyə, müəssisə*

Dünya iqtisadiyyatı qloballaşma, qeyri-bərabər inkişaf, kəskinləşən rəqabət, o cümlədən regionlar arasında keyfiyyət dəyişiklikləri ilə üzləşir. Aqrar sənaye kompleksi regionun rəqabət üstünlüklərindən biri ola bilər. Hal-hazırda Azərbaycanın aqrar sənaye sektorunda bəzi problemlər mövcuddur ki, onların həlli praktik olaraq tək bir müəssisənin hesabına mümkün deyil. Həmin problemlər arasında aşağıdakıları qeyd edə bilərik: maliyyə çatışmazlığı, dövlət orqanları tərəfindən kifayət qədər dəstək olmaması, bazarın aqrar sənaye kompleksinin mövcud infrastrukturunun inkişaf səviyyəsi ilə uyğunsuzluğu, əmək məhsuldarlığının aşağı səviyyəsi və s.

Bu baxımdan müxtəlif inteqrasiya formaları, o cümlədən klasterlər xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Klaster yanaşması aqrar sənaye kompleksindəki mövcud problemlərin həllidir. Aqrar sənayenin idarə edilməsinə klasterli yanaşma regionun rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün təsirli vasitədir. Müasir dövrdə regionların sosial-iqtisadi inkişafı bir sıra amillərdən asılıdır. Burada hansı amillərin nəzərə alınması qarşıya qoyulan məqsəddən asılıdır. [1, s. 169] Belə amillərdən biri aqrar klasterlərin inkişafıdır. İqtisadi münasibətlərin klaster quruluşu bazarın mərkəzləşdirilməsi formasıdır, kənd təsərrüfatının inkişafına investisiya cəlbetmənin sürətlənməsi üçün şərait yaradır: kənd təsərrüfatı müəssisələrinin fəaliyyətinin iqtisadi mexanizminin bazar şəraitinə uyğunlaşdırılması sisteminin gücləndirilməsi; kənd təsərrüfatı məhsullarının və bütövlükdə müəssisənin rəqabət qabiliyyətinin artırılması; dünya iqtisadi münasibətlər sisteminə operativ inteqrasiya. Klasterləşmə mexanizmi uyğunlaşma proseslərini sürətləndirir. Buna görə müəssisələr bazarın qeyri-sabitliyi şəraitində yaşamaq, rəqabət qabiliyyətlərini artırmaq və iqtisadi münasibətlər sisteminə inteqrasiya etmək üçün səylərini birləşdirməyi hədəfləyirlər. Kənd təsərrüfatı sektorunun regional klasterinin yaradılması bütün növ işlərin ixtisaslaşma prinsipinə uyğun paylanmasına kömək edəcək və keyfiyyətinin artmasına təsir göstərəcəkdir. Regional klasterləşmə strategiyası əsasında kənd təsərrüfatının inkişafı aşağıdakıları nəzərdə tutur: kənd təsərrüfatı məhsullarının keyfiyyətinə nəzarətin aparılması, təkmilləşdirilməsi, infrastruktur klasterinə yeniliklərin tətbiqi; resurslardan səmərəli istifadə, məhsulların satış strukturunu yaxşılaşdırmaq, regional klasterin rəqabət qabiliyyətini artıracaq yüksək əlavə dəyər səviyyəsində xarici iqtisadi mühitdə məhsul satmaq; qloballaşma şəraitində daxili bazara uyğunlaşma səviyyəsini saxlamağa və kənd təsərrüfatı sektorunun inkişafını təmin etməyə imkan verən yeni emal texnologiyaları ilə beynəlxalq bazarlara çıxmaq.

Regional aqrar klasterin vəzifəsi bölgənin aqrar potensialından maksimum istifadə əsasında davamlı kənd təsərrüfatının inkişafına kömək etməkdir. Belə bir klasterin yaradılmasında əsas məqsəd regiondakı mövqeləri möhkəmləndirmək və əlavə iqtisadi imkanlar əldə etmək, həmçinin, regionda kənd təsərrüfatının inkişafının sosial-iqtisadi səmərəliliyini artırmaqdır. [2, s.144]

Regionda klaster müəssisələrinin yaradılması beş əsas mərhələdən ibarətdir: potensial iştirakçıların təşviqi və motivasiyası; ümumi bir strategiyanın hazırlanması; pilot layihələrin inkişafı; strateji layihələrin inkişafı; özünütənzimləmə mərhələsi. Birinci mərhələ, biznes iştirakçılarına kömək etməli olan tədbirlər toplusunu əhatə edir. İkinci mərhələdə birgə fəaliyyətə hazır olan bir qrup işadamı yaradıldıqdan sonra, ilk növbədə, ümumi problemlərin və imkanların təhlili, vahid iş planının və klasterdəki müəssisələrin əlaqələrinin quruluşunu əhatə edən strategiya hazırlamağa başlamaq lazımdır. Bu mərhələdə qrupun bütün üzvlərinin problemlərini diqqətlə təhlil etmək və onların yaranma səbəblərini müəyyənləşdirmək lazımdır. Üçüncü mərhələdə pilot layihə əsasında formalaşmış klaster daxilində qarşılıqlı təsir texnologiyası sınaqdan keçirilir. Bu cür layihələr sərgilərin, yarmarkaların birgə təşkili, xammalın birgə alınması və ümumi məhsul kataloqu hazırlanması və s. ola bilər. Dördüncü mərhələ pilot layihələrin müvəffəqiyyətlə həyata keçirilməsi, klasterdə tələb olunan ixtisaslaşma və əmək bölgüsü səviyyəsinə çatmağa imkan verən strateji xarakterli layihələrin inkişafına, yəni növbəti mərhələyə yol açır. Bu mərhələdə resursların birləşdirilməsi, yeni müəssisələrin yaradılması, orijinal texnologiyaların tətbiqi mümkündür. Beşinci mərhələ son mərhələdir ki, klasterlər inkişaf səviyyəsinə çatır. Xüsusilə qeyd etmək lazımdır ki, klasterlərin formalaşmasında daxili rəqabəti aradan qaldırmaqla sinergetik effekt əldə edilir. [3, s.393-394]

Klasterlərin təşkilinin sürətləndirilməsində mühüm rolu regionlar və bələdiyyələr oynaya bilər. Buna görə də regionun sosial-iqtisadi inkişafı strategiyasının işlənib hazırlanması zəruridir ki, həmin strategiyanı aşağıdakı alqoritm vasitəsilə əks etdirə bilərik.

Şəkil 1. Regionun sosial-iqtisadi inkişafı strategiyasının mərhələli inkişaf sxemi

Kənd təsərrüfatının inkişafı üçün müasir strategiya innovativ inkişafın universal nəzəriyyəsinə əsaslanmalıdır. Həmin strategiyada aşağıdakı suallara cavablar olmalıdır:

- regionların inkişafında klaster yanaşmasının üstünlükləri nədən ibarətdir?
- regional səviyyədəki innovasiyanın mahiyyəti və məqsədləri nədir?
- müəyyən bir aqrar sənaye regionunun sosial-iqtisadi inkişafında innovasiyanın rolu və perspektivləri nədir?
- regional səviyyədə aqrar sənaye sahəsində innovativ klasterin formalaşması və fəaliyyət göstərməsi mexanizmi nədir?
- regionun innovativ potensialından səmərəli istifadəni hansı mənbələr təmin edir?.

Şəkil 3. Regionun aqrar sənaye kompleksinin innovasiya infrastrukturu elementlərinin qarşılıqlı əlaqə sxemi

Regional səviyyədə klasterlərin yaradılması onun səmərəli sosial-iqtisadi inkişafı strategiyasının həyata keçirilməsinə imkan yaradır, regionun rəqabət üstünlüklərinin artmasına, yeni innovativ texnologiyaların vaxtında tətbiq olunmasına öz töhfəsini verir. Klasterlərin formalaşdırılması yalnız regionun innovasiya infrastrukturunun bütün elementlərinin hərəkətləri əlaqələndirildiyi təqdirdə mümkündür. Yalnız bu halda ayrıca bir ərazinin davamlı sosial-iqtisadi inkişafı, yeni bilik və texnologiyaların bazara çıxması mümkün olacaq. [5]

Aqrar innovasiya klasterinin regional səviyyədə təşkili mexanizmi mərhələlərlə həyata keçirilməlidir:

- klasterlərin inkişaf strategiyasının formalaşdırılması;
- klasterlər üçün hədəf bazarların müəyyənləşdirilməsi;
- istehsal və investisiya fəaliyyəti üçün xüsusi şəraitin yaradılması (güzəştli vergi, tariflər, amortizasiya və s.);
- aqrar innovasiya klasterlərinin inkişafı üzrə dövlət regional siyasətinin optimallaşdırılması.

Bu mərhələlərdə kənd təsərrüfatı və emal müəssisələrini tədqiqat təşkilatları və təhsil müəssisələri ilə birləşdirən klaster yaratmaq imkanını qiymətləndirmək lazımdır.

Aqrar sənaye kompleksində inteqrasiya və innovasiya proseslərinin inkişafı, innovasiya subyektlərinin qarşılıqlı təsiri, elmi-tədqiqat işlərinin inkişafı və tətbiqi, ölkənin ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi regional miqyasda klasterlərin yaranmasından başlayır.

Kənd təsərrüfatı regionlarında innovativ klasterlərin formalaşdırılmasının optimal sxemlərini müəyyən etmək üçün aqrar sənaye kompleksindəki klasterlərin mahiyyətini və inkişaf amillərini anlamaq lazımdır. Klasterlər kənd təsərrüfatı ilə əlaqəli sahələrdə kifayət qədər yüksək konsentrasiyanın olduğu regionlar səviyyəsində formalaşa bilər. [4]

Regional səviyyədə klaster yanaşmasının üstünlükləri aşağıdakılardır:

1. Regional innovasiya və sənaye klasterləri yeni elmi texnologiyalara, biliklərə, məhsullara, ortaq elmi bazaya söykənən texnoloji şəbəkə şəklində yayılmış sabit sistemə əsaslanır.

2. Klaster müəssisələri daxili ixtisaslaşma və standartlaşdırma həyata keçirmək, innovasiyaların tətbiqinə çəkilən xərcləri minimuma endirmək qabiliyyətinə görə əlavə rəqabət üstünlüklərinə malikdirlər.

3. İnnovasiya-sənaye klasterlərinin mühüm xüsusiyyəti onların tərkibində regional iqtisadiyyatın innovativ artım nöqtələrini formalaşdırmağa imkan verən çevik sahibkarlıq strukturlarının - kiçik müəssisələrin olmasıdır.

Regional aqrar sənaye kompleksində klasterlərin əmələ gəlməsi və fəaliyyətinin səmərəliliyinin əlamətləri şəkil 2-də göstərilmişdir.

Şəkil 2. Regional aqrar sənaye kompleksində klasterlərin fəaliyyətinin səmərəliliyini təmin edən əsas şərtlər

Regional innovasiya qruplarına əsaslanan aqrar sənaye müəssisələrinin iqtisadiyyatının idarə olunmasının da üstünlükləri var: kənd əhalisinin məşğulluq səviyyəsinin artırılması, kənd infrastrukturunun inkişafı, aqrar sənaye kompleksi bazarlarında sahibkarlıq fəallığını artırmaq; klasterdəki bütün müəssisələrə innovasiyaların sürətlə yayılması yolu ilə kənd təsərrüfatı müəssisələrinin innovativ potensialını inkişaf etdirmək; statistik tədqiqatlar üçün məlumat bazasının yaxşılaşdırılması. Ayrıca, aqrar sənaye istehsalı sahəsindəki klasterlərin üstünlükləri, regionların coğrafi yerləşməsi, iqlim, kənd təsərrüfatı istehsalının geniş zonaları və s. ilə əlaqəli ərzaq məhsullarının istehsalı üçün rəqabət üstünlüklərinin reallaşdırılması ilə əlaqələndirilə bilər.

Azərbaycanın bir sıra regionlarında elmi və təhsil sahəsinin, kənd təsərrüfatı müəssisələrinin, ticarətin, xidmət sektorunun və dövlətin qarşılıqlı əlaqəsinə əsaslanan ərazi-istehsal strukturunun yaradılması üçün ilkin şərtlər mövcuddur. Bu cür əməkdaşlıq aqrar sənaye istehsalının səmərəliliyini artıracaqdır. Bundan əlavə, kənd təsərrüfatı müəssisələri ilə əməkdaşlıq regiondakı tədqiqat və təhsil müəssisələri üçün faydalı olacaq və müəssisələrin hökumət tərəfindən daim izlənməsi dövlətin regional siyasətinin səmərəliliyinin artmasına səbəb olacaqdır.

Beləliklə, yuxarıda göstərilənlərlə əlaqədar olaraq aşağıdakı nəticələr çıxarmaq olar:

- İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində klaster birləşmələrinin yaradılması istehsalın stimullaşdırılmasına, kənd təsərrüfatı müəssisələrinin qloballaşma şəraitinə uyğunlaşdırılmasına, daxili bazarda rəqabət səviyyəsinin yüksəldilməsinə və klaster üzvü olan müəssisələr tərəfindən xarici iqtisadi fəaliyyətin aktivləşdirilməsinə imkan verir;
- Regionun aqrar sənaye kompleksinin klasterləşdirilməsi kənd təsərrüfatının modernləşdirilməsinə töhfə verən yeniliklərdən daha dolğun və daha sürətli istifadəni təmin edir və nəticədə istehsal həcminin, həm daxili, həm də xarici bazarda rəqabət qabiliyyətinin artmasına səbəb olur;
- Klasterlərin səmərəli işləməsi və əlavə dəyərin artması üçün istehsalçılar və istehlakçılar, sənaye infrastrukturu subyektləri, tədqiqat müəssisələri arasında iqtisadi əlaqələrin qurulması və genişlənməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Buna görə də kənd təsərrüfatı və sənaye emalı müəssisələrini, elmi tədqiqat və təhsil təşkilatlarını birləşdirən klasterlərin tərtib edilməsi məsləhət görülür;
- Regional innovasiya birləşmələrinin əsası yeni biliklərin, texnologiyaların, məhsulların təbliği üçün davamlı sistem ola bilər. Bunun nəticəsində, effektiv texnoloji şəbəkə yaranır;
- Klasterin yaradılması bütün iştirakçılara rəqabət üstünlükləri verir, çünki daxili ixtisaslaşma və standartlaşdırma həyata keçirmək, yeniliklərin tətbiqi xərclərini minimuma endirmək imkanları vardır.

Ədəbiyyat

1. Qarayev İ.S. Aqrar sferanın iqtisadiyyatı və idarə edilməsi. Dərslik. Bakı: İqtisad Universitetinin nəşryyatı, 2011, 522 s.

2. Богданова О.В. Методические аспекты формирования регионального аграрного кластера. Российское предпринимательство, № 19 (217), октябрь 2012, с. 139-144

3. Бричко А. М. Кластеризация как способ адаптации сельскохозяйственных предприятий к условиям глобализации // Молодой ученый, 2014, № 6 (65), с. 390-395.

4. Настин А.А.Формирование агропромышленного кластера в регионе. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2013, 198 с.

5. Ускова Т.В., Барабанов А.С. и др. Производственные кластеры как инструмент повышения конкурентоспособности региона. Вологда: Ин-т социально-экономического развития территорий РАН, 2010, 246 с.

Резюме

Джабиева Г.А.

Оценивание роли аграрных кластеров в социально-экономическом развитии регионов

В статье раскрывается социально-экономическое значение создания аграрных кластеров в регионах и рассматриваются этапы их реализации. Разработана схема

взаимодействия элементов инновационной инфраструктуры и аграрно-промышленного комплекса регионов. Построен алгоритм, отражающий основные условия эффективной деятельности кластеров в региональных аграрно-промышленных комплексах. Также, даны предложения рекомендационного характера относительно повышения роли аграрных кластеров в социально-экономическом развитии регионов.

Ключевые слова: *регион, сельское хозяйство, аграрный комплекс, кластер, конкуренция, рынок, производство, инновации, развитие, муниципалитет, предприятие.*

Summary

Jabiyeva GA.

Assessment of the Role of Agricultural Clusters in the Socio-Economic Development of Regions

The article reveals the socio-economic importance of creating agricultural clusters in the regions and examines the stages of their implementation. The scheme of interaction between the elements of the innovation infrastructure and the agro-industrial complex of the regions has been developed. An algorithm has been built that reflects the main conditions for the effective operation of clusters in regional agro-industrial complexes. Also, suggestions of a recommendation nature are given regarding increasing the role of agricultural clusters in the socio-economic development of regions.

Key words: *region, agriculture, agrarian complex, cluster, competition, market, production, innovation, development, municipality, enterprise.*

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT-TRANZİT DAŞIMALARININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

Əmirov İmran Balamirzə oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
imran_amirov@mail.ru

Xülasə: *Müasir dövrdə ölkə iqtisadiyyatının dünya ölkələrinə inteqrasiya etməsi və region ölkələri ilə iqtisadi münasibətlərdə nəqliyyat əlaqələrinin qurulmasının rolu təkzibedilməzdir. Ona görə də Azərbaycan Respublikası nəqliyyat-tranzit əlaqələrinin genişləndirilməsi məqsədilə infrastruktur formalaşdırmaqla yanaşı, müxtəlif layihələrin gerçəkləşdirməkdədir. Aparılan tədqiqatda əsas məqsəd milli iqtisadiyyatımızın tranzit potensialının genişləndirilməsi istiqamətlərini tədqiq etməkdən ibarətdir. Burada xüsusilə ölkəmizin strateji mövqeyi əsasında bir sıra ölkələrlə dəmiryol marşrutları ilə həyata keçirdilən daşımaların həcminə və onların yaxın gələcəkdəki inkişaf perspektivlərinə önəm verilmişdir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat, tranzit əlaqələri, marşrut, yük daşımaları, layihə, dəhliz, istiqamət*

Müasir dövrdə epidemioloji vəziyyətin gərginləşməsi nəticəsində Pandemiya (COVİD-19) ilə əlaqədar yaranmış çətinliklər dünya iqtisadiyyatında inkişafa da təsirsiz ötüşmədi. İqtisadi yüksəlişin azalmasına baxmayaraq ölkəmizin yerləşdiyi coğrafi mövqeyi, burada nəqliyyat sektorunun inkişafı və tranzit əlaqələrinin genişləndirilməsi üzrə həyata keçiriləcək layihələr yaxın vaxtlarda sürətli iqtisadi inkişafından xəbər verir. Belə ki, hazırda ölkəmizin ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri üzrə tədbirlərin gerçəkləşdirilməsi, tranzit daşımalarının genişləndirilməsi və müxtəlif istiqamətlərdə nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyət göstərməsi Azərbaycan Respublikasını (AR-nı) hələ uzun müddət etibarlı tərəfdaşa çevirəcəkdir.

Ümumiyyətlə iqtisadi inkişafın əsasını maddi istehsalın təşkil etməsinə baxmayaraq onun tam tsiklinin başa çatdırmasını nəqliyyat daşımaları həyata keçirir. Bu səbəbdən də istənilən məhsulun istesalı həmin məhsulların özünün istehlakçılarına çatdırılması ilə sona yetir. Nəqliyyat

daşımaları həyata keçirilmədən təsərrüfatçılığın heç bir sahəsi normal fəaliyyət göstərə bilməz. Ona görə də nəqliyyat və tranzit daşımalarının artırılması, bu daşınmalarda səmərəliliyin təmin edilməsi hər bir ölkənin davamlı inkişafının qarşısında duran mühüm vəzifələrdən biridir [1, s.9].

Hazırda AR-da tranzit yük daşımaları əsasən dəmiryol, avtomobil, boru və dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə həyata keçirilir. Ölkə iqtisadiyyatının qarşısında duran əsas məqsədlərdən biri qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsindən ibarətdir. Məhs nəqliyyat sahəsi və burada həyata keçirilən tranzit daşımaları qeyri-neft sektorunun aparıcı sahələrindən biri hesab edilir. Ölkəmizin ərazisindən bir sıra istiqamətlərdən, o cümlədən Şərq-Qərb, Şimal-Cənub, Cənub-Qərb istiqamətlərindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri tranzit imkanlarımızı genişləndirməklə iqtisadi potensialımızı gücləndirməkdədir. Ölkə ərazisinin əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi və AR-nın beynəlxalq müqavilələrdə etibarlı tərəfdaşlıq etməsi nəqliyyat-tranzit sahəsində əsasən aşağıdakı üstünlükləri verir:

- digər nəqliyyat dəhlizləri ilə müqayisədə yüklərin nəql olunmasına görə məsafənin qısa olması;
- ticarət dövriyyəsinin artması;
- iqtisadiyyata qoyulacaq maliyyə vəsaitlərinin sürətləndirilməsi;
- yüklərin nəql edilmə müddətinin az olması;
- nəqliyyat daşımalarında səmərəliliyin təmin edilməsi;
- nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması və onun təkmilləşdirilməsi üzrə investisiya layihələrin davamlı olaraq həyata keçirilməsi;
- nəqliyyat-tranzit daşımalarının rəqabət qabiliyyətli olmasının təmin edilməsi;
- daşınacaq yüklərin həcminin artırılması imkanlarının təhlil olunması və s.

Göstərmək lazımdır ki, artıq AR-da qeyri-neft sektorunun aparıcı sahələrindən biri olan nəqliyyat-tranzit daşımaları üzrə səmərəliliyin təmin olunması məqsədilə Tranzit Yükdaşımaları üzrə Koordinasiya Şurası fəaliyyət göstərməkdədir. Adı çəkilən qurum AR-da nəqliyyat dəhlizlərininn təşviq edilməsi üzrə çoxsaylı işlər görməkdədir. Onun təşkilatçılığı altıntında qardaş Türkiyədə, Çində, İranda, Gürcüstanda, Türkmənistanda, Gürcüstanda, Hindistanda və s. ölkələrdə beynəlxalq yükdaşımaları üzrə müxtəlif tədbirlər həyata keçirilmişdir.

Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyat-tranzit daşımalarının inkişaf perspektivləri dəmir yolu üzərindən yüklərin daşınmasının ilbəil artması ilə çoxalır. Demək olar ki, yüklərin daşınmasının çox hissəsi bu nəqliyyat növü üzrə həyata keçirilir. AR-da son 5 ildə dəmir yollarının ümumi istifadədə olan ölçülərinə nəzər yetirsək onun davamlı olaraq artmasını müşahidə etmək çətin deyildir. Cədvəl 1-də məlumatların müqayisəsi deməyə imkan verir ki, 2015-ci ildən 2019-cu təsərrüfatçılıq ilinə qədər dəmir yollarının uzunluğu 44 km (2490-2446) çoxaldılmışdır. Eyni zamanda dəmir yollarının özünün çəkilməsinin və istismara verilməsinin özü əməktutumlu iş olmaqla yanaşı böyük məsərflər tələb edir. Ona görə də bu istiqamətdə iqtisadi fəallığın artırılması və daşınmaların həcminin çoxaldılması yüksək maliyyə resurslarına söykənir (cədvəl 1).

Cədvəl 1

Son 5 ildə AR-da dəmir yollarının uzunluğu, km-lə

№	*Göstəricilər*	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	Dəmir yolları	2446	2429	2481	2470	2490
2	Ümumi istifadədə olan dəmir yolları	2068	2071	2132	2133	2140
3	Elektrikləşdirilmiş	1233	1199	1224	1169	1169
4	Ümumi istifadədə olmayan	378	358	349	337	350

Mənbə: AR Dövlət Statistika Komitəsi "Azərbaycanda nəqliyyat". Statistik məcmuə, rəsmi nəşr, Bakı, 2020, s.10.

Ölkəmizdə daşınmaların özəyini təşkil edən dəmir yolu nəqliyyatında təsərrüfatçılıq fəaliyyəti əsasən bu nəqliyyat növü üzrə yüklərin daşınması göstəricisi ilə xarakterizə olunur. Dəmir yolu üzrə yüklərin daşınması göstəricisinə bunlar daxil olunur:

1. İstiqamətindən asılı olmayaraq iqtisadi fəaliyyətdə təsərrüfat daşımaları da daxil olmaqla dəmiryol üzərindən işçi parkının bütün növlərindən olan yola salınan vaqonlarla yüklərin həcmi.

2. Təsərrüfatçılıq fəaliyyəti zamanı bütün dəmir yolu vasitəsilə vaqon növləri ilə gətirilmiş vaqonlardakı yüklərin həcmi.

3. Ölkəmizin ərazisindən dəmir yolu üzərindən ötürülmüş yüklərin həcmi.

Araşdırmaların aparılmasında bir sıra ölkələr üzrə tranzit daşımalarına nəzər salınması iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. İnkişaf etmiş ölkələrdən Çin dövləti nəqliyyat-tranzit daşımaları üzrə AR-nın ən etibarlı tərəfdaşlarından biri sayılır. Göstərmək lazımdır ki, hazırki dövrdə bu ölkə ilə AR arasında əməkdaşlıq nəinki nəqliyyat-tranzit daşımaları sahəsində, həm siyasi, həm də iqtisadi münasibətlər intensivləşməkdədir. AR Çinin təşəbbüsü ilə "Bir kəmər bir yol" layihəsinə ilk qoşulan ölkələrdəndir və ölkəmizin üzərindən Cənubi Qafqazla ticarət əsasında daşınan yüklərin 43 %-dən çoxu aparılır. Cari ilin yarısı üzrə AR ilə Çinin ticarət dövriyyəsi əvvəlki dövrlə müqayisədə 3 dəfəyə yaxın artmışdır. Eyni zamanda ötən il Siandan Avropaya göndərilən qatarların sayı demək olar ki, 1300 keçmişdir. Bu da milyardlarla dollar gəlirin əldə edilməsindən xəbər verir. Artıq 2013-cü ildən həyata keçirilən "Bir kəmər bir yol" strategiyası çərçivəsində onunla əlaqədar olan ölkələrə 90 mlrd.$ investisiya yatırılmışdır. Buna görə də AR Çin-Avropa istiqamətində yükdaşımalarında iqtisadi rolunu gücləndirir və bu sahədə lazım olan nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasına böyük önəm verir. Adı çəkilən strategiyanın əhatə dairəsindəki ölkələrlə Çinin ticarət dövriyyəsi 6 trilyon $-dan çox olması yaxın dövrlərdə həmin göstəricinin davamlı olaraq artacağını proqnoz etməyə imkan verir. AR-nın son dövrlərdə regionun tranzit ölkəsinə çevrilməsi dəmiryol üzrə daşımaların daha da rəqabət qabiliyyətli olması məsələsini ön mövqeyə çəkir. Bu isə nəqliyyat-tranzit daşımalarının müddətinin daha da qısaldılmasına, daşınacaq yüklərin həcminin artırılmasına və əldə edilən gəlirlərin çoxaldılmasına əlverişli şərait yaradacaqdır. İdxal-ixrac əməliyyatları üzrə cari ildə 5 ay müddətində daşımalar müvafiq olaraq 483,795 və 602,987 mln.$ təşkil etmişdir. Göstəricilərin müqayisə edilməsi bir daha onu deməyə əsas veriri ki, bu ölkə ilə əlaqələrin genişləndirilməsi büdcəyə gələn gəlirlərimizi artırmaqla AR-ya yeni-yeni töhfələr verəcəkdir.

Dəmiryol nəqliyyatı üzrə əsas tərəfdaşlardan da biri Türkiyə Cümhuriyyətidir. Bu ölkə ilə daşınan yüklərin artırılması əsasən 2017-ci ildən fəaliyyətdə olan uzunluğu 838,6 km-lik Bakı-Tibilisi-Qars (BTQ) istiqamətindəki daşımaların çoxalması ilə əlaqədardır. Azərtac informasiya agentliyinin verdiyi açıqlamaya görə bu istiqamətdə nəqliyyat-tranzit əlaqələri təqribən 2,5 dəfəyə qədər intensivləşdirilə bilər. Eyni zamanda Türkiyə-İran arasında daşımalar üzrə yaşanan problemlər öz həllini özəlliklə BTQ marşrutu ilə dəmiryol daşımaları aradan qaldıracaqdır. BTQ dəmiryol xətti ilə 6,5 mln. t yük daşınmaqla yanaşı Türkiyənin Avroasiya dövlətləri ilə iqtisadi əlaqələrinin yaradılmasında mühüm rol oynamaqdadır. Bir sözlə, adı çəkilən istiqamətdə nəqliyyat-tranzit əlaqələrinin gücləndirilməsi çoxsaylı ölkələrin əlaqələrinə xidmət etmək onların rifahına uzun müddət xidmət edəcəkdir.

Nəqliyyat-tranzit əlaqələrinin daha da genişləndirilməsində maraqları olan mühüm tərəfdaşlardan biri də Qazaxıstandır. Qazaxstan Sənaye və İnfrastruktur İnkişafı Nazirliyinin məlumatlarına əsasən Qazaxstan-Azərbaycan və əks istiqamətlərdə 2020-ci ilin yanvar-fevral ayları üzrə dəmiryol tranzit daşımalarının miqdarı ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə artmaqla 5,17 min ton (t) təşkil etmişdir (artım 2,92 min t). Göstərilən müddətlər ərzində AR-ya və AR-dan tranzit müvafiq olaraq 4,42 min t (artım 2,5 min t) və 0,75 min t (artım 0,42 min t) təşkil etmişdir. Orta Asiyanın ən böyük ölkəsindən əsasən kimya məhsulları, qara metal məmulatları və digər strateji əhəmiyyətli məhsullar daşınmışdır ki, onların hər biri üzrə artım müşahidə edilmişdir. Qeyd edilməlidir ki, 2019-cu və 2018-ci il dəmiryol üzərindən Qazaxıstan ərazisindən nəqliyyat-tranzit daşımalarının müqayisə edilməsi yüklərin həcmində artımın baş verməsini və onun 38,65 min t təşkil etməsini (artım 12,64 min t) deməyə əsas verir. Bu ölkədən AR-ya və AR-dan Qazaxıstan istiqamətinə araşdırılan dövrdə nəqliyyat-tranzit daşımalarının həcminin müvafiq olaraq 30,32

(artım 11,77 min t) və 8,33 min t (artım 0,87 min t) artması gələcəkdə tərəfdaş olan ölkələr arasında tranzit əlaqələrinin daha da genişləndiriləcəyini proqnoz etməyə imkan verir [3].

Beləliklə, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzərindən AR-nın ərazisindən nəqliyyatın fəaliyyətinin son 5 ildə dinamik inkişaf etməsi nəticəsində yük daşımalarının həcmi həm dəmir yolu, həm də dəniz üzərindən artaraq 2019-cu ildə müvafiq olaraq 13327 və 4824 min t təşkil etmişdir. Yüklərin dəniz daşımaları ilə müqayisə edilməsi deməyə əsas verir ki, dəmir yolu ilə daşımalar bundan təqribən 2,8 dəfə (13327:4824) çoxdur. Tranzit yük daşımalarına gəldikdə isə dəmir və dəniz yolları ilə göstəricilər bir o qədər də fərqlənmir. Lakin tranzit yük dövriyyəsi dəniz yolu ilə müqayisədə dəmir yolu üzrə 510 mln. t (2104-1594) çoxdur (cədvəl 2).

Cədvəl 2

AR ərazisindən Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətində tranzit daşımalar

	Göstəricilər	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	Tranzit yük daşımaları min t					
	Dəmir yolu	3927	3789	3346	3045	3796
	Dəniz yolu	5567	4208	6840	6300	4281
	Cəmi	9494	7997	10186	9345	8077
2	Tranzit yük dövriyyəsi mln.t					
	Dəmir yolu	2190	1975	1758	1615	2104
	Dəniz yolu	2170	1613	2808	2570	1594
	Cəmi	4360	3588	4566	4185	3698

Mənbə: AR Dövlət Statistika Komitəsi "Azərbaycanda nəqliyyat". Statistik məcmuə, rəsmi nəşr. Bakı, 2020, s.29.

Xatırladaq ki, 2018-ci ilin may ayında ölkə Prezidenti İ.H.Əliyevin təsdiqlədiyi "Ələt Azad İqtisadi Zonası haqqında" qanununa əsasən yaradılacaq iqtisadi zona ölkəmizin strateji tranzit potensialını daha da artıracaqdır. Avropadan, Türkiyədən və digər dövlətlərdən Asiyaya məhsulların daşınmasını daha da əlverişli etməklə bu zona AR-nı logistik və tranzit mərkəzə çevirəcəkdir. Yaxın gələcəkdə azad zonanın fəaliyyət göstərməsi nəticəsində 450 mindən çox yeni iş yerlərinin yaradılması, büdcə gəlirlərimizin və tranzit yükdaşımalarının artması proqnoz edilir.

Dövlət Gömrük Komitəsindən alınan statistik məlumatlara istinad edərək demək olar ki, 2020-ci ilin ilk 5 ayı ərzində Azərbaycanın ixracı 19, idxalı isə 4 mln. t təşkil etmişdir ki, onların da daşınması müvafiq olaraq 888 min t-u və 1,89 mln.t-u dəmiryol nəqliyyatı ilə həyata keçirilmişdir. Bu rəqəmlər bir daha ölkəmizin təsərrüfatçılıq fəaliyyətində dəmiryol daşımalarının əhəmiyyətinin və ticarət həcmlərinin artmasına, ölkəmizin zənginləşməsinə xidmət edəcəkdir. AR-nın geostrateji mövqeyi və ölkə prezidentinin həyata keçirdiyi uğurlu iqtisadi siyasəti milli iqtisadiyyatızın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasını gücləndirməklə bizə yeni dividentlər gətirəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Hüseynov H.R. Nəqliyyatın iqtisadiyyatı, Dərs vəsaiti, Bakı, 2012, 187 s.

2. AR Dövlət Statistika Komitəsi "Azərbaycanda nəqliyyat" Statistik məcmuə, rəsmi nəşr, Bakı, 2020, 86 s.

3. https://fins.az/az/sosium/234917/ müraciət tarixi 12.10.2020.

Резюме

Амиров И.Б.

Перспективы развития транспортно-транзитных перевозок Азербайджана

В современном периоде интеграция экономики страны в мировую и роль транспортных связей в экономических отношениях со странами региона неоспорима. Поэтому с целью расширения транспортных и транзитных связей Азербайджанская

Республика с формированием транспортной инфраструктуры реализует различные проекты.

Основная цель исследования - изучить направления расширения транзитного потенциала нашей национальной экономики. Особое внимание было уделено объемам железнодорожных перевозок с рядом стран, исходя из стратегического положения нашей страны и перспектив их развития в ближайшем будущем.

Ключевые слова: *транспорт, транзитные связи, маршрут, грузовые перевозки, проект, коридор, направление*

Summary

Amirov I.B.

Development Perspectives of Transport and Transit Transportation of Azerbaijan

İn modern times, the integration of the country's economy into the world and the role of transport links in economic relations with the countries of the region is undeniable. Therefore, in order to expand transport and transit links, the Republic of Azerbaijan is expanding various projects along with the formation of infrastructure.

The main purpose of the study is to research the directions of expanding the transit potential of our national economy. Special attention was paid to the volume of transportation by rail with a number of countries on the basis of the strategic position of our country and their prospects for development in the near future.

Key words: *transport, transit connections, route, freight, project, corridor, direction*

AQRAR SAHƏDƏ KLASTER SİYASƏTİ VƏ ONUN ÜSTÜNLÜKLƏRİ

Hacıyeva Zülfiyyə Elman qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
zulfiya.haciyeva.2015@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə klaster siyasətinin əsas vəzifələri haqqında məlumat verilmişdir. Müəssisələrarası aqrar klasterlərin yaradılması alqoritmi tərtib edilmişdir. Kənd təsərrüfatı klasterlərinin əsas xüsusiyyətləri və onların təşkili üstünlükləri tədqiq edilmişdir. Həmçinin aqrar klasterlərin inkişafına təsir göstərən müsbət və mənfi amillər araşdırılmışdır.*

Açar sözlər: *aqrar klaster, klaster siyasəti, kənd təsərrüfatı, müəssisə, istehsal, məhsul, rəqabət*

Mahiyyət etibarilə klaster siyasətinin əsas məqsədi ölkənin və ya ərazinin rəqabət qabiliyyətini artırmaqdır. Klaster siyasəti milli və ya regional inkişaf üçün ən vacib vasitə kimi çıxış edir və biznes fəaliyyətinin səmərəli təşkili ilə əlaqələndirilir. Klaster və rəqabətin qarşılıqlı asılılığı bir neçə istiqamətdə özünü göstərir. Klaster daxilində rəqabət klasterləşmənin inkişafına və səmərəliliyinin artmasına səbəb olur, üzvlərini daim fəaliyyətlərini və innovativ axtarışlarını təkmilləşdirməyə təşviq edir. Klaster üzvlərinin coğrafi yaxınlığı öz növbəsində rəqabətin artmasına şərait yaradır. Klasterlərin yaradılması və uğurlu fəaliyyəti birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsi və xarici iqtisadi inteqrasiyanın genişləndirilməsinin səmərəli bir üsuludur.

Klasterlərin inkişafında dövlətin rolu həm bunun üçün infrastruktur yaratmaqda, həm də rəqabət amillərinə birbaşa təsir göstərməkdədir. Klaster siyasətinin əsas vəzifələri aşağıdakılardır:

1. Müəssisələrin səmərəli işləməsi üçün şəraitin yaradılması, o cümlədən:

- klaster üzvlərinin axtarışı;
- inkişaf strategiyasının hazırlanması və məhsulların rəqabət qabiliyyətini azaldan zəif cəhətlərin müəyyənləşdirilməsi;
- klaster üzvlərinin rəqabət üstünlüklərinin artırılması.

2. Klaster üzvlərinin davamlı rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsi, o cümlədən aşağıdakı prioritet istiqamətlərdə klasterin inkişafına yönəlmiş layihələrə dəstək verilməsi:

- kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı;
- innovasiya siyasəti;
- təhsil siyasəti;
- investisiya cəlb etmək;
- ixracın inkişafı.

3. Regional və sektor səviyyələrində klaster siyasətinin həyata keçirilməsi üçün effektiv tənzimləmə bazasının formalaşdırılması.

Rəqabətin inkişafı və qorunması klaster siyasətinin aparılmasında əsas vəzifədir.

Klaster siyasətinin ən çox yayılmış beş növü vardır:

1. Klaster daxilində konstruktiv dialoq üçün şərait yaratmağa və iştirakçılar arasında əməkdaşlığın artırılmasına yönəlmiş vasitəçilik siyasəti;

2. Tələbin stimullaşdırılması siyasəti - regionda istehlakçı üstünlüklərinin formalaşdırılması, iqtisadiyyatın əlaqəli və dəstəkləyici sahələrinin inkişafı;

3. Təhsil siyasəti - məqsədi, lazımi səlahiyyətlərin formalaşdırılması və regionda yüksəkixtisaslı kadrların hazırlanmasıdır;

4. Ticarət maneələrinin aradan qaldırılması, əqli mülkiyyət hüquqlarının qorunması və infrastruktur və investisiya layihələrinin həyata keçirilməsindən ibarət xarici əlaqələrin stimullaşdırılması siyasəti;

5. Əlverişli struktur şəraitinin yaradılması siyasəti: makroiqtisadi, institusional və s.

Mövcud təcrübəyə əsaslanaraq stimullaşdırıcı klasterin yaradılmasının əsas istiqamətləri bunlardır:

- klaster üzvlərinin səylərinin əlaqələndirilməsi;
- vergi güzəştlərinin tətbiqi;
- yeni şirkət və müəssisələrə, xüsusən də kiçik müəssisələrə dəstək;
- maliyyə mənbələrinə çıxışın yaxşılaşdırılması;
- biznes risklərinin azaldılması;
- biznes fəaliyyətinin şəffaflığının təmin edilməsi;
- infrastrukturun yaradılması və inkişafı.

Cədvəldə müəssisələrarası kənd təsərrüfatı klasterinin yaradılması alqoritmi göstərilir.

Cədvəl.

Müəssisələrarası aqrar klasterlərin yaradılması alqoritmi

Klasterlərin formalaşması addımları	Xarakteristikası
Müəssisələrarası aqrar klaster siyasətinin hazırlanması və həyata keçirilməsi üçün motivasiya	Aqrar-sənaye kompleksinin innovativ inkişafı, bahalı texnologiyalara çıxış, resursların və infrastruktur obyektlərinin istifadəsinin optimallaşdırılması, ərzaq təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, rəqabət qabiliyyətinin artırılması, yeni bazarlara çıxış
İqtisadi məqsədəuyğunluğu	İxtisaslaşma və kooperasiyaların təsiri, kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsal və satış həcmi, malların rəqabət qabiliyyəti, birgə investisiya layihələrinin təsiri, kollektiv brendin yaradılması, onun səmərəliliyi, əməliyyat xərclərinin azaldılması
Resurs təhlükəsizliyi	Kapital, torpaq və əmək ehtiyatlarının mövcudluğu və dəyəri
İxtisaslaşmış müəssisələr	Üfüqi və şaquli inteqrasiya əlaqələrini tamamlayan əsas müəssisələr
İdarəetmə qurumları və məsuliyyət	Regionlararası aqrar əlaqələndirmə şurasının və digər idarəetmə qurumlarının yaradılması, onların məsuliyyət dairəsi; mövcud tənzimləmə və yeni normativ hüquqi aktların işlənib-

	hazırlanması zərurəti.
Klasterlərin qurulması prinsipləri	Özünütəşkiletmə, klasterdaxili ixtisaslaşma və əməkdaşlıq, klasterdaxili rəqabət, milli qanunun prioritetliyi, aqrar klasterləşmə sahəsində milli və regionlararası hüququn birləşməsi
Dəstək verən və xidmət göstərən təşkilatlar	Tədqiqat institutları, universitetlər, biznes məktəbləri, məlumat mərkəzləri, məsləhət xidmətləri, marketinq xidmətləri, lizinq şirkətləri, banklar, satıcılar, logistika və nəqliyyat şirkətləri
Klasterlərin iqtisadi səmərəliliyi	Ümumi daxili məhsulun artımı, sosial problemlərin həlli, davamlı inkişafın təmin edilməsi, milli və dünya bazarlarında rəqabətqabiliyyətliliyin təmin edilməsi, gələcək inkişaf üçün potensialın yaradılması, qida təhlükəsizliyi meyarlarına, davamlı kənd inkişafına nail olmaq

Aqrar sahədə klasterləşmənin iqtisadi səmərəliliyi, ilk növbədə, aşağıdakı amillərlə bağlıdır:

- iştirakçı təşkilatların istehsal kooperasiyası;
- istehsalda maya dəyərinin azaldılması;
- istehsalın lazımi materiallarla təmin edilməsi prosesinin səmərəliliyinin artırılması;
- şəbəkə tərəfdaşlarının etibarlılığının yaxşılaşdırılması və nəticədə, sənayedə bütün istehsal dövrünün səmərəliliyinin artırılması. [1]

Klaster siyasətinin həyata keçirilməsi zamanı aşağıdakı sosial-iqtisadi nəticələrə nail olmaq lazımdır:

• regional infrastrukturun inkişafı;
• dövlət və yerli büdcələrin vergilər hesabına doldurulması;
• yeni iş yerlərinin yaradılması və əhalinin gəlirlərinin artması;
• rahat yaşayış mühitinin yaradılması və kənd yerlərinin davamlı inkişafının təmin edilməsi;
• ərzaq təhlükəsizliyi parametrlərinə uyğun olaraq idxalı əvəzetmə;
• istifadə olunmamış torpaqların təsərrüfat dövriyyəsinə cəlb edilməsi, aqrar-sənaye kompleksinin resurs potensialından səmərəli istifadə edilməsi.

Klaster siyasəti istehsal və iqtisadi proses iştirakçılarının qarşılıqlı təsirini artırmaq üçün katalizator rolunu oynayır və kəskin iqtisadi problemlərin həllinə yönəldilir. Ümumi əmək məhsuldarlığını artırmaq üçün regiondakı kiçik və orta müəssisələr arasında kooperativ əlaqələrin inkişafına, sənaye müəssisələri, tədqiqat mərkəzləri və təhsil müəssisələri arasında qarşılıqlı fəaliyyətin təşkili, istehsalın innovativliyini artırmaq və sənaye müəssisələrində davamlı innovasiya prosesini təmin etmək üçün əlverişli şərait yaradır.

Kənd təsərrüfatında klaster siyasəti innovasiya proseslərini stimullaşdıra bilər. Kənd təsərrüfatının rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün yeniliyin kütləvi istehsala keçirilməsini təmin edə bilər. Klasterə daxil olan kənd təsərrüfatı müəssisələrinin rəqabət üstünlüklərinin formalaşması üçün vacib olan çeviklik və bazar sahəsindəki dəyişikliklərə tez reaksiya vermək bacarığıdır. Aqrosənaye klasterlərinin tərkibinə əsas məhsulu hazırlayan şirkətlər və digər klaster üzvləri (istehsalçı, ixtisaslaşdırılmış istehsal amillərinin tədarükçüləri, əlaqəli sahələrin müəssisələri, tədqiqat institutları və universitetlər, kredit, maliyyə təşkilatları və s.) daxildir. Aqrosənaye klasterinin bütün iştirakçıları eyni bazar şəraitində fəaliyyət göstərir və oxşar markalarda və istehlak seqmentlərində rəqabət aparırlar. [3, səh.106]

Aqrar klasterlərin yaradılmasının əsas əlamətləri aşağıdakılar olmalıdır:

- yeni klaster texnologiyalarına əsaslanan kənd təsərrüfatı müəssisələri, elmi müəssisələr, yerli və regional orqanların inteqrasiyası və əməkdaşlığı;
- istehsalın təşkili və idarə edilməsində, məhsul marketinqində yeniliklər və yeni texnologiyalar;

- rəqabətdə kənd təsərrüfatı müəssisələrinə yeni imkanlar verə biləcək investisiyaların maliyyələşdirilməsi.

Ərazi-sənaye klasterlərinin, xüsusən də kənd təsərrüfatı klasterlərinin formalaşması və inkişafını ölkəmizin milli rəqabət üstünlüklərini həyata keçirməyin ən təsirli formalarından biri hesab etmək olar. Bu cür aqroklasterlərin yaradılması dövlətin strateji vəzifəsinə çevrilir. Onların effektivliyi sahələrarası münasibətlərin inkişaf səviyyəsindən, müəssisələr arasında qarşılıqlı fəaliyyət formalarından və tərəfdaşlar arasında qarşılıqlı faydalı iqtisadi münasibətlərdən asılı olaraq müəyyən edilə bilər. Klasterləşmə xammal bazasının genişləndirilməsinə, emal müəssisələrinin istehsal güclərinin səmərəli istifadəsinə, kənd təsərrüfatı məhsullarının yetişdirilməsi üçün ətraf mühitin mənfi təsirlərinin minimallaşdırılmasına, hazır məhsulu geniş çeşiddə istehsal etməyə və ölkəmizin əhalisini yüksəkkeyfiyyətli yerli məhsullarla təmin etməyə şərait yarada bilir.

Kənd təsərrüfatı sektorunda işlərin klasterli təşkili aşağıdakı üstünlüklərə malikdir:

• iqtisadiyyatın innovativ inkişaf yoluna keçməsinə töhfə verir, müvafiq sahələrdə yeniliklərə yol açır və dünya bazarlarında rəqabət qabiliyyətini gücləndirir;

• dinamik inkişaf xarakterinə malikdir (genişlənə, dərinləşə və özünə yeni elementlər əlavə edə bilər);

• satınalmalara qənaət etməyə və əməliyyat xərclərini azaltmağa kömək edir;

• hakimiyyət orqanları ilə səmərəli qarşılıqlı əlaqəni təmin edir;

• yüksəkkeyfiyyətli standartların əldə olunmasına və kollektiv brendin yaradılmasına öz töhfəsini verir.

Kənd təsərrüfatı klasterlərinin əsas xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

• bir-birinə yaxın müəssisələrin ərazi yeri. Klaster bir-birindən olduqca uzaqda yerləşən müəssisələr tərəfindən yaradılmışdırsa, onu yaratmaq üçün qlobalizasiya prinsipindən istifadə etmək olar;

• istehsal amillərindən maksimum istifadə etmək üçün əlaqəli sahələrə mənsub olmaq (sənaye müəssisələri arasındakı əlaqə);

• əmtəə bazarlarında əlaqələrin mövcudluğu (hazır məhsul istehsalı üçün müxtəlif sahələrin texnoloji əlaqələri);

• rəqabətin olması;

• klaster subyektləri arasında əməkdaşlıq;

• şaquli bir qrupda üfüqi inteqrasiyanın yayılması;

• kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı üçün əlverişli mühit;

• kənd təsərrüfatı sektorlarından birinin yüksək inkişaf səviyyəsi. [2, s. 339]

Aqrar klasterləşmənin inkişafına həm müsbət, həm də mənfi amillər təsir göstərir. Müsbət amillərə ərazi istehsal komplekslərinin və kənd təsərrüfatı sektorunda müxtəlif əməkdaşlıq formalarının formalaşması və inkişafı sahəsində böyük təcrübəni, elmi və intellektual potensialın yüksək səviyyəsini, tədqiqat və təhsil müəssisələrinin kifayət qədər inkişaf etmiş sistemini, nisbətən inkişaf etmiş aqrobiznes infrastrukturlarını aid etmək olar.

Klasterlərin inkişafına mane olan amillərə isə kənd təsərrüfatında texnoloji infrastrukturun kifayət qədər yüksək səviyyədə olmamasını, tədqiqat institutları ilə biznes arasında zəif əlaqənin olmasını, zəif investisiya cəlbediciliyi və sənaye birliklərinin səmərəliliyinin aşağı olmasını, biznes və hökumət nümayəndələri arasında kifayət qədər yüksək etimad səviyyəsinin qənaətedici olmaması və s. aid etmək olar.

Ümumiyyətlə, aqrar klasterləşmə sabit şaquli və üfüqi əlaqələrin formalaşmasına, dövlət-özəl tərəfdaşlığı prinsiplərinin istifadəsinə, eləcə də müasir yeniliklərin və yeni informasiya texnologiyalarının tətbiqinə əsaslanırsa, regional səviyyədə kənd təsərrüfatı sektoru üçün olduqca təsirli ola bilər. Aqrar klasterlərin bütün üstünlüklərini nəzərə alaraq, onların inkişaf etdirilməsinin nə qədər böyük əhəmiyyətə malik olduğunu görə bilərik. Odur ki, gələcəkdə də ölkəmiz zəruri bilik, ehtiyat və rəqabət üstünlüklərinə sahib olmaqla klaster siyasətinin formalaşdırılması sahəsindəki mövqeyini möhkəmləndirməyə davam edəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Асаул А.Н. Организация предпринимательской деятельности: учебник. СПб: АНО ИПЭВ, 2009, 336 с.
2. Кандакова Г.В., Малицкая В.Б., Кусмагамбетов С.М.Концептуальные аспекты формирования кластеров в аграрном секторе экономики. Аудит и финансовый анализ, 2015, №4, с. 337-342.
3. Рябчикова Н.Н. Формирование агропромышленных кластеров как инструмент повышения конкурентоспособности региона/ Перспективы развития агропромышленного комплекса: региональные и межгосударственные аспекты материалы международной научно-практической конференции//Новосибирск, 14-15 ноября 2018, с.105-107

Резюме

Гаджиева З.Э.

Кластерная политика в аграрной сфере и ее преимущества

В статье даны сведения об основных задачах кластерной политики. Составлен алгоритм создания аграрных кластеров между предприятиями. Исследованы основные особенности сельскохозяйственных кластер и преимущества их организации. А также раскрывается положительные и отрицательные факторы, влияющие на развитие аграрных кластеров.

Ключевые слова: *аграрный кластер, кластерная политика, сельское хозяйство, предприятие, производство, продукт, конкуренция*

Summary

Hajiyeva Z.E.

Cluster Policy in the Agrarian Sector and its Advantages

The article provides information about the main tasks of the cluster policy. An algorithm for creating agricultural clusters between enterprises has been compiled. The main features of agricultural clusters and the advantages of their organization are investigated. It also reveals the positive and negative factors affecting the development of agricultural clusters.

Key words: *agricultural cluster, cluster policy, agriculture, enterprise, production, product, competition*

BAKI-TBİLİSİ-QARS LAYİHƏSİ BÖYÜK İPƏK YOLUNUN BƏRPASI PROSESİNİN MÜHÜM HALQASI KİMİ

Daşdəmirova Tovuz Zahid qızı

Bakı Dövlət Universiteti

tdasdemirova@list.ru

Xülasə*: Məqalədə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol haqqında ümumi məlumat verilir, ölkələrin inkişafında oynadığı roldan danışılır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti əsrlər boyu mövcud olmuş Böyük İpək yolunun yenidən bərpa edilməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu dəmiryolun sayəsində Tarixi İpək yolu üzərində yerləşən ölkələrin Azərbaycanla xarici iqtisadi əlaqələrinin effektivliyini artırdığından, görülən tədbirlər nəticəsində Azərbaycanın tranzit imkanları genişlənəcəyindən, eyni zamanda gələcək perspektivlərindən bəhs edilir.*

Açar sözlər*: Bakı-Tbilisi-Qars, Böyük İpək yolu, yükdaşımalar, dəmiryol layihəsi, beynəlxalq əməkdaşlıq*

1. Giriş

Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya proseslərində bir sıra sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı, nəqliyyat iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi mühüm

əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan Azərbaycanın Avrasiya ölkələri arasında əlverişli geosiyasi vəziyyətdə olması, dünya ölkələrinin iqtisadi marağına səbəb olan nəqliyyat sahələrinin inkişaf etməsi onun beynəlxalq nəqliyyat sisteminə malik olmasına zəmin yaradıb. Azərbaycan Respublikasının dünya ölkələri ilə gedən inteqrasiya proseslərində yerini müəyyən etmək üçün müasir baxımdan nəqliyyat sahələrinin təhlil olunması olduqca vacibdir.

Azərbaycan Respublikası regionun tranzit imkanlarının daha da genişləndirilməsində həlledici rol oynayır. Bu əhəmiyyətli rol ölkəmizi mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevirir. İnkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturu yaratmaq istiqamətində bir sıra mühüm layihələr həyata keçirilmişdir. Bunlardan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Abşeron Logistika Mərkəzi kimi layihələri göstərə bilərik. Regional əməkdaşlıq üçün böyük əhəmiyyətə malik olan bu layihələr Böyük İpək yolunun yenidən bərpasıdır.

2. Qitələri birləşdirən dəmiryol.

Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi Avropanı Asiya ilə birləşdirən qitələrarası dəmiryol layihəsidir. Bu layihə Şərqlə Qərbi birləşdirən dəmir İpək yoludur. Eyni zamanda Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Ərzurum neft-qaz kəmərlərinin bir növ davamıdır. Qitələrarası daşımalar üçün geniş imkanlar açan BTQ Çin ilə Avropa ölkələri arasında ən qısa marşrut xəttidir. BTQ dəmiryol xətti eyni zamanda Qazaxıstan, Türkmənistan, Özbəkistan, Tacikistan və Qırğızıstan, Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdırır. Başqa sözlə desək, Bakı-Tbilisi-Qars təkcə iştirakçısı olan 3 dövlət arasında deyil, həmçinin onlarla xalq və ölkə arasında da körpü rolunu oynayacaq. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xətti Xəzər dənizinin sahilindən Gürcüstanın paytaxtı Tbilisiyə qədər uzanacaq. Bu ərazidən isə cənuba doğru istiqamətlənərək, Türkiyənin şərq hissəsindən keçərək, Türkiyənin dəmiryol sisteminə birləşəcək. Nəticədə isə, buradan Avropa ölkələrinə doğru yol alacaq. BTQ layihəsi yeni İpək Yolu Şəbəkəsinin cənub istiqamətinin vacib hissəsidir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol layihəsi bu layihənin təşəbbüskarı və əsas iştirakçısı olan Azərbaycanın digər ölkələrlə daha sıx nəqliyyat əlaqələri qurmasına zəmin yaradacaq. Həmçinin BTQ layihəsi Azərbaycanın regionda söz sahibi olmasını təsdiqləyən faktor kimi mühüm əhəmiyyətə malikdir. [1]

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol layihəsinin tarixinə nəzər salaq. Belə ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi barədə danışıqlara 26-29 iyul 1993-cü il tarixində Ankara şəhərində keçirilmiş Türkiyə-Gürcüstan arasında Qarışıq Nəqliyyat Komissiyasının iclasında başlanılıb. 20-21 iyul 2002-ci il tarixində Türkiyənin İstanbul şəhərində Türkiyə-Gürcüstan Nəqliyyat nazirlərinin iclası keçirilmişdir. Bu iclasda layihə üzrə hazırlıq işlərinin görülməsi nəzərdə tutulan protokol imzalanmışdır. 14 iyun 2004-cü il tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Cənab İlham Əliyevin Gürcüstana rəsmi səfəri zamanı Gürcüstan Prezidenti Mixail Saakaşvili ilə keçirilən mətbuat konfransında bildirilmişdir ki, Azəbaycan Gürcüstandan Türkiyəyə dəmiryol tikintisinin layihəsini dəstəkləyir və Azərbaycan özü də bu layihədə iştiraka hazırdır. Bu tarixdən etibarən layihənin həyata keçirilməsi istiqamətində danışıqlar daha da intensivləşmiş və layihənin reallaşması istiqamətində də bir sıra görüşlər keçirilmişdir.

Tarixlər 2005-ci il mayın 25-ni göstərdiyi zaman Bakı-Tbilisi-Qars birləşdirici dəmiryol xətti layihəsi haqqında Bəyannamə imzalandı. Bu bəyannamə Heydər Əliyev adına Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəmərinin Azərbaycan hissəsinin açılışında və Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, Gürcüstan Respublikasının Prezidenti Mixail Saakaşvili, Türkiyə Respublikasının Prezidenti Əhməd Necdət Sezər arasında imzalanmışdır.

2007-ci il yanvarın 12-13-ü tarixində Tbilisidə və yanvarın 22-25-də Bakıda Gürcüstan və Azəbaycanın müvafiq nazirliklərinin səlahiyyətli nümayəndələrinin iştirakı ilə görüşlər keçirilmişdir. Görüşlərin nəticəsi olaraq aşağıdakı layihələrin mətnləri müzakirə edilərək razılaşdırılmışdır:

- "Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu bağlantısı haqqında";
- "Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Gürcüstanın Marabda məntəqəsindən Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər (Gürcüstan, Kartsaxi

məntəqəsi) dəmiryolu sahəsinin layihələndirilməsi, maliyyələşdirilməsi, reabilitasiya-rekonstruksiyası, inşası və istismarının prinsip və şərtləri haqqında";

- "Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xətti layihəsinin Marabda – Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi şərtləri haqqında kredit müqaviləsi".

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tikintisi layihəsinin artıq başlanması ilə bağlı sazişin imzalanması layihə ilə bağlı danışıqların məntiqi zirvəsi olmuşdur. Bu saziş 7 fevral 2007-ci ildə Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin Gürcüstana işgüzar səfəri zamanı imzalanmışdır.

Eyni zamanda 7 fevral 2007-ci ildə Gürcüstan Parlamentinin binasında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin, Gürcüstan Prezidenti Mixail Saakaşvilinin və Türkiyə Respublikasının Baş Naziri Rəcəb Tayyib Ərdoğanın iştirakı ilə keçirilən üçtərəfli görüşü Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə üçtərəfli regional əməkdaşlıq sammiti sənədlərinin imzalanması mərasimi keçirildi. 21 fevral 2007-ci ildə Prezident İlham Əliyev "Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryol layihəsinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar tədbirlər haqqında" Sərəncam imzalamışdır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu bağlantısının 21 noyabr 2007-ci il tarixində Gürcüstanın Tetri-Skaro rayonunda Marabda stansiyasında Gürcüstan hissəsinin, 24 iyul 2008-ci ildə isə Türkiyənin Qars şəhərində Türkiyə hissəsinin tikintisinə start verildi.

2017-ci il oktyabrın 30-u tarixində Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti bağlantısının açılış mərasimi keçirilmişdir. Bu nəqliyyat qovşağının açılışında Prezident İlham Əliyev, birinci xanım Mehriban Əliyeva, Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan və onun xanımı Əminə Ərdoğan, Gürcüstanın Baş Naziri Giorgi Kvirikaşvili, Özbəkistan , Gürcüstan, Qazaxıstan, Türkmənistan və Tacikistanın rəhbər şəxsləri iştirak ediblər [6].

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttinin 504 kilometrlik hissəsi Azərbaycanın ərazisində, 263 kilometri Gürcüstan, 79 kilometri isə Türkiyə ərazisindədir. Ümumi uzunluğu isə 846 kilometrdir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttinin inşasının başlanması 2005-ci ilə planlaşdırılsa da, maliyyə mənbələrinin olmamasına görə ləngimişdir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisinin maliyyələşdirilməsini Azərbaycan və Türkiyə öz üzərlərinə götürmüşdü. Layihənin ümumi maliyyə tutumu 1,1 milyard ABŞ dollarından artıqdır.

Azərbaycan Dövlət Neft Fondunun hesabatına görə, Azərbaycan tərəfinin BTQ layihəsi çərçivəsində olan xərcləri aşağıdakı kimi olmuşdur:

Cədvəl 1.

\ARDNF-in BTQ layihəsinin tikintisinə qoyduğu vəsait (milyon manatla)

İllər	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (6aylıq)
Xərclər	20,7	5,3	22,1	12,4	161,9	119,0	25,7	57,1	61,5	66,2	20,5	7,5

Mənbə: Center for Economic and Social Development, Bakı 2018.

775 milyon dollar Gürcüstanın payına düşür. Gürcüstanın layihədəki payı Azərbaycan tərəfinin ayırdığı kredit hesabına reallaşdırılmışdır. Azərbaycan birinci mərhələdə Gürcüstana 1 faiz dərəcəsi ilə 25 il müddətinə 200 milyon dollar kredit vermişdir. İkinci mərhələdə isə yenə də 25 il müddətinə 5 faiz dərəcəsi olmaqla 575 milyon ABŞ dolları əlavə kredit ayırmışdır.

1) 200,000,000*(1+(0,01*25)) =250 milyon

2) 575,000,000*(1+(0,05*25)) = 1,293 milyon

Cəmi: 250 milyon + 1,293 milyon= 1,543 milyon Son nəticədə Gürcüstan hökumətinin geri ödəcəyi kreditin miqdarı 1543 milyon dollardır.

Layihənin dəyərinin 345 milyon dolları Türkiyənin payına düşür. Türkiyə Dövlət Dəmir Yollarının verdiyi açıqlamada bildirilir ki, 1999-2019-cu illər arasında layihəyə çəkilən vəsait 1,623,008 min Türk lirası olmuşdur. [2]

2005-ci il 16 fevral tarixində Cenevrədə keçirilən Birləşmiş Millətlər Təşkilatı Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin 67-ci iclasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu magistrallarının birləşməsini təmin edən bağlantı kimi qəbul edilməsi təklif edilmişdir. Bu layihə Avropa İqtisadi Komissiyası tərəfindən hazırlanan Trans-Avropa avtomobil yolları və Trans-Avropa dəmir yolları layihələrinə dair Baş Planın Yekun Hesabatına (2005-ci ilin mart buraxılışı) 1-ci dərəcəli prioritet layihə kimi və 4 balla qiymətləndirilərək daxil edilmişdir. [1]

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xətti 6,5 milyon ton yükdaşıma və 1 milyon sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik olacaq. Ehtimallara görə, 2034-cü ildə bu rəqəm 3 milyon sərnişin, 17 milyon ton yük miqdarında olacaq. Dəmiryol xətti ilə Azərbaycandan 1 günə Qarsa və 2 gün yarıma İstanbula getmək mümkün olacaq. Həmçinin Londondan Pekinə 12 gün ərzində yüklərin və sərnişinlərin fasiləsiz daşınması təmin ediləcək. Bu formada daşınma hava daşınmasından 2 dəfə ucuz, dəniz daşınmasından 2 dəfə tez başa gəlir.

Bakı-Tbilisi-Qarsın 30 oktyabr 2017-ci ildə keçirilən açılış mərasimindən keçən 2 ildə ümumilikdə 275 min ton yük daşınıb. Tranzit imkanları getdikcə daha da artırılır. 2019-cu ilin 9 ayında 24 min 305 ədəd konteyner "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC-nin vasitəsi ilə aşırılıb. Bu rəqəm onu göstərir ki, ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 43,5 % artım var. [7]

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu vasitəsilə ilk konteyner qatarı Qazaxıstanın şəhəri olan Kokşetaudan Türkiyənin Mərsin şəhərinə taxılla yüklənmiş olan 32 vaqon daşıyıb. Daha sonra isə Mərsindən içərisində 650 ton yükü olan 32 konteyner isə Azərbaycana göndərilib.

Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti və "ADY Konteyner" Türkmənistanın Marı zavodundan Bakı-Tbilisi-Qars vasitəsilə Türkiyəyə karbamid ixracını təmin etmişlər. Özbəkistan da Nəvai-Türkmənbaşı-Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə yükdaşımalarda maraqlıdır. Çinin müxtəlif şəhərlərindən yola düşən qatarlar Qazaxıstanın "Khorgos Gateway" limanında bərələrə yüklənir. Yeni Bakı Limanına Xəzər dənizi vasitəsilə çatdırılan yüklər buradan qatarlara yüklənir və Avropaya göndərilə bilər. Məhsulların göstərilən istiqamətin əksinə də daşınması mümkündür [10].

Yüklərin daşınma xərclərinin və tranzit müddətinin azaldılması ilə yanaşı, bu marşrut aşağıda göstərilən amillər sayəsində ölkəmizə daha çox yük axını cəlb edəcək:

- Avropaya ixracın artırılması üçün yeni imkanlar yaranacaq;
- Çatdırılma riskləri alternativlərin olmasına görə daha yaxşı idarə ediləcək;
- Orta Asiya ölkələri və Türkiyə arasında ixrac üzrə əlavə marşrut çevikliyi təmin ediləcək.

Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi eyni zamanda Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsində də mühüm rol oynayacaq. Məlum olduğu kimi Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü nəticəsində paytaxt Bakını Naxçıvanla birləşdirən quru nəqliyyat yolları bağlanmışdır. Yalnız hava nəqliyyatından və İran, Türkiyədən keçməklə avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur. Naxçıvana ayrıca bir dəmiryol xəttinin çəkilməsi aktual bir məsələyə çevrilib. Bu məsələnin həlli ilə bağlı plan da məhz Qarsdan Naxçıvana dəmir yolu xəttinin çəkilməsidir. Bu sayədə Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat müstəqilliyi tam təmin ediləcək.

25 fevral 2020-ci ildə Türkiyə prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğanın Azərbaycana rəsmi səfəri zamanı Bakıda Qars-Naxçıvan dəmiryolunun tikintisi barədə sənəd imzalanıb. "Azərbaycan Respublikasının Hökuməti və Türkiyə Respublikasının Hökuməti arasında Qars-İğdır-Aralık-Dilucu-Sədərək-Naxçıvan-Culfa dəmiryolu xətti layihəsi ilə bağlı Anlaşma Memorandumu" adlı sənəd Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar naziri Ramin Quluzadə və Türkiyə Respublikasının Nəqliyyat və İnfrastruktur nazirinin müavini Adil Karaismailoğlu arasında imzalanıb. [4]

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xətti ilə yalnız yük qatarlarının deyil, eyni zamanda sərnişin qatarlarının da hərəkəti təmin olunacaqdır. Azərbaycan bu məqsədlə hərəkət edəcək sərnişin qatarları üçün İsveçrənin "Stadler" şirkətinə 30 ədəd yataq tipli vaqon sifariş etmişdir. 2019-cu il mart ayının 29-u tarixində 10 vaqonluq sərnişin qatarı Türkiyə və Gürcüstandan keçməklə Bakıya çatıb. Bu tarixdən əvvəl isə qatar Axalkalakidə quraşdırılan xüsusi qurğuda test rejimində sınaqdan keçirilib. Vaqonlar 4 kateqoriyada - "komfort", "standart", "restoran" "biznes" istehsal olunaraq 10, 20, 32 nəfərlikdir. Saatda 160 kilometr sürətlə hərəkət edə bilən qatarda bir istiqamətə 246 yer nəzərdə tutulub. Vaqonların alt hissəsinin müvafiq rels ölçüsünə uyğunlaşdırılmasının avtomatlaşdırılmış sistemə keçilməsi sayəsində sərhəd-keçid məntəqələrində vaxt itkisinin qarşısı alınacaq və sərnişinlərin daha da rahat səfər etmələri təmin ediləcək. Döngələrdə vaqonun tarazlığını tənzimləyən pnevmatik asılqanlar mövcuddur. Hər bir vaqonda dizel generatoru

avadanlığı quraşdırılıb. Bu isə lokomotivdə cərəyan olmadığı halda vaqonu və bütün elektrik enerjisi istifadəçilərini 24 saat fasiləsiz elektrik enerjisi ilə təmin edəcək. [10]

3. Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinə Ermənistan və Rusiyanın göstərdiyi mövqe.

Cənubi Qafqaz regionunda yerləşən 3 dövlətdən ikisi: Azərbaycan və Gürcüstan zaman keçdikcə daha da inkişaf edirlər. İnkişafın ən önəmli amillərindən olan xarici iqtisadi əlaqələr adı çəkilən ölkələrdə mühüm əhəmiyyətə malikdir. Regionun digər dövləti Ermənistan isə baş verən inkişaf proseslərindən geridə qalır. Bu geridə qalmaya ən mühüm səbəb kimi Ermənistanın yürütdüyü təcavüzkar siyasəti göstərə bilərik. Belə ki, bu cür siyasət nəticəsində bölgədə həyata keçirilən bütün regional və qlobal miqyaslı layihələrdən kənarda qalmışdır.

Ermənistan dövləti xaricə çıxış imkanı əldə etmək üçün 2 istiqamətdə hərəkət edir. Birinci istiqamət Ermənistan-İran dəmir yolu tikintisi layihəsidir. Layihənin ümumi investisiya təminatı 2 milyard ABŞ dolları həcmində proqnozlaşdırılır. Lakin Ermənistanın dövlət büdcəsi buna imkan verəcək səviyyədə deyil. Digər istiqamət isə İranla dəmiryolun ən az maliyyə tələb edən yolu Naxçıvan istiqamətində olan xətlə mümkündür. Ermənistanın təcavüzkar siyasəti nəticəsində bu layihə də həyata keçiriləcək kimi görünmür. [1]

Xəritəyə nəzər salaraq Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryoluna baxsaq, onun Ermənistan ərazisindən yan keçdiyini görərik. Ona görə də dəmiryolun açılış mərasimindən sonra mediada Ermənistan tərəfin BTQ layihəsinə qoşulmağı ilə fikilər səsləndirilməyə başlandı. Bu məsələyə münasibətdə Azərbaycanın xarici işlər naziri Elmar Məmmədyarov bildirmişdir ki, Ermənistan şərt yerinə yetirərək BTQ layihəsinə qoşula bilər. Şərt də bundan ibarətdir ki, münaqişə həll olunmalı, hərbi hissələr torpaqlarımızdan çıxarılmalıdır. Bundan sonra isə rəsmi İrəvan iki dəfə Gürcüstanla danışıqlar aparmışdır. Amma Gürcüstan tərəfi bildirmişdir ki, bu məsələ yalnız Azərbaycanın icazəsi ilə mümkün ola bilər. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, layihənin həyata keçirilməsi prosesində Azərbaycan tərəfi Gürcüstana kredit vermişdir. Kredit müqavilələri bağlanan zaman Gürcüstanla Azərbaycan razılığa gəlmişlər ki, BTQ layihəsinə Azərbaycanın razılığı olmadan heç bir ölkə qoşula bilməz.

Ermənistanın bu layihədən kənarda qalması məsələsi barədə Türkiyə prezidenti Abdullah Gül bildirmişdir ki, regionda həyata keçirilən layihələrdə iştirak etmək istəyən dövlətlər qonşu ölkələrin ərazi bütövlüyünə hörmətlə yanaşmalıdırlar. [8]

Buna görə də Ermənistan Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinə qarşı çıxır. Erməni lobbisi çalışmışdır ki, Amerika Birləşmiş Ştatlarının Konqresində amerika banklarının Ermənistandan yan keçən dəmir yolu layihəsini maliyyələşdirməsini qadağan edən qanun layihəsi qəbul edilsin. Qanun layihəsini ABŞ senatorları respublikaçı Rik Santorum və demokrat Robert Menendez təqdim etdilər. Onlar dinləmədə bildirdilər ki, bu layihə Ermənistanın təcrid olunmasına səbəb olaraq davam edən blokadanı daha da gücləndirəcək. Son nəticəyə baxsaq, görərik ki, Amerika Birləşmiş Ştatları və Avropa İttifaqı planlaşdırılan dəmiryol xəttinin Ermənistandan kənar keçdiyinə görə ona qarşı çıxmış və maliyyələşdirmədən imtina etmişlər. Əvəzində isə bağlı qalmış Qars-Gümrü-Tbilisi dəmir yolu xəttinin açılmasını təkid etmişlər. 2 aprel 1993-cü ildə Kəlbəcər rayonunun erməni qəsbkarları tərəfindən işğalı ilə əlaqədar olaraq 5 aprel 1993-cü ildə Türkiyə tərəfindən Qars-Gümrü yolu bağlanmışdır. 1993-cü il iyulun 6-da sonuncu yük qatarı ərazidən keçmişdir. Ermənistanın məlum təcavüzü səbəbindən bu tələblər rədd edilmişdir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsini Qars-Gümrü dəmiryolu ilə müqayisə etmək olmaz. BTQ layihəsi transkontinental, Qars-Gümrü dəmir yolu isə lokal xarakterə malikdir. [3]

Amerika Erməni Beynəlxalq Komitəsinin açıqlamasına görə, tətbiq edilən embarqo Ermənistanın iqtisadiyyatına ildə təxminən 500-700 milyon dollar həcmində ziyan vurur. Bütün məhdudiyyət və blokadanın aradan qaldırılması halında ölkənin nəqliyyat xəclərinin 30-50% azalacağı, ÜDM-un 35% artacağı, ixracın ikiqat artacağı proqnozlaşdırılır.

Ermənistanın bu siyasəti və xoşagəlməz hərəkətləri onu sərfəli regional və qlobal proqram və layihələrdən təcrid edərək çıxılmaz vəziyyətə salır.

Azəbaycan və Rusiya arasındakı münasibətlər hazırda çox yüksək səviyyədədir. Hər iki ölkə əməkdaşlığın bütün sahələrində qarşılıqlı fəaliyyəti artırmaq, əlaqələri genişləndirmək üçün ardıcıl

səylər göstərir. “Rus Konteyner Şirkəti” Səhmdar Cəmiyyətinin (“RKŞ” SC) mütəxəssisləri belə hesab edirlər ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu Rusiyanın Sibir, Ural kimi federal dairələrindən Aralıq dənizi limanlarına, bundan başqa, Yaxın Şərq və Afrika ölkələrinə istiqamətlənən ən qısa və əlverişli yoldur. Şimaldan yüklər bu xətt vasitəsilə Türkiyədən keçərək Avropa ölkələrinə daşına biləcək.

“Rusiya Dəmir Yolları" ASC Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolundan istifadə ilə bağlı razılaşma əldə etmişdir. Bu məlumatı ictimaiyyətə Moskva Dövlət Beynəlxalq Münasibətlər İnstitutunun aparıcı elmi işçisi Nikolay Silayev bildirmişdir. Ekspert hesab edir ki, Rusiyanın Bakı-Tiflis-Qars layihəsinə marağının artması hər iki ölkə üçün vacibdir.

Rusiya ilə Azərbaycan arasında “Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolunun infrastrukturundan istifadə edilərək, “Şimal-Cənub” dəhlizi, eləcə də Rusiya-Azərbaycan-Türkiyə marşrutu üzrə nəqliyyat axınının artırılmasına dair əməkdaşlıq haqqında” memorandum imzalanmışdır. [5]

Avrasiya regionunda malların tranziti və daşınması baxımından atılması vacib olan ən mühüm amillərdən biri də Bakı-Tbilisi-Qars və Transsibir dəmir yolu xətlərinin birləşdirilməsidir. Rusiya tərəfi bu məsələdə olduqca maraqlıdır. Rusiya Dəmir Yolları İdarəsinin baş direktoru Oleq Belozyorov ictimaiyyətə açıqlamasında bildirmişdir ki, Transsibir dəmir yolu xətti vasitəsilə Çinin müxtəlif şəhərlərindən Azərbaycana konteyner tranzitinin müntəzəm sisteminin yaradılması, eləcə də Bakı şəhərində müvafiq distribütor mərkəzinin yaradılması vacib məqamlardandır. Dəmiryol xətlərinin birləşdiilməsi məsələsi Azərbaycan tərəfinin də marağına uyğun hadisədir. Bu layihənin gerçəkləşməsi ilə yükdaşımaların intensivliyi daha da artacaq, tranzit yüklərin daşınması ilə əlaqədar əlavə gəlir əldə ediləcək. Hazırkı dövrdə Türkiyə-Rusiya münasibətləri kifayət qədər yaxşıdır. Moskva üçün Türkiyənin yerləşdiyi geostrateji mövqe çox əlverişlidir. Türkiyəyə birbaşa çıxışı olmayan Rusiyanın istifadə etdiyi Gürcüstan üzərindən olan istiqamət isə çox zaman qış dövründə bağlanaraq istifadəyə yararsız hala gəlir. Buna görə də Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi Rusiyanın Türkiyəyə, oradan isə Avropa, Yaxın və Orta Şərq ölkələrinə çıxışını asanlaşdıran əlverişli layihədir. [9] Rusiya hazırda Bakı-Tiflis-Qars vasitəsilə taxta, polad, kömür, taxıl, gübrə kimi məhsullarını Türkiyəyə göndərir. Türkiyə-Rusiya arasında ixrac məsələlərində BTQ dəmiryolu xəttinin əhəmiyyəti getdikcə artır. Bütün deyilənlər fonunda Azərbaycan Rusiya əlaqələri daha da dərinləşir.

4. Nəticə

Nəticədə isə deyə bilərik ki, Tarixi İpək yolu dəmiryol vasitəsilə bərpa olunacaq, dəmiryol layihəsini həyata keçirən ölkələr isə onun mərkəzi, əsas halqaları olacaq. Bu dəmiryol yük və sərnişinlərin vaxtında, fasiləsiz və təhlükəsiz daşınmasını təmin edəcək, ixrac mallarının Azərbaycan Respublikasının ərazisindən tranziti artacaq, tariflərin aşağı düşməsinə səbəb olacaqdır.

Bakı-Tbilisi-Qars yolu Xəzəryanı ölkələrin Avropa ölkələri ilə inteqrasiya prosesinin sürətləndirilməsinə, mal və xidmətlərin hərəkətinin diversifikasiyasına, eyni zamanda İpək yolu üzərində yerləşən ölkələrin Azərbaycanla xarici iqtisadi əlaqələrinin effektivliyinin artırılmasına yardım edir.

Karbohidrat hasilatının sistematik artımı, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi Azərbaycan iqtisadiyyatında gəlirlərin əhəmiyyətli dərəcədə artması və stabil inkişaf üçün əlverişli əsas yaradır. Sadalanan nəhəng layihələr tarixi İpək yolu üzərində yerləşən bütün ölkələrin istər geostrateji, istər iqtisadi, istərsə də kommersiya maraqlarını təmin edir.

Yuxarıda sadalananlar onu deməyə əsas verir ki, ölkəmizdə multimodal logistika sistemlərinin təkmilləşdirilməsi, respublikamızın ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı, yeni infrastruktur obyektlərinin yaradılması, təhlükəsiz nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti ölkəyə valyuta axınına, əhalinin məşğulluq səviyyəsinin artırılmasına, turizmin inkişafına, nəticədə isə Azərbaycanın beynəlxalq aləmdə nüfuzunun artmasına səbəb olacaq. Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin həyata keçirilməsi region dövlətlərinə sabitlik, rifah, sülh bəxş edəcək, iqtisadi inkişafa və xalqların yaxınlaşmasına töhfələr verəcəkdir.

Ədəbiyyat

1. Məmmədova N. – "Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu qlobal tarixi hadisədir". "Xalq qəzeti" 03.11.2017
2. Victoria Ariel Bittner, Ibrahimli Minavvar - Center for Economic and Social Development, Bakı, 2018.
3. Миришли Ф.Р. – "Мировая экономика". М.: 2015, 691 с.
4. Abc.az xəbər saytı - http://abc.az/
5. Aqreqator.az xəbər saytı - https://aqreqator.az/
6. Azərbaycan Dəmir Yollarının rəsmi saytı - https://ady.az/
7. Azərbaycan Televiziyasının rəsmi saytı - http://www.aztv.az/
8. "Kaspi" qəzetinin rəsmi saytı - https://kaspi.az/
9. Mövqe.az xəbər saytı - http://www.movqe.az/
10. "Nuhçıxan" İnformasiya Agentliyi - https://nuhcixan.az/

Резюме

Дашдамирова Т.З.

Проект Баку-Тбилиси-Карс как важная часть в процессе восстановления Великого шелкового пути

В статье приводятся общие сведения о железной дороге Баку-Тбилиси-Карс и ее роли в развитии стран. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс играет важную роль в восстановлении Великого шелкового пути. Благодаря этой железной дороге повысится эффективность внешнеэкономических связей стран, расположенных на Историческом Шелковом пути, с Азербайджаном. В результате принятых мер транзитные возможности Азербайджана будут расширены. В то же время обсуждаются будущие перспективы.

***Ключевые слова**: Баку-Тбилиси-Карс, Великий шелковый путь, грузоперевозки, железнодорожный проект, международное сотрудничество*

Summary

Dashdemirova T.Z.

The Baku-Tbilisi-Kars Project as an Important Part in the Process of Restoring the Great Silk Road

The article provides general information about the Baku-Tbilisi-Kars railway and its role in the development of the countries. The Baku-Tbilisi-Kars railway is important in restoring the centuries-old Great Silk Road. The effectiveness of foreign economic relations between the countries located on the historic Silk Road and Azerbaijan will increase. As a result of the measures taken, Azerbaijan's transit opportunities will be expanded. At the same time, future prospects are discussed.

***Key words:** Baku-Tbilisi-Kars, Great Silk Road, cargo transportation, railway project, international cooperation*

TƏBİİ İNHİSARLARIN VƏ ONLARIN FƏALİYYƏTİNİ TƏNZİMLƏYƏN DÖVLƏT HAKİMİYYƏTİ ORQANLARININ FƏALİYYƏTİNİN SƏMƏRƏLİLİYİNİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Hüseynov Qalib Sirac oğlu

Sumqayıt Dövlət Universiteti

qalib.huseynov69@mail.ru

***Xülasə:** Məqalədə təbii inhisarların səmərəliliyinin yüksəldilməsi, onların fəaliyyətinin meyar və mexanizmlərinin işlənib-hazırlanması məsələsinin aktuallığı əsaslandırılmış, təbii inhisarların fəaliyyətinin səmərəlilik göstəriciləri verilmiş, təbii inhisar subyektlərini tənzimləyən*

dövlət orqanlarının fəaliyyətinin səmərəliliyi məsələləri yer almışdır. Təbii inhisarların spesifik vəziyyəti üzündən onların üstün mövqe tutması və onlara verilən imkanlardan sui-istifadə halları araşdırılmışdır.

Açar sözlər: *təbii inhisarlar, səmərəlilik, əmtəə və xidmət, tarif, dövlət hakimiyyət orqanları, sui-istifadə*

Hazırda təbii inhisarlar Azərbaycan iqtisadiyyatının dayanıqlı inkişafının təmin edilməsində əsas rollardan birini oynayır, eyni zamanda dövlət üçün xüsusi tənzimləyici obyekt hesab edilir. Təbii inhisarlara aid edilən şirkətlər, bir qayda olaraq, cəmiyyətin həyat təminatı və inkişafı nöqteyi-nəzərindən ən əhəmiyyətli sahələrdə: enerjinin ötürülməsi, dəmiryol daşımaları, rabitə və s. fəaliyyət göstərirlər.

Bundan başqa, təbii inhisarlar milli iqtisadiyyatın artımına, öz əmtəə və xidmətlərinin qiymətlərini tənzimləmək yolu ilə onun sabitliyinə, eyni zamanda başqa sahələrin məhsullarının istehsal-istehlakının həcminə əhəmiyyətli təsir göstərmək qabiliyyətinə malikdir.

Burada təbii inhisarların səmərəliliyinin yüksəldilməsi, onların fəaliyyətinin meyar və mexanizmlərinin işlənib hazırlanması haqqında məsələnin vacib və aktuallığı meydana çıxır. Təbii inhisarların Azərbaycan iqtisadiyyatında xüsusi yeri onların iqtisadi sistemə və bütövlükdə cəmiyyətə birmənalı təsirini şərtləşdirir. Təbii inhisarların səmərəliliyi sosial-iqtisadi funksiya kimi çıxış edir. O, bir tərəfdən müəssisələrin mənfəət əldə edilməsi yolu ilə, digər tərəfdən əhali üçün sosial əhəmiyyətli və mühüm nemətlərin verilməsi yolu ilə reallaşdırılır.

Təbii inhisar məhsullarının qiymətlərinin mövcud metodları iqtisadiyyatın resurs tutumluğunun azalmasına gətirib çıxarmır, onun səmərəlilik göstəricilərinin pisləşməsinə, iqtisadi artım templərinin yavaşımasına, istehsal strukturunun deqradasiyasına səbəb olur. Tariflərin artırılması, mahiyyət etibarilə inhisarların mənfəətlə işləməsini artıran əlavə mənbə, eyni zamanda kapitalın sərbəst hərəkəti üçün maneə hesab olunur. Onların, xüsusilə, orta hesabla iqtisadiyyat üzrə qiymətlərin artımını qabaqlayan templə sonrakı artımı isə bu meyli dərinləşdirir. Təbii inhisar məhsullarının qiymətinin artımı eyni zamanda digər sahələrin cəlbediciliyini azaldaraq, investisiya qoyuluşu və sahibkarlıq üçün daha cəlbedici edir. Tədqiqatçılar təbii inhisarların izafi investisiya qoyuluşunun səmərəsinin mövcudluğu haqqında o zaman danışırlar ki, qoyuluşların artırılması nəinki inhisarların ölkənin iqtisadiyyatında xüsusi çəkisinin artmasına gətirib çıxarır, həm də əksinə, onun azalmasına səbəb olur. İnhisarın malik olduğu investisiya potensialı milli iqtisadiyyatın daha çox mənfəətə malik digər sahələrində istifadə oluna bilər – iqtisadi inkişafın əldən verilmiş imkanları göz qabağındadır. Perspektivdə təbii inhisar sahələrində baş verən problemlər kompleksini dəf etməyə qadir olan prinsipial iqtisadi qərar aşağıdakılardan ibarətdir:

- onların tammiqyaslı islahatı;
- süni inhisar statusunun aradan qaldırılması;
- onların məhsulları üzrə qiymətin əmələ gəlməsi prosesinin tənzimlənməsi metodlarının dəyişdirilməsi;
- sosial funksiyanın reallaşdırılması. [1, s. 2]

Təbii inhisarların fəaliyyətinin səmərəliliyi göstəricilərini aşağıdakı kimi göstərmək olar:

1. Təbii inhisarın institutsional mühitinin keyfiyyətini qiymətləndirməyə kömək edən parametrləri:

- təhlil edilən təbii inhisarın strukturu və mülkiyyətçilərin payının nisbəti;
- təbii inhisarla birgə fəaliyyət göstərən (və yaxud onun üçün iş yerinə yetirən) təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətini reqlamentləşdirən hüquq və qaydaların mövcudluğu;
- məlum regionun və yaxud ölkənin əhalisinin sayı ilə müqayisədə təbii inhisarın əmtəə və xidmətlərinin istehlakçılarının sayı (qarşıya qoyulan təhlil məqsədindən asılı olaraq);
- təbii inhisara aid olan təsərrüfat subyektinin əmtəə və xidmətlərinin qəbul olunmuş keyfiyyət standartına uyğunluğu;
- təbii inhisarda institutsional islahatların həyata keçirilməsinin istiqamətliliyi, dinamikası və nəticəliliyi.

2. Təbii inhisarın səmərəli fəaliyyəti göstəricilərinin ölkənin iqtisadiyyatının analoji göstəriciləri ilə müqayisəsi:

- təbii inhisarın məhsullarının (xidmətlərinin) ölkənin ÜDM-də payı;
- qeyri-inhisar sahələrindəki gəlir və (və ya) mənfəətinin artım tempi ilə müqayisədə təbii inhisarın gəlir və (və ya) mənfəətinin artım tempi;
- təbii inhisarın tarif və qiymətlərinin indeksi ilə inflyasiya indeksi arasındakı nisbət;
- ev təsərrüfatı xərclərində təbii inhisarın əmtəə və xidmətlərinin əldə edilməsində xərclərin xüsusi çəkisi;
- təbii inhisarın əmək məhsuldarlığı, fondtutumluluğu, materialtutumluluğu göstəriciləri ilə qeyri-inhisar sahələrinin göstəriciləri arasındakı nisbət;
- təbii inhisarda investisiyaların faydalı iş əmsalı göstəriciləri ilə onların real sektorun sahələrindəki orta səviyyəsi arasındakı nisbət;
- təbii inhisarın rentabelliyinin qeyri-inhisar sahələrinin rentabelliyi ilə müqayisəsi. [2, s. 3-4].

Təbii inhisarların səmərəliliyi ilə bağlı daha bir problem mövcuddur. Bu, ondan ibarətdir ki, onların islahatı üzrə tədbirlərin əksəriyyəti dövlət-özəl tərəfdaşlığı sisteminin inkişafı ilə potensial rəqabət sferasının aşkara çıxarılması üçün şərtlərin yaradılmasını nəzərdə tutur. Bir çox ölkələrin təcrübəsinin sübut etdiyi kimi özəl kapitalın təbii inhisar sferasına buraxılması dövlət tərəfindən özəl investora və yaxud özəl investorların "pulu"na (ingiliscə pool-ümumi qazan deməkdir) ötürülməsi əsasında həyata keçirilə bilər:

- birbaşa özəlləşdirmə çərçivəsində mülkiyyət hüququ;
- infrastruktur sahələrinin idarə edilməsi ilə bağlı funksiyalar.

Ölkə iqtisadiyyatı üçün təbii inhisar subyektlərinin xüsusi əhəmiyyəti üzündən bu subyektləri tənzimləyən dövlət orqanlarının fəaliyyətinin səmərəliliyini müəyyən etmək lazımdır. Bu həmin orqanların fəaliyyət istiqamətlərini aşkara çıxarmaq, təbii-inhisar bazarlarına dövlət nəzarəti sistemində dar yerləri müəyyən etmək üçün vacibdir. İqtisadiyyatın təbii-inhisar sektorunun islahatı dövründə təbii inhisar subyektlərinin səmərəli tənzimlənməsi və nəzarəti xüsusilə vacibdir. Tənzimlənmə obyekti dəyişən zaman tənzimlənmə subyektlərinin fəaliyyətində də dəyişiklik edilməlidiir. Səmərəli dövlət tənzimlənməsi onların fəaliyyətində problemli yerlərin, təbii inhisarların özlərinin fəaliyyətinin və islahat istiqamətlərinin müəyyən edilməsinə kömək etməlidir. Həm təbii inhisarların, həm də təbii inhisar subyektlərini tənzimləyən dövlət hakimiyyət orqanlarının fəaliyyətinin tənzimlənməsi zamanı ümumi səmərəlilik anlayışını, onu üç yerə bölməklə konkretləşdirmək olar:

- sosial səmərəlilik: təbii-inhisar bazarlarını tənzimləyən orqanların fəaliyyətinin keyfiyyətli qiymətləndirilməsi. Sosial səmərəlilik bu halda istehlakçıların tələbatlarının təmin edilməsi yolu ilə dolayısı ilə qiymətləndirilə bilər;
- təbii inhisarların dövlət tənzimlənməsi orqanları sisteminin səmərəliliyi: hər bir alt sistemin səmərəliliyi daxil olmaqla dövlət tənzimlənməsi sisteminin tərkib elementlərinin təşkilinin səmərəliliyi. Səmərəliliyin yeni növü təbii inhisarların dövlət tənzimlənməsi orqanlarının fəaliyyətinin kompleks qiymətləndirilməsini özündə əks etdirir;
- büdcə səmərəliliyi: dövlət hakimiyyət orqanlarının fəaliyyətinə xərclənmiş vəsaitlərə qənaət imkanı vasitəsilə ifadə olunmuş kəmiyyət qiymətləndirilməsi. İqtisadi səmərəlilik dolayısı ilə təbii inhisar subyektlərinin səmərəli təsərrüfat fəaliyyəti vasitəsilə ifadə oluna bilər.

Bu zəruriyyət onunla şərtləşmişdir ki, səmərəliliyin qiymətləndirilməsi zamanı iqtisadi səmərəlilik, yəni xərclərin nəticələrə nisbəti üzərində dayanırlar. Bu cür yanaşmada əmtəə və xidmətlərin keyfiyyəti, istehlakçıların təminatlılıq səviyyəsi nəzərə alınmır ki, bu da təbii inhisarlar halında xüsusilə vacibdir.

Əgər təbii inhisar subyektlərini tənzimləyən orqanların fəaliyyətinin səmərəliliyinin müxtəlif növlərinin prioritetlərini müəyyən etsək, birinci yerdə sosial effekt olacaqdır, o da çox vaxt kəmiyyət ölçüsünə gəlmir, keyfiyyət irəliləyişləri yolu ilə müəyyən edilir. Bu irəliləyişləri, məsələn, müştəriyə xidmət vaxtının ixtisar edilməsi, müştəri ilə elektron sənəd dövriyyəsinin təşkili, əmtəə və xidmətlərin keyfiyyətinin artırılması, bütövlükdə həyat keyfiyyətinin yüksəldilməsi vasitəsilə izləmək olar.

Dövlət hakimiyyət orqanlarının fəaliyyətinin səmərəliliyi iki modelin köməyi ilə qiymətləndirilir: xərc (hakimiyyət orqanlarının normal fəaliyyəti üçün zəruri olan xərclərin müəyyən edilməsi) və nəticəyə hesablanmış (orqanların fəaliyyəti nəticələrinin və onlar tərəfindən qəbul edilən qərarların qiymətləndirilməsi). Təbii inhisar subyektlərinin tənzimləməsi ilə məşğul olan dövlət orqanları üçün özündə hər iki modelin müsbət tərəflərini birləşdirən xərc-nəticəli model təklif edilir.

Hakimiyyət orqanlarının fəaliyyətinə ayrılmış büdcə vəsaitlərinin mənimsənilməsi və onların qarşısında qoyulmuş məqsəd və vəzifələrə nail olunması həmişə bu cür orqanların fəaliyyətinin əsas səmərəlilik göstəriciləri olmuşdur. Bir qayda olaraq dövlət orqanları tərəfindən büdcə vəsaitlərinə istənilən qənaət onların fəaliyyətinin səmərəliliyinin artdığını sübut edir. Digər tərəfdən hətta qənaət şəraitində nail olunmamış və yaxud qismən nail olunmuş məqsədlər səmərəliliyin azalmasından xəbər verir. Buna görə də dövlət hakimiyyəti orqanlarının fəaliyyətinin səmərəliliyinin tam, kompleks qiymətləndirilməsi üçün təbii-inhisar bazarlarını tənzimləyən və bu bazarlarda fəaliyyət göstərən subyektlərdə dövlət orqanlarının həm maliyyələşdirilməsinin həcmini, həm də fəaliyyəti nəticələrini diqqətdə saxlamaq lazımdır.

Təbii inhisarları tənzimləyən dövlət hakimiyyət orqanlarının fəaliyyətini qiymətləndirmək üçün dövlət orqanlarının nəticəliliyini hərtərəfli qiymətləndirməyə qadir olan qarşılıqlı əlaqəli indikatorlar sistemi olmalıdır. Ancaq təbii inhisarları tənzimləyən orqanların fəaliyyətini xarakterizə edən bütün indikatorları aydınlaşdırarkən nəticə çıxarmaq lazımdır ki, bu orqanların fəaliyyəti nə qədər nəticəli, nəticə isə səmərəlidir.

Ölkə iqtisadi sistemində təbii inhisarların spesifik vəziyyəti müəyyən istiqamətlərdə onların üstün mövqeyini təmin edir və onlara verilən imkanlardan sui-istifadə üçün bütün şəraiti yaradır. Təsadüfi deyildir ki, təbii inhisarlar korrupsiya fəaliyyəti üçün daha münbit mühitdir, bu barədə isə dəfələrlə siyasi xadimlər və hüquq-mühafizə orqanlarının nümayəndələri danışıblar. Təcrübədə təbii inhisarların öz üstün mövqeyindən istifadəsi mövcud antiinhisar qanunvericiliyinin müddəalarının pozulmasına və müvafiq olaraq məhkəməyəqədər və məhkəmə təhqiqatına gətirib çıxarmışdır. Təbii inhisarların öz üstün mövqeyindən sui-istifadəsinin ən geniş yayılmış növlərini sadalayaq. Birincisi, təbii inhisarlar tərəfindən istehsal olunan və satılan əmtəə və xidmətlərin dəyərinin əhəmiyyətli dərəcədə şişirdilməsidir. Təbii inhisarların xidmətləri üzrə tariflərin artımı, öz növbəsində həm iqtisadi, həm sosial, həm də siyasi anlamda son dərəcə neqativ nəticələrə gətirib çıxara bilər. İnhisarçı müəssisələrin xidmətləri üzrə yüksək tarif və dəyər istehsalçıların xərclərinin yüksəlməsinə, milli iqtisadi miqyaslarda ümumi qiymətlərin artımına gətirib çıxarır, bu isə sosial ziddiyyətlərin dərinləşməsinə, sosial qütbləşmənin artmasına səbəb olur və ölkə üçün başqa mənfi nəticələri özündə əks etdirir. İkincisi, təbii inhisarlar, tam aydın səbəbdən onlar tərəfindən tutulan bazarın bu və ya digər seqmentini mənimsəməyə cəhd edən digər təşkilatlar tərəfindən rəqabətin meydana çıxmasına hər vasitə ilə mane olur. Real və potensial rəqiblərin fəaliyyətinə mane olma açıq kriminal formalara qədər ən müxtəlif formalar ala bilər. Nəticələrin təbii inhisarlarla rəqabət aparmağa cəhd edən şirkətlər üçün nə qədər ciddi ola biləcəyini başa düşmək üçün təbii inhisarların icra və qanunverici orqanlara, hüquq-mühafizə orqanlarına geniş təsiri imkanlarını nəzərə almaq lazımdır. Üçüncüsü, təbii inhisarlar (xüsusilə onların ərazi strukturları) şəxsi mülahizələri üzrə əmtəə və xidmətlərin istehlakı qaydasını müəyyənləşdirərək, məsələn, istehlakçıların uçota alınması cihazlarını quraşdıraraq, əsassız olaraq bu və ya digər xidmətin qoşulması müddətini müəyyən edərək və s. öz üstün mövqeyindən sui-istifadə edə bilər. Faydalı olmayan müqavilə şərtlərinin bilə-bilə kütləvi şəkildə istehlakçılara zorla qəbul etdirilməsi və öz öhdəliklərini yerinə yetirməməsi təbii inhisarlar tərəfindən ən geniş yayılmış sui-istifadələrdən biridir. Təcrübə göstərir ki, məhz elektrik enerjisinin ötürülməsi, su təchizatı, eyni zamanda qaz təchizatı üzrə xidmətlərin tədarük edildiyi bazarlarda antiinhisar qanunvericiliyinin ən çox sayda pozulması qeydə alınır. [3, s. 1-2]

Ədəbiyyat

1. Шмырова Н.В., Абросимова О.Ю. Проблемы повышения эффективности естественных монополий в современный период // Российское предпринимательство, 2010, № 3-1.

2. Щербак А.А. Проблема обеспечения эффективности функционирования естественных монополий // Экономика и управление, №4 (114), 2015.

3. Постанюк В.Д. Субъекты естественных монополий: методика борьбы с возможными злоупотреблениями // ЭЖ-Юрист, №11, 2020.

Резюме
Гусейнов Г.С.
Оценка эффективности деятельности государственных властных структур по урегулированию естественных монополий и их деятельности

В статье отражены вопросы повышения эффективности естественных монополий, обоснована актуальность вопросов разработки критерий и механизмов их деятельности, даны показатели эффективности деятельности естественных монополий, а также отражены вопросы эффективности деятельности государственных органов, регулирующих субъекты естественных монополий. Изучены предпочтительные условия, которые связаны специфическими положениями естественных монополий, и случаи злоупотребления ими.

Ключевые слова: *естественные монополии, эффективность, товар и услуги, тариф, государственные властные структуры, злоупотребление.*

Summary
Huseynov Q.S.
Evaluation of the Effectiveness of the Activities of State Power Structures to Regulate Natural Monopolies and their Activities

The article reflects the issues of increasing the efficiency of natural monopolies, substantiates the relevance of the issues of developing criteria and mechanisms of their activities, gives indicators of the effectiveness of natural monopolies, and also reflects the issues of the effectiveness of the activities of state bodies regulating the subjects of natural monopolies. Preferred conditions that are associated with specific provisions of natural monopolies and cases of their abuse are studied.

Key words: *natural monopolies, efficiency, goods and services, tariff, state power structures, abuse.*

POSTPANDEMİYA ŞƏRAİTİNDƏ TURİZM MÜƏSSİSƏLƏRİNİN RƏQABƏT QABİLİYYƏTİNİN TƏMİN OLUNMASI PROBLEMLƏRİ

Hüseynov Nihad Ramiz oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
nihadhuseyn@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə postpandemiya şəraitində turizm müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətinin təmin olunması problemləri tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə pandemiyanın turizm sektoruna və onun müəssisələrinə mənfi təsiri açıqlanmışdır. Postpandemiya dövründə turizm müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətinin bərpa edilməsinin vacibliyi bildirilmişdir. Postpandemiya şəraitində bu problemlər üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *pandemiya, postpandemiya, turizm müəssisələri, rəqabət qabiliyyətlilik, postandemiya şəraitində rəqabət qabiliyyətlilik, turizm müəssisələrinin inkişaf perspektivləri*

Turizm sektoru kifayət qədər həssas və mürəkkəb qeyri-neft sektoru sahələrindəndir. Bu sahədə göstərilən xidmətlərin əhəmiyyətli hissəsi mövsümi xarakter daşıyır. Ümumiyyətlə, turizm dünya iqtisadiyyatında dinamik inkişaf edən iqtisadiyyat sahələrindən biri kimi son onilliklərdə xüsusi diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu cür yanaşmalar ölkəmizdə də müşahidə edilmişdir və turizm sektorunun inkişafı məqsədilə dövlət proqramları və davamlı tədbirlər hazırlanmış, həyata keçirilmişdir. Turizm xidmətlərinin genişləndirilməsi və turizm müəssisələrinin inkişafının təmin

olunması üçün ölkəmizdə turizm potensialı yüksək olan regionların infrastruktur bazası gücləndirilmiş, müasir yollar çəkilmiş, elektrik enerjisi, təbii qaz və içməli su təchizatı gücləndirilmişdir. Dünya standartlarına cavab edən turizm obyektləri, otellər, istirahət və əyləncə mərkəzləri istismara verilmişdir. Ölkənin bir çox regionlarında turizmin inkişafı iqtisadi fəallığı artırmış, məşğulluq problemlərinin həllini yumşaltmış, əhalinin gəlirlərinin artmasında önəmli rol oynamışdır. Ölkə ÜDM-də isə turizmin xüsusi çəkisi ildən-ilə yüksəlmiş və 5-6 % səviyyəsinədək qalxmışdır. Dünyanın çoxsaylı ölkələrindən turistlərin gəlməsi prosesləri diqqət çəkir və bütün bunlar turizm potensialımızın kifayət qədər olmasının əyani nümunəsidir.

Bu amillər nəzərə alınmaqla, ölkəmizdə turizm sənayesinin inkişaf etdirilməsinə konseptual yanaşmalar təmin edilmiş, bu sektorda fəaliyyət göstərən müəssisələrin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə ciddi önəm verilməsi tendensiyası formalaşmış və bütövlükdə turizm müəssisələrinin göstərdikləri xidmətin çeşidinin genişləndirilməsi və keyfiyyətin yüksəlməsi daha çox diqqət mərkəzində saxlanılmaqdadır. Bundan əlavə, ölkə Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında ixtisaslaşmış turizm sənayesinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə yaxın və uzaq perspektiv üçün turizm sənayesinin inkişaf istiqamətləri, hədəfləri və prioritet fəaliyyət mexanizmlərinin reallaşdırılması sayəsində turizm sektorunda cəmləşən sahibkarlıq və biznes subyektlərinin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi hədəfləri müəyyənləşdirilmişdir. [1] Keçən dövr ərzində bir sıra istiqamətlər üzrə tədbirlər intensivləşmiş, turizmin infrastrukturunun gücləndirilməsi işlərinə diqqət artırılmış, investisiyaların cəlb edilməsi prosesləri sürətlənmişdir. Turizm sektorunda çalışan kadrların hazırlanması və bu sahədə milli dəyərlərin, koloritin qorunması məsələləri də önəmlilik təşkil etmişdir. Şəhər və turizm baxımdan cəlbedici olan qəsəbə və kəndlərimizin siması yenilənmiş, yeni infrastruktur obyektləri tikilmiş, xidmətlərin elektronlaşdırılması prosesləri genişlənmişdir.

Lakin, COVİD-19 pandemiyasının başlaması ilə əlaqədar olaraq turizm sektorunda fəaliyyət tamamilə dayanmış, çoxlu sayda kiçik və orata müəssisələr sıradan çıxmış, turizm sektorunun zərərləri xeyli artmış, infrastrukturuna baxımsızlıqdan ciddi ziyan dəymişdir. Fərdi sahibkarlıq formasında turizm xidmətlərinin formalaşdıırlmasında fəal iştirak edən sahibkarlarımız və iş adamlarımız, otel, ictimai iaşə obyektlərinin sahibləri müflis səviyyəsinə düşmüşlər. Bütün bunlar onu göstərir ki, pandemiyanın təsiri ilə bağlı fəsadların aradan qaldırılması üçün kifayət qədər dərindən düşünülmüş və qlobal təhdidlərə qarşı səmərəli ola biləcək mexanizmlərin işlənib hazırlanması, ilk növbədə turizm sektorunun və onun müəssisələrinin inkişaf perspektivlərinin dəqiq mexanizmlərinin hazırlanaraq tətbiqi təmin olunmalıdır. "Pandemiya dövründə Azərbaycan turizminin mövcud vəziyyəti, həmçinin, karantindən sonrakı və postpandemiya dövründə daxili turizmin inkişafını sürətləndirən amillərə diqqət yetirilməlidir. Bütün turizm qurumların səyi ilə daxili turizmin fəaliyyəti və inkişaf perspektivlərinin dəqiq mexanizmi işlənib hazırlanmalı, müvafiq qurumlara və ictimaiyyətə təqdim edilməlidir". [2] Amma, görünən ondan ibarətdir ki, pandemiya hələ də bitmək bilmir və hesab edirik ki, əsas hədəflər postpandemiya dövrünə hesablanmalıdır.

Turizm xidmətləri kifayət qədər təmas və ünsiyyət tələb edən atmosferdə və mühitdə reallaşdırılır, iaşə obyektlərinin xidmətlərini də nəzərə alsaq bu sektorda fəaliyyət göstərən turizm müəssisələrinin əksəriyyətinin hansı səviyyədə pandemiya səbəbindən zərərlərlə üzləşdiyini təsəvvür etmək çətin deyildir. İşçi heyətinin saxlanılmasında və infrastrukturun işlək vəziyyətdə olmasını təmin etməsində çətinlik çəkən kiçik və orta turizm müəssisələri demək olar ki, iflas səviyyəsinə gəlib düşmüşlər və postpandemiya dövründə onların fəaliyyətinin reabilitasiyasına, biznes fəallığının artırılmasına, göstərilən turizm xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətliliyinin yüksəldilməsinə müəyyən vaxt və maliyyə resursları tələb olunancaqdır. Analoji problemlər beynəlxlaq səviyyədə də diqqət çəkir. Belə ki, BMT-nin Ümumdünya Turizm Təşkilatı postpandemiya dövründə turizmin dirçəlməsi istiqamətində fəaliyyətin gücləndirilməsini, rəqabət qabiliyyətli yeni xidmətlərin göstərilməsini vacib hesab edirlər. [3] Ölkəmizdə fəaliyyət göstərən turizm qurumları və turizm müəssisələri də bu sahədə postpandemiya dövrünə hazırlaşmaqda davam edirlər və bunun üçün mövcud turizm xidmətlərinin, yanaşmaların, standartların

təkmilləşdirilməsi, yenilənməsi vacibdir. Məlumdur ki, COVİD-19 pandemiyası turizm sektoruna və onun müəssisələrinə çox ciddi mənfi təsir göstərmişdir. "Dünyada qlobal olaraq pandemiya halını alan COVİD-19 virusu dünya həyatını, iqtisadiyyatını böyük bir təhdid altında saxlayır. Təbii ki, bunun turizm iqtisadiyyatına da mənfi təsirləri həddən artıq çoxdur. Belə demək mümkündürsə turizm sahəsini sıfır vəziyyətinə gətirib çıxarır. Bu sahədə yüz milyondan çox iş yeri itirilib və ümumilikdə turizm iqtisadiyyatının itkisi təqribən 2 trilyon ABŞ dollarına bərabərdir". [5]

Ölkəmizdə qlobal böhranlar səbəbindən güclü təhdid altında olan müxtəlif iqtisadiyyat sahələrinin, o cümlədən turizm sektorunun və onun müəssisələrinin maliyyə vəziyyətinin sabitləşdirilməsi üçün dövlət tərəfindən dəstək mexanizmləri həyata keçirilməkdədir. Amma, bunlar müvəqqəti xarakter daşıyır. Buna görə də, postpandemiya dövrünə hesablanmış turizm xidmətlərinin formalaşdırılması prosesləri sürətləndirilməlidir. Turizm xidmətlərinin əlçatanlığına və keyfiyyət parametrlərinə daha çox diqqət yetirilməlidir. "Postpandemiya dövründə rəqabətə daha da hazır olmaq üçün rəqəmsallaşma isitqamətində yeni turizm məhsulalrının yaradılması təmin olunmalı, turizmlə məşğul olan turizm şirkətləri Azərbaycan və onun turizm imkanları haqqında məlumatların onlayn rejimdə rəqəmsal platformalarda yerləşdirilməsini diqqətdə saxlamalıdırlar. Postpandemiya dövründə fərqli turizm şəraiti olacaq. İnsanlar həm psixoloji durumu fərqlənəcək, həm onların səyahətlərdən çəkinməsi halları olacaq, həm də təhlükəsizlik məsələlərinə daha çox diqqət yetirəcəklər". [4]

Postpandemiya şəraitində turizm müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətinin təmin olunması problemlərinin həlli üçün bir sıra amillər daha çox önəm kəsb edəcəkdir:

- turizm müəssisələrinin infrastrukturunun yenilənməsi və postpandemiya şəraitinə uyğunlaşdırılması təmin edilməli, müştərilərin təhlükəsizliyinin və sağlamlığının qorunmasına daha çox diqqət yetirilməlidir;
- turizm xidmətindən istifadə edən müştərilər turizm müəssisələrinə daha çox inanmalı və bunun üçün turizm müəssisələrinin göstərdikləri xidmətlərinin keyfiyyət parametrləri yüksəldilməlidir;
- turizm müəssisələrinin yeni meyarlardan ibarət postpandemiya turizm mühitinin tələblərinə uyğun olaraq fəaliyyət göstərmələri üçün onların rəqabət qabiliyyətliliyi yüksəldilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında ixtisaslaşmış turizm sənayesinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 98 s.
2. Azərbaycanda turizmin inkişaf perspektivlərinin dəqiq mexanizmi hazırlanacaq. 27 Aprel, 2020. https://report.az/turizm/turizmin-inkisaf-perspektivlerinin-deqiq-mexanizmi-hazirlanacaq/.
3. BMT-nin Ümumdünya Turizm Təşkilatı postpandemiya dövründə turizmin dirçəlməsi istiqamətində fəaliyyət göstərəcək. 25.08.2020. https://azertag.az/xeber/BMT_nin_Umumdunya_Turizm_Teskilati_postpandemiya_dovrunde_turizmin_dirchelmesi_istiqametinde_fealiyyet_gosterecek-1568781.
4. Dövlət Turizm Agentliyi: Postpandemiya dövründə rəqabətə hazır olmaq üçün yeni turizm məhsullarının yaradılmasını istəyirik. 9 Sentyabr 2020. https://az.trend.az/business/tourism/3296457.html.
5. İsmayılbəyli S. Turizm sahəsində postpandemiya dövrünə hazırlaşmalıyıq. 8 İyun 2020. https://aqreqator.az/az/iqtisadiyyat/815486.

Резюме

Гусейнов Н.Р.

Проблемы обеспечения конкурентоспособности предприятий туризма в постпандемическом периоде

В статье исследованы проблемы обеспечения конкурентоспособности предприятий туризма в постпандемическом периоде. С этой целью раскрыто отрицательное влияние пандемии на туристический сектор и предприятия этого сектора. Указана значимость восстановления конкурентоспособности предприятий туризма в поспандемический период. Даны рекомендации и подготовлены предложения по этим проблемам в постпандемическом периоде.

Ключевые слова: *пандемия, постпандемический период, предприятия туризма, конкурентоспособность, конкурентоспособность в постпандемических условиях, перспективы развития предприятий туризма*

Summary

Huseynov N.R.

Problems of Ensuring the Competitiveness of Tourism Enterprises in the Post-Pandemic Period

The problems of ensuring the competitiveness of tourism enterprises in the post-pandemic period are investigated in the article. The adverse impact of the pandemic on the tourism sector and its enterprises is analyzed for this purpose. The significance of restoring the competitiveness of tourism enterprises in the post-pandemic period is indicated too. Recommendations and proposals on these problems in the post-pandemic period are given in the end of the article.

Key words: *pandemic, post-pandemic period, tourism enterprises, competitiveness, competitiveness in post-pandemic conditions, prospects of tourism enterprises development*

LOGİSTİKA XİDMƏTİ VƏ ONUN MÜƏSSİSƏNİN RƏQABƏTQABİLİYYƏTLİLİYİNƏ TƏSİRİ

Qasımova Zülfiyyə Mirzə qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
qasimovazulfiyya75@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə logistika xidmətlərinin mahiyyəti və onların keyfiyyətinin yüksəldilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmışdır. Logistika xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinin müəssisənin rəqabətqabiliyyətliliyinə təsiri tədqiq edilmişdir. Logistika xidmətinin keyfiyyətinin tərkib hissələrinin blok-sexemi təklif edilmişdir. Həmçinin logistik xidmətlərin keyfiyyətinin texniki və texnoloji, təşkilati və iqtisadi, sosial-psixoloji, bioloji və ekoloji aspektləri nəzərdən keçirilmişdir.*

Açar sözlər: *logistika, xidmət, keyfiyyət, rəqabət, müəssisə*

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir müəssisənin əsas məqsədi bazarda mövqeyini qorumaq, mənfəət əldə etmək və xərcləri optimallaşdırmaqdır. Bazar vəziyyəti əsasən rəqabətin vəziyyətindən və nəticələrindən asılıdır. Bazar iqtisadiyyatının inkişafı dövründə istehsal potensialının formalaşdırılması və müəssisənin rəqabət qabiliyyətinin artırılması zərurəti müəyyənləşdirilir. Hər bir müəssisənin inkişafının ən vacib göstəricisi məhz rəqabətqabiliyyətlilikdir. Yəni mal və xidmətlərin rəqabətli bazarın qoyduğu bütün tələblərə cavab vermə qabiliyyətidir. Bu gün hər bir müəssisənin rəqabət qabiliyyətinin artırılması problemi getdikcə aktuallaşır. Müəssisələr rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına getdikcə daha çox diqqət yetirirlər.

Müəssisənin rəqabət qabiliyyəti onun istehsal etdiyi mal və xidmətlərin rəqabət qabiliyyəti ilə müəyyən edilir. Müəssisənin rəqabət qabiliyyətində davamlı artım yalnız onun bütün determinantlarının uzunmüddətli və davamlı yaxşılaşdırılması şərti ilə təmin edilə bilər. Bazara ilk girişi zamanı müəssisənin rəqabət qabiliyyəti aşağıdakı şərtlərdən asılıdır:

- şirkətin mallarının həm xarici, həm də daxili bazarlarda rəqabətə davamlılığı;

- istehsal olunan məhsulun növü;
- bazar tutumu (illik satış sayı);
- müəssisələr - bu bazarda fəaliyyət göstərən rəqiblər;
- sənayedə texniki yeniliklərin mümkünlüyü;
- bölgənin və ölkənin rəqabət qabiliyyəti.

Milli iqtisadiyyatın innovativ inkişafı kontekstində müəssisələrin rəqabət qabiliyyətinə təsir edən amillərin yenidən nəzərdən keçirilməsi zərurətə çevrilir. Belə amillərdən biri logistika xidmətidir. Logistika xidmətinin planlaşdırması rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün vacib bir addımdır. Logistika xammal və yarımfabrikatların alınması ilə hazır məhsulun istehlakçıya çatdırılması arasındakı vaxt aralığını əhəmiyyətli dərəcədə azalda bilir, ehtiyatların kəskin azalmasına kömək edir, məlumat əldəetmə prosesini sürətləndirir və xidmət səviyyəsini artırır. Alqı-satqı prosesində bir sıra xidmətlərin göstərilməsi, satın alınan malların istehlakçılara çatdırılmasını nəzərdə tutur. Nə qədər çox müxtəlif xidmətlər təqdim olunarsa, malların istifadə dəyəri o qədər yüksək olacaqdır.

Son illərdə ölkəmizdə ÜDM strukturunda xidmətlərin payı artmaqdadır. Buna görə də logistik xidmətlərin keyfiyyəti problemləri xüsusilə aktuallaşır. Logistika xidməti elmi tədqiqat sahəsi kimi olduqca yeni bir istiqamətdir. Logistik xidmətlər malların alınması, saxlanılması və hərəkəti ilə əlaqəli geniş bir əməliyyat növüdür. Logistika xidməti malların bazara çıxarılması sistemində, satışının effektivliyində əsasdır. Bütövlükdə müəssisənin rəqabət qabiliyyəti birbaşa logistika xidmətinin səviyyəsindən asılıdır. Logistik xidmətlərinin səviyyəsi birbaşa müəssisənin bazarda qazandığı müvəffəqiyyətə, ümumi logistik xərclərinə və nəticədə, təşkilatın gəlirliliyinə təsir göstərir. Logistika xidmətinin əsas ideyası ümumi xərclərin səviyyəsini əhəmiyyətli dərəcədə azalda biləcək rəqabətli bir xidmət səviyyəsini təmin etməkdir. Logistika xidmətindən istifadənin məqsədi resurs və istehsal kapitalından istifadənin səmərəliliyini kökündən artırmaq üçün yeni yollar tapmaqdır. Qeyd edə bilərik ki, logistik xidmətlər konsepsiyası ehtiyacların hərtərəfli öyrənilməsinə və bu əsasda, demək olar ki, bütün müştəri problemlərini həll edə biləcək münasibətlərin qurulmasına əsaslanır. Hər bir müəssisənin fəaliyyətindəki məntiqi yanaşma, hərəkətlərinin bütün mərhələlərində maddi axınları idarə etmək olan logistika xidmətinin mövcudluğunu və bölüşdürülməsini nəzərdə tutur. Logistik xidmət müəssisənin marketinq, keyfiyyətə nəzarət, istehsal, maliyyə xidmətləri və satınalma kimi proseslərlə sıx əməkdaşlıq şəraitində işləməlidir. Şübhəsiz ki, yaxşı qurulmuş logistika şirkətin rəqabət qabiliyyətinin artmasına səbəb olur. Müəssisənin logistika strategiyasını hazırlayarkən onun imkanlarını yaxşı başa düşmək də vacibdir. Logistika xidmətlərinin əsas vəzifəsi istehlakçıya problem sahələrinin ətraflı təhlili əsasında işini daha səmərəli və gəlirli hala gətirməyə kömək etməkdir. Müəssisədəki və tədarük zəncirindəki logistik xidmət müştərilərin ehtiyaclarını ödəmək məqsədi daşıyır, buna görə də xidmət çevik olmalıdır, yəni bazar tələblərinin dəyişməsinə yönəldilməlidir. Alqı-satqı prosesində logistik xidmətlərin göstərilməsi malların istehlak dəyərini artırır.

Müasir şəraitdə bir logistika xidməti təkrar istehsal prosesinin bütün mərhələlərində həyata keçirilə bilər. Bunun səbəbi həm göstərilən xidmət növlərinin müxtəlifliyi, həm də yeni xidmət növlərinə artan tələbdir. İstehsal sahəsində logistik xidmətlər ayrıca bir müəssisə daxilində həyata keçirilir, bölgü və mübadilə sahələrində logistik xidmət çoxfunksiyalıdır (nəqliyyat xidmətləri, anbar, ekspeditor, məlumat, maliyyə və kredit və s.). İstehlak sahəsində logistika xidməti satış sonrası xidməti (məsələn, zəmanətin verilməsi) nəzərdə tutulur. [2, s.217]

Göründüyü kimi, logistika xidməti bölgü prosesi ilə ayrılmaz şəkildə bağlıdır və malların tədarükü prosesində göstərilən xidmətlər kompleksidir. Nəticə etibarilə, müəssisədəki logistika xidməti müştəri xidməti prosesi ilə ayrılmaz şəkildə əlaqələndirilir və istehlakçı tələbinin maksimum dərəcədə təmin olunmasını ilə bağlı xidmət növüdür.

Müştəri xidməti sənaye müəssisəsinin logistikasının ən vacib funksiyalarından biridir, çünki istehlakçılara göstərilən xidmətlər çeşidi sayəsində logistika strategiyası və taktikası müştərilər, müxtəlif vasitəçilər və alıcılarla sıx əlaqələr sistemi yaratmaq üçün təsirli bir vasitədir. Müəssisənin logistika sistemində xidmət axınlarının və material axınlarının tənzimlənməsi və optimallaşdırılması

adekvat olmalıdır. Müştəri xidməti, tədarük zəncirində səmərəli səviyyələri qoruyaraq əhəmiyyətli dərəcədə əlavə dəyər qazandırma prosesidir. Təchizat zəncirinin idarə edilməsinə yönəlmiş bir prosesdir.

Logistika axınının hərəkətinin səmərəliliyi və nəticədə, son müştəriyə xidmət səviyyəsi xeyli dərəcədə istehsal müəssisəsinin iş ortaqlarına necə xidmət göstərməsindən asılıdır. Logistik axınların hərəkətinin istənilən mərhələsində müştəri xidməti son istifadəçi baxımından nəzərə alınmalıdır. Bir tərəfdaş tərəfindən göstərilən kifayət qədər xidmət səviyyəsi tədarük zəncirindəki sonrakı əlaqələrdə eyni və ya daha yüksəksəviyyəli xidmətin qorunması üçün şərtlər yaradır. Xidmət səviyyəsi aşağı olduğu təqdirdə şirkət ya müştərilərinə yaxşı xidmət göstərə bilməyəcək, ya da ondan əlavə xərclər tələb edəcəkdir. Bu baxımdan logistik xidmətin altsisteminin effektiv təşkili xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Logistika xidmətlərinin keyfiyyəti iqtisadi axınların: maddi, maliyyə, məlumatların formalaşması və hərəkəti ilə əlaqədardır [3, s.28].

Logistik xidmətlərin keyfiyyətinin tərkib hissələrini aşağıdakı şəkil vasitəsilə müəyyənləşdirə bilərik (şəkil).

Şəkil. Logistika xidmətinin keyfiyyətinin tərkib hissələri

Qeyd edək ki, mövcud yük daşınmasını sürətləndirmək üçün "vahid pəncərə" xidmətləri göstərmək texnologiyası vasitəsilə vahid informasiya mühitinə əsaslanan tam hüquqlu logistika xidmətinin həyata keçirilməsi üçün effektiv nəqliyyat-logistika sistemlərinin təşkili vacibdir.

Keyfiyyətli idarəetmə sistemi rəqabətqabiliyyətliliyin artırılması və logistika xidməti müəssisələrinin davamlı və uzunmüddətli inkişafının təmin edilməsi üçün əsas vasitələrdən biridir.

Logistikada keyfiyyətin təzahürü çoxşaxəlidir [1, s. 201]. Ən azı, aşağıdakı aspektlərə diqqət yetirmək lazımdır: texniki və texnoloji, təşkilati və iqtisadi, sosial-psixoloji, bioloji və ekoloji təhlükəsizlik.

Logistika xidmətində keyfiyyətin texniki və texnoloji aspektləri əsas funksional məqsədlərin həyata keçirilməsini təmin edən proseslərin və xidmətlərin texniki və texnoloji xüsusiyyətlərinin məcmusunu əhatə edir. Başqa sözlə, logistik xidmətlərin keyfiyyəti istehlakçılara xidmət prosesində göstərilən texnoloji fəaliyyət rejimlərinə uyğunluqdan asılıdır.

Logistika xidmətlərinin keyfiyyətinin təşkilati və iqtisadi cəhətləri müəyyən iqtisadi xərclər səviyyəsində istehsal şərtləri ardıcıllığı şəklində təzahür edir.

Malların və xidmətlərin iqtisadi dövriyyəsi cəmiyyətin həyatının, onun ayrı-ayrı fərdləri arasındakı münasibətlərin əksolunma formalarından biri olduğundan logistika xidmətlərinin keyfiyyəti sosial-psixoloji aspektlər vasitəsilə özünü göstərir. Bu mənada keyfiyyət cəmiyyətdə qəbul edilmiş müəyyən bir istehlakçının dəyər sistemi ilə ölçülür.

Logistika xidmətinin bioloji təhlükəsizlik aspektlərinə istehlakçının fiziki sağlamlığı ilə əlaqəli bir sıra xüsusiyyətlər daxildir.

Və nəhayət, logistika xidmətinin ekoloji təhlükəsizliyinin aspektləri ekosistemin tarazlığı problemlərinə təsir edir. Yəni cəmiyyət üzvlərinin ekoloji mühiti çərçivəsində təhlükəsiz həyatı üçün tələblərin pozulması halında sosial əhəmiyyətli keyfiyyət səviyyəsinə nail olmaq təmin edilə bilməz.

Logistika xidmətləri səviyyəsindən alıcıların razı qalması üçün xidmətin keyfiyyət meyarlarını müəyyənləşdirmək lazımdır. Xidmətin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və keyfiyyətsiz xidmət nəticəsində yaranan itkilərin azaldılması bu prosesin düzgün təşkili və keyfiyyətinin təhlili olmadan mümkün deyil. Bu məqsədlə, ilk növbədə, xidmət keyfiyyətinin aşağı düşməsinin səbəblərini araşdırmaq lazımdır.

Ümumiyyətlə, logistika xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinin əsası xidmətlərin mürəkkəbliyi, şəffaflığı, və inkişaf etmiş bir infrastrukturun olmasıdır. Logistika xidmətlərinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması bütövlükdə müəssisənin uğurlu işi ilə sıx bağlıdır. Ona görə də effektiv bir logistika sisteminin yaradılması, göstərilən xidmətlərin keyfiyyətini təmin etmək üçün təşkilat işçilərinin səmərəli qarşılıqlı əlaqəsini təmin etmək lazımdır.

Beləliklə, səmərəli logistika xidmətinin təşkili istehlakçılarla uzunmüddətli tərəfdaşlıq üçün şərait yaradır, məhsullar üçün sabit satış bazarının formalaşmasına kömək edir, müəssisənin iqtisadi səmərəliliyini artırır, uzunmüddətli rəqabət üstünlüyünə nail olmasını təmin edir.

Ədəbiyyat

1. Антипина П.В. Качество в системе сервисной логистики. Известия, ИГЭА, 2011. № 5 (79) с. 200-202.

2. Гаджинский А.М. Логистика. М.: Дашков и Ко, 2010, 484 с

3. Дрожжин А.И. Логистика. М.: Маркетинг, 2008, 256 с.

Резюме

Гасымова З.М.

Логистические услуги и их влияние на конкурентоспособность предприятия

В статье отражается сущность логистических услуг и обосновывается необходимость повышения их качества. Исследуется влияние повышения качества логистических услуг на конкурентоспособность предприятия. Предложена блок-схема составляющих качества логистических услуг. Также рассмотрены технические, технологические, организационные, экономические, социально-психологические, биологические и экологические аспекты качества логистических услуг.

Ключевые слова: *логистика, сервис, качество, конкуренция, предприятие*

Summary

Gasimova Z.M.

Logistics Service and its Impact on the Competitiveness of the Enterprise

The article reflects the essence of logistics services and substantiates the need to improve their quality. The influence of improving the quality of logistics services on the competitiveness of an enterprise is investigated. A block diagram of the components of the quality of logistics services is proposed. Also, technical, technological, organizational, economic, socio-psychological, biological and environmental aspects of the quality of logistics services are considered.

Key words: *logistics, service, quality, competition, enterprise*

PİLOTSUZ UÇUŞ APARATLARININ TİCARƏT-LOGİSTİK XİDMƏTLƏRİNİN ARTIRILMASINA TƏSİRİ

Kərimov Balağa Əsəd oğlu
Milli Aviasiya Akademiyası
Cəfərov İlham Qabil oğlu
Milli Aviasiya Akademiyası
ilhamceferov002@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə PUA-ların rolundan bəhs olunaraq, logistik sahəyə göstərdiyi təsirdən, bir çox firma və rəqib şirkətlərdə (Zipline, Flirtrey) fəaliyyətindən, statistik göstəricilərdən, logistik perspektivlərindən və qazandıracağı töhfələr göstərilmişdir. Sonda PUA-larının anbarlarda, yük terminallarında işləmə prinsipləri və Azərbaycanda hansı formada, ölkəmizin logistik sahəsinin hansı hissəsində istifadəsindən bəhs olunmuşdur.*

Açar sözlər: *logistika, pilotsuz uçuş aparatları, dördüncü sənaye inqilabı, logistik əməliyyatlar, PUA-ların istifadəsi*

Hazırda bəşəriyyət irimiqyaslı, mürəkkəb və heyrətamiz texnoloji innovasiyaların sürətlə inkişaf etdiyi, süni intellektin həyatımızın müxtəlif sferalarına daxil olduğu böyük bir dəyişikliklər dövründə yaşıyırıq. Biz, artıq özündə buxar mühərriki, elektrik enerjisi, kompüter və internetin ixtirasını ehtiva edən 3 sənaye inqilabını geridə qoyaraq, XX əsrin sonlarından etibarən süni intellekt, robotlar, nanotexnologiya, biotexnologiya və əsasən də pilotsuz uçuş aparatları (PUA) kimi yeni texnoloji sıçrayışlara əsaslanan dördüncü sənayə inqilabı dövrünə qədəm qoymuşuq. Günümüzdə dördüncü sənayə inqilabı və ya *İndustry 4.0* adlanan mövcud platforma həyatımızın bütün sahələrində olduğu kimi logistika sektorunda da yeni innovativ inkişaf, avtomatika, perspektivli gələcək və logistik prosesləri asanlaşdıran texnologiyalar təklif edir. [5]

Son dövrlər logistika sektorunda pilotsuz uçuş aparatlarının (dron) tətbiqi geniş vüsət almışdır. Məhz bunun bariz bir nümunəsi kimi Çində, Norveçdə, İngiltərədə, İsveçrədə, ABŞ-da və Türkiyədə görülən işləri, əldə edilən gəliri misal göstərmək olar. PUA-lar logistika sahəsi çərçivəsində yük terminallarında, logistik mərkəzlərdə, anbarlarda istifadə olunaraq inventar yoxlama, yüklərin çatdırılması (7/24), "RFID, IOT və QR" kod etiket barkodlarını oxuyaraq yüklərin düzgün sayımını təyin etmək və yük haqqında əlavə məlumat əldə etmək şəraitini yaradır.[4] Əsas məqsəd isə ondan ibarətdir ki, əmək məhsuldarlığının artırılması, təhlükəsizliyin təmin edilməsi, istehsal xərclərinə, maliyyə xərclərinə qənaət həmçinin nəzərə alsaq ki, son dövrlər vaxt və sürət anlayışlarının böyük əhəmiyyət qazanması nəticəsində istehlakçılar (müştərilər) qısa zaman içində tələb və ehtiyaclarının yerinə yetirilməsini istəyirlər, bu baxımdan tələb olunan xidmətləri logistik sahədə təqdim etmək yalnız ***innovativ*** logistika ilə mümkün olacaqdır. [9]

2016-cı ildə "Amazon", "Flirtrey", "Zipline", "Google" kim nəhəng şirkətlər artıq logistik sahədə PUA-lardan (dron) istifadə edərək, sınaq uçuşları keçirmiş və böyük uğurlara imza atmışdır. Aparılan tədqiqatlar onu müəyyən etmişdir ki, nəqliyyat sektorunda 3-cü yerə sahib olan pilotsuz uçuş aparatları (dron) 2017-ci ildə 10 mln, 2018-ci ildə 13 mln növbəti illərdə isə 4-7 mln ədəd artaraq (7%), 22 milyona çatmışdır.[3] Qeydə alınmış bu statistika *logistika sahəsinin 57% artımına* və həmçinin bu artımdan təqribən *7 mlrd $ dünya miqyasında Avropa ölkələrinin payına düşəcəyi* eyni zamanda ticarət dövriyəsinə də təsir edəcəyi gözlənilir. Bunun bariz bir nümunəsi: Berlində mütəmadi şəkildə istifadə edilən dronlar 2018-ci ildə 135 mln kiçik bağlamanı (2kq-10kq) ölkə daxilində paylıyaraq (280 gün) büdcəyə 1.8 milyon avro gəlir qazandırmışdır. [8]

PUA-ların anbar logistikasında tətbiqi: (Avtomatika anbara gəlir)- PUA-lar yük anbarlarında istifadə olunan portrativ robotlardır və anbarların tətbiqində ən böyük üstünlüyü yüklərin barkodlarını tanımasıdır. Məsələn multisprektal və hipersprektal kameralarla təhciz olunmuş, dron ilk mərhələdə anbara daxil olur və anbarın 3D formatında vizual görünüşünü çəkir. Bu menecerə ilk növbədə prosesin proqnozlaşdırılması şəraitini yaradır, daha sonra dron RFİD,

İOT, QR kodlardan istifadə edərək fiziki inventar (12 metrə qədər) əldə edir. Tipik olaraq 2 nəfərlik komanda bir anbar koridorunun inventarını yoxlamaq üçün 1 gün vaxt sərf edirsə, [6] dron bu əməliyyatı 12 dəq ərzində tamamlayır.[4] Parisdə 2017-ci ildə aparılan sınaq zamanı müəyyən edilmişdir ki, dron 6 saat uçmuş və 100% dəqiqliklə *11.000 paletin fiziki inventarını əldə etmişdir.*

Eyni zamanda dron barkodu oxuduqdan sonra yükün düzgünlüyü, yük haqqında məlumatı operatorunun idarə etdiyi sistemə göndərir (WMS) və operator tərəfindən anında ötürülən komanda vasitəsilə tapşırığı yerinə yetirməyə başlayır. [3]

Yüklərin çatdırılması:-hazırda elektron ticarət biznesində istehlakçını maraqlandıran amillərdən biri məhsulun nə zaman əldə olunacağıdır. Bu baxımdan bir çox rəqib firmalar və şirkətlər artıq ticarət və logistik sahə üzrə innovativ texnologiyalardan istifadə edərək, çatdırılmalar yerinə yetirirlər. İlk dəfə 2015 -ci ildə Finlandiyada yerləşən bir poçt şirkəti dron ilə Helsinkdən Suomenlinna adasına 3 kiloqramlıq paketi, 4 km uçaraq 13 dəq ərzində yük çatdırılması əməliyyatını yerinə yetirmişdir. Hazırda "Amazon" şirkəti təyinat məntəqəsinə 10-20 kiloqramlıq yükləri 30 dəq ərzində çatdıran "Prime Air" xidmətini təqdim etməkdədir.[3] ABŞ-ın yeni qurulan "Elroy air" şirkəti dronlar vasitəsilə 500 km məsafəyə 225 kq yükün daşınması üzrə uğurlu sınaq uçuşları edən şirkət sonrakı dövrdə dronlar ilə avtomobil ehtiyat hissələrinin daşınması, kiçik bağlamalı yüklərin, ərzaqların, tibbi ləvazimatların çətin ərazilərə çatdırılmasını hədəfləyir. [4] Dronlar Ruanda hökümətinin UPS, GAVI peyvənd alyansının və "Zipline" şirkətinin layihəsində də yer alaraq, 122 metr yüksəklikdə 80 km/saat sürətlə uçaraq ümumilikdə 50 uçuş həyata keçirərək, tibbi məhsulların karantinli bölgələrə çatdırılmasını yerinə yetirəcəkdir. Bu layihə uğur qazanarsa, yalnız Afrikadakı minlərlə insanın həyatı xilas olacaq.

Əlbətdəki bu uğurlar başlıca olaraq, kiçik ölçülü bağlamaların qısa müddət ərzində təyinat məntəqələrinə çatdırılması, xərclərə qənaət (30%), ekoloji təmizlik, logistik səmərəlilik və keyfiyyətin yüksəldilməsi kimi və s. üstünlükləri qazandırır. [6]

Ölkə başçısı prezident cənab İlham Əliyev tərəfindən 6 dekabr 2016-cı ildə qeyri-neft sektorunun gücləndirilməsi məqsədi ilə iqtisadiyyatın bir çox sahələrinin artımına dair Stratji Yol Xəritəsi təsdiq olunmuşdur. Bu proqramda logistika sahəsinin gələcək perspektivlərindən, strateji məqsəd və hədəf indikatorlarından bəhs olunaraq, Azərbaycanın coğrafi mövqeyi (nəqliyyat dəhlizləri,koridorları) vurğulanmışdır. [2] 2025-ci ildən başlayaraq, bölgələrində logistik xidmətlərin artımı məqsədi ilə yeni yük terminallarının yaradılması hədəflənmişdir. Buraya magistral avtomobil yolu üzərində yerləşən və Şərq-Qərb dəhlizinin tərkib hissəsi olan ***Qırmızı Körpü,*** İranla ticarət və Rusiya bazarlarına çıxış üçün ***Astara rayonu***, eləcə də Şimal-Cənub dəhlizi üzərində yerləşməklə, Rusiya ilə birbaşa ticarət potensialına malik ***Xaçmaz*** rayonu daxildir. Həmçinin Ələt azad iqtisadi ticarət zonasının və qərb paralelinin inkişafı üzrə logistik mərkəzlərinin yaradılması strateji məqsədlərdəndir. Məhz bütün bu potensial imkanları nəzərə alaraq, 2025-ci ildən sonrakı dövrdə həmin nəqliyyat koridorları üzərində yaradılan yük terminallarında, anbarlarında dronların fəaliyyəti nəticəsində, uğurlu logistik töhfəsi olacaqdır. Çünki dronların istifadəsi yük axınlarının həcminin 5 dəfəyə qədər artımı, inventar yoxlamanın sürətlənməsi ilə, kiçik bağlamalı yüklərin asanlıqla ölkə daxilində paylanması ilə, zamana qənəaət (40%), CO2 tullantılarının azalması, işçilərin iş yükünün yüngülləşməsi və üstün səmərəliliyi, təhlükəsizliyi, qüsurların aradan qaldırılması ilə müşahidə olunacaqdır. [8]

Ədəbiyyat

1. AMEA Yüksək Texnologiyalar Parkı. Pilotsuz uçuş aparatlarının istifadəsi. 2018
2. Strateji Yol Xəritəsi. 6 dekabr 2016 -cı il.
3. Julian Smith – Küresel Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Lideri "Taşımacılık ve lojistik alanında yeni sınırların araştırılması". 2016
4. 4.0 Lojistik Endüstri. pdf
5. Muzaffer Kahveci, Nazlı Can. İnsansiz hava araçlari: tarihçesi, tanimi, durumu.
6. https://technotoday.com.tr/dronlarin-kullanim-alanlari-ve-model-onerileri/

7. https://www.americanexpress.com/us/foreign-exchange/articles/drones-impact-supply-chain-management/

8. https://uavturkey.tubitak.gov.tr/assets/2018_iha_egitim_baris_gokce.pdf

9. Karl A.Hibernik. An Internet of Things for Transport Logistics - An Approach to Connecting the Information and Material Flows in Autonomous Cooperating Logistics Processes conference, 2010

Резюме

Каримов Б.А., Джафаров И.Г.

Влияние беспилотных летательных аппарат на рост торговых и логистических услуг

В статье обсуждается роль PUA, их влияние на логистическую во многих фирмах и конкурирующих компаниях (Zipline, Flirtrey, Amazon) статистические показатели, перспективы логистики и их вклад. Подготовлены рекомендации и даны предложения по стратегической роли логистической инфраструктуры в усилении потенциала ненефтяного экспорта в контексте новых вызовов.

Ключевые слова: *логистика, беспилотные летательные аппараты, четвертая промышленная революция, логистические операции, использование PUA*

Summary

Karimov B.A., Jafarov I.Q.

Impact of Unmanned Aerial Vehicles on the Growth of Trade and Logistics Services

The article discusses the role of PUA, their impact on logistics in many firms and competing companies (Zipline, Flirtrey, Amazon) statistics, logistics prospects and their contribution. Recommendations were prepared and proposals were made on the strategic role of the logistics infrastructure in enhancing the potential of non-oil exports in the context of new challenges.

Key words: *logistics, unmanned aerial vehicles, fourth industrial revolution, logistics operations, PUA use*

AZƏRBAYCANDA ENERJİ SEKTORUNUN İNKİŞAFI ÜÇÜN ƏSAS STRATEJİ ADDIMLAR VƏ DAXİLİ SİYASƏT

Kərimli Əli İdrak oğlu

Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti

alikerimli@hotmail.com

Ağayev Asəf Mirzə oğlu

Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti

agayev.asef@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə çağdaş dönəmdə Azərbaycanın enerji iqtisadiyyatının inkişafı istiqamətində atılmış əsas strateji addımlar və daxili siyasətdə enerji sektoruna dair həyata keçirilmiş müvafiq tədbirlərin təhlili ilə bağlı araşdırma aparılmışdır. İnkaredilməz faktdır ki, enerji sektorunda çevik, şəffaf və keyfiyyətli idarəetmənin təmin edilməsi Azərbaycanın strateji hədəfidir və bütün dövlət dəstəyi bu sahənin modernləşdirilməsinə və effektiv tənzimlənməsinə yönəlmişdir. Buna görə də ölkədə sosial-iqtisadi stabilliyə nail olmaq üçün enerji ehtiyatlarının sabitliyi və səmərəliliyi enerji təhlükəsizliyi strategiyasının əsas hissələrindən biri kimi çıxış edir. Bu baxımdan Azərbaycan mövcud enerji ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə etməlidir.*

Açar sözlər: *bərpa olunan enerji mənbələri, ənənəvi enerji resursları, enerji inzibatçılığı, enerji siyasəti, Azərbaycan*

Giriş

Çağdaş dönəmdə, enerji resurslarının istifadəsinin səmərəliliyi və ya enerji effektivliyinin təmin edilməsi məsələsini iqtisadiyyatının əsas özəyini neft-qaz sektoru təşkil edən Azərbaycan qarşısına prioritet istiqamət kimi qoymuşdur. Bu baxımdan, son illər ölkədə iqtisadiyyatın stabil inkişafı üçün təbii sərvətlərin səmərəli istifadəsinin vacibliyi daha dərindən dərk edilməkdədir. Azərbaycanın enerji səmərəliliyinin təmin olunmasına dair siyasət 1996-cı ildə "Enerji mənbələrindən istifadə haqqında" Azərbaycan Respublikasının qanununun qəbul edilməsi ilə həyata keçirilməyə başlanmışdır. Qanun maşın və texnologiyanın inkişafı ilə ətraf mühitə texnogen təsirin azalması şərtilə daha böyük iqtisadi fayda olan enerji ehtiyatlarından səmərəli istifadəni və effektivliyin təmin olunmasını nəzərdə tutur. Sözügedən qanun eyni zamanda, enerji ehtiyatlarından düzgün istifadə sahəsində dövlət siyasətinin əsas prinsiplərini, dövlət tənzimləmə siyasətini müəyyənləşdirmiş və enerji mənbələrindən istifadə ilə bağlı müvafiq struktur orqanların əsas fəaliyyət istiqamətlərini müəyyən etmişdir.

Mövzunun aktuallığı

Səmərəli dövlət tənzimlənməsi prinsipləri bazar iqtisadiyyatında sağlam rəqabəti, enerjidən səmərəli istifadə və yüksək əlavə dəyər ilə ixrac yönümlü iqtisadiyyata çevrilməyi və sosial-iqtisadi sahələrin inkişafına kompleks yanaşmanı təmin edir və ölkədə daxili enerji təhlükəsizliyinin qorunmasında mühüm rol oynayır. Azərbaycanda enerji sektorunun idarəetmə sisteminin modernləşdirilməsinə və gələcəkdə enerji səmərəliliyinin artırılmasına yönəlmiş bütün tədbirlər enerji ehtiyatlarına qənaət, ixracın artırılması, yerli istehsalın gücləndirilməsi, yeni iş yerlərinin yaradılması, müəssisə və vətəndaşların enerji ödənişlərinin azaldılmasına imkan verəcək və gələcək nəsillər üçün enerji təhlükəsizliyinin təmin olunması istiqamətində geniş imkanlar yaradacaqdır. Enerji resurslarından səmərəli istifadə üsulunu nəzərdə tutan qurğu və avadanlıqların istifadəsi, tikinti və təmir işlərində enerji səmərəliliyi normalarına riayət edilməsi, yeni infrastrukturların tətbiqinin genişləndirilməsi, eləcə də, norma və qaydalara riayət edilməsi enerji ehtiyatlarının istehlakı prosesində səmərəliliyin təmin edilməsinin əsas hissəsini təşkil edir. İnkar edilməz faktdır ki, Azərbaycanda enerji iqtisadiyyatının səmərəliliyinin təmin olunması üçün vahid milli fəaliyyət planı hazırlanmalı, məcburi enerji auditi aparılmalı, enerji səmərəliliyin artırılmasına yönəlmiş tədbirlər həyata keçirilməlidir. Ölkədə enerji səmərəliliyinin təmin olunması üçün digər vacib bir istiqamət əhalinin ətraflı şəkildə məlumatlılığının artırılması və istehlakçıların enerji səmərəliliyi tədbirlərinə cəlb edilməsi prosesinin genişləndirilməsidir.

Tədqiqatın məqsədi

Enerji sektorunda çevik, şəffaf və keyfiyyətli idarəetmənin təmin edilməsi Azərbaycanın strateji hədəfidir və bütün dövlət dəstəyi bu sahənin modernləşdirilməsinə və effektiv tənzimlənməsinə yönəlmişdir. Yeni texnologiyaların enerji sektoruna təsiri, bərpa olunan enerji mənbələri və enerji səmərəliliyi, karbon tullantılarının azaldılması ölkələrin enerji siyasətində prioritetə çevrilmişdir. Müvafiq islahatların həyata keçirilməsinə baxmayaraq şəffaf enerji inzibatçılığının ölkədə təmin olunmasında müəyyən əksikliklər və problemlər mövcuddur. Belə ki, cari il üçün Azərbaycanda vahid enerji strategiyası mövcud deyil, baxmayaraq ki, Energetika Nazirliyi artıq Aİ ilə uzunmüddətli enerji strategiyasını hazırlamaq üçün əməkdaşlığa başlamışdır. İslahatların həyata keçirilməsində və qanunvericilik bazasının yenilənməsində əsas hərəkətverici qüvvə Prezidentin "Azərbaycanın enerji sektorunda islahatların sürətləndirilməsi haqqında" fərmanıdır. [1]

Hal hazırda, Energetika Nazirliyi "EU4Energy" layihəsinin dəstəyi ilə yeni Enerji Səmərəliliyi Qanununun qəbul edilməsi istiqamətində müvafiq işlər görür. 29 yanvar 2020-ci il tarixində, Bakı şəhərində Milli Enerji Səmərəliliyi üzrə Fəaliyyət Planı (National Energy Efficiency Action Plan - NEEAP) üzrə Nazirlərarası İşçi Qrupunun Aİ nümayəndələri ilə görüşü keçirilmişdir. (IMWG) Görüş zamanı "EU4Energy" komandası MESFP-nın (NEEAP) ilk layihəsinə enerji təchizatı, sənaye, binalar, nəqliyyat və kənd təsərrüfatı sektorları üçün prioritetləşdirilmiş tədbirlər siyahısını təqdim etmişdir.[2] İşçi qrupunun üzvləri ilk MESFP-na (NEEAP) enerji səmərəliliyi tədbirlərini daxil etməyi qəbul etdilər. Enerji Xartiyası Katibliyi və Azərbaycan Energetika

Nazirliyi tərəfindən təşkil edilən görüşdə əsas mövzu enerji səmərəliliyi hədəfinin müəyyənləşdirilməsi və "EU4Energy" İdarəetmə proqramına daxil olan NEEAP-ın inkişafı ilə əlaqədar idi.[3] Enerji səmərəliliyinin institusional çərçivəsinə bir çox maraqlı tərəf daxildir və Enerji Nazirliyi enerji səmərəliliyi, bərpa olunan enerji və ətraf mühitin qorunması ilə əlaqəli enerji siyasətinin hazırlanması və həyata keçirilməsi üçün aparıcı məsul orqandır. Bununla yanaşı, sənaye, bina və nəqliyyat sektorlarında enerji səmərəliliyinin təmin olunması ilə əlaqəli fəaliyyətin əlaqələndirilməsi prosesində müvafiq çatışmazlıqlar mövcuddur. Azərbaycanda enerji səmərəliliyi tədbirlərinin hazırlanması və həyata keçirilməsinin əsas aparıcılarından biri qənaət olunan enerji mənbələrinin ixracından əldə olunan gəlirlərin artırılmasıdır. Dünyadakı nümunələr göstərir ki, həm inkişaf etmiş, həm də inkişaf etməkdə olan ölkələrin qlobal liderləri enerji səmərəliliyinin çoxsaylı faydalarını getdikcə daha yaxşı qəbul edir və bu dəyəri geniş miqyasda tutmağa çalışmaq üçün müvafiq islahatlar həyata keçirirlər.

Tədqiqatın obyekti

Tədqiqat işinin əsas obyekt və predmetini Azərbaycanın iqtisadi inkişafının özəyini təşkil edən enerji sektoru çıxış edir. Bu baxımdan, qeyd olunan tədqiqat işində ölkənin mövcud resurslardan davamlı istifadənin təmin edilməsi ilə enerji resurslarının iqtisadi potensial və reallaşdırma imkanlarını əsas olaraq götürülmüşdür.

Materiallar və müzakirələr

Azərbaycanda sosial-iqtisadi inkişafa nail olmaq ölkə ərazisində stabilliyin təmin olunmasının əsas özəyi kimi çıxış edir. "Azərbaycan 2020: Davamlı inkişaf konsepsiyası" çərçivəsində qoyulan sosial-iqtisadi hədəflərə nail olmaq, yüksək effektiv işləyən və qlobal miqyasda kifayət qədər rəqabət gücünə sahib olan bir iqtisadi sistemin formalaşmasını zəruri edir. Buna görə iqtisadi və sosial sahələrdə davamlı yüksək artım tempinin təmin edilməsi bazar münasibətlərində dövlət tənzimlənməsinin düzgün qurulmasını və dünya iqtisadiyyatındakı son meyl və sahələri nəzərə alaraq bu tənzimləmənin təkmilləşdirilməsini tələb edir. Respublika ərazisində iqtisadi sistemin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün neft və qaz ehtiyatlarından balanslı şəkildə istifadə mexanizminin təkmilləşdirilməsi zəruridir. Karbohidrogen ehtiyatlarının satışından əldə olunan gəlirləri həmin vəsaitlərin qoyuluşundan əldə olunan gəlirlərlə tədricən əvəz etmək üçün strategiya həyata keçirilməli və bu sahədə vacib işlər görülməlidir. Konsepsiyanın əhatə etdiyi dövrdə neft və qazın hasilatı, daşınması və emalı sistemlərinin qurulması, yenidən qurulması və modernləşdirilməsi planlaşdırılır. [4]

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti enerji sferasında iqtisadi inkişafa və resurslardan səmərəli istifadənin təmin olunmasına nail olmaq üçün bir neçə vacib hədəflər müəyyən etmişdir:

1. Daxili enerjiyə tələbat səviyyəsində əldə edilən keyfiyyət göstəricilərinin qorunub saxlanması, daha da yaxşılaşdırılması üçün müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi və daxili enerji tələbatının səmərəli və qənaətcil şəkildə təmin olunması;
2. Mümkün bərpaolunan enerji mənbələrinin müəyyən edilməsi və onlardan effektiv istifadənin təmin olunması. Daxili təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün ənənəvi enerji resurslarından davamlı asılılığın azadılması və bərpaolunan enerji resurslarından düzgün istismarın təşkili;
3. Ənənəvi və bərpaolunan enerji resurslarından istifadə metodunun balanslaşdırılması prosesinin həyata keçirilməsi. [5]

Nəticələr

Tədqiqat nəticəsində aydın olur ki, bərpaolunan enerji mənbələri üzərində investisiya və təkmilləşdirilmiş infrastrukturaların olmaması ilə əlaqədar olaraq, Azərbaycan uzun müddətdir ki, tükənən enerji resursları hesab edilən neft və qaz ehtiyatlarının istismarına üstünlük verir. Dünya ölkələri artıq karbohidrogen ehtiyatlarının sonsuz olmadığı, nə vaxtsa tükənəcəyi, eləcə də ətraf mühitə ziyan vurması qənaətinə gələrək alternativ enerji mənbələrindən səmərəli istifadə üçün müasir texnoloji avandanlıqların tətbiqinə çalışırlar.

Tədqiqat işinin nəzəri və praktiki əhəmiyyəti. Tədqiqat işinin əsas nəzəri və praktiki əhəmiyyəti Azərbaycanda mövcud olan bütün enerji resurslarından səmərəli və davamlı istifadənin

təmin olunacağı şəraitdə ölkənin enerji iqtisadiyyatında yüksək inkişafa nail olmaqdır.

Tədqiqat işinin elmi yeniliyi: Ölkə iqtisadiyyatının səmərəliliyinin təmin olunmasına əsaslanan davamlı inkişaf konsepsiyasının digər əsas hədəfi alternativ (bərpa olunan) enerji mənbələrindən istifadənin sürətləndirilməsi, institusional mühitin inkişafı, elmi-texniki potensialın gücləndirilməsi, mütəxəssis hazırlığının davam etdirilməsi və enerji istehlakçılarının maarifləndirilməsi üçün stimullaşdırıcı tədbirlərin həyata keçirilməsidir.[6] Buna görə də, ölkədə sosial-iqtisadi stabilliyə nail olmaq üçün enerji ehtiyatlarının sabitliyi və səmərəliliyi enerji təhlükəsizliyi strategiyasının əsas hissələrindən biri kimi çıxış edir. Bu baxımdan, Azərbaycan mövcud enerji ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə etməlidir. Neft-qaz sektorunun və neft-kimya sənayesinin modernləşdirilməsi, qeyri-neft sənayesinin diversifikasiyası və inkişafı, alternativ və ya bərpaolunan enerji mənbələrindən istifadə imkanlarının genişlənməsi və qənaət olunması gələcək nəsillər üçün daxili enerji tələbatının və eyni zamanda, ölkədə enerji təhlükəsizliyinin düzgün təmin olunmasında mühüm rol oynayacaqdır.

Ədəbiyyat

1. Enerji resurslarından səmərəli istifadə və enerji effektivliyi haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanun layihəsi. http://minenergy.gov.az/uploads/senedler/nhal/1.pdf

2. Energy Charter, (2020). "Protocol on Energy Efficiency and Related Environmental Aspects" PEEREA, In-Depth Review of the Energy Efficiency Policy of the Republic of Azerbaijan. https://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/IDEER/IDEER-Azerbaijan_2020.pdf

3. EU neighbors, "EU4Energy: Discussions on Energy Efficiency Action Plan in Azerbaijan". https://www.euneighbours.eu/en/east/stay-informed/news/eu4energy-discussions-energy-efficiency-action-plan-azerbaijan

4. Energy Charter, "An Energy Efficiency Action Plan discussed in Azerbaijan", (2020). https://www.energycharter.org/media/news/article/an-energy-efficiency-action-plan-discussed-in-azerbaijan/

5. Şərq Qonşuluq Siyasəti, (2018). Azərbaycan Enerji Strategiyası və Enerji səmərəliliyi haqqında qanun hazırlayır: əsas mahiyyəti nədən ibarətdir?. https://www.euneighbours.eu/az/east/eu-in-action/stories/azrbaycan-enerji-strategiyasi-v-enerji-smrliliyi-haqqinda-qanun

6. Pinar Ipek, (2009). "Azerbaijan's Foreign Policy and Challenges for Energy Security", Vol. 63, No. 2. pp. 227-239. https://www.jstor.org/stable/25482635?seq=1

Резюме

Керимли А.И., Агаев А.М.

Основные стратегические шаги и отечественная политика развития энергетического сектора в Азербайджане

В статье анализируются основные стратегические шаги, предпринятые в развитии энергетической экономики Азербайджана в современный период, и соответствующие меры, принятые во внутренней политике в связи с энергетическим сектором. Неоспорим тот факт, что обеспечение гибкого, прозрачного и качественного управления в энергетическом секторе является стратегической целью Азербайджана, и вся государственная поддержка направлена на модернизацию и эффективное регулирование в этой области. Поэтому стабильность и эффективность использования энергоресурсов является одной из ключевых частей стратегии энергетической безопасности для достижения социально-экономической стабильности в стране. В связи с этим Азербайджан должен эффективно использовать имеющиеся энергоресурсы.

Ключевые слова: *возобновляемые источники энергии, традиционные энергоресурсы, энергетическое управление, энергетическая политика, Азербайджан*

Summary

Karimli A.I., Aghayev A.M

Main Strategic Steps and Domestic Policy for the Development of the Energy Sector in Azerbaijan

The article analyzes the main strategic steps taken in the development of Azerbaijan's energy economy in modern times and the relevant measures taken in the domestic policy in connection with the energy sector. It is an undeniable fact that ensuring flexible, transparent and quality management in the energy sector is a strategic goal of Azerbaijan, and all state support is aimed at modernizing and effectively regulating this area. Therefore, the stability and efficiency of energy resources is one of the key parts of the energy security strategy to achieve socio-economic stability in the country. In this regard, Azerbaijan should have to use existing energy resources efficiently.

Key words: *renewable energy sources, traditional energy resources, energy administration, energy policy, Azerbaijan*

SƏNAYE MÜƏSSİSƏLƏRİNDƏ QEYRİ-NEFT İSTEHSALININ İNFRASTRUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNDƏ MALİYYƏ DAYANIQLILIĞI MƏSƏLƏLƏRİ

Məhərrəmov Mətləb Möhübbət oğlu

Sumqayıt Dövlət Universiteti

science.info@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə sənaye müəssisələrində qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun gücləndirilməsində maliyyə dayanıqlılığı məsələləri tədqiq edilmişdir. Bu məqsədlə qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun gücləndirilməsinin vacibliyi əsaslandırılmışdır. Qeyri-neft sektorunun inkişafında sənaye müəssisələrinin istehsal gücünün artırılmasında maliyyə təminatınının rolu verilmişdir. Sənaye müəssisələrində istehsal gücünün yenilənməsində maliyyə dayanıqlılığının önəminə baxılmışdır. İqtisadi islahatlar şəraitində sənaye müəssisələrində qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun gücləndirilməsində maliyyə dayanıqlılığı məsələləri üzrə tövsiyələr verilmiş və təkliflər hazırlanmışdır.*

Açar sözlər: *qeyri-neft sektoru, qeyri-neft istehsalı infrastrukturu, sənaye müəssisələri, maliyyə dayanıqlılığı, qeyri-neft istehsalının maliyyə aspektləri, qeyri-neft infrastrukturunun gücləndirilməsi məsələləri*

Müasir iqtisadi islahatlar şəraitində və demək olar ki, son onillikdə Azərbaycanda qeyri-neft istehsalının və bununla bağlı müxtəlif iqtisadiyyat sahələrinin infrastrukturunun gücləndirilməsi, yeni istehsal güclərinin yaradılması, yüksək texnologiyalar əsaslı müəssiələr şəbəkəsinin istismara verilməsi prosesləri intensiv xarakter almışdır. Eyni zamanda, Azərbaycanda ölkə iqtisadiyyatının neftdən asılılığının azaldılması istiqamətində aparılan tədbirlər çərçivəsində qeyri-neft sektorunun inkişafına və xüsusilə sənaye müəssisələrində qeyri-neft istehsalının daha səmərəli və məhsuldar infrastrukturunun yaradılması proseslərində ardıcıl və sistemli tədbirlərin görülməsini qeyd etmək mümkündür. Professor İ.H.Alıyevə görə qeyri-neft sənayesinin inkişaf prioritetlərinə bunları aid etmək düzgün olardı: "1) qeyri-neft sənaye sahələrinin iqtisadi rayonlar üzrə inkişafının investisiya siyasətində prioritet kimi nəzərə alınması; 2) sənaye siyasətinin vacib hissəsi olan xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması məqsədilə zəruri olan tədbirlərin həyata keçirilməsi; 3) qeyri-neft sənayesinin inkişafına, iqtisadiyyatın modernləşdirilməsinə, innovativ və elmtutumlu iqtisadiyyatın

formalaşmasına, yüksək texnologiyalar əsasında rəqabətqabiliyyətli sənaye istehsalının genişləndirilməsinə nail olmaq üçün sənaye parklarının və komplekslərinin yaradılması; 4) qeyri-neft sənayesinin inkişaf etdirilməsi məqsədilə vergi və gömrük siyasətinin təkmilləşdirilməsi, ixracın dəstəklənməsi, investisiya-innovasiya proseslərinin stimullaşdırılması; 5) qeyri-neft sənayesində davamlı artım tempinin təmin edilməsi, bu sahələri investisiya yatırılmasının iki dəfəyə qədər artırılması; 6) iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətinin artırılması, makroiqtisadi sabitliyin qorunması, monetar və fiskal siyasətin koordinasiyasının gücləndirilməsi, maliyyə xidmətləri bazarının inkişaf etdirilməsi və s.". [2] Bu amillər nöqteyi-nəzərindən qeyri-neft müəssisələrində istehsalın strukturunun gücləndirilməsi daha çox resurslar, maliyyə vəsaitləri və xarici investisiyaların cəlb edilməsini şərtləndirir.

Sənaye müəssisələrində qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun genişləndiriməsində və onun məhsuldarlığına nail olunmasında maliyyə dayanıqlılığı problemləri xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Yüksək texnologiyaların transferi və mükəmməl avadanlıqların alınması üçün heç də az olmayan valyuta vəsaitləri lazım gəlir və əksər müəssisələrin belə vəsaitləri yoxdur. Buna görə də, dövlət tərəfindən maliyyə xidmətləri bazarının inkişafının sürətləndirilməsi, qeyri-neft istehsal sahələrinin dinamik inkişafına imkan verən investisiya-innovasiya mühitinin yaradılması, biznes şəraitinin cəlbediciliyinin yüksəldilməsi, sənaye müəssisələrinə kreditlərin verilməsində əlçatanlığın təmin edilməsi vacib şərtlərdəndir. Ölkə Prezidentinin 26 dekabr 2014-cü il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq olunmuş "Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı"nda qeyri-neft sənaye sahələrinin inkişafına böyük önəm verilmişdir. Bu mühüm dövlət proqramının maliyyələşdirilmə mənbələri kimi dövlət büdcəsindən ayrılacaq vəsaitlər, büdcədənkənar fondlar, Sahibkarlığa Kömək Milli Fondunun vəsaitləri, Azərbaycan İnvestisiya Şirkətinin vəsaitləri, yerli büdcələr, yerli özəl və birbaşa xarici investisiyal, kreditlər və qrantlar, beynəlxalq və xarici ölkə təşkilatlarının texniki və maliyyə köməyi və s. nəzərdə tutulmuşdur. [5] Bu proqramın reallaşdırılması proseslərində qeyd olunan maliyyə mənbələrindən bir qrupunun səmərəli istifadəsi mümkün olmuşdur. Amma, müəssisələrin maliyyə dayanıqlılığının gücləndirilməsində ucuz və əlçatan kredit resurslarının lazım olan həcmdə olması təmin edilməmişdir və ölkənin kommersiya banklarının bu sahədə fəallığı tələb olunan vəziyyətdə deyildir. Bu məsələ, aktuallığı ilə diqqət çəkən problemlərdəndir. Hesab edirik ki, kommersiya banklarının real iqtisadiyyat sektorlarına, xüsusilə qeyri-neft istehsalı infrastrukturunun yaradılmasına daha fəal şəkildə kreditlər yönəltməsi məsələlərinin prioritetliyi daha da yüksək səviyyəyə qaldırılmalı və bununla əlaqədar stimullaşdırıcı mexanizmlər, dövlət dəstəyi alətləri müəyyənləşdirilməlidir. Bütün bunlar öz nəticəsini verməkdədir və 2018-ci il üzrə qeyri-neft sektorunun inkişafında bu amillər özünü ifadə etmişdir. İl ərzində qeyri-neft sektrorunda 46,7 mlrd. manatlıq məhsul istehsal olunmuş və 2017-ci illə müqayisədə 1,8 % artım qeydə alınmışdır. Ölkə üzrə qeyri-neft sektorunda yaradılan əlavə dəyərin ÜDM-də xüsusi çəkisi 58,5 % səviyyəsində olmuşdur. Sənaye parklarının, aqroparkların və digər mühüm iqtisadi istiqamətlər üzrə rəqabət qabiliyyətli qeyri-neft istehsal infrastrukturunun yaradılmasına fəal şəkildə maliyyə resursları ayrılmış və investisiyalar yönəldilmişdir. Məsələn, ölkə üzrə 51 aqroparkın yaradılmasına yönəldilən vəsaitlərin ümumi dəyəri 2,2 mlrd. manat səviyyəsində olmuşdur. İri sənaye müəssisələrinin və ixracyönlü istehsal infrastrukturunun yaradılmasına yönəldilən vəsaitlər 3 mlrd. manata yaxın təşkil etmişdir. [1]

Dövlət tərəfindən görülən tədbirlər və atılan addımlar sənaye müəssisələrinin fəaliyyətinin mühüm istiqamətləri üzrə maliyyə təminatının və maliyyə dayanıqlılığının gücləndirilməsinə imkan verir. Müəssisələrin maliyyə problemlərinin həll edilməsi və maliyyə dayanıqlılığı üzrə əsaslandırılmış strategiyanın formalaşdırılması həlledici amillərdən biri kimi diqqət çəkir. Professor B.X.Ataşov, N.A.Novruzov və E.Ə.İbrahimov belə hesab edirlər ki: "Müəssisələrin maliyyə fəaliyyətinin başlıca cəhəti pul fondlarının formalaşdırılması və istifadəsidir. Onların vasitəsilə təsərrüfat fəaliyyətinin, eləcə də geniş təkrar istehsalın zəruri pul vəsaiti ilə təminatı, elmi-texniki tərəqqini maliyyələşdirilməsi, yeni texnika-texnologiyanın mənimsənilməsi və tətbiqi, iqtisadi həvəsləndirmə tədbirlərinin həyata keçirilməsi baş verir. Müəssisə maliyyəsi təsərrüfatçılıq

subyektlərində gəlirlərin və yığımların ayrılması, bölüşdürlməsi və istifadəsi proseslərində baş verən pul münasibətlərinin məcmusunu ifadə edir. Müəssisə maliyyəsi mikroiqtisadi səviyyədə ümumdövlət maliyyəsinə xas olan bölüşdürücü və nəzarət funksiyalarını yerinə yetirir". [3, s. 17] Bütün bu xüsusiyyətlər və özəlliklər müasir dövrdə sənaye müəssisələrinin maliyyə strategiyasının formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsində vacib məsələlər kimi xarakterizə edilirlər. Ölkə müəssisələrində maliyyə sabitliyinin təmin olunması və maliyyə dayanıqlılığının gücləndirilməsi problemləri hələ də vardır, onların obyektiv olaraq qiymətləndirilməsi və həll edilməsi tədbirləri görülməlidir [6, s. 31]. Digər tərəfdən, ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixi Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə qlobal çağırışlar nəzərə alınmaqla, maliyyə xidmətlərinin əlçatanlığının təmin edilməsi və bu xidmətlərinin çeşidinin artırılması tədbirləri nəzərdə tutulmuşdur. [4] Hazırda bu istiqamətlərdə strateji hədəflərin icrası prosesləri gedir və artıq maliyyə xidmətlərinin cəlbediciliyinin yüksəldilməsi üçün bir sıra yeni yanaşmaların və mexanizmlərin olmasını qeyd etmək mümkündür.

COVİD 19 pandemiyasının təsiri də nəzərdə tutulmaqla, yaxın illərdə ölkədə qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun gücləndirilməsi üçün sənaye müəssisələrinin maliyyə dayanıqlılığının strategiyalarının təkmilləşdirilməsi və ya yenilənməsi bir sıra tədbirlərə daha çox diqqət yetirilməsini tələb edir:

– qlobal maliyyə təhdidləri əsas götürlməklə, hər bir müəssisənin maliyyə dayanıqlılığı strategiyası formalaşdırılmalı və etibarlı maliyyə mənbələri yaradılmalıdır;

– müəssisənin investisiya-innovasiya və maliyyə cəlbediciliyinin artırılması üçün davamlı tədbirlər görülməli və müvafiq istehsal infrastrukturunun inkişafı təmin edilməlidir;

– müəssisənin maliyyə və investisiya resurslarından istifadəsinin şəffaflığı və hesabatlılığı xüsusi diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır və s.

Ədəbiyyat

1. 2018-ci il üzrə qeyri-neft sektorunun inkişafı. https://economy.gov.az/uploads/fm/files/diger/2018%20qeyri-neft%20(1).pdf.
2. Alıyev İ.H. Qeyri-neft sənayesinin inkişaf strategiyası. 12.04.2014. http://www.azerbaijan-news.az/view-37012/Qeyri-neft-s%C9%99nayesinin-inki%C5%9Faf-strategiyas%C4%B1.
3. Ataşov B.X, Novruzov N.A, İbrahimov E.Ə. Müəssisələrin maliyyəsi. Bakı: Kooperasiya nəşriyyatı, 2009, 336 s.
4. Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixi Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 59 s.
5. Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2014-cü il 26 dekabr tarixli 964 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.
6. Əliyev Ş.T. Azərbaycanda maliyyə sabitliyinin təmin edilməsi problemləri və maliyyə-kredit sisteminin inkişafının müasir aspektləri// Audit, № 03, 2017, s. 26-40.

Резюме

Магеррамов М.М.

Вопросы финансовой устойчивости усиления инфраструктуры ненефтяного производства на промышленных предприятиях

В статье исследованы вопросы финансовой устойчивости усиления инфраструктуры ненефтяного производства на промышленных предприятиях. С этой целью обоснована важность усиления инфраструктуры ненефтяного производства. Показана роль финансового обеспечения в повышении производственной мощности промышленных предприятий с целью развития ненефтяного сектора. Рассмотрена

важность финансовой устойчивости в обновлении производственной мощности промышленных предприятий. Даны рекомендации и подготовлены предложения по вопросам финансовой устойчивости усиления инфраструктуры ненефтяного производства на промышленных предприятиях в условиях экономических реформ.

Ключевые слова: *ненефтяной сектор, инфраструктура ненефтяного сектора, промышленные предприятия, финансовая устойчивость, финансовые аспекты ненефтяного производства, вопросы усиления ненефтяной инфраструктуры*

Summary

Maharramov M.M.

Issues of Financial Sustainability in Strengthening Non-Oil Production Infrastructure in Industrial Enterprises

The issues of financial stability of strengthening of non-oil production infrastructure in industrial enterprises are investigated in the article. The importance of strengthening non-oil production infrastructure is justified with this purpose. The role of financial support in increasing the production capacity of industrial enterprises in order to develop the non-oil sector is analyzed then. The importance of financial stability in updating the production capacity of industrial enterprises is considered too. Recommendations and proposals on the issues of financial stability of strengthening the infrastructure of non-oil production at industrial enterprises in the context of economic reforms are given in the end of the article.

Key words: *non-oil sector, non-oil sector infrastructure, industrial enterprises, financial stability, financial aspects of non-oil production, issues of strengthening non-oil infrastructure*

RESPUBLİKAMIZIN TRANZİT POTENSİALININ GENİŞLƏNDİRİLMƏSİNİN PRİORİTET MƏSƏLƏLƏRİ

Məmmədova Aytəkin Oqtay qızı
UNEC
aytakin_mammadova@unec.edu.az

Xülasə: *Məqalədə respublikamızda nəqliyyat infrastrukturu və onun təkmilləşməsi, ölkənin tranzit potensialından səmərəli istifadə edilməsi, habelə beynəlxalq tranzit layihələrində fəal şəkildə iştirakı kimi məsələlər ön plana çəkilmişdir. Həmçinin qeyd olunmuşdur ki, Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri respublikamızın nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən olmaqla yanaşı, ölkəmizin iqtisadi inkişafına istiqamətlənən müstəqil bir sahəyə çevrilmişdir. TRASEKA, Şimal-Cənub, Şərq-Qərb, Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun, Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinin və s. ölkə iqtisadiyyatında, eləcə də tranzit yük daşımalarında oynadığı rol nəzərdən keçirilmişdir.*

Acar sözlər: *nəqliyyat, tranzit potensialı, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi, yolayrıcı, coğrafi mövqe, iqtisadi inkişaf*

Bütün dünya ölkələrində, o cümlədən, respublikamızda iqtisadiyyatın inkişafında mühüm önəm daşıyan sahələrdən biri nəqliyyat sistemi və onun inkişafıdır. Nəqliyyat infrastrukturu cəmiyyətin ictimai ehtiyacının və ölkənin iqtisadi tələbatının ödənilməsi, eləcə də dövlətimiz tərəfindən həyata keçirilən sosial-iqtisadi inkişaf islahatları, xarici siyasət və digər məsələlərə nail olunması baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ona görə də, iqtisadiyyatının bütün sahələrinin sürətli və hərtərəfli inkişafında nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyəti danılmazdır. Belə ki, nəqliyyat sektoru məhsul və xidmətlərin istehsal edilməsi, paylanması və istehlak edilməsində iqtisadiyyatın bir çox fəaliyyət növlərini əhatə edir. Müasir dövrün tələbləri Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün əsas istiqamətlərin müəyyən olunmasını və nəqliyyatın inkişafı məqsədilə dövlətimiz tərəfindən müəyyən olunan vəzifələrin həyata

keçirilməsini şərtləndirir. Bu sahənin davamlı inkişafına böyük önəm verən Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev demişdir: "Nəqliyyat sektoru gələcəkdə də prioritet məsələlərdən biri olacaqdır". Prezidentimizin diqqət və qayğısı sayəsində paytaxtda və regionlarda nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, yolların yenidən qurulması və genişləndirilməsi, yeni və müasir körpülərin, yol ötürücülərinin, yeraltı keçidlərin, çoxmərtəbəli və yeraltı avtomobil dayanacaqlarının tikilməsi bu sahədə uğurla atılan addımlardandır.

Azərbaycanın tranzit potensialından istifadə edilməsi nəqliyyat sisteminin inkişafını təmin etməklə yanaşı, iqtisadi artım strategiyasının mühüm hissəsi və müstəqil bir sahə kimi çıxış edir. Azərbaycan Respublikasının hava məkanından keçən tranzit hava dəhlizlərində texniki cəhətdən modernləşmə və iqtisadi idarəetmənin təkmilləşdirilməsi dövlətimizin diqqət mərkəzindədir. Belə ki, Azərbaycan beynəlxalq tranzit layihələrində fəal şəkildə iştirak edir, hətta ölkəmizin iştirakı olmadan regionda heç bir qlobal layihə həyata keçirilmir, beynəlxalq tranzit dəhlizlərinin yaradılması və inkişafı layihələri reallaşdırılmır. [4] Azərbaycanın iqtisadi, siyasi, mədəni və coğrafi cəhətdən tranzit ölkə kimi nə dərəcədə əhəmiyyətli olması son illərdə yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması, yeni nəqliyyat qovşaqlarının təşkili barədə görülən işlərlə bir daha sübut olunur. [7]

Bununla yanaşı, nəqliyyat-tranzit infrastrukturu digər sahələrin inkişafına da nəzərə çarpacaq dərəcədə öz təsirini göstərir. Hər il qeyri-neft sektoru üzrə artımın 20%-dən çoxunu nəqliyyat, təqribən 60%-ni isə yükdaşımalar təşkil edir. Buna səbəb nəqliyyat-tranzit sektorunun inkişafı üçün əlverişli mühitin yaradılmasıdır. Nəqliyyat-tranzit infrastrukturunun 90%-dən çoxu regionları əhatə etdiyindən, bu sektorun inkişafı "Regionların Sosial-İqtisadi İnkişafı" dövlət proqramında nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsinə zəmin yarada bilər. Hal-hazırda respublikamızda nəqliyyat-tranzit xidməti ilə məşğul olan müəssisələrin fəaliyyəti qanunvericiliklə tənzimlənir və bütün öhdəliklər beynəlxalq standartlara müvafiq şəkildə müəyyənləşdirilir. Azərbaycan Respublikası tranzit potensiala malik olduğundan, qanunvericilik aktlarında da daxili və xarici yük daşımaları müvafiq aktlarla tənzimlənir.

Respublikamızın coğrafi və geostrateji mövqeyi onun siyasi, hərbi və iqtisadi siyasətinin prioritetlərini müəyyənləşdirən mühüm amillər kimi çıxış edir. Azərbaycan Respublikası Xəzər dənizi və Qara dəniz arasında əlverişli geostrateji mövqedə yerləşməklə, Avropa və Asiya arasında strateji məkan sayılan Cənubi Qafqaz regionunda inkişaf dərəcəsinə görə öndə gedən bir ölkədir. Bu baxımdan, Azərbaycan qitələrarası inteqrasiyada, beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının həyata keçirilməsində tranzit ölkə kimi dünya ölkələrində xüsusi maraq doğurur. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında son illər ərzində respublikamızın fəal iştirakı milli nəqliyyat sahəsində prioritet məsələlərdən biri hesab edilir. Beynəlxalq əmək bölgüsünün faydalarından və nəqliyyat xidmətlərinin ixracı üçün əlverişli təbii, iqlim və cografi mövqenin üstünlüklərindən maksimum şəkildə səmərəli istifadə etmək ölkə iqtisadiyyatının geoiqtisadi dayanıqlığının təmin edilməsində özünəməxsus rol oynayır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın Qərblə Şərq arasında təbii körpü rolunu oynaması tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı baxımından strateji əhəmiyyət kəsb edir. Bu cəhətdən respublikamız Avropa və Asiya qitələri arasında mühüm mövqe tutmaqla yanaşı, həm də Avrasiyanın "giriş qapısı" adlandırılır. Bundan başqa, Azərbaycan Trans-Qafqaz nəqliyyat dəhlizi (TRASEKA) və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən mühüm önəm daşıyan layihələrin reallaşmasına şərait yaradır. Hətta ən nüfuzlu beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi, yəni TRASEKA Avropa ilə Asiya arasında rəsmi tranzit əlaqəsi kimi tanınmışdır. Buna görə də Avropa İttifaqının TASİS-TRASEKA proqramına üzv olan bütün dövlətlərin (Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Monqolustan, Rumıniya, Tacikistan, Türkmənistan, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna, Ermənistan) qarşısında duran əsas vəzifə nəqliyyat infrastrukturunu inkişaf etdirmək, eyni zamanda öz coğrafi, siyasi və iqtisadi imkanlarından səmərəli istifadə etməkdən ibarətdir.

Məlumdur ki, nəqliyyat sahəsi, eləcə də tranzit daşımaları iqtisadiyyatın aparıcı sahələrindən hesab olunur. Respublikamızda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və tranzit potensialının

genişləndirilməsi üçün müxtəlif layihələr həyata keçirilir. Xarici ticarət və tranzit daşımalarının başlıca yük axınları Qərb-Şərq və Şimal-Cənub oxları üzrə istiqamətlənir və respublika daxilindəki regionlararası yol kommunikasiyaları vasitəsilə reallaşan daşımaların əsas istiqamətləri ilə üst-üstə düşür. Buna görə də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı respublikanın həm xarici, həm də daxili iqtisadi mənafelərinə uyğun gəlir. Belə ki, nümunə üçün 2018-ci ildə Şərq-Qərb marşrutu üzrə ölkəmizin ərazisindən keçməklə, ümumi çəkisi 9 milyon tondan çox olan tranzit yüklər daşınmışdır. Qeyri-neft məhsullarının tranzitində daha güclü artım müşahidə olunmuşdur. Bu artım 49%-ə bərabərdir. Şimal-Cənub marşrutu üzrə yüklərin tranzitinin həcmində 8 dəfə artım qeydə alınmışdır. [8]

Qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycan ərazisindən bir sıra beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri keçir ki, bunlara da Şimal-Cənub, Şərq-Qərb, Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərini misal göstərmək olar. Ölkədəki siyasi sabitlik və təhlükəsizlik, beynəlxalq aləmdə formalaşmış etibarlı imic, coğrafi mövqe, digər dəhlizlərlə müqayisədə məsafənin və daşıma müddətinin az olması bu dəhlizlərin üstün cəhətləridir. Məsələn, hesablamalara görə, Hind okeanı və Fars körfəzi ölkələrindən tranzit yüklərin İran, Xəzər dənizi, Rusiya, Şimali və Şərqi Avropa ölkələri vasitəsilə daşınmasını həyata keçirən "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Suveyş kanalından keçən yoldan 3 dəfə daha qısadır. "Şimal-Cənub" dəhlizi Asiya-Sakit okean regionu və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasının sadələşdirməsi ilə xarakterizə olunur. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük qisminin daşınması dəmiryoldan istifadə ilə nəzərdə tutulmuşdur. Bundan başqa, 2015-ci ildə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı yenidən qurulmuş, 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu istifadəyə verilmiş, Bakı-Böyük Kəsik və Yalama-Astara dəmir yollarının yenidən qurulması, Astara çayı üzərində körpünün tikilməsi, digər terminal komplekslərinin yaradılması nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd etmək lazımdır ki, Xəzər dənizində 270 gəmidən ibarət ən böyük donanma Azərbaycana məxsusdur. Bundan başqa, respublikada 6 beynəlxalq (Bakı, Naxçıvan, Gəncə, Lənkəran, Qəbələ, Zaqatala) və bir yerli (Yevlax) hava limanı, müasir gəmiqayırma zavodu fəaliyyət göstərir, müasir avtomobil yolları tikilir.

Qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycan Şərq və Qərb, Şimal və Cənub arasında körpü rolunu oynayaraq əlverişli geosiyasi və coğrafi mövqeyə malik bir ölkədir. Eyni zamanda zəngin təbii ehtiyatlara, insan potensialına, müxtəlif təbii, iqlim imkanlarına malikdir. Bu göstəricilər inkişaf etmiş ölkələr, həmçinin dünyanın ayrı-ayrı aparıcı şirkətləri tərəfindən Azərbaycanın mühüm yolayrıcı kimi qəbul olunmasını ortaya çıxarmışdır. Nəticə etibarilə, "yolayrıcı" funksiyasının yaratdığı imkanlardan səmərəli istifadəni təmin etməklə tranzit xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi və bu sayədə əldə edilən gəlirlərin büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevrilməsi qarşıda duran mühüm vəzifələrdən biri kimi qiymətləndirilir. [2] Respublikamızın dünya ölkələrinə inteqrasiyası, habelə nəqliyyat sisteminin və bütövlükdə iqtisadiyyatın inkişafı istiqamətində mühüm əhəmiyyət kəsb edən layihələrdən biri də Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizidir. Bu layihənin reallaşması məqsədilə 12 sentyabr 2000-ci il tarixində Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya Federasiyası, Hindistan və İran İslam Respublikası arasında müqavilə bağlanmış, lakin 21 may 2002-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Qeyd edilən ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin görüşündə Koordinasiya Şurasının yaradılması barədə protokol imzalanmış və dəhlizin katibliyinin Tehran şəhərində yerləşməsi qərara alınmışdır. Lakin onu da qeyd etmək lazımdır ki, Hindistanın bu layihədə iştirakı yalnız dəniz marşrutu ilə nəzərdə tutulmuşdur.

Zaman keçdikcə Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi digər ölkələrin də marağına səbəb olmuş, beləliklə, Belarusiya, Tacikistan, Qazaxıstan və bir çox başqa ölkələr də bu dəhlizə qoşulmuşdur. Azərbaycan Respublikası isə 2001-ci il 21 dekabr tarixində bu razılaşmaya qoşulması üçün müraciət etmiş, nəhayət respublikamızın coğrafi quruluşu və potensial tranzit ölkə kimi imkanları nəzərə alınmaqla 2005-ci ildə müsbət cavab alınmışdır. Həmin il sentyabrın 20-də imzalanmış 984-IIQ nömrəli Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə respublikamız da "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında Sazişə qoşulmuşdur. Sazişin əsas məqsədləri kimi yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin artırılması, üzv olan

ölkələrin nəqliyyat (dəmiryol, avtomobil, dəniz, çay və hava) xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, nəqliyyat infrastrukturunun daha da inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat sahəsində beynəlxalq bazara giriş üçün şəraitin təmin olunması, beynəlxalq daşımaların geniş vüsət almasına imkan yaradılması, nəqliyyat təhlükəsizliyinin və daşıma xidmətinin operativliyinin təmin olunması, eləcə də düzgün nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi və s. kimi məsələlərin həlli qarşıya qoyulmuşdur. Respublikamızın bu layihədə iştirakının ölkəmiz üçün əhəmiyyətli olduğu nəzərə alınaraq, ilk növbədə mövcud nəqliyyat infrastrukturunun bərpası və təkmilləşdirilməsi işlərinə başlanılmışdır.

Azərbaycan Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinə qoşularkən iqtisadi cəhətdən qazanc əldə etməsi, həmçinin beynəlxalq miqyasda nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi və tranzit ölkə olaraq böyük həcmdə gəlir əldə etməsi nəzərdə tutulmuşdur. Belə ki, yük və sərnişin tranzit daşımalarında respublikamızın fəal iştirakı bir çox məsələlərin, o cümlədən iqtisadi mənafelərin təmin edilməsi, qısa zaman ərzində daha uzaq məsafələrə tranzit yüklərin daşınması, yük həcminin və gəlirlərin artması, tranzit xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevrilməsi, ölkəmizin bütövlükdə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, yeni iş yerlərinin açılması və digər problemlərin həllində böyük rol oynayır. Bu dəhliz həm də siyasi cəhətdən respublikamız üçün əhəmiyyət kəsb edərək, Rusiya ilə balanslaşdırılmış siyasətin uğurla aparılmasında müstəsna rol oynayır.

Ölkəmizin ixrac potensialının mühüm hissəsini neft və neft məhsulları təşkil etdiyindən, milli iqtisadiyyatın formalaşmasında və inkişafında boru kəmərləri nəqliyyatı özünəməxsus rol oynayır. 2019-cu ildə nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlirlərin təqribən yarısı boru kəmərinin payına düşmüşdür. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu istiqamətdə respublikamızın sosial-iqtisadi və siyasi uğurlarından biri Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinin reallaşmasıdır. Hələ bu kəmərin reallaşdırılması istiqamətində işlər aparılan zaman uzaqgörən ümummilli liderimiz Heydər Əliyev demişdir: "Bizim ən böyük nailliyyətimiz Bakı neftinin Ceyhandan dünya bazarlarına göndərilməsi olacaq. O zaman Azərbaycan iqtisadi cəhətdən çox qüdrətli dövlətə çevriləcəkdir". Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri rəqabət qabiliyyətlilik, səmərəlilik, təhlükəsizlik və s. kimi xüsusiyyətlərə malik olmaqla, həm hasil edilən neftin beynəlxalq bazara çıxarılması, həm də tranzit xidmətləri göstərməklə neft ixrac edən digər dövlətlərin də diqqətini cəlb edərək, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və tranzit potensialının artırılmasına xidmət etməkdədir. [1]

Ümumilikdə onu da qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi və respublikamızın tranzit potensialının artırılması nəticə etbarilə gəlirlərin artmasına istiqamətlənmiş mühüm dövlət siyasətidir. Belə ki, nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlirləri aşağıdakı cədvəldən təhlil etmək olar. [9]

Cədvəl

Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat*

Nəqliyyat növləri	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Cəmi:	**2,543,135**	**3,089,355**	**3,775,392**	**4,452,895**	**4,871,247**	**5,125,582**
Dəmiryol	137,994	219,947	249,277	264,962	256,167	283,172
Dəniz	106,055	93,178	159,398	178,793	168,952	178,200
Hava	256,551	531,151	717,528	1,185,343	1,538,459	1,378,157
Boru kəməri	1,712,629	1,679,770	2,047,004	2,203,546	2,272,532	2,292,011
Neft kəməri	1,563,281	1,325,903	1,515,830	1,599,097	1,539,697	1,313,258
Qaz kəməri	149,348	353,867	531,174	604,449	732,835	978,753
Avtomobil	329,906	565,309	602,185	620,251	635,137	994,042

***) müvafiq illərdə daşınmalara olan faktiki qiymətlərlə**

Cədvəldən də göründüyü kimi, nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlirlər son 10 ildə əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. Belə ki, bu sferadan əldə edilən ümumi gəlirlər 2010-cu ildə 2,543,135 min manat, 2019-cu ildə isə 5,125,582 min manat təşkil etmişdir. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyat və tranzit daşımaları sahəsində həyata keçirilən düzgün siyasət nəticəsində əldə edilən gəlirlərdə 2 dəfədən çox artım müşahidə olunur. Bununla yanaşı, dəmiryol ilə yük daşınmasından əldə edilən gəlirlər son onillikdə 2,05 dəfə, dəniz yoluyla yük daşımadan əldə edilən gəlirlər 1,68 dəfə, hava yoluyla yük daşımadan əldə edilən gəlirlər 5,37 dəfə, boru kəmərindən istifadə etməklə əldə edilən gəlirlər 1,34 dəfə, neft kəmərindən istifadə etməklə əldə edilən gəlirlər 0,84 dəfə, qaz kəmərindən istifadə etməklə əldə edilən gəlirlər 6,55 dəfə, avtomobil nəqliyyatından istifadə etməklə əldə edilən gəlirlər isə 3,01 dəfə artmışdır. 2019-cu ildə nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlirlərin içərisində ən az pay dəniz nəqliyyatı (3,5%), ən çox pay isə boru kəmərinə (44,7%) düşmüşdür.

Qeyd etmək olar ki, uğurlu siyasətin davamı kimi respublikamızda bir sıra işlər görülməkdədir. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsinə əsasən hava nəqliyyatında sərnişin və yükdaşıma sahəsində keyfiyyətin yüksəldilməsi və digər bölgələrdə hava limanlarının sayının artırılması nəzərdə tutulur. [5] Bu il Şimal sərhəddindən Cənub sərhəddinədək, gələn il isə Bakıdan Gürcüstan sərhəddinədək müasir avtomobil yollarının istifadəyə verilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd edilən işlərin həyata keçirilməsi Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun inkişafı və tranzit daşımalarının genişləndirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. [6]

Ədəbiyyat

1. Əsədov A. “Xalq qəzeti”, 7 avqust 2009-cu il- S.3.
2. Əsədov A. “Xalq qəzeti”, 24 yanvar 2016-cı il.
3. Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit sektorunun rəqabət qablilliyyətinin yüksəldilməsi problemləri, BAKI – 2009.
4. Qasımov E. Respublika. 12 yanvar 2013, s. 1.
5. https://azerbaijan.az/related-information/280.
6. https://www.economy.gov.az/article/azerbaycanin-neqliyyat-tranzit-potensialina-dair-metbuat-konfransi-kechirilib/29689.
7. http://xalqqazeti.com/mobile/az/news/517.
8. https://www.seanews.az/az/pages/37/news/3196.
9. https://www.stat.gov.az/source/transport/.

Резюме

Маммадова А.О.

Приоритетные задачи расширения транзитного потенциала нашей республики

В статье освещаются такие вопросы, как транспортная инфраструктура и ее улучшение в стране, эффективное использование транзитного потенциала страны, а также активное участие в международных транзитных проектах. Также было отмечено, что международные транспортные коридоры, проходящие по территории Азербайджана, стали одними из главных приоритетов развития транспортной системы нашей страны, а также самостоятельным направлением в экономическом развитии нашей страны. Были рассмотрены вопросы о международных транспортных коридорах ТРАСЕКА, Север-Юг, Восток-Запад, Юг-Запад, железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, трубопровод Баку-Тбилиси-Джейхан и других его роль в экономике страны, а также в транзитных грузоперевозках.

Ключевые слова: *транспорт, транзитный потенциал, международный транспортный коридор, перекресток, географическое положение, экономическое развитие*

Summary
Mammadova A.O.
Priority Issues of Expansion of the Transit Potential of Our Republic

The article highlights issues such as transport infrastructure in the country and its improvement, effective use of the country's transit potential, as well as active participation in international transit projects. It was also noted that the international transport corridors passing through the territory of Azerbaijan, along with being one of the main priorities for the development of the transport system of our country, have become an independent area aimed at economic development of our country. TRACECA, North-South, East-West, South-West international transport corridors, Baku-Tbilisi-Kars railway, Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline and their roles in the country's economy, as well as in transit cargo transportation were studied.

Key words: *transport, transit potential, international transport corridor, crossroads, geographical location, economic development*

AZƏRBAYCANDA TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFI

Məmmədova Elnarə Şəmsi qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
mamedovaelnara80@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat sisteminin davamlı və dinamik inkişafının təmin edilməsinə, xüsusən də müasir bazar iqtisadiyyatının inkişafı kontekstində, hər bir ölkənin sosial-iqtisadi siyasətinin strateji istiqamətlərinə diqqət yetirilir. Müəssisənin böyüklüyünün, işçilərinin sayının və beynəlxalq bazarda rəqabət aparacaq nəqliyyat xidmətlərinin ixtisas səviyyəsinin vacibliyi qeyd edilir. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq birliyə inteqrasiyası, milli nəqliyyat sistemi və iqtisadiyyatının inkişafı üçün vacib layihələrin həyata keçirilməsi məsələləri də ön plana çəkilib. Ölkəmizdəki neft kəmərinin texniki və iqtisadi əhəmiyyətindən əlavə, siyasi rolu Azərbaycanın xarici siyasətini gücləndirmək, beynəlxalq aləmdə nüfuzunu artırmaqla yanaşı siyasi və iqtisadi inkişafının da təmin edilməsi təhlil edilmişdir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat, tranzit xidmətləri, rəqabət, ticarət, qeyri neft-sektoru, yol infrastrukturu.*

Hazırkı dövrdə ekspeditor şirkətləri xidmətlərdəki fərqliliklər uğrunda rəqabət aparırlar: geniş miqyaslı xidmətlərin risklərini bölüşməklə yanaşı öz fəaliyyətlərini fərqləndirməyə çalışırlar. Müəssisənin firma səviyyəsində rəqabət üstünlüyünü təyin edən əsas innovasiyalar amil texniki yenilik və xidmət keyfiyyətidir. Xidmətlərin keyfiyyəti nəqliyyat şirkətinin etibar və təhlükəsizlik kimi amillərlə müəyyənləşdirilir. Nəqliyyat xidmətləri bazarının məhdud ölçüsü səbəbindən milli şirkətlər yalnız yerli tranzit xidmətləri bazarında iştirak edirlər. Nəqliyyat və tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətini artıraraq ölkə iqtisadiyyatında infrastrukturun yenidən qurulması, məşğulluq və gəlir səviyyəsinin artırılması, regional inkişafa dəstək və s. məsələlər həll olunur. Qeyri-neft sektorlarının uzunmüddətli inkişafı üçün əsas vasitələrdən biri kimi çıxış etmək, rəqabət qabiliyyətinin artırılması ölkədə ümumi işgüzar fəaliyyətin canlandırılmasında, iqtisadi səmərəliliyin artırılmasında və ümumiyyətlə, rəqabət qabiliyyətli milli iqtisadiyyatın formalaşmasında mühüm rol oynayır. Bu baxımdan nəqliyyat və tranzit xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması və bu sektorun rəqabət qabiliyyətinin artırılması vacibdir. Ölkə iqtisadiyyatında vacib məsələlərdən biri ticarətin inkişafı, xüsusən də qeyri-neft sektoru, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında iştirak və müasir nəqliyyat xidmətlərindən istifadə etməklə rəqabət qabiliyyətinin artırılmasıdır. Tranzit nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edilərkən, xidmətin faydalılığı nəzərə alınaraq qərarlar verilir. Bu cür qərarların qəbul edilməsində istifadə olunan mühüm göstəricilərdən biri nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti, digəri isə xidmətin ucuz olmasıdır.

Rəqabət qabiliyyətinin artırılmasının vacibliyi ondan ibarətdir ki, həm yerli sənaye sahələrinin inkişafını, həm də ölkənin aparıcı tranzit şəbəkəsinə çevrilməsini təmin edir. Rəqabətli nəqliyyat şəbəkəsinin mövcudluğu ölkənin ixrac xidmətləri ixracatına da müsbət təsir göstərir ki, bu da ixracatın şaxələndirilməsinə imkan verir. Eyni zamanda davamlı iqtisadi inkişaf ehtiyaclarını ödəmək nəqliyyat və tranzit şəbəkəsinin inkişafını tələb edir. Belə şəraitdə nəqliyyat və tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətini artıraraq istehsal və sosial infrastrukturdan səmərəli istifadəyə nail olmaq və bununla da mövcud potensialı "istehsal-xidmət-ticarət" şəbəkəsinə və onun davamlılığına cəlb etmək mümkündür. Qeyd etmək lazımdır ki, rəqabət qabiliyyətini qiymətləndirmək və artırmaq üçün xarici mütəxəssislər tərəfindən müxtəlif metodlar hazırlanmışdır. Lakin bu modellərin öyrənilməsi və Azərbaycanda tətbiqi ilə bağlı heç bir araşdırma aparılmayıb. Layihə ölkənin nəqliyyat və tranzit potensialının qiymətləndirilməsi, bu potensialın xidmət dövriyyəsinə cəlb edilməsi və mövcud infrastrukturdan istifadənin səmərəliliyinin artırılması yollarını müəyyənləşdirir. İqtisadiyyatın qloballaşması üçün artan imkanlar və qeyri-kommersiya sektorunun davamlı inkişafı həm daxili, həm də beynəlxalq rəqabətin güclənməsinə səbəb oldu.

Nəqliyyat sisteminin davamlı və dinamik inkişafının təmin edilməsi, xüsusən də müasir bazar iqtisadiyyatının inkişafı kontekstində hər bir ölkənin sosial-iqtisadi siyasətinin strateji istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Nəticədə, istehsala xidmət edən və milli iqtisadiyyatın infrastrukturunun bir hissəsi olan nəqliyyat və tranzit sistemində rəqabət mühitinin gücləndirilməsinin müəyyənləşdirilməsi məsələlərinin öyrənilməsi böyük elmi və praktik əhəmiyyətə malikdir. [2] Eyni zamanda nəqliyyat və tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması ilə bağlı məsələlərin aktuallığını müəyyən edən əsas amillərdən biri də son illərdə ölkənin neft strategiyasının uğurla həyata keçirilməsi nəticəsində ölkənin beynəlxalq tranzit şəbəkəsinə qoşulmasıdır. . Beləliklə, ölkə əlverişli quru və su tranzit nəqliyyat şəbəkəsinin kəsişməsində yerləşir. Tərəfdaş ölkələrdə artan tələb, rəqabətçi bir tranzit xidmət şəbəkəsi yaratma ehtiyacını artıran bir ticarət sisteminin inkişafını tələb edir. Bu çərçivədə nəqliyyat və tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətinin artırılması və bu istiqamətdə müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi böyük praktik əhəmiyyətə malikdir. Çünki nəqliyyat sektorunda rəqabət qabiliyyətinin artması iqtisadi cəhətdən səmərəli nəqliyyat xidməti sisteminin formalaşması ilə əlaqədardır. Bunlar səmərəli ticarət və infrastruktur seçimini təyin edən əsas amillərdir. Rəqabət qabiliyyətinin artırılmasının praktik əhəmiyyəti, həmçinin özəl şirkətlərin ticarət və tranzit fəaliyyətlərinin genişləndirilməsi zərurəti ilə müəyyən edilir. Tədqiqatlar göstərir ki, tranzit nəqliyyat xidmətlərinin həyata keçirilməsində məhdud sayda yerli özəl şirkət iştirak edir. istifadə edilə bilər. Beləliklə, yuxarıda göstərilənlər ölkədəki nəqliyyat və tranzit sektorunun mövcud potensialının qiymətləndirilməsi və rəqabət qabiliyyətinin artırılması və iqtisadiyyata cəlb edilməsi üçün tədqiqatların aparılmasının vacibliyini göstərir və nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə bağlı təsirli qərarlar qəbul etmək üçün vacibdir. Tədqiqatın məqsədi ölkənin tranzit potensialından daha səmərəli istifadəyə mane olan problemləri, rəqabət qabiliyyətli nəqliyyat sektorunun yaradılmasını və bu problemlərin həllini tapmaqdır.

Nəqliyyat sektorundakı sıx rəqabət iqtisadi baxımdan müəssisələrin gəlirliliyinin azalması ilə nəticələnir. Müəssisənin xidmət bazarında rəqabət qabiliyyəti məlumdursa və mənbələr baxımından rəqabət qabiliyyəti onun üstünlüyünü qiymətləndirməyə imkan verirsə, o zaman müəssisə öz qərarlarını verə bilər. [1] Nəqliyyat, nəqliyyat qanunvericiliyi normalarına uyğun olaraq tam gücü ilə yüklənməlidir. Nəqliyyat vasitəsinin tam gücünə yüklənməsi və yükün ağırlığını düzgün təyin etməsi həm malgöndərən, həm də daşıyıcı üçün böyük əhəmiyyət daşıyır, çünki nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti daşınan yükün ağırlığı ilə qiymətləndirilir və daşınma miqdarı yalnız təyinata qədər olan məsafədə həm də çəkidə. asılıdır.

Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı haqqında ikitərəfli hökumətlərarası sazişlərin əsas məqsədi iki ölkə arasında avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və yük daşımalarının qarşılıqlı inkişafı və bu kimi əlaqələrin sadələşdirilməsidir. İkitərəfli müqavilələr beynəlxalq sərnişin və yük daşımalarının bütün əsas şərtlərini əks etdirir. Bu

müqavilələrə əsasən dövlətin əraziləri arasında avtomobil nəqliyyatı müvafiq icazə sisteminə uyğun olaraq həyata keçirilir. Müqavilələrdə rüsum və vergilərin ödənilməsi şərtləri də əks olunur.

Azərbaycanda ümumi daşıma zamanı yaranan əlavə dəyərin böyük bir hissəsi məhz avtomobil nəqliyyatının payına düşür Bununla birlikdə, dəniz nəqliyyatının mövcudluğuna baxmayaraq, bu nəqliyyat növü aşağı səviyyəli xidmət qəbul edilir və həmçinin əlavə logistika xərcləri ilə xarakterizə olunur. Bu sahədə mövcud vəziyyətin təhlili göstərdi ki, nəqliyyat və tranzit sektorunun rəqabət qabiliyyətini simulyasiya edən əsas amillər xərclər, keyfiyyət, texnologiya və işçi qüvvəsidir. Qeyd etmək lazımdır ki, logistika şirkətləri nisbətən rəqabətlidirlər: müştərilərə həm nəqliyyat, həm də digər xidmətlər aşağı və ya orta qiymətlərlə təmin edə bilərlər. Bakıda Xəzərin Azərbaycan sektorundakı Azəri, Çıraq və Günəşli yataqlarının birgə istismarı Əsrin müqaviləsi Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsi Azərbaycan iqtisadiyyatının və həyatın bütün digər sahələrinin əhəmiyyətli inkişafını nümayiş etdirir. [2]

Hazırda ulu öndər Heydər Əliyevin adını daşıyan bu boru kəməri Azərbaycan neftinin dünya bazarlarına çıxarılmasına imkan verməklə yanaşı, İpək Yolu və türkdilli ölkələrin əsas magistral kəməri statusuna da sahibdir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri sisteminə ümumdünya liderinin güclü siyasi iradəsinin təntənəsi olan dünya arteriyası kimi daxil olmuşdur. Qeyd etmək lazımdır ki, min əziyyətlə başa çatan bu böyük ixrac boru kəmərinin texniki və iqtisadi əhəmiyyətinə əlavə olaraq siyasi rolu danılmazdır. Beləliklə, bu neft kəməri dünya ilə Azərbaycan dövləti arasında yeni əlaqələrin qurulmasına, dünya xalqları ilə əlaqələrin yenidən qurulmasına, Azərbaycanın xarici siyasətinin güclənməsinə, beynəlxalq aləmdə nüfuzunun artmasına təkan verdi. siyasi və iqtisadi inkişafı kimi. Zamanla Azərbaycanın yeni neft strategiyası reallığa çevrilməyə başladı. Çünki neft siyasətinin əsasını ölkənin mütənasib iqtisadi inkişafı, sosial problemlərin həlli, vətəndaş azadlıqlarının təmin edilməsi və digər demokratik dəyərlər təşkil edirdi. Hazırda Azərbaycan iqtisadiyyatı inkişafının çox vacib mərhələsinə qədəm qoymuşdur. Davam edən genişmiqyaslı islahatlar, imzalanan fərman və sərəncamlar, qəbul edilmiş qərarlar, həyata keçirilən dövlət proqramları sayəsində Azərbaycan iqtisadi böyüməyə görə dünyanın lider ölkələri arasındadır. Bu gün ölkəmiz təkcə Qafqazda deyil, bütün bölgədə söz sahibidir. Azərbaycanın iştirakı olmadan bölgədə qlobal layihələrin həyata keçirilməsi mümkün deyil. Respublikamızın coğrafi mövqeyindən irəli gələn bu imkanlar, şübhəsiz ki, ölkədə həyata keçirilən uğurlu iqtisadi islahatlarla daha da artır.

Məlumdur ki, bu gün milli iqtisadiyyatın formalaşmasında və formalaşmasında respublikanın vahid nəqliyyat sisteminin bir qolu olan boru kəməri nəqliyyatı prioritet əhəmiyyətə malikdir. Əlbətdə əsas səbəb ölkəmizin ixrac potensialının təməlinin neft və neft məhsulları olmasıdır. Neft respublikamızın ən zəngin təbii sərvətidir və ölkə iqtisadiyyatının inkişafında əvəzsiz rol oynayır. Ölkənin ən vacib qeyri-neft sektoru olan nəqliyyat sistemi olan Azərbaycan iqtisadiyyatı ümummilli lider Heydər Əliyevin qoyduğu təməl üzərində hərtərəfli və dinamik inkişaf edir. Bu gün nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üçün tədbirlər görülür. Eyni zamanda, araşdırmalar göstərir ki, tikinti işləri bu tədbirlər ilə kifayətlənmir və Azərbaycan Respublikasında həm daxili, həm də tranzit trafikdən maksimum səmərəli istifadəni təmin etmək üçün ölkənin yol infrastrukturunun yaxşılaşdırılması üçün məqsədyönlü tədbirlər həyata keçirilir; müasir standartlara və yerli tələblərə uyğun olaraq yenidən qurulmalıdır. [3]

Respublikanın yol infrastrukturunun, o cümlədən dəmir yolu, hava, dəniz və quru nəqliyyatının inkişafı əsas məsələlərdən biridir. Müvafiq olaraq, yolların genişləndirilməsi, lazımi rəhbər və tənzimləyici qurğuların təmin edilməsi, yol boyu müvafiq infrastrukturun yaradılması, beynəlxalq standartlara və müasir nəqliyyat tələblərinə uyğun yolların tikintisi, xüsusən də yeni tutumlu nəqliyyat vasitələrinin istifadəyə verilməsi şəhər sərnişin nəqliyyatı, ətraf mühitə təsirin azaldılması və s. Tədbirlərin həyata keçirilməsi daima diqqət mərkəzindədir. Əlbətdə ki, bu da Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin və bütövlükdə respublika iqtisadiyyatının davamlı inkişafı üçün öz bəhrəsini verir və verəcəkdir. Əlbətdə ki, hər bir sahədə səmərəli fəaliyyətin təşkili, ilk növbədə, müvafiq tənzimləmə bazasının yaradılmasını tələb edir. Xüsusilə, bütün insanlar tərəfindən gündəlik istifadə olunan və ən çox yayılmış nəqliyyat növü olan avtomobil nəqliyyatı haqqında belə bir qanunun qəbulu nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinin bir

nümunəsi kimi də görünə bilər adi vətəndaşlara qayğı. Qanunun qəbulu avtomobil nəqliyyatının səmərəli təşkili istiqamətində hesablanmış bir addımdır.

Məlumdur ki, nəqliyyat vasitələri olmadan yollar əhəmiyyətsiz olur və keyfiyyətsiz yollar olduqda nəqliyyat vasitələrinin səmərəli işləməsi qeyri-mümkündür. Başqa sözlə desək, vacib infrastrukturlarından biri olan nəqliyyat sistemi və yolların vəziyyətini yaxşılaşdırmadan istənilən, balanslı regional inkişafa nail olmaq mümkün deyil. Əlbətdə ki, bölgələrin abadlaşdırılması, yeni yolların salınması sahibkarlıq və turizm kimi sahələrin inkişafına da güclü təkan verir. Hazırda ölkəmizin nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üçün tədbirlər görülür.

Azərbaycan Respublikasında Nəqliyyat Sisteminin İnkişafı Dövlət Proqramının, Azərbaycan Respublikası Yol Şəbəkəsinin Yenilənməsi və İnkişafı Dövlət Proqramının və nəqliyyat sektorunun inkişafına dair digər proqramların hazırlanması əldə olunmuş nailiyyətləri sübut edir nəqliyyat sektorunda davam edəcək. Bu inkişafı dəstəkləmək hər kəsin vətəndaşlıq borcudur.

Ədəbiyyat

1. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvensiyon təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı nəşriyyatı, 2002.

2. Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı nəşriyyatı, 2004.

3. «Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommersiya məqsədilə müvəqqəti idxalının» Gömrük Konvensiyası.

Резюме

Мамедова Э.Ш.

Развитие транзитно-транспортных услуг в Азербайджане

Статья посвящена обеспечению устойчивого и динамичного развития транспортной системы, особенно в контексте развития современной рыночной экономики, стратегических направлений социально-экономической политики любой страны. Была отмечена важность размера предприятия, количества сотрудников и уровня специализации транспортных услуг для конкуренции на международном рынке. Также были выдвинуты вопросы интеграции Азербайджанской Республики в международное сообщество, реализации проектов важных для развития национальной транспортной системы и экономики. Помимо технического и экономического значения нефтепровода для нашей страны, также были проанализированы его политическая роль в укреплении внешней политики Азербайджана, повышении его престижа на международной арене, а также в его политическом и экономическом развитии.

Ключевые слова: *транспорт, транзитные услуги, конкуренция, торговля, ненефтяной сектор, дорожная инфраструктура*

Summary

Mammadova E.Sh.

Development of Transit Transport Services in Azerbaijan

The article focuses on ensuring the sustainable and dynamic development of the transport system, especially in the context of the development of a modern market economy, the strategic directions of socio-economic policy of each country. The importance of the size of the enterprise, the number of employees and the level of specialization of transport services to compete in the international market was noted. The issues of integration of the Republic of Azerbaijan into the international community, implementation of projects important for the development of the national transport system and economy were also brought to the fore. In addition to the technical and economic significance of the oil pipeline in our country, its political role to strengthen the foreign policy of Azerbaijan, increase its prestige in the international arena, as well as its political and economic development. were also analyzed.

Key words: *transport, transit services, competition, trade, non-oil sector, road infrastructure*

İNNOVASİYA İQTİSADİYYATININ İNKİŞAFI SAHƏSİNDƏ DÖVLƏT SİYASƏTİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ

Məmmədova Səidə Rəhim qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
seidememmedova@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə innovasiya iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsinin zəruriliyi açıqlanır. İnnovasiya iqtisadiyyatının əsas xüsusiyyətləri nəzərdən keçirilir. Həmçinin innovasiya iqtisadiyyatının inkişafı sahəsində dövlətin əsas funksiyaları və iqtisadi siyasətinin əsas istiqamətləri araşdırılır.*

Açar sözlər: *innovasiya iqtisadiyyatı, dövlət, istehsal, rəqabət, elm, infrastruktur*

Müasir innovasiya sahəsi dayanıqlı iqtisadi artımın və iqtisadi sistemin rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsinin ən vacib sahəsi hesab olunur. Ona görə də innovativ iqtisadiyyatın formalaşması və inkişafı ölkəmizin qarşısında qoyulan əsas vəzifələrdən biri olmalıdır.

Qabaqcıl texnologiyaların tətbiqi və yüksək texnoloji məhsulların istehsalının miqyası əsasən innovasiya və biznesin yeni mütərəqqi formalarının inkişafını təmin edən institusional dəyişikliklərlə müəyyən edilir. Sosial-iqtisadi inkişafda əsas istiqamət ölkə iqtisadiyyatının xammal ixracından innovativ sosial yönümlü inkişaf növünə keçməsidir. Bu, elm, təhsil və yüksək texnologiyalardakı üstünlüklərini artıraraq ölkə iqtisadiyyatının rəqabət potensialını genişləndirəcək və bu əsasda iqtisadi artım və rifahın yeni mənbələrindən istifadə edəcəkdir. İnnovativ iqtisadiyyatın formalaşması zəkanın, insan yaradıcılığının iqtisadi artımın və milli rəqabət qabiliyyətinin aparıcı amilinə çevrilməsi deməkdir. Yüksək gəlir mənbəyi təkcə dünya bazarı şəraitinə görə təbii sərvətlərdən istifadə etmək imkanı deyil, həm də yeni ideyaların, texnologiyaların və sosial yeniliklərin istehsalıdır.

İnnovativ iqtisadiyyat, biliklərin istifadəsinə əsaslanan bir iqtisadiyyat olaraq, aşağıdakı xüsusiyyətlərə malik olmalıdır:

• innovasiya prinsipinin həyata keçirilməsi;

• innovativ inkişafı dəstəkləmək üçün lazımi miqdarda milli informasiya ehtiyatlarının yaradılmasını təmin edən yaxşı inkişaf etmiş infrastrukturun olması;

• tələb olunan yeniliklərə operativ və çevik cavab verə bilən yaxşı inkişaf etmiş innovasiya infrastrukturunun olması;

• kadrların qabaqcıl hazırlığı və yenidən hazırlanması üçün yaxşı qurulmuş çevik bir sistemin olması.

Müasir iqtisadçılar innovativ iqtisadiyyatın keyfiyyət xüsusiyyətlərinə aşağıdakıları aid edirlər:

- birincisi, milli innovasiya sisteminin formalaşmasına qədər təkcə ayrı-ayrı təsərrüfat subyektləri tərəfindən deyil, həm də bütün milli sistem və bütövlükdə dünya iqtisadiyyatı tərəfindən artan tələbat;

- ikincisi, bazar olmayan fazaların bu və ya digər dərəcədə mövcud olduğu innovasiya dövrünü tənzimləmək üçün dövləti bir sıra təşkilati, maliyyə və institusional funksiyaları üzərinə götürməyə məcbur edən innovasiya sahəsində bazarın səmərəsizliyi;

- üçüncüsü, istehsal amili kimi insan kapitalının yeni keyfiyyət məzmunu əldə etməsi.

İnnovasiya iqtisadiyyatı sahəsində tədqiqat nəticələrinin ümumiləşdirilməsi onun fundamental xüsusiyyətlərini formalaşdırmağa imkan verir. İqtisadiyyat innovativ olarsa:

- elmi biliklərin xüsusi rolu, cəmiyyət və dövlət tərəfindən yeni ideya və texnologiyaların müsbət qavranılması mövcud olur, müxtəlif funksional məqsədlər üçün yeniliklər yaratmaq və tətbiq etmək istəyi yaranır;

- istehsalın və idarəetmənin bütün sahələrinin sürətləndirilmiş avtomatlaşdırılması və kompüterləşdirilməsi həyata keçirilir, bunun nəticəsində daim artan elmi-texniki tərəqqi və

innovativ inkişafa dəstək olmaq üçün lazımi miqdarda milli informasiya ehtiyatlarının yaradılmasını təmin edən inkişaf etmiş infrastruktur formalaşır;

- yerli istehsalın və ölkənin regionlarının bərpası və inkişafı üçün kompleks layihələri səmərəli həyata keçirən, innovasiya sahəsində peşəkar kadrların ixtisasartırma və yenidən hazırlanması sistemi mövcud olur;
- sosial strukturlarda köklü dəyişikliklər baş verir ki, bu da təkcə istehsalda deyil, həm də insan fəaliyyətinin digər sahələrində (idarəetmə, təhsil, mədəniyyət) innovativ fəaliyyətin genişlənməsinə və intensivləşməsinə səbəb olur;
- yüksək istehsal texnologiyalarına əsaslanaraq, hazırda zəruri olan yenilikləri sürətli və çevik şəkildə həyata keçirə bilən və istehsalın rəqabət qabiliyyətini artırmağa yönəlmiş yenilikçi fəaliyyətlərini həyata keçirə bilən inkişaf etmiş innovasiya infrastrukturları formalaşır.

İnnovativ iqtisadiyyatın inkişaf problemlərinin öyrənilməsi üçün, ilk növbədə, ona sistemli yanaşmaq lazımdır. Sistemli yanaşmanın (innovativ sistemlər konsepsiyası) üstünlüyü müxtəlif problemlərin (modernizasiya, səmərəliliyin artırılması, şaxələndirilməsi, məkan genişlənməsi və s.) həllini əhatə edən innovasiya iqtisadiyyatının inkişafı üçün yeni tədbirlər hazırlamağa imkan verir. Nəticədə innovasiya iqtisadiyyatının inkişafı üçün yeni yanaşmalar və istiqamətlər müəyyənləşdirilməlidir. Bu, məqsədyönlü dövlət siyasətinin hazırlanması üçün əsas olacaqdır.

İnnovasiya sahəsində dövlət orqanlarının əsas funksiyalarına aşağıdakılar daxildir:

- tədqiqat və innovasiya üçün vəsaitlərin toplanması;
- innovativ fəaliyyətin əlaqələndirilməsi;
- bu sahədə innovasiyanın, rəqabətin stimullaşdırılması, innovativ risklərin sığortalanması, köhnəlmiş məhsulların buraxılmasına dövlət sanksiyaları;
- innovasiya prosesləri, xüsusən də novatorların müəllif hüquqlarının qorunması və əqli mülkiyyətin qorunması üçün hüquqi bazanın yaradılması;
- innovativ fəaliyyətin kadr təminatı;
- elmi və innovativ infrastrukturun formalaşdırılması;
- dövlət sektorundakı innovasiya proseslərinə institusional dəstək;
- innovativ fəaliyyətin sosial vəziyyətinin yüksəldilməsi;
- innovasiya proseslərinin regional tənzimlənməsi;
- innovasiya proseslərinin beynəlxalq aspektlərinin tənzimlənməsi

Elmi innovasiyaya dövlət dəstəyi formalarına aşağıdakılar daxildir:

- birbaşa maliyyələşdirmə;
- fərdi ixtiraçılara və kiçik innovativ müəssisələrə faizsiz bank kreditləri vermək;
- əhəmiyyətli vergi güzəştlərindən istifadə edən innovativ vençur fondlarının yaradılması;
- fərdi ixtiraçılar üçün dövlət patent rüsumlarının azaldılması;
- resursa qənaət edən ixtiralar üçün patent rüsumlarının təxirə salınması;
- avadanlıqların sürətlə köhnəlməsi hüququnun həyata keçirilməsi;
- texnopolislər, texnoparklar və s. şəbəkəsinin yaradılması.

İnnovasiya iqtisadiyyatı sahəsində dövlət siyasəti əsasən aşağıdakı mərhələlərdə reallaşdırılsa effekt verə bilər. Birinci mərhələdə innovativ inkişaf sahəsində sosial və iqtisadi siyasətin əsas prioritetlərinə aşağıdakılar daxildir:

• milli innovasiya sisteminin formalaşmasının başa çatdırılması;
• fundamental və tətbiqi elmin və peşə təhsilinin modernləşdirilməsi;
• iqtisadiyyatın yüksək texnoloji sektorlarının modernləşdirilməsinə (o cümlədən dünyanın aparıcı istehsalçıları ilə əməkdaşlıqda), yeni yüksək texnoloji məhsullarla dünya bazarlarına çıxmağa yardım;
• kütləvi istehsal sənayesinin rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına kömək etmək;
• kiçik və orta sahibkarlığın inkişafına yardım.

İkinci mərhələ yeni texnoloji bazaya (informasiya, bio və nanotexnologiyalar) keçid, insan potensialının və sosial mühitin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və iqtisadiyyatın struktur şaxələndirilməsi əsasında iqtisadiyyatın qlobal rəqabət qabiliyyətinin artmasında bir irəliləyiş əldə

etmək. Bu mərhələdəki innovativ inkişaf sahəsindəki sosial və iqtisadi siyasətin əsas prioritetlərinə aşağıdakılar daxildir:

• milli innovasiya sisteminin qlobal innovasiya sisteminə inteqrasiyası;

• elm, təhsil və biznesin inteqrasiyası;

• ölkə şirkətlərinin dünyanın yüksək texnoloji bazarlarında mövqelərinin genişlənməsi;

• yüksək texnoloji sahələrin və bilik iqtisadiyyatının sahələrinin iqtisadi artımın vacib amilinə çevrilməsi; • yeni enerji və resurslara qənaət edən ekoloji təmiz texnologiyalar əsasında kütləvi istehsalın intensiv texnoloji yenilənməsini təmin etmək;

• istehsal sənayesi, biliklərə əsaslanan xidmətlər və iqtisadiyyatın digər sahələrində qlobal səlahiyyət mərkəzlərinin yaradılması;

• iqtisadiyyatın yüksək peşəkar kadrlarla təmin olunması probleminin həlli.

Elmi, texniki və innovativ fəaliyyətin inkişafının planlaşdırıldığı əsas istiqamətlər bunlardır:

1. Tətbiqi tədqiqatların inkişafı. Tətbiqi elmin inkişafı üçün əsas tədbirlər iqtisadiyyatın prioritet sahələrində elmi və təcrübi layihə işlənmələrinin inkişafına yönəldilmiş hədəf proqramları çərçivəsində həyata keçirilə bilər.

2. Kiçik və orta səviyyəli innovativ biznesin inkişafı. Kiçik və orta sahibkarlığın innovativ və yüksək texnoloji məhsul istehsalında payını əhəmiyyətli dərəcədə artırmaq lazımdır.

3. İri dövlət və özəl şirkətlərdə stimullaşdırıcı yenilik. Müvafiq innovativ inkişaf proqramlarının icrası zamanı dövlət korporasiyalarında və dövlətin iştirakı ilə iri şirkətlərdə innovativ fəaliyyətin inkişafı təmin edilə bilər.

4. Milli innovasiya sisteminin infrastrukturunun inkişafı. Milli innovasiya sisteminin infrastrukturunun inkişafının əsas istiqamətləri davam edən tədqiqat və inkişaf nəticələrinin ticarəti səmərəliliyinin artırılması ilə əlaqələndirilir.

Beynəlxalq təcrübənin təhlili, innovativ iqtisadiyyatın formalaşmasında və inkişafında dövlətin vacib rolu barədə nəticə çıxarmağa imkan verir.

1. Dövlət öz hesabına innovativ iqtisadiyyatın əsasını yaradır:

- Elmin və texnikanın inkişafı üçün milli proqramların hazırlanması;

- Bir tərəfdən fundamental elmi tədqiqatların əsasını qoyan (çoxsaylı elmi məktəbləri və laboratoriyaları olan universitetlər, elmi kadrlar), digər tərəfdən gələcək tədqiqatçıların, müxtəlif sahələrdə yüksəkixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanması ilə məşğul olan milli təhsil sisteminin yaradılması və tənzimlənməsi; Elm, texnologiya, iqtisadiyyat sahələrini əhatə edir və sonrakı ixtisasartırma işlərini təşkil edir;

- Fundamental elmi tədqiqatların dövlət tərəfindən maliyyələşdirilməsi.

2. Dövlət innovativ iqtisadiyyatın inkişafını dəstəkləyir:

- Tədqiqat və inkişaf işlərinin nəticələrinin ticarəti elmi-tədqiqat və inkişaf fəaliyyətlərinin istehlakçı şirkətlərinin, universitetlərin və dövlətin elmi-tədqiqat işlərinin əsas investoru kimi maraqlarının tarazlığını təmin edən hüquqi bazanı formalaşdırır;

- Müxtəlif mexanizmlərdən istifadə edərək yenilikçi müəssisələrə maliyyə dəstəyi verir (güzəştli vergitutma və ya vergilərdən azad edilmə, elmi tədqiqatlar üçün subsidiyaların verilməsi, elmi işçilərin ixtisasartırma hazırlıqlarına subsidiyalar və s.);

- İnnovativ istehsalın (texnoparklar, texnopollar, biznes inkubatorları və s.) inkişafına töhfə verən biznesin təşkilati formalarını yaradır;

- İnnovativ bizneslə məşğul olan kiçik və orta sahibkarlığı dəstəkləyir;

- Milli iqtisadiyyatın innovativ sahələrinin inkişafını stimullaşdırır.

Beləliklə, dövlət elmi potensialını gücləndirərək, qlobal iqtisadi məkanda rəqabət qabiliyyətini artıran innovativ əsaslarla milli iqtisadiyyatın inkişafına töhfə verir.

Ədəbiyyat

1. Мильнера Б.З. Инновационное развитие: экономика, интеллектуальные ресурсы, управление знаниями. М.: ИНФРА-М, 2010, 624 с.

2. Попова М.Ф. Формирование и развитие инновационных систем. Вестник, НГУ, 2012, № 12 (4), с.86-95

3. Зверев А.В. Формирование национальной инновационной системы: мировой опыт. Автореферат, д.эк.н. М.: 2009, 58 с.

Резюме

Маммадова С.Р.

Основные направления государственной политики в области развития инновационной экономики

В статье объясняется необходимость развития инновационной экономики. Рассмотрены основные черты инновационной экономики. Также изучаются основные функции государства и основные направления экономической политики в области развития инновационной экономики.

Ключевые слова: *инновационная экономика, государство, производство, конкуренция, наука, инфраструктура*

Summary

Mammadova S.R.

Basic Directions of State Policy in the Field of Development of Innovative Economy

The article explains the need for the development of innovative economies. The basic outlines of innovative economics have been reviewed. The main functions of the state and the main directions of economic policy in the field of development of innovative economy are also studied.

Key words: *innovative economy, state, production, competition, science, infrastructure*

MÜƏSSİSƏNİN İQTİSADİ İNKİŞAF STRATEGİYASININ REALLAŞDIRILMASINDA STRATEJİ PLANLAŞDIRMANIN ROLUNUN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Məmmədova Şəlalə Rəhim qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

Memmedovashelale@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə strateji planlaşdırmanın işlənib hazırlanmasının zəruriliyi əsaslandırılmışdır. Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının reallaşdırılmasında strateji planlaşdırmanın rolu tədqiq edilmişdir. Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının formalaşması və həyata keçirilməsi prosesinin əsas mərhələləri şərh edilmiş və hər bir mərhələnin xüsusiyyətləri təhlil edilmişdir.*

Açar sözlər: *strateji planlaşdırma, strategiya, müəssisə, iqtisadi inkişaf, istehsal, satış, məhsul, bazar, sənaye, idarəetmə*

Strateji planlaşdırma təkcə yaşamağa deyil, həm də bazarda rəqabətli mövqelər qurmağa imkan verir. Bununla əlaqədar strateji planlaşdırma ilə peşəkar səviyyədə məşğul olmaq lazımdır. Strateji planlaşdırma müəssisənin gələcəyinə dair bir model qurmağa yönəldilmiş rəsmiləşdirilmiş prosedurlar dəstidir. Strateji planlaşdırma, sənaye müəssisəsinin bütün fərdi struktur bölmələrinin uğurlu inkişafını təmin etmək üçün hazırlanır. Bu, bazar tələbindəki dəyişiklikləri nəzərə alaraq istehsal və satış göstəricilərini daim tənzimləmək üçün strategiyanın hazırlanmasını və onu marketinq və nəzarət ilə əlaqələndirmək zərurətini ortaya qoyur.

Strateji planlaşdırmanın əsas məqsədi müəssisənin uzunmüddətli dövrdə iqtisadi artımını və iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etmək üçün zəruri ehtiyatlarla təmin etmək, səmərəliliyini artırmaq üçün planlar və hədəflər sistemini inkişaf etdirməkdir. Strateji planlaşdırma idarəetmə qərarlarının verilməsinə kömək edən bir vasitədir. Hər bir müəssisə üçün strategiyanın planlaşdırılmasında vacib fəaliyyət istiqamətlərindən biri idarəetmə vasitəsidir. Strateji planlaşdırmaya əsaslanan sənaye

müəssisələrinin idarəetmə sistemi strateji idarəetmə sistemidir. Strateji planlaşdırma daxili idarəetmə sistemində sənaye müəssisəsinin bazarda sabit mövqeyini təmin etmək üçün təsirli vasitə kimi geniş istifadə olunur. Müasir şəraitdə sənaye müəssisələri üçün strategiyanın planlaşdırılması və hazırlanması zamanı mövcud bazar vəziyyəti nəzərə almalıdır. Çünki fəaliyyətlər vergi sistemi, amortizasiya dərəcələri, gömrük tarifləri, kvotalar, lisenziyalar, subsidiyalar və s. ilə təşkil olunan müəyyən iqtisadi çərçivədə aparılır.

Ümumiləşdirilmiş formada strateji planlaşdırma aşağıdakı mərhələlərin dinamik məcmusu kimi qəbul edilir:

1. Strateji təhlil; 2. Məqsədin qoyuluşu; 3. Rəqabət üstünlüklərinin seçilməsi və əsaslandırılması; 4. Strateji hədəf yaratmaq; 5. Strateji plan və proqramların tərtib edilməsi, qiymətləndirilməsi və icrasına nəzarət edilməsi.

Strateji planlaşdırma: mənbələrdən səmərəli istifadəni; artan innovasiya fəallığını; əlverişli investisiya mühitinin, şirkətin maliyyə mənbələrinin optimal quruluşunun formalaşdırılmasını; sabit maliyyə vəziyyətini; maliyyə nəticələrinin artmasını; daxili və xarici bazarlarda müəssisənin rəqabət qabiliyyətini təmin etməlidir. Strateji planlaşdırma müəssisələrin effektiv idarə olunması üçün bir vasitə kimi, optimal xərclərlə maksimum gəlir və maliyyə nəticələrinə nail olmaq üçün imkanlar yaradır. Mövcud mənbələrdən səmərəli istifadə, maliyyə vəziyyətinin yaxşılaşdırılması, o cümlədən müəssisənin balans hesabatının likvidliyi, ödəmə qabiliyyəti, maliyyə sabitliyinin və müəssisənin fəaliyyətinin artırılması strateji planlaşdırmanın əsas üstünlükləridir. Bundan əlavə, strateji planlaşdırmanın ən vacib üstünlüyü rəqabətqabiliyyətli məhsul istehsalını təmin etməkdir.

Yeni rəqabətqabiliyyətli məhsulların strateji planlaşdırılması məhsulun həyat dövrü konsepsiyasına əsaslanır ki, bu da rəqabətqabiliyyətliliyin əsas göstəriciləri ilə qarşılıqlı əlaqədə onun ticariləşdirilməsinin dörd əsas mərhələsini nəzərə alır. Məhsul bazarında birinci mərhələ onun hazırlanması mərhələsidir. Bu mərhələdə yeni məhsullar yüksək qiymətə, yaxşı keyfiyyət göstəricilərinə malikdir. Məhsul bazarında ikinci mərhələ artım mərhələsidir. Bu mərhələdə İstehsal prosesi müasir avadanlıq və texnologiya ilə təmin edilir, məhsulun keyfiyyəti yüksəlir. Artım mərhələsinin sonunda satışdan qazanc maksimumdur. Bunun bir hissəsini elmi-texniki tərəqqiyə və cəmiyyətin inkişafı nəzərə alınmaqla gələcək tələbat və alıcıların zövqlərini nəzərə alacaq yeni layihələrə yenidən investisiya etmək lazımdır. Bazarda üçüncü mərhələ "doyma" mərhələsidir. Qiymətlər və istehsal xərcləri əhəmiyyətli dərəcədə azalır, bu məhsulların satışından əldə edilən gəlir satış həcminin artması səbəbindən maksimuma çatır və təkrar satınalmalar baş verir. Doyma mərhələsində məhsulların və onların ayrı-ayrı komponentlərinin modernləşdirilməsi, tədarük və nəqliyyat logistikasının tətbiqi, məhsulların istehsalı və satış xərclərini azaldılması, yeni bazarların inkişafı və bazar liderliyinin qazanılması lazımdır. Məhsul bazarındakı dördüncü mərhələ tənəzzül mərhələsidir. Bu mərhələdə satış həcmi kəskin şəkildə azalır, malların keyfiyyəti aşağı düşür, satışdan əldə olunan mənfəət azalır və zərər meydana gələ bilər. Ona gör də müəssisə rəhbərləri vaxtında idarəetmə qərarı vermək üçün malların qiyməti və keyfiyyəti ilə əlaqədar artım və doyma mərhələlərinin dövrünü artırmalı, habelə eniş dövrünü azaltmaq məqsədilə marketinq, qiymət, istehsal və maliyyə siyasətini həyata keçirməlidir. Ancaq bu mərhələdə yaxşı ödəmə və xidmət şərtləri, tələbləri ödəmək üçün xərcləri azaltmaq, şirkətin yüksək imici və işgüzar nüfuzuna ehtiyac var.

Strateji planlaşdırma müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasına əsaslanır. Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyası onun iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etmək üçün əsas məqsəd və vəzifələrin həllinə yönəlmiş strateji plan hazırlamağa imkan verir. Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyası iqtisadi təhlükəsizlik strategiyasının bir hissəsidir. Təhdidləri minimuma endirmək, sabit maliyyə vəziyyətinə və uzunmüddətli dövrdə iqtisadi artıma nail olmaq üçün bir vasitədir. Müəssisənin iqtisadi inkişafı strategiyasının əsas elementləri missiya, iqtisadi inkişafın ümumi strateji hədəfləri, ayrı-ayrı fəaliyyət növləri kontekstində funksional strategiyalar sistemi, resurs mənbələrinin formalaşması və paylanması üsullarıdır. Missiya, müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının bir elementidir. Əsas məqsədi qısa bir müddətdə, rəqabət mühitində müəyyən bir növ ehtiyacı ödəmək üçün mövcud bazar qabiliyyətini əks etdirir.

Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının əsas rolu və əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, o, iqtisadi inkişafın uzunmüddətli məqsədlərinin həyata keçirilməsi üçün mexanizm təşkil edir. Müəssisənin gələcək imkanlarını qiymətləndirməyə şərait yaradır, rəqabətin böyüməsini və bazar mühitindəki dəyişiklikləri nəzərə alaraq, mümkün inkişaf variantlarını proqnozlaşdırır. Həmçinin rəqabət mühitində müəssisənin üstünlüklərini müəyyənləşdirir, onun fəaliyyətinə mənfi amillərin və təhdidlərin təsirini azaltmağa imkan verir.

Göründüy kimi, müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının hazırlanması və həyata keçirilməsi mövcud təhlükə və təhdidlərin qarşısını almağa, müəssisələri rəqabət mühitində müxtəlif mənfi təsirlərdən, qeyri-müəyyənlik və risklərdən qorumağa şərait yaradır. Rəqabətli məhsulların proqnozlaşdırılması sənaye müəssisələrində strateji planlaşdırmanın vacib hissəsidir.

Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının formalaşması və həyata keçirilməsi prosesinin əsas mərhələləri aşağıdakılardır:

1. Strategiyanın həyata keçirilməsi üçün ümumi müddətin müəyyənləşdirilməsi. Bazar şəraitində hər hansı bir strategiyanın həyata keçirilməsi üçün optimal dövr üç ildən beş ilədək hesab olunur.

2. Müəssisənin strateji inkişafının əsas məqsədlərinin işlənməsi. Əsas məqsədlər aşağıdakılara yönəldilmişdir: müəssisənin uzunmüddətli səmərəli işləməsi; iqtisadi artım; müəssisənin maksimum bazar dəyərinin təmin edilməsi; əmək məhsuldarlığının artırılması; rəqibə məhsulların, işlərin, xidmətlərin və bütövlükdə müəssisənin bacarıqları barədə məlumat vermək.

3. Müəssisənin uzunmüddətli dövrdə iqtisadi inkişafını təmin edən strateji istiqamətlərinin əsaslandırılması. Uzunmüddətli dövrdə iqtisadi inkişafı təmin edən müəssisə fəaliyyətinin əsas istiqamətləri: enerjiyə qənaət edən texnologiyalardan istifadə; müəssisənin sənaye və texnoloji bazasının inkişafı; nanotexnologiyaların tətbiqi.

4. İnvestisiya mənbələri, maliyyə, maddi, əmək, informasiya resursları daxil olmaqla, müəssisə ehtiyatlarının formalaşması və səmərəli istifadəsi üçün strateji istiqamətlərin işlənməsi: resursların ümumi həcminin müəyyən edilməsi; effektiv maliyyələşdirmə sxemlərinin seçilməsi və lazımi resursların satın alınması.

5. Funksional strategiyalar nəzərə alınmaqla, müəssisənin əsas sahələri üzrə siyasətlərin formalaşdırılması, məsələn: qiymət; innovasiya və investisiya; maliyyə; marketinq və sosial siyasət.

6. İqtisadi inkişaf strategiyasının həyata keçirilməsi zamanı müəssisənin iqtisadi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi. Qiymətləndirmə zamanı əsas göstəricilər bunlardır: müəssisənin maliyyə vəziyyətini xarakterizə edən göstəricilər; müəssisənin maliyyə nəticələrini xarakterizə edən göstəricilər; əmək məhsuldarlığı göstəriciləri; rəqabət qabiliyyətinin göstəriciləri; işçilərin orta əməkhaqqı və müəssisənin uzunmüddətli dövrdə inkişafını və effektiv fəaliyyətini xarakterizə edən digər göstəricilər.

Müəssisənin inkişaf strategiyasının hazırlanması və həyata keçirilməsi üzrə işlər kompleksi ümumiləşdirilmiş formada aşağıdakı mərhələləri əhatə edir (şəkil).

Şəkil. Sənaye müəssisəsi üçün inkişaf strategiyasının hazırlanması mərhələləri

İqtisadi sektorun investisiya vəziyyətinin təhlili mərhələsində aşağıdakılar araşdırılır: sənayenin investisiya cəlbediciliyinin, rəqabətin intensivlik səviyyəsinin və inkişaf mərhələsinin təhlili. Sənayedə rəqabət intensivliyinin səviyyəsinə sahələrarası rəqabət, yeni istehsalçıların sənayeyə daxil olmaq təhlükəsi, istehsalçıya xammal alıcıları və tədarükçüləri tərəfindən təzyiq, əvəzedici məhsulların təhdidi, makromühit və dövlət siyasəti kimi amillər təsir göstərir.

Müəssisə idarəetməsinin elementi və funksiyası kimi strateji planlaşdırma makro və mikro səviyyədə ən vacib və əhəmiyyətli iqtisadi vasitələrdən biridir. Müəssisənin inkişaf strategiyasını hazırlayarkən SWOT təhlili və bençmarketing kimi vasitələrdən istifadə etməklə onun rəqabət vəziyyətinin qiymətləndirilməsi tətbiq olunur.

SWOT təhlilinin həyata keçirilməsi nəticəsində xarici və daxili mühit amillərinin ətraflı təsnifatı hazırlanır ki, bunlar da aşağıdakı formada təqdim olunur:

- strateji inkişaf meyarlarını müəyyən etməyə imkan verən müəssisənin güclü tərəfləri;
- daxili dəyişikliklər üçün təlimatları göstərməyə imkan verən müəssisənin zəif cəhətləri;
- strateji inkişafa əhəmiyyətli məhdudiyyətlərin müəyyən edilməsi ilə əlaqəli müəssisənin zəif cəhətləri;
- potensial strateji üstünlüklərin müəyyənləşdirilməsi ilə əlaqəli müəssisənin güclü tərəfləri.

Bençmarketinq - iqtisadi subyektlərin, ilk növbədə rəqiblərin öz işlərində müsbət təcrübələrindən istifadə etmək üçün fəaliyyətlərinin öyrənilməsidir. Bençmarketinq zamanı rəqiblərin uğur qazanmasının əsas amillərinin müqayisəli təhlili və təhlil olunan müəssisənin fəaliyyəti ilə müqayisəsi aparılır. Əsas müqayisə meyarları bunlardır: məhsulun keyfiyyəti, bazar payı, istehsal texnologiyaları, qiymət strategiyası, istehsal xərcləri, məhsulların gəlirliliyi, əmək məhsuldarlığı, satış həcmi, satış kanalları, xammal mənbələrinə yaxınlıq, idarəetmə keyfiyyəti, innovasiya, daxili və qlobal qiymətlər. Bençmarketinqin həyata keçirilməsinin nəticəsi onun inkişaf strategiyasının hazırlanması üçün əsas xüsusiyyətlərin müəyyənləşdirilməsidir.

Strateji hədəfi təyinetmə mərhələsi müəssisənin inkişafı üçün uzunmüddətli siyahının hazırlanması ilə əlaqələndirilir ki, bu da aşağıdakı sahələri əhatə edə bilər: istehsal xərclərini azaltmaq üçün uzunmüddətli hədəf meyarları; daxili və xarici bazarlarda payın artırılması; müəssisənin kapitallaşmasının artması; müəssisənin investisiya cəlbediciliyi səviyyəsinin artırılması; xammal və materiallar tədarükçülərindən təzyiqin azaldılması; strateji inkişaf qaydaları. Ortamüddətli planlaşdırma səviyyəsində yüksəkkeyfiyyətli uzunmüddətli strateji qaydalar konsolidasiya edilmiş maliyyə qaydalarına, əməliyyat səviyyəsində isə ətraflı inkişaf göstəricilərinə çevrilir.

Strategiyanın həyata keçirilməsi mərhələsi ən çox zəhmət tələb edən mərhələlərdən biridir. Çünki bu, müəssisənin uzun, orta və qısamüddətli inkişaf hədəflərinin razılaşdırılması prosesində görülən bütün işlərlə əlaqələndirilir. İnkişaf strategiyasının müvəffəqiyyətlə həyata keçirilməsi idarəetmə təşkilatının keyfiyyətindən birbaşa asılıdır. Hazırlanmış müəssisənin inkişaf strategiyasının müvəffəqiyyətlə həyata keçirilməsi üçün bir sıra parametrlər çox vacibdir: inkişaf strategiyasının özü, strategiyanın həyata keçirilməsinin effektivliyini qiymətləndirmə meyarları, strategiyanın həyata keçirilməsini izləyən və idarə edən sistem və subyektlər, strategiyanın tənzimlənməsi mexanizmi. Sənaye müəssisəsindəki strateji planlaşdırma müasir və innovativ metodlara və istehsal proseslərinə keçidi də nəzərə almalıdır.

Sənaye müəssisələrinin rəhbərliyi innovativ texnologiyaların tətbiqinə və yeni məhsul növlərinin satışına diqqət etməlidir. Çünki bugünkü sərt rəqabətdə qazanmağın yeganə yolu budur.

Sənaye müəssisəsinin strateji planlaşdırılmasının əsas istiqamətləri aşağıdakılardır:

- istehsal bazasının hərtərəfli modernləşdirilməsi;
- istehsal proseslərinin çevikliyinin artırılması;
- müəssisənin istehsal sahələrinin optimallaşdırılması;
- logistika proseslərinin və istehsalın planlaşdırılması və nəzarət proseslərinin səmərəliliyinin artırılması.

Beləliklə, müəssisələrin fəaliyyətinin təklif olunan mərhələlərə uyğun olaraq strateji planlaşdırılmasının təşkili istehsal prosesinin səmərəliliyini, eləcə də bazar şəraitində müəssisələrin fəaliyyətinin səmərəliliyini artıracaqdır.

Ədəbiyyat

1. Hüseynov T.Ə. Firmanın iqtisadiyyatı. Bakı: Azərnəşr, 2009, 600 s.
2. Hüseynova M.S. Kiçik biznesin idarə edilməsi, Sumqayıt: Bilik, 2013. 328 s.
3. Hüseynova İ.M. Müəssisənin iqtisadiyyatı. Bakı: Bakı Biznes Universitetinin nəşriyyatı, 2013. 304 s.
4. Корчагин, А.П. Стратегический менеджмент. М.: МИИТ, 2011, 176 с.
5. Сергеев А.А. Экономические основы бизнес-планирования. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004, 462 с.
6. Солдатова И.Ю., Чернышева М.А. Основы менеджмента. М.: Дашков и К, 2015. 272 с

Резюме

Маммадова Ш.Р.

Оценка роли стратегического планирования в реализации стратегии экономического развития предприятия.

В статье обоснована необходимость разработки стратегического планирования. Исследована роль стратегического планирования в реализации стратегии экономического развития предприятия. Изложены процесс формирования и этапы создания стратегии экономического развития предприятия, а также проанализированы особенности этих этапов.

Ключевые слова: *стратегическое планирование, стратегия, предприятие, экономическое развитие, производство, сбыт, продукт, рынок, промышленность, управление*

Summary

Mammadova Sh.R.

Assessment of the Role of Strategic Planning in the Implementation of the Company's Economic Development Strategy

The article substantiates the need to develop strategic planning. The role of strategic planning in the implementation of the economic development strategy of the enterprise has been investigated. The process of formation, and the stages of creating a strategy for the economic development of the enterprise are stated, and the features of these stages are analyzed.

Key words: *strategic planning, strategy, enterprise, economic development, production, sales, product, market, industry, management*

MİLLİ İNNOVASİYA SİSTEMLƏRİNİN İNKİŞAFI SAHƏSİNDƏ MÖVCUD PROBLEMLƏR VƏ ONLARIN HƏLLİ YOLLARI

Mirzəbəyov Araz Əliosman oğlu

Sumqayıt Dövlət Universiteti

araz.mirze@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə milli innovasiya sistemlərinin formalaşması və inkişafı sahəsində mövcud problemlər araşdırılmışdır. Milli innovasiya sisteminin elementlərinin onların səmərəliliyi baxımından əlaqələri şərh edilmişdir. Milli innovasiya sisteminin tərkib hissəsi kimi innovativ infrastrukturların səmərəliliyi qiymətləndirilmişdir. İnnovasiya infrastrukturlarının tərkib hissələrindən biri olan texnoparkların səmərəli təşkili problemlərinə baxılmış, bu sahədə dövlət tədbirləri sistemi nəzərdən keçirilmişdir.*

Açar sözlər: *innovasiya, milli innovasiya sistemi, innovasiya infrastrukturu, texnopark, səmərə, dövlət, məhsul, elm*

Müəssisələrin iqtisadi fəaliyyətinin müasir şərtlərinin ən vacib təzahürlərindən biri də onların innovativ fəaliyyətinin artan əhəmiyyətidir. Yeni məhsul və xidmətlərin yaradılması, tətbiqi və paylanması, texnoloji proseslər sənayenin əsas uğur amillərinə çevrilir. İnnovasiya fəaliyyəti məhsulun keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq, maddi və əmək xərclərinə qənaət etmək, əmək məhsuldarlığını artırmaq və istehsalın təşkilini yaxşılaşdırmaq üçün ən vacib ehtiyatları özündə cəmləşdirir. Elmi və texniki yeniliklərin yaranmasına, bərpasına və istifadəsinə, sənayenin iqtisadi inkişaf sürətini artırmağa imkan verən bir innovasiya sistemi institutlarının yaradılması getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Belə sistemlərdən biri milli innovasiya sistemidir. İnnovativ tipli iqtisadiyyatın qurulmasının ilkin mərhələsi milli innovasiya sisteminin yaradılmasıdır.

Milli innovasiya sistemi elm və sənaye sahələrində bir-biri ilə əlaqəli təsərrüfat subyektləri və məhsul və ya xidmətlər istehsal edən və satan dövlət orqanları, innovativ proseslərin həyata keçirilməsini təmin edən və güclü milli köklərin olması ilə səciyyələnən maliyyə, hüquqi və sosial institutların məcmusu tərəfindən formalaşan sosial-iqtisadi sistemdir. Milli innovasiya sistemlərinin son məqsədi ölkənin bütün iqtisadi subyektlərinin innovativ fəaliyyətini artırmaqla ölkənin dinamik inkişafını təmin etməkdir.

Milli innovasiya sistemləri konsepsiyası XX əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində hazırlanmışdır. O dövrdə bu konsepsiya əsasən beynəlxalq təşkilatlar, eləcə də ayrı-ayrı dövlətlərin hökumətləri tərəfindən siyasi proqramların formalaşdırılmasında aparılan tədqiqatlarda istifadə olunurdu. Müasir şəraitdə milli innovasiya sistemləri anlayışı geniş yayıldı və həm xaricdə, həm də ölkəmizdə aşağıdakı əsas istiqamətlər üzrə dinamik inkişaf edir:

- innovasiyanın mahiyyətinə müxtəlif yanaşmaların işlənməsi və əsaslandırılması;
- milli innovasiya sistemlərinin, konseptual aparatların, dövlət innovasiya siyasətinin inkişafı sahəsində tədqiqatlar;
- innovasiya proseslərinin dinamikasının müəyyənləşdirilməsi və öyrənilməsi;
- təşkilat və müəssisə səviyyəsində innovasiyaların tədqiqi;
- makroiqtisadi istehsal funksiyalarının qurulmasında intellektual və innovativ komponentləri xarakterizə edən amillər nəzərə alınmaqla innovasiya prosesi modellərinin formalaşması;
- innovativ fəaliyyətlər nəzərə alınmaqla iqtisadi artım modellərinin qurulması;
- innovasiya yayılması proseslərinin tədqiqi və modelləşdirilməsi;
- innovasiyaların tətbiqi əsasında rəqabətli bazarlarda davranışı əks etdirən modellərin inkişafı;
- innovativ iqtisadiyyatın və innovasiya siyasətinin inkişafında regionların əhəmiyyətinin təhlili və qiymətləndirilməsi.

Son illərdə müasir iqtisadiyyatda səmərəliliyin artırılması üçün klasterlər yaradılmışdır ki, bunlar da innovativ sistemlərdir.

Milli innovasiya sisteminin səmərəli işləməsi üçün onun formalaşması prinsipləri işlənib hazırlanmışdır:

• dövlətin məcburi iştirakı prinsipi;
• struktur identifikasiyasına əsaslanan mürəkkəblik prinsipi;
• milli innovasiya sisteminin pilləli qurulması prinsipi;
• milli innovasiya sisteminin fəaliyyətinin səmərəliliyinin monitorinqi.

Bu prinsiplər ölkənin innovativ iqtisadiyyatının qurulmasını təmin edən müvafiq model və metodların əsasını təşkil edir.

Milli innovasiya sistemi çərçivəsində istehsal olunan bilik, texnologiya və yenilik həm daxili, həm də dünya bazarında rəqabətə davamlı olmalıdır. Bunun üçün onun inkişafı sahəsində mövcud olan problemləri həll etmək lazımdır. Milli innovasiya sisteminin inkişafındakı ən vacib problem yerli əqli mülkiyyətin yaradılması və qorunması strategiyasının formalaşdırılması və

həyata keçirilməsidir. Üstəlik, bu problem ölkənin real sektorunda xüsusilə aktualdır. Bu sahədəki qlobal tendensiya hazırda dünyanın aparıcı dövlətlərinin ölkədaxili patent müdafiəsini təmin edərkən digər bazarlara çıxmaq üçün fəal səy göstərmələridir.

Milli innovasiya sisteminin inkişafı sahəsində digər problem vençur fondlarının yaradılmasıdır. Lakin vençur fondlarının yaradılması milli innovasiya sisteminin inkişafındakı problemlərin hamısını həll etmir. Çünki bunlar, bir qayda olaraq, innovasiya iqtisadiyyatının yalnız bir komponentini - kiçik biznesi stimullaşdırır. Kiçik müəssisələrin təklif etdiyi elmi-texniki həllərin geniş miqyasda həyata keçirilməsi üçün böyük və orta sahibkarlıq tərəfindən bu cür inkişafa real maraq və tələbat lazımdır.

Sistem elementləri arasındakı qarşılıqlı əlaqənin təmin edilməsinə də xüsusi fikir vermək lazımdır. Hər hansı bir sistem kimi, milli innovasiya sistemi də də bir-biri ilə əlaqəli altsistemlərin məcmusu kimi təşkil oluna bilər. Bu vəziyyətdə iqtisadi sistemlər üçün əsas komponentləri müəyyən etmək mümkündür: resurslar, məqsədlər, proseslər və nəticələr altsistemləri. Bu altsistemlər arasındakı əlaqənin səmərəli təşkili də zəruridir.

Şəkil. Milli innovasiya sisteminin elementləri və onların səmərəliliyi baxımından əlaqələri

Altsistemlər arasındakı əlaqələr innovasiya infrastrukturunun formalaşmasına da təsir göstərir. Milli innovasiya sisteminin inkişafı baxımından innovativ infrastrukturların formalaşması problemləri də mövcuddur. İnnovasiya infrastrukturunun formalaşması innovasiya proseslərinin müxtəlif mərhələlərinə əsaslanır. İnnovasiya prosesinin müxtəlif mərhələlərində innovasiya infrastrukturunun səmərəliliyinin qiymətləndirilməsinə aşağıdakı cədvəl vasitəsilə diqqət yetirək.

Cədvəl

İnnovasiya prosesinin müxtəlif mərhələlərində innovasiya infrastrukturunun səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi

İnfrastruktur xərcləri (maliyyə, insan və maddi resurslar)	Proses (məhsul yaratmağa yönəlmiş fəaliyyət)	Nəticə (innovasiya infrastrukturunun fəaliyyəti nəticəsində məhsullar, aktivlər və ya xidmətlər)	Nəticələr (qısa və ya orta müddətli effektlər)	Təsir (investisiyanın uzunmüddətli təsiri)
Ümumi xərclər (illik və məcmu); xərclərin bölünməsi; planlaşdırılan xərclərin vahid dəyəri; təmin olunan maliyyənin miqdarı; məsləhətləşmə prosesini təmin etmək xərcləri	xidmətlərin göstərilməsində hədəflərə nail olmaq, məsələn, strateji sənədlərin ilkin variantlarının hazırlanması	həyata keçirilmiş tədbirlər barədə hazırlanmış hesabatların sayı; istehsal həcmi	uğurlu layihələrin payı; infrastruktur gücü (dəstəklənən firmaların sayı)	investisiyaların səviyyəsi və keyfiyyəti; yaradılan iş yerlərinin sayı; infrastruktur xidmətlərinə artan tələb

Milli innovasiya infrastrukturunun inkişafı sahəsində digər problemlər texnoparkların formalaşdırılması və onların səmərəli təşkilidir. Texnoparkların inkişafı aşağıdakılar baxımından əhəmiyyətlidir:

1) müvafiq olaraq ölkə ərazisində, o cümlədən regionlarda yüksək texnoloji innovativ istehsalın inkişafı;

2) yeni texnologiyaların istifadəsi hesabına xidmət sahəsinin inkişafı;

3) regionların investisiya cəlbediciliyinin artırılması;

4) yüksək texnoloji məhsulların regional ixracının artırılması;

5) regionlarda yeni iş yerlərinin yaradılması, regionun cəlbedicilik səviyyəsinin artırılması.

Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, texnoparkların inkişafına mane olan bir sıra problemlər vardır ki, onlardan ən əsası innovasiya üçün büdcə maliyyəsindən səmərəsiz istifadədir. Ölkədəki yenilikləri idarə etmək üçün vahid bir qurum yaratmaq, hərəkətlərin koordinasiyasını yaxşılaşdırmaq, büdcə vəsaitlərinin xərclənməsinə təsirli bir nəzarət sistemi yaratmaq lazımdır. Bu sahədə yaranan problemləri yalnız bazar mexanizmləri əsasında aradan qaldırmaq mümkün deyil. Bundan əlavə, digər dövlət dəstəyi tədbirləri də zəruridir.

Texnoparkın səmərəliliyinin artırılmasının hüquqi tənzimlənməsinə daxil edilə bilər:

- texnoparkların fəaliyyətini tənzimləyən dövlət qanununun təkmilləşdirilməsi. Qanun texnopark formalarının ayrılmaz xüsusiyyətləri ilə tipologiyasını, bu strukturların iş meyarlarını, elmi tədqiqatların büdcə maliyyələşdirilməsinin xüsusiyyətlərini, texnoparkların elmi fəaliyyətinin tənzimlənməsi prinsiplərini əks etdirməlidir;

- dövlət əmlakının özəlləşdirilməsi zamanı əmlak komplekslərinin, torpaq sahələrinin texnoparklara verilməsinin normativ hüquqi tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsi;

- texnoparkın rezidentləri üçün hüquqi tənzimlənmənin, habelə maliyyə göstəricilərinə, texnoparkın ərazisində olma şərtlərinə, fəaliyyət profilinə dair tələblərin dəqiqləşdirilməsi;

- intellektual fəaliyyətin nəticələrinin hüquqi tənzimlənməsi və intellektual fəaliyyətin nəticələrinin qiymətləndirilməsi.

Texnoparkın səmərəliliyini artırmaq üçün təşkilati tədbirlərə aşağıdakılar daxil edilə bilər:

- texnopark idarəetmə şirkətinin yaradılması üçün bir müsabiqə keçirmək;

- texnoparkda "rezident" statusu almaq üçün müsabiqə keçirmək;

- texnoparkın sakinləri üçün kiçik müəssisələrə münasibətdə həyata keçirilən nəzarət tədbirlərinin sayının azaldılması və müvafiq olaraq bu fəaliyyətlərlə əlaqəli xərclərin azaldılması;

- kadr dəstəyi (elm adamlarına, mütəxəssislərə sosial paketlər təqdim etmək);

- informasiya dəstəyi (texnoparkların fəaliyyətinin nəticələrinin qeyd edilməsi üçün bir sistemin yaradılması və onların elmi nailiyyətlərinin təbliği üçün müvafiq sistemin yaradılması);

- təhsil sahəsindəki siyasət, texnoparkların təhsil müəssisələri ilə birləşdirilməsi tədbirləri;

- malların tədarükü, işlərin görülməsi, dövlət və bələdiyyə ehtiyacları üçün xidmətlər göstərilməsi üçün sifarişlərin yerləşdirilməsi;

- beynəlxalq təşkilatlar və xarici dövlətlərlə əməkdaşlığa, o cümlədən malların (işlərin, xidmətlərin) və xarici dövlətlərin bazarlarında intellektual fəaliyyətin nəticələrinin təqdimatına yardım.

Teknoparkların səmərəliliyini artırmaq üçün bazar və inzibati hüquqi tədbirlər xarici tədbirlərdir, lakin texnoparkın idarəedici şirkəti tərəfindən birbaşa həyata keçirilən daxili tədbirlər də mövcuddur.

İdarəetmə şirkəti tərəfindən görülən daxili tədbirlərə aşağıdakılar daxil edilə bilər:

- texnoparkın sakinləri üçün zəruri olan əlavə xidmətlərin göstərilməsi (sakinlərin ehtiyaclarının daim araşdırılması əsasında müəyyən edilir);

- potensial innovativ məhsulların istehlakçılarına onların mövcudluğu barədə məlumat vermək məqsədilə texnoparkın ərazisində aparılan tədqiqat və inkişafa dair elmi məqalələrin yayımlanmasını asanlaşdırmaq;

- texnoparkın məhsullarını tanıtmaq üçün texnopark sakinlərinin oxşar seminarlarda, sərgilərdə, forumlarda iştirakının təmin edilməsi.

Qeyd edək ki, milli innovasiya sisteminin inkişaf etdirilməsi üçün konseptual əsas öz elmi və texnoloji potensialından səmərəli istifadə etməkdir. Milli innovasiya sisteminin inkişafı üçün bu məsələnin həllinə işgüzar dairələrin nümayəndələrinin cəlb edilməsi məsləhət görülür. Mikroiqtisadi bölmələr birbaşa yeniliklər və innovativ layihələr həyata keçirirlər. Bunlar fərdi sahibkarlar, sənaye, kənd təsərrüfatı, tikinti, xidmət sahələrində işləyən müəssisələrdir. Bu prosesə xüsusi şərtlərlə xarici alimlər və sahibkarlar da cəlb edilə bilər.

Ümumiyyətlə, yuxarıda milli innovasiya sisteminin inkişafı ilə bağlı problemlərin həlli milli səviyyədə innovasiya proseslərinin iştirakçıları arasında effektiv qarşılıqlı əlaqənin qurulması kontekstində mümkündür.

Ədəbiyyat

1. Əliyev T.N., Qasımova F.H., Nəcəfov Z.M. Milli innovasiya sisteminin təşkili və idarə edilməsi. Bakı, Elm və təhsil, 2013. 680 s.

2. Зверев А.В. Формирование национальной инновационной системы: мировой опыт. Автореферат, док.э.н. М.: 2009, 58 с.

3. Попова М.В. Формирования и развития инновационных систем. Вестник, НГУ, 2012, № 12 (4) с.86-95

4. Тюрина В.Ю., Ипполитова А.А.. Технопарк – важный элемент инфраструктуры национальной инновационной системы. Изв. СУ Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2014. Т. 14, вып. 4. 616- 620

Резюме

Мирзабеков А.А.

Проблемы развития национальных инновационных систем и пути их решения

В статье исследуются проблемы развития национальных инновационных систем. Изложены элементы национальных инновационных систем. Проведена оценка эффективности инновационных инфраструктур как составная часть национальных инновационных систем. Рассмотрены проблемы эффективной организации технопарков как один из видов инновационных инфраструктур, а также рассмотрены системы государственных мер в этой области.

Ключевые слова: *инновация, национальная инновационная система, инновационная инфраструктура, технопарк, эффективность, государство, продукт, наука*

Summary

Mirzabeyov A.A.

Problems of the Development of National Innovation Systems and Ways to Solve Them

The article examines the problems of the development of national innovation systems. The elements of national innovation systems are stated. The assessment of the effectiveness of innovation infrastructures as an integral part of national innovation systems has been carried out. The problems of the effective organization of technoparks as one of the types of innovative infrastructures are considered, as well as the systems of state measures in this area

Key words: *innovation, national innovation system, innovation infrastructure, technopark, efficiency, state, product, science*

AZƏRBAYCANDA LOGİSTİK İDARƏ SİSTEMİNƏ HÜQUQİ DƏSTƏK

Mövsümova Fəridə Rauf qızı

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyası

aliyeva.farida94@gmail.com

Xülasə: *Azərbaycanın logistik idarəetmə sistemində müvafiq tədarük, müqavilə, xidmət, icarə müqavilələri və s. ilə müəyyən edilmiş iqtisadi əlaqələrin qurulması üçün bir sıra iş aparılır. Müqavilənin bağlanmasından əvvəl işgüzar danışıqların aparılması da daxil olmaqla transaksion*

əməliyyatlar (latın dilindən transactio - sövdələşmə). Nəticədə, Pareto razılaşması tərəflərin maraqları və qarşılıqlı ticari mənfəətlərinin uzlaşması şəklində ifadə edilərək optimallaşdırılır. Əldə edilmiş razılaşma qanuni qüvvəyə malik bir müqavilə şəklində müəyyən edilir.

Açar sözlər: *logistik sistemlər, hüquqi qüvvə, əməliyyat, ticari fayda, müqavilə, qanunvericilik aktları*

Sahibkarlıq bazar iqtisadiyyatının ayrılmaz hissəsi kimi fəaliyyət göstərir. Bu o deməkdir ki, sahibkarlıq yalnız bazar iqtisadiyyatına xasdır, bütöv bazarın bütün subyektləri eyni zamanda sahibkarlığın subyektləridir. Bundan əlavə, sahibkarlıq fəaliyyəti mövcud qanunvericiliklə müəyyən edilmiş hüquqi bazada həyata keçirilir.

Sahibkarlığın hüquqi tərkib hissəsinin mahiyyətini dərk etmək üçün Azərbaycanda müasir iqtisadiyyatda sahibkarlıq fəaliyyətinin əsas xüsusiyyətlərini nəzərə almaq lazımdır. Qanun baxımından sahibkarlıq gəlir gətirməyə yönəlmiş istehsal, ticarət və xidmətlər sahələrində istehsal və ticarət fəaliyyətinin bir formasıdır. Digər tərəfdən sahibkarlıq qanuni icazə verilən iqtisadi azadlıqlar, özəl təşəbbüs və sahibkarlıq şəraitində istehsal və ticarət fəaliyyətinin təşkili kimi müəyyən edilə bilər.

Sahibkarlıq fəaliyyəti mülki hüquqların ayrılmaz hissəsidir və buna görə mülki qanunlarla qorunur və tənzimlənir. Azərbaycan Mülki Məcəlləsi sahibkarlıq fəaliyyətinin öz riski ilə həyata keçirilən, əmlakdan istifadədən, malların satışından, işlərini yerinə yetirməsindən və ya bu vəzifədə qeydiyyata alınmış şəxslər tərəfindən qanunla müəyyən edilmiş qaydada xidmətlər göstərməsindən sistemli mənfəət əldə etməyə yönəlmiş müstəqil bir fəaliyyət olduğunu müəyyənləşdirir.

Sahibkarlıqda ölkənin istehsal, ticarət və xidmətlər sahələrində çalışan həvəskar əhalisinin iqtisadi davranışı və iqtisadi fəaliyyəti, peşəkar və yaradıcı potensialı özünü göstərir. Sahibkarlıq çərçivəsində inteqrasiya olunmuş bazarın subyekti olan hər müəssisə üçün gündəlik və yenilikçi istehsal və ticarət fəaliyyətinin layihələri həyata keçirilir.

Sahibkarlıq müasir iqtisadiyyatın bir növ mənbəyi sayılan sahibkarlığa əsaslanır, bu mənbənin daşıyıcısı pulunu "iş"- ə yatıran və idarə edən insan təşəbbüskarıdır və buna görə də hərəkətlərinin və nəticələrinin həyata keçirilməsi üçün yalnız maddi deyil, həm də hüquqi məsuliyyət daşıyır.

Mülki qanunun bir subyekti kimi bir təşəbbüskar fərqləndirici xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur: ilkin kapitalın formalaşmasında şəxsi iştirak, müəssisənin idarə edilməsində şəxsi iştirak, müəssisənin nəticələri üçün maddi məsuliyyət, bir müəssisənin inkişafı strategiyası seçilərkən qərar qəbul etmək hüququ və müəssisənin mənfəətini bölüşdürmək hüququ.

Bəzi qərarlar bir təşəbbüskar tərəfindən kollektiv olaraq qəbul edilir, məsələn, bir müəssisənin inkişafı üçün bir strategiya seçərkən və ya mənfəət paylanarkən. Kollegiallıq, səhmdar cəmiyyətləri kimi təşəbbüskarlığın təşkilati və hüquqi formalarına xasdır, bu da sahibkarın şəxsi məsuliyyətini istisna etmir.

Bir sahibkarın qanuni sahədə uğurlu fəaliyyət göstərməsi üçün bir sıra şəxsi keyfiyyətlərə sahib olmalıdır: fədakarlıq, həvəs, çalışqanlıq, analitik qabiliyyət, yenilik, inad (iradə), təşkilatçılıq qabiliyyəti, təcrübə, intuisiya və yaradıcı düşüncə. Ticarət hüququ, ənənə və adətləri bilmək də daxil olmaqla sahibkarın peşəkarlığı və yüksək vərdişləri buna əlavə edilmişdir. Bütün bu keyfiyyətlər yalnız təşəbbüskar həyatın bütün sahələrində qanuna tabe olan bir vətəndaş olduqda özünü göstərməlidir.

Sahibkarlıq subyektləri hüquqi şəxs qismində çıxış edən müxtəlif təşkilati-hüquqi formalı müəssisələrdir. İstehsal və ticarət, sahibkarlığın ayrılmaz hissələridir. Nəticədə bütün ticarət subyektləri ticarətlə məşğuldurlar, çünki ehtiyac duyduqları mənbələri alır və ticarət fəaliyyətlərinin nəticələrini bazarda satırlar. Bu mənada söhbət sahibkarlıq fəaliyyətinin ümumi kommersiyalaşdırılmasından gedir.

Bazar müəyyən bir sahibkarlıq fəaliyyətinin effektivliyini qiymətləndirir. Nəticədə, hüququn bütün aspektləri maddi-texniki idarəetmə sisteminin hüquqi dəstəyində öz əksini tapmışdır.

İdarəetmə və ya idarəetmə prosesi aşağıdakı funksiyaların həyata keçirilməsini əhatə edir: planlaşdırma, tənzimləmə (planlaşdırılan fəaliyyət praktikasında həyata keçirilmə), mühasibat, nəzarət və təhlil. Planlaşdırma funksiyası əsas rol oynayır, çünki bütün müəssisələrin işinin səmərəliliyi planlaşdırmanın keyfiyyətindən asılıdır. Qeyd etmək vacibdir ki, planlaşdırma mərhələsində planlaşdırılan fəaliyyət və kadr hərəkətləri qanunun tələblərinə tam uyğun olmalıdır. Bundan əlavə, idarəetmə bir proses olaraq müəyyən təhlükəsizlik növlərindən təsirlənir, məsələn logistikada bunlar:

1) elmi: logistikanın elm kimi nəzəri müddəaları;

2) məlumat: nəzarət olunan sistem haqqında məlumatların mövcudluğu, habelə onların toplanması və işlənməsi metodları; kompüter avadanlığı və proqramlarının mövcudluğu daxil olmaqla;

3) texniki: nəqliyyat vasitələri daxil olmaqla texniki vasitələr, avadanlıqlar;

4) təşkilati: idarə olunan sistemin bütün komponentlərinin məkanda və zamanda sifariş edilməsi;

5) maliyyə: idarəetmə prosesinin həyata keçirilməsi üçün zəruri maliyyə mənbələrinin mövcudluğu;

6) əmək (işçi qüvvəsi): tələb olunan keyfiyyətlərə malik peşəkar kadrların mövcudluğu.

7) qanuni: əmtəə dövriyyəsi proseslərini, habelə bütün sahibkarlıq fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik aktlarının mövcudluğu və yerinə yetirilməsi. [3, s. 74-75]

Hüquqi dəstəyin bir hissəsi olaraq, planın hazırlanmış müddəaları hüquqi ekspertizadan keçirilməli, son qanunvericilik aktlarına xüsusi diqqət yetirilməlidir. Müasir qanunvericilik çox əhəmiyyətli bir qeyri-sabitlik ilə xarakterizə olunur ki, bu da bəzən iqtisadi sahədə istəmədən pozuntulara səbəb olur. Bundan əlavə, hüquqi dəstək məhkəmə təcrübəsini da nəzərə almalı və bu səbəbdən hüquqi dəstək peşəkar işçilər tərəfindən həyata keçirilməlidir ki, bu da istisna etmir, əksinə idarəetmə işçilərinin sahibkarlıq sahəsində kifayət qədər hüquqi biliyə sahib olmasını təmin edir.

Həqiqətən də, mülki hüquq münasibətləri üstünlük təşkil edir, lakin bu, inzibati və ya hətta cinayət qanunvericiliyinin tətbiq edilməsi hallarını istisna etmir. Beləliklə, cinayət əməli sayına gəlirlərin gizlədilməsi və vergidən yayınma, çirkli pulların yuyulması, fırıldaqçılıq, basqın və saxta iflas daxildir. Bu baxımdan, hüquqi dəstək bu cür cinayətlərin qarşısının alınması üçün keşik çəkir.

Qeyd etmək vacibdir ki, sahibkarlıq fəaliyyəti əsasən zəruri maddi ehtiyatların tədarükçüləri və satılan məhsulların istehlakçı alıcıları, nəqliyyat təşkilatçıları-daşıyıcılar, həmçinin banklar və kredit təşkilatları olan iş ortaqları ilə həyata keçirilir. Bu vəziyyətdə iş ortaqları bir-biri ilə müqavilə münasibətlərinə girirlər.

Logistik idarəetmə sistemində müvafiq tədarük, müqavilə, xidmət, icarə müqavilələri və s. ilə müəyyən edilmiş iqtisadi əlaqələrin qurulması üçün bir sıra işlər aparılır. Müqavilənin bağlanmasından əvvəl əməliyyat danışıqları, o cümlədən işgüzar danışıqların aparılması (latın dilindən transactio - sövdələşmə) həyata keçirilir. Əldə edilmiş razılaşma qanuni qüvvəyə malik bir müqavilə şəklində müəyyən edilir.

Qanunvericilik aktlarının məcmusu sahibkarlıq subyektlərinin fəaliyyət göstərdikləri hüquqi mühiti təşkil edir. Buraya respublika və regional qaydalar daxildir. Qanunların birmənalı olmaması və ziddiyyətlərin olması, bəzi hüquqi aktların kifayət qədər işlənməməsi, kiçik və orta sahibkarlıq hüquqlarının qorunmasının zəif təminatları səbəbindən sahibkarlıq fəaliyyətinə dair tənzimləyici bazanın qeyri-kamilliyini qeyd etmək lazımdır. Qeyd olunan çatışmazlıqlar müəssisələrin hüquqşünaslarının işini əhəmiyyətli dərəcədə çətinləşdirir, nəticədə, müəssisələr bəzən əlverişsiz vəziyyətdə qalırlar: nəzarət və yoxlama orqanlarının təzyiqinə məruz qalırlar. Belə bir vəziyyətdə peşəkar hüquqşünasların və vəkillərin fəaliyyəti çox vacibdir.

Nəticədə, qeyd etmək lazımdır ki, logistikanın hüquqi təminatı ilə bağlı işlərin əsas hissəsini ixtisaslaşmış hüquq firmaları tərəfindən autsorsinq şəklində, əsasən uzunmüddətli əməkdaşlıq yolu ilə aparmaq məsləhətdir. Bu cür qarşılıqlı fəaliyyətdə bir vəkilin yüksək səriştəsi əldə edilir ki, bu da bütün iş fəaliyyətlərinin müvəffəq olmasına kömək edir. Logistik təkcə iqtisadiyyat deyil, həm

də hüquqdur! Buna görə də logistik idarəetmə sisteminin işçiləri hüquq sahəsindəki biliklərini yorulmadan inkişaf etdirməlidirlər.

Ədəbiyyat

1. "Azərbaycan Konstitusiyası" 26.09.2016
2. "Azərbaycan Mülki Məcəlləsi" 03.12.2019
3. Plotkin B.K., Gogin D.Y. Sahibkar logistik funksionallığı. SPb.: SPb-GEU-nun nəşriyyatı, 2014, 325 s.
4. Plotkin B.K., Delyukin L.A. Ticarət və logistikada iqtisadi və riyazi metod və modellər: dərs vəsaiti. - M.: RIOR: INFRA-M, 2016. - 346 s. (21.6 s.)

Резюме

Мовсумова Ф.Р.

Юридическая поддержка логистической системы управления в Азербайджане

В логистической системе управления Азербайджана выполняется комплекс работ по установлению хозяйственных связей, которые закрепляются соответствующими договорами поставок, подряда, оказания услуг, аренды и др. Заключению договора предшествует выполнение трансакционных операций, включая ведение деловых переговоров (от лат. transactio – сделка). В результате происходит оптимизация сделки по Парето, которая выражается в форме достижения компромисса интересов и взаимной коммерческой выгоды сторон. Достигнутое соглашение закрепляется в форме договора, который обладает юридической силой.

Ключевые слова: *логистические системы, юридическая сила, сделка, коммерческая выгода , договор, законодательные акты*

Summary

Movsumova F.R.

Juridical Support to Logistic Management System in Azerbaijan

In the logistics management system of Azerbaijan, a set of works is carried out to establish economic ties, which are fixed by the corresponding supply, contract, service, lease agreements, etc. The conclusion of the agreement is preceded by the execution of transaction operations, including conducting business negotiations (from the Latin transactio - a deal). As a result, the Pareto deal is optimized, which is expressed in the form of achieving a compromise of interests and mutual commercial benefits of the parties. The agreement reached is fixed in the form of a contract that has legal force.

Key words: *logistics systems, legal force, transaction, commercial benefit, contract, legislative acts*

SƏRNİŞİN AVİADAŞIMALARI BAZARINDA FƏALİYYƏT MODELLƏRİ

Nəcəfov Elman Mehdi oğlu
Milli Aviasiya Akademiyası
Nəcəfli Fəridə Elman qızı
Milli Aviasiya Akademiyası
ferideelman@gmail.com

Xülasə: *Azərbaycanda son illər aparılan islahatlar, biznes mühitinin liberallaşdırılması və əhalinin sosial rifah halının yaxşılaşdırılması istiqamətində həyata keçirilən tədbirlər, yenilənmiş şərtlər daxilində ölkəmizdə hava nəqliyyatında sərnişin daşımaları bazarının idarə olunması sahəsində optimal modelin qurulması üçün beynəlxalq səviyyədə formalaşmış müxtəlif modellərin müqayisəli elmi təhlilinin aparılmasını zəruri edir. Qlobal böhran dövründə (pandemiya və s.)*

digər modellərə nisbətən üstünlükləri olan hökumət modeli daha cəlbedicidir, lakin şübhəsiz ki, liberal model sərnişin aviadaşımaları bazarında ən perspektivlidir.

Açar sözlər: *liberal, hava nəqliyyatı, logistika, sərnişin, aviaşirkət, daşıma, model*

Hal-hazırda beynəlxalq sərnişin aviadaşımaları bazarında 3 əsas fəaliyyət modelindən istifadə olunur:

- ***Dövlət tərəfindən idarə olunan***
- ***Liberal***
- ***Qarışıq***

Bu modellərin keyfiyyət xüsusiyyətləri aşağıdakı əlamətlərlə (Şəkil 1) fərqlənir.

Şəkil 1. Sərnişin aviadaşımaları bazarında fəaliyyət modellərinin keyfiyyət xüsusiyyətləri.

Mülki aviasiya, müəssisələrin fəaliyyətinə dövlət tərəfindən sərt şəkildə nəzarət edilən iqtisadi sahəyə aiddir. Bu səbəbdən, mülki aviasiya bazarının dövlət tərəfindən tənzimlənməsi heç vaxt şübhə doğurmur və əsas məsələ dövlətin hansı miqyasda və metodlarla bu nəzarəti aparmasındadır. Qeyd etmək lazımdır ki, dövlətin aviaşirkətlərin fəaliyyətinə müdaxilə etməsinin miqyası makroiqtisadi, mikroiqtisadi və həmçinin sosial və siyasi amillərlə əlaqəlidir.[1]

Dövlətin mülki aviasiya bazarının tənzimlənməsini zəruri edən ən vacib 3 səbəb aşağıdakılardır :

1. Uçuş təhlükəsizliyinin təmin olunması. Bu, aviadaşımalar bazarı iştirakçıları üçün məcburi standart və qaydaların tətbiq olunmasını zəruriləşdirir. Həmin qayda və standartlar isə hava gəmilərinin etibarlı istismarını təmin edir.
2. Aviasiya müəssisələri məhsullarının (daşımalar) keyfiyyətinə nəzarət edilməsi.
3. Aviasiya nəqliyyatının fəaliyyəti ilə əlaqəli cəmiyyətin müəyyən itkilərinin (emissiya, səs küy və s.) məhdudlaşdırılması.

- ***Dövlət tərəfindən idarə olunan model***

Dövlət tərəfindən idarə olunan modelin şərtlərinə uyğun olaraq hökumət milli aviadaşıyıcın təsərrüfat fəaliyyətinə nəzarət edir. Bununla yanaşı, digər aviaşirkətlərdən fərqli olaraq milli aviadaşıyıcıya xüsusi güzəştlər edilir. Güzəştlər dövlət tərəfindən aviaşirkətlərə verilən dotasiyalarla (hava gəmiləri parkının yenilənməsi, müvafiq avadanlıqların alınması və s.) və hava əlaqələri haqqında ikitərəli sazişlərə müvafiq olaraq təyin olunan xarici aviadaşıyıcılarla birgə inhisarçılığa imkan yaratmaqla (xüsusilə daha çox gəlir gətirən beynəlxalq istiqamətlərdə) müəyyən olunur.[6] Dövlət tərəfindən idarə olunan model olan ölkələrdə milli aviadaşıyıcıya düşən bazar payı 60-70 % aralığında, özəl aviaşirkətlərin payı isə çox az olur. Dövlət tərəfindən idarə olunan modeldə aviaşirkətlərə dövlət dəstəyi aşağıdakılarla (Şəkil 4) müəyyən olunur:

1. Lizinq ödənişlərinin subsidiyalaşdırılması
2. Kredit şərtlərinin yumşaldılması
3. Müəyyən növ hava gəmilərinin rüsumsuz ölkəyə gətirmək hüququnun verilməsi və s.
4. Aviaşirkətlərə dövlət tərəfindən aşağı faizlərlə maliyyə dəstəyi

5. Dövlət qarantiyasının tətbiq olunması

6. Vergidən azad olunma və vergi güzəştləri

Rusiya Federasiyasında və bir sıra digər ölkələrdə "Royalty" praktikasından belə istifadə olunur.

Sərnişin aviadaşımaları bazarında dövlət tərəfindən idarə olunan modelin əsas xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

- Özəl aviaşirkətlərin sərnişin aviadaşımalar bazarı məhduddur.
- Bazar konsentrasiyasının yüksək səviyyəsi.Milli aviadaşıyıcı aviadaşımalar bazarının 60-70 % nə nəzarət edir.
- Milli aviadaşıyıcı dövlət tərəfindən dotasiyadadır və yüksək gəlirli beynəlxalq xətlərdə inhisara malikdir.
- Dövlət milli aviadaşıyıcının təsərrüfat fəaliyyətinə nəzarət edir.
- Dövlət milli aviadaşıyıcının səhmlərinə nəzarət edir.

Bir çox ölkələr rəqabətin tənzimlənməsi üçün hava əlaqələri haqqında ikitərəfli sazişlərdə daşıma həcminə nəzarəti özlərində saxlayırlar. Rusiya Federasiyası və Afrikanın bir çox ölkələrində tətbiq edilən "Royalty" praktikasını da dövlət tərəfindən idarəolunan modelə xas olan xüsusiyyətlərdən hesab etmək olar. Misal üçün Nigeriya Almaniyanın "Lufthansa" aviaşirkətinə, Rusiya Federasiyası Avropa ölkələrinin bir çoxuna "Royalty" tətbiq edir.[5] 2015-ci ilin yanvarından Küveyt xarici ölkələrin hava gəmilərindən öz hava məkanından istifadə edilməsi üçün təxminən 135 dollar miqdarında rüsum alır. Məlumdur ki, Çikaqo konfransında imzalanmış "2 hava azadlığı haqqında saziş"də (Beynəlxalq hava daşımalarında tranzit haqqında saziş, İASTA) ölkələrin bir-birilərinə tranzit uçuş hüququ verilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Dövlət tərəfindən idarə olunan modeli daha çox, SSRi dağılandan sonra müstəqilliyinə qovuşmuş ölkələrdə (o cümlədən Azərbaycanda), Cənubi Şərqi Asiya ölkələrində və bir sıra ərazisi kiçik olan ölkələrdə fəaliyyət göstərir. Əsasən bu ölkələrdə nəqliyyat sahəsi vacib strateji əhəmiyyət daşıyır və ümumdaxili məhsulun böyük həcmini təmin edir (Sinqapur, Tailand, BƏƏ, Azərbaycan, Özbəkistan və s). Çin təcrübəsi də xüsusi maraq doğurur. Belə ki Çinin əsas 3 aviaşirkətlərinin ("Air China", "China Eastern Airlines", "China Southern Airlines") səhmlərinin nəzarət paketinə dövlət nəzarət edir. "Spring Airlines" loukost aviaşirkəti paralel fəaliyyət göstərsə də yuxarıda sadaladığımız 3 aviaşirkət Çinin mərkəzi hökuməti tərəfindən həm siyasi, həm də maliyyə dəstəyi alır.[2] Dövlət tərəfindən idarə olunan model şəraitində hökumət milli aviadaşıyıcının səhmlərində əsas pay sahibidir və tariflərə sərt nəzarət siyasəti aparır. Bu modelin çatışmayan cəhəti kimi özəl aviaşirkətlərin maraqlarının nəzərə alınmaması, bazar konsentrasiyasının yüksək səviyyəsi olmasıdır ki, bu da sonda tariflərin yüksəlməsinə gətirib çıxardır.

❖ ***<u>Liberal model</u>***

"Ümumdünya sərnişin aviadaşımaları bazarının liberallaşdırılması haqqında" [3] məqalədə liberal model haqqında kifayət qədər məlumat verilibdir. Sərnişin aviadaşımaları bazarında liberal model fəaliyyət göstərən ölkələrin təcrübəsinin təhlili göstərir ki, sərnişin aviadaşımalarının həcmi burada xeyli artmışdır. Bu modeldə dövlət iri aviaşirkətlərin səhmlərində səhmdar kimi iştirak etmir və onların təsərrüfat fəaliyyətlərinə qarışmır. Dövlətin əsas funksiyaları sertifikatlaşdırılma siyasətinin aparılması, uçuş təhlükəsizliyinin təmin olunmasına nəzarət və özəl aviaşirkətlər arasında ədalətli rəqabətin təmin olunmasıdır. Modelin əsas çatışmamazlığı çoxsaylı birləşmələrə və bir-birilərinin məhv olunmasına gətirən iri özəl aviaşirkətlər arasında yaranan yüksək səviyyəli rəqabətin olmasındadır. Son illərdə ümumdünya miqyasında liberallaşma tendensiyasının daim inkişaf etməsi müşahidə olunur. Yəni liberal modelə keçid artıq heç kimdə şübhə doğurmur və müzakirələr yalnız liberallaşmanın optimal yolunun müəyyən olunması çərçivəsində aparılır. Liberal modelə keçid mülki aviasiya sahəsinin əhəmiyyətli inkişafına nail olmasına səbəb olur və ölkənin beynəlxalq aviadaşımalar bazarına inteqrasiyasını daha effektiv edir.

Cədvəl 1. Sərnişin aviadaşımaları bazarındakı modellərin keyfiyyət xüsusiyyətləri.

❖ ***Qarışıq model***

Bu model dövlət tərəfindən idarə olunan modeldən liberal modelə keçid mərhələsində yaranır və hər iki modelin (həm dövlət tərəfindən idarə olunan, həm də liberal) xüsusiyyətlərini

özündə daşıyır. Hal-hazırda bir çox ölkələr mülki aviasiyada ciddi dövlət tənzimlənməsi yolundan, aviaşirkətlərin təsərrüfat fəaliyyətinə qarışmamaq siyasətinə, bazar rəqabəti prinsiplərinə keçid mərhələsindədirlər və bu mərhələdə onlar təbii ki, qarışıq modeldən istifadə edirlər. Qarışıq modeldən istifadə edən ölkələrdən İtaliyanı, Malayziyanı, Latın Amerikası ölkələrini və Rusiya Federasiyasını göstərə bilərik. Burada da dövlət eyni ilə dövlət tərəfindən idarə olunan modeldə olduğu kimi milli aviadaşıyıcının səhmlərinə nəzarət edir və onun təsərrüfat fəaliyyətinə birbaşa təsir edir. Qarışıq modelin əsas xüsusiyyəti dövlət və özəl aviaşirkətlər arasında yüksəksəviyyəli rəqabətin olmasındadır. Bir qayda olaraq, sərnişin aviadaşımaları bazarında fəaliyyət göstərən qarışıq model o biriləri ilə müqayisədə ən pis nəticə verir. Mülki aviasiya səhəsində dövlət siyasətinin ardıcıl olmaması rəqabət mexanizmlərinin pozulmasına, dövlət dəstəyi olan aviaşirkətlərin effektivliyinin azalmasına, daxili bazarda vəziyyətin pisləşməsinə, daşıma həcminin yüksəlmə tezliyinin azalmasına və nəhayət milli aviadaşıyıcının beynəlxalq miqyasa mövqelərinin itirilməsinə gətirib çıxardır.

Hər üç modelin müqayisəli təhlili ümumdünya böhran (pandemiya və s.) şəraitində digər modellərə nisbətən üstünlüklərə malik dövlət tərəfindən idarə olunan modelin daha cəlbedici olmasına baxmayaraq, liberal modelin sərnişin aviadaşımaları bazarında perspektivli olması şübhə doğurmur.

Ədəbiyyat

1. Скрыльникова, Н.И. Рынок гражданской авиации в России: формальные и неформальные взаимодействия актеров // Экономическая социология. 2007, Т. 8, № 5, с. 99.
2. ../Downloads/Tezis%20Elman%20Nəcəfov,%20Feride%20Necefli%20Fevral%20məruzələri%202020.doc
3. The New York Times. China Fortifies State Businesses to Fuel Growth – URL: http://www.nytimes.com/2010/08/30/world/asia/30china.html?pagewanted=1
4. Источник: составлено автором по Карпов, Д. Возможны варианты: перспективы российской гражданской авиации зависят от экономической модели, которую выберут власти // Авиатранспортное обозрение. – 2006. – № 74. – URL: http://www.ato.ru/content/vozmozhny-varianty
5. Federal Aviation Administration. Overflight fees – URL: http://www.faa.gov/air_traffic/international_aviation/overflight_fees/
6. https://aqreqator.az/az/iqtisadiyyat/408031

Резюме

Наджафов Э.М., Наджафли Ф.Э.

Модели деятельности на рынке пассажирского рынка

Реформы, проводимые последние годы в Азербайджане, меры принятые по либерализации бизнес-среды и повышению социального благосостояния населения, делают необходимым проведение сравнительного научного анализа различных международных моделей, для построения оптимальной модели управления рынком авиаперевозок в нашей стране. Государственная модель, имеющая преимущества перед другими моделями в условиях глобального кризиса (пандемии и т. д.), является более привлекательной, но нет сомнений в том, что либеральная модель является самой многообещающей на рынке пассажирских авиаперевозок.

Ключевые слова: *либерал, воздушный транспорт, логистика, пассажир, авиакомпания, транспорт, модель*

Summary

Najafov E.M., Najafli F.E.

Models of Activity in the Passenger Air Transport Market

While a comparative analysis of all three models shows that the state-run model, which has advantages over other models (pandemic etc.) in the context of the global crisis, is more attractive,

there is no doubt that the liberal model is promising in the passenger aviation market. The reforms carried out in Azerbaijan in recent years, the measures taken to liberalize the business environment and improve the social welfare of the population make it necessary to conduct a comparative scientific analysis of various internationally formed models to build an optimal model for managing the air transport market in our country.

Key words: *liberal, air transport, logistics, passenger, airline, transport, model.*

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT - LOGİSTİKA SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI ŞƏRAİTİNDƏ TRANZİT POTENSİALININ İNKİŞAFI

Panaliyev Əliheydər Vəliəhəd oğlu
Azərbaycan Texniki Universiteti
ali.panaliev@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanın tranzit potensialının mövcud vəziyyəti və logistika baxımından perspektiv inkişafı istiqamətləri tədqiq olunur. Ölkənin nəqliyyat, logistika və onunla əlaqəli digər xidmətləri göstərmək üçün imkanları araşdırılır. Azərbaycanın tranzit potensialının inkişafına təsir göstərən amillər təhlil edilmiş və qruplaşdırılır. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun tranzit cəlbediciliyinin yaxşılaşdırılması və səmərəliliyinin yüksəldilməsinin əsas istiqmətləri iqtisadi cəhətdən əsaslandırılır.*

Açar sözlər: *nəqliyyat sistemi, nəqliyyat dəhlizi, tranzit potensialı, logistika, logistik sistem, inteqrasiya, infrastruktur*

Ölkənin nəqliyyat sistemindən keçən tranzit yük axınının həcminin artması biznes fəaliyyətini stimullaşdırır, əlavə iş yerlərinin açılmasına, nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin inşasına və modernləşdirilməsinə, büdcəyə vergi gəlirlərinin artırılmasına təminat verir. Eyni zamanda nəqliyyat sisteminin tranzit potensialının inkişafı, iqtisadiyyatın xammal ixracından hazır məhsul və xidmətlərin ixracına keçməsinə, iqtisadi artımı artırmağa və ölkənin sosial-iqtisadi inkişafını sürətləndirməyə şərait yaradır.

Müasir dövrdə ölkələr arasında xarici iqtisadi əlaqələrin fəal inkişafı, tranzit daşımaların və xarici ticarət əməliyyatlarının həcminin artması, nəqliyyat sisteminin texniki səviyyəsinin yüksəlməsi, göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəlməsi beynəlxalq daşımaların təşkili və həyata keçirilməsində müxtəlif nəqliyyat növlərinin, logistika mərkəzlərinin və bütövlükdə nəqliyyat sisteminin rolunun dəyişməsinə səbəb olur. Bu baxımdan Azərbaycanda nəqliyyat - logistika sisteminin formalaşması şəraitində tranzit potensialının inkişafı problemlərinin tədqiqi tələb olunur.

Qloballaşma şəraitində nəqliyyat dünya ölkələrində bazar iqtisadiyyatının inkişafı proseslərini gücləndirərək yalnız daxili deyil, həm də beynəlxalq bazarların formalaşması üçün əsas rol oynayır. Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin inkişafının müasir mərhələsində ölkənin tranzit cəlbediciliyinin artırılması onun nəqliyyat siyasətinin planlaşdırılmasında prioritetlərdən birinə çevrilmək məqsədi daşıyır.

Azərbaycan Respublikasının dinamik inkişaf etməkdə olan dünya işgüzar fəaliyyət mərkəzləri olan Avropa Birliyi, Rusiya, İran, Türkiyə, Orta Asiya, Qara dəniz, Qafqaz və Xəzər hövzəsi regionu ölkələri arasındakı yolda əlverişli iqtisadi, coğrafi və geosiyasi mövqeyi Avrasiya qitəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığa yönəldilmiş yeni nəqliyyat əlaqələri sisteminin yaradılmasında əsas əlaqə rolunu qabaqcadan müəyyənləşdirir.

Azərbaycan ərazisindən keçən Şərq-Qərb, Şimal-Cənub iki beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ölkənin tranzit potensialının artmasını əvvəlcədən müəyyənləşdirir və nəqliyyat xidmətləri ixracının artması üçün imkanlar yaradır.

Ölkənin tranzit potensialı və logistikanın inkişafı problemləri “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə rəqabətli və dayanıqlı iqtisadiyyatın qurulması təşəbbüslərinin tərkib hissəsi kimi tədqiq edilmişdir. Müəyyən bir ölkənin (bölgənin, ərazinin) nəqliyyat sisteminə gəldikdə, "tranzit potensialı" anlayışı, ölkənin nəqliyyat, logistika və onunla əlaqəli digər xidmətləri göstərmək üçün imkanlarını müəyyənləşdirən xarici və daxili amillərin birləşməsi deməkdir. Bu halda nəqliyyatı tranzit kimi təsnif etmək meyarı, gediş və təyinat məntəqələrinin milli sərhəd xaricində yerləşməsidir.

Tranzit potensialının inkişafı problemi ilə bağlı bir sıra elmi əsərlərin təhlili [3,4] nəticəsində kifayət qədər əsaslandırılma dərəcəsi ilə, ölkənin tranzit potensialının inkişafına təsir göstərən amilləri aşağıdakı kimi qruplaşdırmğa imkan verir:

- geoiqtisadi amillər (ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi, qlobal və regional iqtisadi icmalardakı rolu ilə əlaqəli);
- geosiyasi amillər (siyasi risklər və nəticədə, ölkədən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyi səbəbindən);
- texnoloji amillər (müasir nəqliyyat, informasiya, gömrük texnologiyaları və nəqliyyat proseslərini idarə etmək üçün logistika metodlarının tətbiqi ilə əlaqəli);
- infrastruktur amilləri (ölkədə nəqliyyat, logistika və gömrük infrastrukturu şəbəkəsinin inkişaf səviyyəsində özünü göstərir);
- iqtisadi və hüquqi amillər (dövlətin iqtisadi siyasəti ilə müəyyənləşdirilir, habelə beynəlxalq nəqliyyat və tranzit sahəsində bir sıra daxili və təsdiq edilmiş beynəlxalq qanunvericilik aktları).

Tranzit potensialının reallaşdırılması amilləri geniş şəkildə xarici (ekzogen) və daxili (endogen) amillər olmaqla iki hissəyə bölmək olar. Xarici mühitin təsirini ekzogen (geoiqtisadi və geosiyasi) amillər səciyyələndirir ki, bunlara dövlət idarəetmə orqanları ümumiyyətlə təsir etmir və ya dolayı təsir göstərirlər. Endogen (infrastruktur, texnoloji və iqtisadi, hüquqi) amillər dövlətin makroiqtisadi siyasətinin tədbirlərinə yönəldilən daxili mühitin təzahürlərini əks etdirir.

Tranzit müasir dünya iqtisadiyyatında açıq şəkildə ifadə olunmuş vasitəçi xüsusiyyətə malik olan mühüm bir sahədir. Tranzit malların istehsalçıdan istehlakçıya daşınması üçün maddi-texniki təchizat prosesinin vacib bir hissəsidir və çoxqatlı kompleks quruluşa malikdir. Tranzit, vergitutmaya diqqət yetirən və tranzit prosesini asanlaşdırmaq üçün infrastruktur yaratmış bir çox tranzit ölkələrin büdcəsinə əhəmiyyətli töhfə verir.

Tranzitin əsas problemləri təhlükəsizlik qaydalarına, beynəlxalq və daxili səviyyədə bir sıra ekoloji və hüquqi normalara uyğunluqdur. Tranzit həm də ölkə ərazisindən keçən malların uçotudur.

Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması kontekstində ayrı-ayrı dövlətlər üçün tranzit konsepsiyası bitişik sahələr hesabına xeyli genişlənir. Məsələn, maliyyə mənbələrinin tranziti; enerji resurslarının tranziti (elektrik enerjisi, enerji ehtiyatları - neft, qaz); informasiya ehtiyatlarının tranziti; əmək ehtiyatlarının miqrasiyası; bilik və texnologiyaların tranziti; kimyəvi cəhətdən aktiv maddələrin və qadağan olunmuş mallarının tranziti; cinayət tərkibli tranzit və s.

Yüklərin daşınması metodundan asılı olaraq nəqliyyat növləri (avtomobil tranziti; dəmiryolu tranziti; boru kəməri tranziti; hava tranziti; dəniz tranziti) üzrə tranzitlər də fərqləndirilir. Eyni zamanda birbaşa və dolayı tranzitlər də fərqləndirilir.

Tranzit prosesində aşağıdakı iştirakçılar vardır: təchizatçı, istehlakçı və tranzit dövlətlər.

Azərbaycanda tranzit potensialından səmərəli istifadəni müəyyən edən əsas hədəflər və hədəf parametrləri Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Logistika və Ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə öz əksini tapmışdır [1]. Azərbaycanda beynəlxalq logistika və ticarət mərkəzləri üçün Ələt, Astara, Xaçmaz, Qırmızı körpü, daxili daşımalar üçün isə Gəncə optimal potensial məkan hesab olunur. Respublikanın tranzit potensialının hazırkı həyata keçirilmə səviyyəsinin əsas göstəricilərindən biri bütün nəqliyyat növləri ilə tranzitdən əldə olunan ümumi gəlirin dinamikasıdır (Cədvəl 1).

Cədvəl 1.

Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti, min manatla [5].

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir	322276	381729	443165	476360	531003	545265	641990	651783	633608	673207
Dəmiryol	131635	153645	18322	18967	204807	187966	225467	221567	211657	228960
Dəniz	75 778	80485	87548	81534	86170	76 948	131686	136834	121528	138116
Avtomobil	114863	147599	172396	205151	240026	280351	284837	293382	300423	306131
Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir	61542	82954	91954	106452	120365	137188	139193	143276	153225	163264
Dəmiryol	1651	2310	2646	3008	2721	3341	2269	3530	3912	4567
Dəniz	1158	4173	1520	1259	1051	814	698	932	1615	2284
Avtomobil	58733	76471	87788	102185	116593	133033	136226	138814	147698	156413

Cədvəl 1.-dən göründüyü kimi Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşımalardan əldə olunan gəlir ildən-ilə artmışdır. Belə ki, 2019-cu ildə 2010-cu illə müqayisədə yük daşımalarından əldə olunan gəlir 2,09 dəfə, o cümlədən bu artım avtomobil nəqliyyatında 2,67 dəfə, dəniz nəqliyyatında 1,82 dəfə, dəmir yolu nəqliyyatında isə 1,74 dəfə olmuşdur. Sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlir isə 2,65 dəfə artmışdır. Azərbaycan BTC əsas ixrac neft kəməri vasitəsilə ölkədə hasil edilən neftin, həm də tranzit xidmətləri göstərməklə xeyli miqdarda gəlir əldə etmək imkanına malikdir. Belə ki, 2019-cu ildə Azərbaycanın magistral boru kəmərləri 2292011000 manat, o cümlədən neft kəməri ilə 42,538 milyon ton nəql edilmiş və neft kəməri ilə yük daşımalarından 1 313 258000 manat, magistral qaz kəməri ilə daşımalardan 978753000 manat gəlir əldə olunmuş, yəni 2010-cu illə müqayisədə 1,34 dəfə çox gəlir əldə olunmuşdur [5].

Ölkəmizin tranzit potensialından səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21 oktyabr 2015-ci il tarixli fərmanı ilə Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası yaradılmış, daşımaların vahid prinsip və şərtləri müəyyən olunmuşdur [2].

2010-2013-cü illərdə Azərbaycanın tranzit yük daşımalarında (Cədvəl 2) və gəlirində sistemli artım hiss olunur. Sonrakı dövrdə isə azalma müşahidə olunur. Lakin dəmir yolu nəqliyyatı ilə tranzit yük daşıma həcmi, yük dövriyyəsi və tranzit daşımalardan əldə olunan gəlir 2018-ci ildə xeyli artmış və bu artım 2019-cu ildə də davam etmişdir.

Cədvəl 2.

2000-2019-cu illərdə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın fəaliyyəti, min tonla [5].

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	15971	16 234	15 719	14757	12798	9 494	7 997	10186	9 345	8 077
Dəmir yolu	8 253	7 870	7 393	6 632	4 502	3 927	3 789	3 346	3 045	3 796
Dəniz	7 718	8 364	8 326	8 125	8 296	5 567	4 208	6 840	6 300	4 281
Avtomobil	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	7 120	7 850	6 938	6 511	5 647	4 360	3 588	4 566	4 185	3 698
Dəmir yolu	4 040	3 807	3 633	3 297	2 330	2 190	1 975	1 758	1 615	2 104
Dəniz	3 080	4 043	3 305	3 214	3 317	2 170	1 613	2 808	2 570	1 594
Avtomobil	...	...	...	...	...	…	…	…	…	…

Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən tranzit yük daşıma həcminin və yük dövriyyəsinin həcminin strukturunda dəmir yolu nəqliyyatı 2010-cu ildə böyük xüsusi çəkiyə (51,67%) malik olsa da, sonrakı dövrdə tranzit daşımalarda dəniz nəqliyyatının payı artmışdır. Belə ki, 2018-cu ildə tranzit yük daşıma həcminin 67,41 %-dən çox hissəsi, yük dövriyyəsinin 61,41 % -i dəniz nəqliyyatı ilə yerinə yetirilmişdir. Əsas boru kəməri nəqliyyatı istisna olmaqla, tranzit yüklər demək olar ki, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizində dəniz və dəmiryolu nəqliyyatı növlərinin payına düşür.

Hal-hazırda avtomobil və dəniz nəqliyyatı ilə Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizində tranzit yük daşımaları yerinə yetirilir. Lakin Azərbaycan Respublikası ilə İran arasında dəmiryolu hələ də əlaqələndirilmədiyindən dəmiryolu tranzit daşımalarını yerinə yetirmək mümkün deyil. Astarada ölkəmizin dəmir yollarının İran dəmir yolları ilə birləşdirilməsi Azərbaycanın tranzit potensialını daha da artıracaqdır.

Azərbaycanın dəmir yollarının tranzit fəaliyyətləri çərçivəsində vacib bir vəzifə beynəlxalq yükdaşımaların konteynerləşdirilməsi və konteyner qatarlarının təşkil edilməsidir. Ölkəmizin dəmir yolunda müntəzəm konteyner qatarları təşkil etməklə tranzit potensialının yüksəldilməsinə nail olmaq olar.

Universallığı və özünəməxsus üstünlükləri sayəsində beynəlxalq tranzit daşımaların təşkili və həyata keçirilməsində avtomobil nəqliyyatı xüsusi yer tutur. Avtomobil nəqliyyatından geniş istifadə imkanları Azərbaycan Respublikası ərazisinin iqtisadi və coğrafi vəziyyətilə əlaqədardır. Lakin avtomobil nəqliyyatının tranzit potensialından tam istifadə olunmur.

Azərbaycanın hava (aviasiya) nəqliyyatı tariflərinin reqion ölkələrilə müqaisədə xeyli yüksək olması hava nəqliyyatının tranzit potensialından tam istifadə etməyə imkan vermir. Aviasiya nəqliyyatı ilə daşıma tariflərinin azaldılması ölkəmizin hava nəqliyyatının cəlbediciliyinin artmasına və nəticədə daima potensialının yüksəldilməsinə imkan verəcəkdir.

Məhsul ixracına və tranzit potensialının reallaşdırılmasına yönəldilmiş istənilən dövlətin iqtisadiyyatının inkişafı səmərəli logistika sistemi yaradılmadan mümkün deyil. Azərbaycan üçün logistika olduqca yeni bir sahədir və logistika sistemi ÜDM-də 3 faizədək birbaşa artıma imkan verir. Müqayisə üçün bəzi Avropa Birliyi ölkələrində bu rəqəm 30% -ə çatır.

Yük daşımalarının təşkilindəki məntiqi proseslər ölkənin nəqliyyat kompleksində inkişaf və innovasiya proseslərini stimullaşdırır, maliyyə qənaətini təmin edir və müxtəlif nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı əlaqəsini gücləndirir, aralarındakı sadə rəqabəti əvəz edir. Bu, xüsusilə Avrasiya İqtisadi və Gömrük məkanı ölkələri çərçivəsində inteqrasiya proseslərinin inkişafı kontekstində aktuallaşmışdır.

Azərbaycanın tranzit potensialının həyata keçirilməsinin əsas göstəricisi ölkə ərazisində tranzit yüklərin emalı üçün logistika xidmətlərinin həcmidir.

Ölkədəki logistik fəaliyyətin inkişafının səmərəliliyini beynəlxalq standartlara uygun qiymətləndirilmək üçün logistik sistemin səmərəliliyi indeksi hesablanır.

Xarici ölkələrin uzunmüddətli təcrübəsi göstərir ki, ölkənin milli iqtisadiyyatında logistikanı inkişaf etdirməyin vacib məqsədi məhsulların son maya dəyərində logistika xərclərini azaltmaqla yanaşı ölkənin tranzit potensialını artırmaqdır.

Tranzit bir ölkənin aldığı faydalar, ilk növbədə, nəqliyyat və əlaqəli xidmətlər (logistika və yol xidmətləri) üçün ödəniş şəklində nağd daxilolmaların təmin edilməsindən ibarətdir.

Yüksək tranzit potensialı olan ölkələrdə investisiyalar nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, müasir nəqliyyat avadanlıqların və texnologiyaların tətbiqinə yönəldilir. Belə ki, tranzit hər bir ölkənin beynəlxalq aləmdə nüfuzunu artırmaq üçün etibarlı bir vasitədir.

Dünyada koronavirus pandemiyasının yayılması ölkəmizin də tranzit potensiyalna birbaşa təsir etmişdir. Belə ki, 2020-ci il mart ayının 4-də Azərbaycan İrandan gələn yük maşınlarının və idxalların ölkəyə daxil olmasına qadağa qoydu. Ümumiyyətlə, pandemiya şəraitində ölkəmizin beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri ən zəruri hallar istisna olmaqla minimum həddə endi.

Ermənistanın Azərbaycanın qədim yaşayış və mədəniyyət mərkəzlərindən olan Dağlıq Qarabağı işğal etmək məqsədiə son 30 il ərzində apardığı müharibə şəraiti ölkəmizin tranzit

potensialına təsir edən əsas amillərdən biridir. Hesab edirəm ki, yaxın günlərdə ölkəmiz işal olunan ərazilərini azad edəcək və Azərbaycanda nəqliyyat-logistika sisteminin formalaşması şəraitində tranzit potensialı xeyli artacaqdır.

Beləliklə, tranzitin geosiyasi tərəfi vacibdir. Bölgədə hansı siyasi və iqtisadi dəyişikliklərin baş verməsindən asılı olmayaraq, seçilmiş, inkişaf etdirilmiş və təcrübədə müəyyən edilmiş nəqliyyat tranziti yolu onun iştirakçıları və istifadəçiləri kimi çıxış edən ölkələr arasında münasibətlərdə sabitləşdirici uzunmüddətli amil olaraq qalır.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.
2. http://www.azerbaijannews.az/index.php?mod=3&id=85978. Şahin Mustafayev. Mühüm nəqliyyat dəhlizi kimi Azərbaycanın regionda və dünyada əhəmiyyəti artır. 15.12.2015.
3. Жук, И. В. Транзитный потенциал Беларуси: планы и реальность. И. В. Жук, В. С. Миленький. Беларусский экономический журнал. - 2014. - № 2 - С. 97-115.
4. Ивуть, Р. Б. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве: монография. Р. Б. Ивуть, В. В. Равино, П. А. Бабошкина, Н. Е. Гаврилина, О. А. Куличева, Н. П. Янцохина; коллектив авторов АГТУ, БНТУ. - Астрахань: АГТУ, 2012. - 404 с.
5. https://www.stat.gov.az/

Резюме

Паналиев А.В.

Развитие транзитного потенциала в контексте формирования транспортно-логистической системы в Азербайджане

В статье рассматривается текущее состояние транзитного потенциала Азербайджана и перспективы развития с точки зрения логистики. Была изучена способность страны предоставлять транспортные, логистические и другие сопутствующие услуги. Проанализированы и сгруппированы факторы, влияющие на развитие транзитного потенциала Азербайджана. Экономически обоснованы основные направления повышения транзитной привлекательности и эффективности транспортной инфраструктуры Азербайджана.

Ключевые слова: *транспортная система, транспортный коридор, транзитный потенциал, логистика, логистическая система, интеграция, инфраструктура*

Summary

Panaliyev A.V.

Development of Transit Potential in the Context of Formation of Transportation and Logistics System in Azerbaijan

The article examines the current state of Azerbaijan's transit potential and prospects for development in terms of logistics. The country's ability to provide transport, logistics and other related services was explored. Factors affecting the development of Azerbaijan's transit potential have been analyzed and grouped. The main directions of improving the transit attractiveness and efficiency of Azerbaijan's transport infrastructure are economically justified.

Key words: *transport system, transport corridor, transit potential, logistics, logistics system, integration, infrastructure*

MÜƏSSİSƏDƏ LOGİSTİKA SİSTEMLƏRİNİN TƏŞKİLİ VƏ ONLARA TƏSİR GÖSTƏRƏN AMİLLƏR

Şirvani Könül Vaqif qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
konul.sirvani.75@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə logistik sistemlərin təşkili xüsusiyyətləri tədqiq edilmişdir. Müəssisənin logistika sisteminə təsir göstərən xarici mühit amilləri təhlil edilmişdir. Müəssisədə istifadə olunan logistik yanaşmanın səmərəli olması üçün ona qoyulan tələblər nəzərdən keçirilmişdir.*

Açar sözlər: *logistika, logistika sistemi, müəssisə, istehsal, məhsul, xərc*

Elmi-texniki tərəqqinin inkişafı, alıcı bazarının formalaşması, istehlakçı motivasiyasında prioritet dəyişikliklər və rəqabətin bütün növlərinin intensivləşdirilməsi prosesində bazar mühitinin dinamizmi artır. İstehsal prosesinin, material və informasiya axınlarının idarə edilməsində logistik yanaşmalardan istifadə etmədən istehsalın çevik istehsal sisteminə uyğun təşkil edilməsi mümkün deyil. Çevik istehsal sistemlərin yaradılması tendensiyası çox sürətlə irəliləyir. Belə ki, ilkin istehsal sahəsində logistika konsepsiyasının geniş yayılması perspektivli və birmənalıdır.

Logistika malların istehsalçıdan istehlakçılara təqdim edilməsi, malların, xidmətlərin dövriyyəsi, əmtəə ehtiyatlarının idarə edilməsi, əmtəə dövriyyəsi üçün infrastrukturun yaradılması proseslərinin təşkili və tənzimlənməsidir. Hər bir logistika sistemi müəyyən bir şirkətin ehtiyac və strategiyalarını ödəmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Buna görə də, o, texnoloji məqsədləri üçün deyil, bütün istehsal və iqtisadi vəzifələr üçün də ixtisaslaşmışdır. Əsas istehsal sahəsində ən mühüm inteqrasiya olunmuş logistika sistemi avtomatlaşdırılmış nəqliyyat və saxlama sistemidir. Əslində, bu, çevik logistika sistemlərinin fəaliyyətini təmin edir.

Logistik sistemlərin inkişafının dörd mərhələsi var. Logistikanın (XX əsrin 60-cı illərinin) inkişafının birinci mərhələsi nəqliyyat və anbarların inteqrasiyasına əsaslanır. İkinci mərhələ (1980-ci illər) anbar və nəqliyyatın istehsalla inteqrasiyasıdır. Üçüncü mərhələ bütün iştirakçıların (XXI əsrin əvvəllərinə qədər) logistika prosesinə inteqrasiyasıdır. Dördüncü mərhələdə (müasir dövr) maddi axınların idarə edilməsi müəssisənin marketinq strategiyasını nəzərə alaraq həyata keçirilir.

Logistikanın məqsədi xammal və materialların, maliyyə ehtiyatlarının optimallaşdırılması əsasında iqtisadi fəaliyyətin strateji və taktik vəzifələrini həll etməkdir. Logistik sistemin məqsədi malların və xidmətlərin müəyyən bir yerə, müəyyən bir miqdarda və müəyyən bir xərc səviyyəsində çatdırılmasıdır. Logistika fəaliyyəti bir çox aspektləri əhatə edir. Bura satınalmanın, satışın, nəqliyyatın, xidmətin, anbarın, xərclərin idarə edilməsi və təşkili daxildir. Bu funksiyaların hər biri öz məzmunu və xüsusiyyətləri ilə ayrı bir idarəetmə sahəsi təşkil edir. Logistika marketinq, idarəetmə və s. ilə bağlı fəaliyyət sahəsidir. Bu, müəssisənin fəaliyyətini idarə etmək üçün bazar əsaslı konsepsiya kimi marketinqə əsaslanır və şirkətin məhsulu, qiymətləri, kommunikasiya və bölüşdürmə siyasətlərinə əsasən istehlakçıların tələbatlarını tam və vaxtında yerinə yetirməyə imkan verir. Xarici ölkələrdə, logistika marketinq və idarəetmə ilə birlikdə "iqtisadiyyatı optimallaşdırmaq üçün üçüncü amil" və "qənaətin son sərhədi" adlanır. [2] Logistikanın beş əsas növü mövcuddur: satınalma logistikası, istehsal logistikası, paylama logistikası, nəqliyyat logistikası, informasiya logistikası.

Logistika sistemi bir təşkilatdakı müəyyən logistik funksiyaları yerinə yetirən bir sistemdir. Logistik sistemlər çox vaxt bir neçə altsistemdən ibarət olur və müəssisənin fəaliyyətinə təsir göstərən xarici mühitlə əlaqəlidir.

Xarici mühit amillərinin logistikaya təsirinin təhlili onun müəssisədəki yerini daha yaxşı anlamağa kömək edir. İdarəetmədə müəssisə xarici mühitlə yaxından əlaqəli açıq bir sistem kimi qiymətləndirilir. Xarici mühit, müəssisənin fəaliyyətinə təsir edən və bunların aradan qaldırılmasına və ya uyğunlaşmasına yönəldilmiş idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsini tələb edən şərait və amillərin olmasıdır. Xarici mühit amilləri siyasi, iqtisadi, hüquqi, texniki və texnoloji, sosial

amillərə bölünür. Siyasi amillər müəssisənin strateji logistik davranışını müəyyənləşdirir. Buna əsasən biznesin inkişafı, investisiya, maliyyə siyasəti və s. barədə qərarlar qəbul edilir. Hüquqi amillər müəssisənin fəaliyyətinə qanuni tələblər qoyur. İqtisadi amillər valyuta məzənnəsini, inflyasiya dərəcəsini, ümumi milli məhsuldakı dəyişiklikləri, sənayenin inkişaf templərini və s. nəzərdə tutur. Texniki və texnoloji amillər logistika üçün çox vacib olan nəqliyyat, məlumat və kompüter sistemlərinin, çevik avtomatlaşdırılmış istehsalın inkişaf səviyyəsinə təsir göstərir. Logistika mühitinin sosial və ekoloji amilləri demoqrafik vəziyyətin, insanların sosial ehtiyaclarının, əhalinin miqrasiyasının, mədəni tələblərin, habelə texnologiyanın və nəqliyyatın ətraf mühitə təsirini xarakterizə edir. Ətraf mühit proqramları logistika qərarlarına birbaşa təsir göstərir. [3]

Şəkil. Müəssisənin logistika sisteminə təsir göstərən xarici mühit amilləri

Logistik sistemlərə daxili mühit amilləri də təsir göstərir. Logistikanın daxili mühiti dedikdə, şirkətin fəaliyyətini optimallaşdırmağa yönəldilmiş idarəetmə mexanizmi olan müəssisənin iqtisadi orqanizmi başa düşülür. Sənaye müəssisələrinin logistika sisteminin optimallaşdırılması dedikdə, onun altsistemlərində (satınalma, daşınma, anbar, planlaşdırma, bölüşdürmə, xidmət və s.) işin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, qiymətləndirilməsi, seçilməsi, layihələndirilməsi və həyata keçirilməsi prosedurunu başa düşmək olar. Logistika proseslərinin optimallığının meyarı kimi, müəssisənin bölüşdürülən mənfəəti qəbul olunur. Bu, müəssisənin fəaliyyətinin kəmiyyət qiymətləndirilməsidir. Müəssisənin istehsal, iqtisadi və maliyyə fəaliyyətinin digər amilləri də rentabellik səviyyəsinə təsir göstərir.

Ölkəmizin müasir inkişaf mərhələsində hər bir müəssisənin rəqabətqabiliyyətliliyinin təmin edilməsi getdikcə daha vacibdir. Təcrübə göstərir ki, logistikadan istifadə müəssisələrə böyük bir rəqabət üstünlüyü verir, onların məhsullarının daxili və xarici bazarlarda rəqabət qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artırır. Müəssisənin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün logistik yanaşmadan istifadə etmək məqsədəuyğundur. Qloballaşma prosesinin sürətləndirilməsi, respublikanın əlverişli coğrafi mövqeyi, transmilliləşmə və korporativ birliklərinin yaradılması obyektiv olaraq müəssisələrdə logistik yanaşmalardan istifadə etməyi tələb edir. Müasir şəraitdə logistik yanaşma müəssisənin idarə olunması üçün effektiv bir vasitədir, nəqliyyat xərclərini azaltmağa və maliyyə resurslarının dövriyyəsini sürətləndirməyə imkan verir.

Müəssisədə istifadə olunan logistik yanaşmanın səmərəli olması üçün aşağıdakı tələbləri yerinə yetirmək zəruridir:

- təchizat zəncirinin əlaqələrini maddi və informasiya axınlarının effektiv idarə olunmasını təmin edən bir sistemə inteqrasiya etmək;

- istehsalata daxil olan xammal, material və digər məhsulların nomenklaturasının hərəkətinə və istifadəyə verilmiş hazır məhsullara nəzarət sistemlərinin inteqrasiyası;

- loqistika sisteminin elementlərinin qurulması və işləməsində effektiv qarşılıqlı uyğunluğun təmin edilməsi;

- mövcud proseslərə və müəssisə idarəetmə sistemlərinə uyğunluq [1].

Logistika son illərdə istehlakçıların maraqlarını ödəmək, təchizatçı-istehlakçı zəncirinin ümumi xərclərini azaltmaq və məhsul və xidmətlərin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması baxımından bu fəaliyyətin effektivliyini təmin edir. Materialların idarə edilməsi, son məhsulun istehsalı, satışı və xidmət göstərilməsi prosesləri müəssisələrin iqtisadi fəaliyyətinin vacib aspektidir. Eyni zamanda son dövrdə maddi axınların idarə olunması iqtisadiyyatın digər sektorlarının fəaliyyətinin və sistemlərinin ən vacib funksiyalarından birinə çevrilmişdir. Logistika, maddi ötürmə sistemlərinin səmərəliliyinin artırılmasına imkan yaradır.

Müasir şəraitdə müəssisənin logistika fəaliyyətinin səmərəliliyini artırmaq üçün üç yanaşma mövcuddur. Birincisi, müxtəlif iqtisadi mexanizmləri təkmilləşdirərək müxtəlif funksional əlaqələrin qarşılıqlı təsirini gücləndirməkdir. Həmin mexanizmlərin istifadəsi müəssisənin daxilində müxtəlif funksional sahələr arasında koordinasiyanı təmin etməyin əsas yollarından biri kimi çıxış edir. İkincisi, material axını ilə əlaqəli bütün növ xərclərin optimallaşdırılmasıdır. Üçüncü yanaşma müəssisə idarəetmə strukturunda təşkilati dəyişikliklər yolu ilə tələb olunan əlaqələndirmə səviyyəsinə nail olmaqdır.

Logistikanın köməyi ilə xammal və yarımfabrikatların, bitmiş və satın alınmış hazır məhsul ehtiyatlarının istehlakçıya çatdırılması arasında vaxt intervalı əhəmiyyətli dərəcədə azalır. Mütəxəssislərin fikrincə, axın proseslərinin müasir logistikası istehlakçılara məhsul göndərilməsi ilə bağlı xərclərin təxminən 20% -nə qənaət edə bilər. Logistika fəaliyyəti üçün xərclərin formalaşması amilləri, logistika əməliyyatlarının istənilən sahəsində yaranan və bu xərclərin miqdarı və quruluşuna təsir edən hər hansı bir hərəkətverici qüvvə kimi şərh edilə bilər [4].

Müəssisədə xərclərin əsas hissəsi məhsulların optimal layihəsinin işlənib hazırlanması, yeni materialların yaradılması, yeni sxemlərin hazırlanması, tələb olunan etibarlılığı, ekoloji təmizliyi və avadanlıqlara texniki xidmətin təhlükəsizliyini təmin edir. Müəssisələrin logistika xərcləri müxtəlif maddi axınlarla əlaqələndirilir ki, bu da öz növbəsində məkan-zaman ardıcıllığı ilə xarakterizə olunur. Belə xərclərin optimallaşdırılması nəqliyyat və anbar təsərrüfatı obyektlərinin səmərəli istifadəsi, ehtiyatların azaldılması, tədarüklərin kooperasiyası və s. vasitəsilə həyata keçirilə bilər. Logistika fəaliyyəti ilə bağlı xərclər bütövlükdə müəssisələrdə logistik proseslərin həyata keçirilməsinin səmərəlilik meyarlarından biri olduğundan düzgün qiymətləndirilməli və təhlil edilməlidir. Bu tip xərclərin miqdarı, onların dinamikası və formalaşma xüsusiyyətləri logistika idarəetmə xərclərinin idarə olunması üçün müasir vasitələrin istifadəsinin yeniliyinə və uyğunluğuna dəlalət edir.

Ədəbiyyat

1. Аникин Б.А. Логистика. М.: ИНФРА-М, 2002, 301 с.

2. Миротин Л.Б. Транспортная логистика. М.: Экзамен, 2002, 281 с.

3. Полещук И.И. Минск.: БГЕУ, 2007, 431 с.

4. Полихин А.А. Факторы повышения эффэктивности логистической деятельности предприятия. Экономинфо, 2018, Т 15, №3, 38-45.

Резюме

Ширвани К.В

Организация логистических систем на предприятии и факторы, влияющие на них

В статье исследуется особенности организации логистических систем. Анализируется внешние факторы, влияющие на логистические системы предприятия. Рассмотрены требования в использовании логистических систем на предприятии.

Ключевые слова: *логистика, система логистики, предприятие, производство, продукт, стоимость*

Summary

Shirvani K.V.

Organization of Logistics Systems at the Enterprise and Factors Influencing Them

The article examines the features of the organization of logistics systems. The external factors influencing the logistics systems of the enterprise are analyzed. The requirements for the use of logistics systems at the enterprise are considered.

Key words: *logistics, logistics system, enterprise, production, product, cost*

PANDEMİYA VƏ POSTPANDEMİYA DÖVRÜNDƏ AQRAR-EMAL MÜƏSSİSƏLƏRİNİN LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNİN ƏHƏMİYYƏTİ

Ziyadov Faruq Həmzə oğlu

Azərbaycan Kooperasiya Universiteti

ziyadov.farug@bk.ru

Xülasə: *Məqalədə pandemiya və postpandemiya dövründə aqrar-emal müəssisələrinin logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi məsələləri tədqiq olunmuşdur. Yeni çağırışlar şəraitində aqrar-emal müəssisələrinin potensialından səmərəli istifadə olunmasında müasir logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsinin vacibliyi əsaslandırılmışdır. Ölkəmizdə aqrar-emal müəssisələrinin inkişaf prosesləri və bu istiqamətdə görülən tədbirlər təhlil olunmuşdur. Yüksək texnologiyalar əsaslı logistika infrastrukturunun aqrar-emal müəssisələrinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması üzrə tövsiyələr verilmiş və təkliflər hazırlanmışdır.*

Açar sözlər: *pandemiya və postpandemiya, aqrar-emal müəssisələri, logistika infrastrukturu, aqrar sektorun səmərəlilik problemləri, aqrar sahənin inkişaf istiqamətləri, ticarət-logistika infrastrukturu.*

Müasir qlobal çağırışlar şəraitində, xüsusilə pandemiya və postpandemiya dövründə aqrar-emal müəssisələrinin fəaliyyətinin gücləndirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bunun üçün güclü infrastruktur şəbəkəsi yaradılmalı və yüksək texnologiyaların tətbiqi məqsədilə əlavə tədbirlər görülməlidir. Artıq ölkəmizdə aqroparklar şəbəkəsinin yaradılması bu istiqamətdə məqsədli tədbirlərin ardıcıl şəkildə həyata keçirilməsinə əlverişli şərait yaradılmışdır. "Aqroparklar kənd təsərrüfatı məhsullarının intensiv istehsal olunmasında, daşınmasında, saxlanılmasında və eyni zamanda onun satışının təşkil edilməsində mühüm rol oynayır. Kənd təsərrüfatı məhsulları tez xarab olan məhsul olduqlarına görə realizə prosesləri sürətli olmalıdır. Bu baxımdan aqroparklar müasir texnologiyaların tətbiq edilməsi ilə istehsal, emal və logistika xidmətlərini mərkəzləşdirilmiş vahid ərazidə yaratmaqla yüksək keyfiyyətli məhsulların alınmasına səbəb olur". [1] Ölkəmizin 40-a yaxın rayonunda 60-a yaxın aqroparkın və aqrar sənaye kompleksinin yaradılması prosesləri intensiv fazaya keçmişdir. Regionlarda bir sıra aqroparklar və ticarət-logistika mərkəzləri səmərəli fəaliyyət göstərməkdədir (məsələn, Şəmkir Aqrar Ticarət-Logistika Mərkəzi və s.). Digər tərəfdən yerli istehsal şəbəkəsinin gücləndirilməsi, stimullaşdırılması və ixracyönlü məhsulların istehsalının artırılmasında, xüsusilə postpandemiya dövründə ərzaq təhlükəsizliyinin təmin olunmasında dayanıqlı infrastruktur şəbəkəsinin yaradılması, o cümlədən logistika mərkəzlərinin istismara verilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İnkişaf etmiş dünya ölkələrində logistika infrastrukturundan kifayət qədər səmərəli istifadə olunması təcrübəsi toplanmışdır. Nəticədə, vacib ərzaq məhsullarının ehtiyatlarının yaradılmasında və yerli istehsalın imkanlarından səmərəli istifadə olunmasında, logistika infrastrukturundan məhsuldar bəhrələnmək sayəsində bu istiqamətdə daha yaxşı göstəricilərə nail olunmuşdur.

Bunlarla yanaşı, ölkəmizdə qeyri-neft məhsullarının ixrac potensialını gücləndirmək üçün aqrar inkişafına ciddi önəm göstərilməkdədir. Belə ki, pambıqçılıq, baramaçılıq, şərabçılıq, tütünçülük, üzümçülük, çayçılıq, fındıqçılıq və xurma istehsalının inkişafı istiqamətində stimullaşdırılma tədbirləri həyata keçirilir. Qeyri-neft sektorunda ixrac olunan məhsulların 70 %-i aqrar-emal müəssisələrinin payına düşür. [7] Bu proseslərdə strateji əhəmiyyət kəsb edən məsələlərdən biri kimi logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi yerli istehsalı artırmaqla bərabər, həm də ixrac potensialının yüksəldilməsi üçün əsaslı zəmin yaradır.

Hazırkı dövrdə aqrar-emal müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması, onların ixrac potensialının gücləndirilməsi üçün, bu sahələrə investisiyaların cəlbinin, xüsusilə xarici investisiyaların cəlb edilməsinin təşkili məqsədilə müasir logistika mərkəzinin yaradılması strateji əhəmiyyət daşıyır. Ölkənin qlobal problemlərindən biri olan ərzaq problemlərinin həll edilməsi sahəsində mühüm əhəmiyyət kəsb edən aqrar sahənin investisiya cəlbediciliyinin artırılmasına nail olunmalı və aqrar-emal müəssisələrində əlverişli investisiya mühiti yaradılmalıdır. Eyni zamanda bu istiqamətdə strateji ərzaq məhsullarının istehsalında və ehtiyatlarının yaradılmasında logistika infrastrukturunun yaradılması vacib şərtlərdən hesab olunur. Geniş şəbəkəyə malik logistika mərkəzlərinin və obyektlərinin müxtəlif regionlarda istifadəyə verilməsi aqrar-emal müəssisələrinin fəaliyyətinin səmərəlilik dərəcəsinin artırılmasına və bütövlükdə aqrar sektorun inkişafına ciddi töhfələr vermək potensialına malikdir. İdxaldan asılılığın azaldılması, qeyri-neft məhsullarının ixracının genişləndirilməsi, ölkəmizin torpaq resurslarından səmərəli istifadə olunması, daha çox və keyfiyyətli ərzaq məhsullarının istehsalı və ehtiyatlarının yaradılması, ilk növbədə, müasir logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsini şərtləndirir. Hazırkı dövrdə əlavə valyuta tələbi yaradan, idxalı əvəz edən və ölkəyə valyuta gətirən ixracyönümlü yerli istehsalın genişlənməsinin sürətləndirilməsi məqsədilə dövlət tərəfindən konkret layihələrə yönəldilən infrastruktur dəstəyi yerli istiehsalın daha intensiv artımına, dövlət investisiyaların məqsədyönlü və səmərəli istifadəsinə, əhalinin məşğulluğuna öz töhfəsini verməkdədir. [3] Bu amillər baxımından aqrar-emal müəssisələrinin və ümumilikdə aqrar sektorun balanslı inkişafı, rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması, daha çox milli brendlərlə dünya bazarlarına çıxmasının təmin edilməsi imkanlarının yüksəldilməsində ticarət-logistika infrastrukturu şəbəkəsinin gücləndirilməsi mühüm şərtlər kimi diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır.

Ölkəmizdə kənd təsərrüfatının və aqrar sənaye kompleksinin inkişafının strateji aspektləri nöqteyi-nəzərindən buradakı fəaliyyət proseslərinin intensivləşdirilməsi, mövcud mexanzimlərin modernləşdirilməsi, ixrac potensialının obyektiv qiymətləndirilməsi və onlardan səmərəli istifadə olunması tədbirlərinin əhatəsinin genişləndirilməsinə böyük zərurət vardır. Bundan əlavə, aqrar-sənaye kompleksinin əsas strateji vəzifələri dünya standartları səviyyəsində kənd təsərrüfatı istehsalına nail olmaq, ölkənin yüksək keyfiyyətli ərzaq və qida məhsullarına tələbatı ödəmək, həm də ixrac potensiallı məhsulalrın dünya bazarlarına çıxarılmasını təmin etməkdir. Buna görə də aqrar-sənaye kompleksinin müasir infrastrukturunun və logistik bazasının formalaşdırılması prosesləri intensivləşmişdir. [4, s. 267] Eyni zamanda aqrar sənaye kompleksinin mövcud potensialının reallaşdırılması üçün çevik və çox funksiyalı infrastruktur şəbəkəsinə və logistik mərkəzlərə ehtiyac vardır. Məsələn, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, ölkənin iri aqrar mərkəzlərindən olan Şəmkir rayonu ərazisində güclü ticarət-logistika və aqrar məhsul istehsalı, emalı proseslərini özündə birləşdirən infrastruktur yaradılmışdır. "Şəmkir Aqroparkda" 543 hektar ərazini əhatə edən bu nəhəng aqrosənaye kompleksində müxtəlif infrastruktur obyektləri, intensiv təsərrüfatlar, emal zavodları, fabriklər, logistik mərkəz, müxtəlif mərkəzlər, o cümlədən satış mərkəzi, soyuducu anbar və s. fəaliyyətə başlamışdır. Bu tip aqroparkların ölkənin digər rayonlarında da yaradılması prosesləri intensivləşməkdədir. [5, s. 31]

Məlumdur ki, ölkə Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə göstərilmişdir ki, prioritet və strateji əsas yeri ərzaq bolluğunun yaradılması və bununla əlaqədər aqrar-emal müəssiəsələrinin fəaliyyətinin müasir tələblər səviyyəsinə qaldırılmasıdır. [2, s.39] Bu hədəflərə çatmaq üçün aqrar sahənin inkişaf etdirilməsi və yüksək

rəqabətqabiliyyətli aqrar-emal müəssisələrərinin yaradılması vacib şərtlərdəndir, bunlar üçün isə külli miqdarda investisiya resursları tələb olunur və investisiya resurslarının cəlb edilməsindən ötrü aqrar sənaye kompleksinin, onun aqrar-emal müəssisələrinin investisiya cəlbediciliyinin artırılması lazımdır, bunun isə əsas məsələlərindən biri güclü logistika infrastrukturunun təşkilidir. Aqrar sektorda logistika ərzaq və digər məhsulların istehsalçıdan və istehlakçıya qədər axın proseslərin sistemli sürətdə idarə olunması kimi qiymətləndirilir. Logistika infrastrukturu buradakı fəaliyyətin tam bir dövrü kimi dəyərləndirilir. Ayrı-ayrılıqda ehtiyatların, nəqliyyatın, alqı-satqının, paylaşmanın, istehsal münasibətlərinin, anbarların və məlumatların logistikaları mövcuddur və bütün bunlar logistikanın yüksək potensiala malik olmasının ifadəsidir. [6] Aqrar sektorda və onun aqrar emal müəssisələrində logistika infrastruktur obyektlərinin planlı və məqsədli şəkildə yaradılması istiqamətində fəaliyyəti strategiyası olmalı, bununla bağlı məsələlər xüsusi diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Logistika infrastrukturunun dövrün tələblərinə uyğun təkmilləşdirilməsi tədbirləri görülməlidir.

COVID-19 pandemiyasının təsirindən yaranan bir çox yeni çağırışlar fərqli yanaşmaları tələb edir və ön plana etibarlılıq, çeviklilik və səmərəlilik məsələləri çıxır. Belə bir şəraitdə aqrar-emal müəssisələrinin logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi üçün bir qrup tədbirlərin reallaşdırılması tələb olunur:

– Birincisi, pandemiya və postpandemiya dövrünün çağırışları kontekstində ölkədə aqrar-emal müəssisələrinin inkişaf problemlərinə yenidən baxılmalı, bu sahədə mövcud dövlət dəstəyi mexanizmləri maksimum təkmilləşdirilməli və yenilənməlidir;

– İkincisi, aqrar-emal müəssisələrinin beynəlxalq səviyyədə rəqabətqabiliyyətliliyinin gücləndirilməsi üçün müasir logistika infrastrukturu şəbəkəsinin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi tədbirləri daha da intensivləşdirilməlidir;

– Üçüncüsü, ölkəmizdə idxaləvəzedici sahələrin inkişafının və ixracyönlü məhsulların istehsalının artırılmasında geniş perspektivə malik olan aqrar sektorun və onun emal müəssisələrinin fəaliyyətinin daha səmərəli təşkili məqsədilə güclü logistika infrastrukturunun yaradılması istiqamətində ayrıca dövlət proqramının hazırlanması və həyata keçirilməsi məqsədəuyğun hesab edilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Aqrar sektorun yeni infrastrukturu: aqroparklar. http://www.contact.az/ext/news/2015/9/free/Want%20to%20Say/az/33654.htm.
2. Azərbaycan Respublikası kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalına və emalına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 177 s.
3. Azərbaycanın perspektiv inkişafında aqrar sektorun önəmi. 31 Yanvar 2017. http://www.respublica-news.az/index.php/dig-r-x-b-rl-r/dig-r-x-b-rl-r/item/15217-azaerbaydzan-n-perspektiv-inkishaf-nda-agrar-sektorun-oenaemi.
4. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt Dövlət Universiteti, 2018.-384 s.
5. Əliyev Ş.T. Azərbaycanda kənd təsərrüfatının və aqrar sənaye kompleksinin inkişafının strateji aspektləri // İpək yolu, №2, 2018, s. 23-32.
6. Logistika: aqrar sektorun düşünən beyni, döyünən ürəyi. 13.01.2018. http://www.azerbaijan-news.az.
7. Yerli istehsal və ixracatın stimullaşdırılması. 09.06.2017. https://sherg.az.

Резюме

Зиядов Ф.Г.

Важность усиления логистической инфраструктуры предприятий агропереработки период в пандемии и постпандемии

В статье исследована важность усиления логистической инфраструктуры предприятий агропереработки в период пандемии и постпандемии. Обоснована важность

современной логистической инфраструктуры и эффективное использование потенциала предприятий агропереработки в условиях новых вызовов. Анализированы мероприятия в этом направлении и процессы развития предприятий агропереработки в стране. Подготовлены рекомендации и даны предложения по повышению эффективности логистической инфраструктуры предприятий агропереработки на основе высоких технологий.

Ключевые слова: *пандемия и постпандемия, предприятия агропереработки, логистическая инфраструктура, проблемы эффективности аграрного сектора, направления развития аграрной сферы, торгово-логистическая инфраструктура*

Summary

Ziyadov F.H.

Importance of Strengthening the Logistics Infrastructure of Agro-Processing Enterprises During the Pandemic and Post-Pandemic Period

The importance of strengthening the logistics infrastructure of agro-processing enterprises in the pandemic and post-pandemic period is investigated in the article. The importance of modern logistics infrastructure and the effective use of the potential of agro-processing enterprises in the face of new challenges are justified. Measures in this direction and processes of development of agro-processing enterprises in the country are analyzed too. Recommendations and proposals to improve the efficiency of the logistics infrastructure of agro-processing enterprises based on high technologies are given in the end of the article.

Key words: *pandemic and postpandemic period, agro-processing enterprises, logistics infrastructure, problems of agricultural sector efficiency, directions of agricultural sector development, trade and logistics infrastructure*

AZƏRBAYCANDA TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFI

Vəliyeva Lalə Müsəllim qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
lale-sdu@mail.ru

Xülasə: *Nəqliyyat sistemi elə bir sistemdir ki, istehsal sferasına heç bir məhsul buraxmır, lakin xidmət sferasındakı yeri dövlət üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Dövlət nəqliyyat sistemində, onun inkişafında, yaranan problemlərin həll edilməsi üçün bir sıra tədbirlərin görülməsində yaxından iştirak edir. Buna görə də nəqliyyat əməliyyatlarının səmərəli təşkil edilməsi, nəqliyyat sistemində təhlükəsizliyin təmin edilməsi, daşınma xərclərinin minimallaşdırılması üçün optimal planın tərtib edilməsi və digər bir çox tədbirlərin həyata keçirilməsi məsələləri vacib məsələlərdən biridir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat sistemi, nəqliyyat xərcləri, nəqliyyat dəhlizləri, tranzit və nəqliyyat xidmətləri, logistika mərkəzləri*

Nəqliyyat sahəsi dünya iqtisadiyyatında xüsusi bir sahə kimi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu sahə ayrıca xidmət sahəsi kimi cəmiyyət üzvləri ilə ictimai münasibətlər prosesində baş verir. Nəqliyyatın mütəmadi inkişafı əhalinin həyat şəraitinin yaxşılaşmasının təminatı və ümumiyyətlə iqtisadi sahədə bütövlüyün, rəqabətin təminatıdır. Nəqliyyatın inkişafı bəşəriyyətin inkişafı ilə bilavasitə əlaqədar olmuş və eyni zamanda istehsal sahələrinin inkişafında və məhsuldar qüvvələrin meydana gəlməsində mühüm rol oynamış və daim inkişaf etmişdir. Bu sahə məhsul istehsal etmir, lakin təyinat funksiyasından asılı olaraq cəmiyyətə mühüm və zəruri xidmət göstərir.

Bildiyimiz kimi bu sahə maddi istehsal yaratmır, lakin o bu proseslərdə bir xərc subyekti kimi böyük rol oynayır və hər bir məhsulun son qiymətinin formalaşmasında mühüm faktor olaraq çıxış edir. İqtisadiyyatın digər sahələrində təsərrüfat nəticələrinin əldə olunmasında nəqliyyatın təsiri danılmazdır. Bütün bunlara nəzərən, nəqliyyat iqtisadi, sosial və həm də siyasi əhəmiyyətə

malikdir. Bu baxımdan nəqliyyat maddi istehsal prossesinin mühüm tsikllərindən biridir. Nəqliyyat dayanmadan hərəkətdədir və bununla da o, maddi istehsal prossesinin bir çox dövretmələrində də çıxış edir. Nəqliyyat xərcləri təkcə yükün həcmindən asılı deyil, həm də məsafənin uzunluğundan asılı olduğundan onun son nəticəyə təsiri həlledici rola malikdir. Nəqliyyat çoxsahəli və çoxfunksiyalı mürəkkəb bir sistemdir. Belə bir sistemin, şübhəsiz, güclü maddi-texniki bazası olmalı və bu bazanın inkişafı məsələləri, problemləri, prioritet hədəfləri daim diqqət mərkəzində qalmalıdır. [3. s.74]

Nəqliyyat sistemi yenilənmə prinsipinə ciddi əməl etməli, məsrəflərin azaldılması, "yaşıl iqtisadiyyatla" bağlı müasir tələblərin yerinə yetirilməsi, effektivli və optimal fəaliyyət mexanizmlərinin işlənib hazırlanmasını diqqət mərkəzində saxlamalıdır. Nəqliyyat sisteminin əsasına aşağıdakı komponentlər daxildir:

- avtomobil və eyni zamanda dəmiryollar;
- hava xətləri və dəniz marşrutları;
- boru kəmərləri və kanat yolları;
- terminallar;
- digər nəqliyyat vasitələri və s. [4. s. 136]

Nəqliyyatın hərəkətdə olan heyəti nəqliyyat növündən asılı olaraq, müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən ibarətdir. Bunlara yük avtomobilləri, avtofurqonlar, avtoçənlər, dəmiryolu lokomotivləri, gəmilər, tankerlər, hava gəmiləri, helikopterlər və s. aiddir. Sənayeləşmə prosesinin təşkili hissəsi olan nəqliyyat özlüyündə infrastruktur bölməyə aid olunur. Qeyd etmək lazımdır ki, bu amil istər BİM-in inkişafında və istərsə də məhsuldar qüvvələrin inkişafında klassik amil olaraq böyük əhəmiyyətə malikdir. Karl Marks hələ öz dövründə cəmiyyətin inkişafında nəqliyyat sisteminin və xüsusilə dəmiryol nəqliyyatının zəruriliyini qeyd etmiş, eyni zamanda bunun üçün böyük kapitalın zəruriliyini vurğulayaraq, kapitalın artımı olmasa idi dəmir yol nəqliyyatının inkişaf etməyəcəyini bildirmişdir.

Müstəmləkəçilik ölkələrində məhz o dövrlərdə yeni əmtəə məhsullarının növlərinin kəşfində, daşınmasında, eyni zamanda sənayeləşmə dövründə emal sənayesində yanacaq, enerji, əmtəə sahələrinə yaxın uzaq məsafənin mövcudluğu, əldə edilmiş xammalın ünvana çatdırılması və buna bənzər digər problemlər nəqliyyat sisteminin inkişafını tələb edirdi. Təbii olaraq yalnız yük və ya sərnişin daşınması nəqliyyatın inkişafını təmin etmir. Bu sahə özlüyündə ağır sənaye sahələrinin və digər sahələrin inkişafını şərtləndirir. Hələ sivilizasiyanın ibtidai dövründən başlayaraq insanlar zəruri əşyaları bir yerdən digər yerə daşımaq üçün əlverişli vasitə düşünürdülər və nəticədə nəqliyyat sisteminin formalaşmasını meydana gətirmişdilər.

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat sektoru bəşər cəmiyyətinin inkisafında müstəsna rol oynayan amillərindən biridir. Əsrlərlə nəqliyyatın inkişafı cəmiyyətdə geden proseslərlə yanaşı olmuş və onun istehsal sahələrinin inkişafında, məhsuldar qüvvələrin formalaşmasında əvəzsiz rolu olmuşdur. Nəqliyyatın tranziti yüklərin və sərnişin daşımalarının yolda üçüncü ölkədən keçməklə bir ölkədən digərinə və ya aralıq məntəqələrdən keçməklə bir məntəqədən digərinə tranzit qaydaları ilə təyin olunmuş yerə çatdırılmasıdır. Əlbəttə ki, nəqliyyatın beynəlxalq səviyyədə hərəkət istiqaməti nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə həyata keçirilir və cografi mövqeyi əlverişli olan ölkələrə tranzit potenisalının geoiqtisadi məkanda iqtisadi mənfəətini artırmaqla yanaşı geosiyasi arenada nüfuzunun artmasına imkan yaradır. [2. s.165]

Müasir qloballaşma mühitinin formalaşması və iqtisadi inkişafında nəqliyyat sistemi sosial-iqtisadi və coğrafi sistemləri özündə ehtiva edir. Bu baxımdan ölkənin iqtisadi inkişaf səviyyəsi başqa amillərlə yanaşı, eyni zamanda lokal əhali yerləşməsini, sosial iqtisadi və coğrafi əlaqəli məskunlaşma sisteminin inkişafını şərtləndirir. Elmi cəhətdən urbanizasiya prosesini əhatə edən məskunlaşma prosesi cəmiyətin inkişafında şəhər qruplarının artması ilə tənzimlənir. Nəqliyyat sisteminin inkişafı nəticəsində böyük əraziyə malik ölkələrdə istehsalın təmərküzləşməsi artmışdır. Qeyd edək ki, nəqliyyat sisteminin mütəmadi ilbəil inkişafının nəticəsidir ki, uzaq məsafədən gətirilən əmtəənin ayrı-ayrı hissələri hesabına ixtisaslaşdırılmış emal sənayesi müəssisələri

meydana gəlmişdir. Optimal təsərrüfat nəticələrinin əldə olunmasında nəqliyyat sisteminin təsiri böyükdür. Nəqliyyat maddi istehsalın bir növüdür.

Məhsuldar qüvvələrin təsirinin daha intensiv hal aldığı bir dövrdə dünya iqtisadiyyatında nəqliyyat sistemi daha da inkişaf etmişdir. Dünya iqtisadiyyatı iqtisadi transformasiyalara məruz qaldıqca, həmçinin qloballaşdıqca nəqliyyat əməliyyatlarının genişləndirilməsi, xidmətlərin daha da təkmilləşdirilməsi və effektivliyinin artırılması başlıca zəruriyyətə çevrilir. Burada xüsusilə Avropa ölkələrində İngiltərə, Fransa, Almaniya, İtaliya və digər ölkələrdə sənayeləşmənin yüksək inkişafı ilə əlaqədar nəqliyyat öz primitiv formasından yeni sənaye dövrünün tələblərindən çıxaraq ona uyğun şəkildə inkişaf edirdi.

Azərbaycan Respublikasının zəngin təbii resurslarının olması sayəsində əlverişli nəqliyyat sistemi yaranmış və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya etmişdir. Ölkəmizin nəqliyyat sektorunun tarixi dövrdə neft sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq daha tez inkişaf etdiyinin şahidi oluruq. Azərbaycan Respublikasının inkişaf konsepsiyasında beynəlxalq region olaraq ticarət mərkəzinə çevirmək məqsədilə ölkənin strateji coğrafi mövqelərindən səmərəli istifadə edərək, tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, ölkənin bölgələrində logistika mərkəzlərinin yaradılması nəzərdə tutulur. Bütün bunlarla yanaşı, istehsal və investisiya mərkəzi olaraq ölkəyə marağın artmasına, yeni biznes və məşğulluq imkanlarının meydana gəlməsinə zəmin yaradacağına əminik. [1, s. 98]

Yerli və beynəlxalq nəql etmələrin idarə olunması mexanizmi təkmilləşdirilərək, milli nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sisteminə inteqrasiyasının genişləndirilməsi, o cümlədən əhaliyə təqdim edilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, sərnişindaşıma arenasında gediş haqqının ödənilməsi ilə bağlı müasir texnologiyaların tətbiqi reallaşdırılmaqdadır. Bununla əlaqədar olaraq avtomobil, dəmiryol, su, hava nəqliyyatı və yeraltı nəqliyyat (metro) arenasında vahid strateji yanaşmanı əks etdirən ümumiləşdirilmiş tədbirlər planının həyata keçirilməsi planlaşdırılır.

Azərbaycanın rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədilə ölkə ərazisində Avropa-Qafqaz-Asiya və Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində daşıma xərclərinin minimuma endirilməsi, idxal, ixrac əməliyyatları və tranzit daşımaları üçün sərf edilən vaxtın azaldılması və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi üçün tədbirlərin həyata kecirilməsi planlaşdırılır. Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi üzrə dövlət siyasəti müstəqillik illərində formalaşdırılmış və ölkəmizin bu sahədə üstün elementlərinin reallaşdırılmasına yönəldilmişdir.

Nəticə etibarilə Azərbaycan Respublikası istər regional, istərsə də beynəlxalq səviyyədə tranzit potenzialının düzgün istifadəsini qeyri-neft sektoru kimi, ölkənin əsas inkişaf tempi kimi qiymətləndirməli və bu sahədə təkliflər hərtərəfli dəyərləndirməlidir. Azərbaycanın tranzit potensialı və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirməsi hal-hazırda ölkəmiz üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Bu sahədə hərtərəfli inkişaf amilləri yüksək səviyyədə həyata keçirilir. Mövcud durum onu göstərir ki, müasir qloballaşan iqtisadiyyatın neft sektoru ciddi səkildə transformasiyaya uğradığına görə qeyri-neft sektorunun inkişafına dəstək üçün, əsaslı infrastruktur kimi formalaşması üçün tranzit potensialından Azərbaycan səmərəli şəkildə yararlanaraq fayda əldə etməlidir. Tranzit potensialının qiymətləndirilməsi nəticəsində respublikanın ÜDM büdcəsinin formalaşmasında nəqliyyat sektorunun tranzit potensailından istifadə faizi qalxacaqdır. Nəticədə, beynəlxalq arenada əməkdaşlıq artacaq, nüfuz güclənəcəkdir. Ölkədə yeni iş yerləri açılacaq və iqtisadi mənfəət artacaqdır. Simal-Cənub və Sərq-Qərb kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşməsi və Baki-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi nəqliyyat infrastrukturlarının layihələrinin istifadəyə verilməsi Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatında önəmli yer tutacaqdır.

Ədəbiyyat

1. Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, 2000, 756 s.
2. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. Bakı, 2005, 820 s.
3. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı, 2008, 524 s.
4. Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, 360 s.

Резюме
Велиева Л.М.
Развитие транзитнщ-транспортных услуг в Азербайджане

Транспортная система - это система, которая не выпускает продукцию но ее место в сфере услуг имеет большое значение для государства. Государство вплотную занимается транспортной системой, ее развитием, предпринимает ряд мер для решения проблем. Поэтому одним из важных вопросов является эффективная организация транспортных операций, обеспечение безопасности транспортной системы, разработка оптимального плана минимизации транспортных расходов и реализация многих других мероприятий.

Ключевые слова: *транспортная система, транспортные расходы, транспортные коридоры, транзитно-транспортные услуги, логистические центры*

Summary
Valiyeva L.M.
Development of Transit and Transport Services in Azerbaijan

The transport system is a system that does not release any products into the sphere of production, but its place in the sphere of services is of great importance for the state. The state is closely involved in the transport system, its development, taking a number of measures to address the problems. Therefore, one of the important issues is the effective organization of transport operations, ensuring the safety of the transport system, the development of an optimal plan to minimize transportation costs and the implementation of many other measures.

Key words: *transport system, transport costs, transport corridors, transit and transport services, logistics centers*

İNSAN KAPİTALININ FORMALAŞMASINA TƏSİR EDƏN AMİLLƏR

Vəliyeva Rəvanə Allahqulu qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
Abdullayeva Yeganə Telman qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
ilqarosmanov1975@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə insan kapitalının əsas xüsusiyyətləri müəyyən edilmiş, onun formalaşmasına təsir göstərən sosial-iqtisadi amillər tədqiq edilmişdir. Həmçinin insan kapitalının hazırkı səviyyəsini qorumaq və gələcəkdə artırmaq üçün tədbirlər araşdırılmışdır.*

Açar sözlər: *insan kapitalı, əmək bazarı, təhsil, bilik, əhali, inkişaf*

İnsan kapitalı yüksək gəlir səviyyəsində müəssisələrin rəqabət qabiliyyətinə və milli rifahın artmasına səbəb olan amilidir. İnsan kapitalının formalaşması bir çox amilləri birləşdirməklə, müxtəlif istiqamətlərdə həyata keçirilə bilər. İnsan kapitalının müəyyən bir quruluşu və keyfiyyəti iqtisadi inkişafa kömək edir, insanların iqtisadi və sosial rifahını yaxşılaşdırır.

İnsan kapitalı istənilən iqtisadi sistemin əsas mənbəyi və artım amili kimi qəbul edilməlidir. İnsan kapitalı - müəssisələrin, sənaye sahələrinin, sosial-iqtisadi komplekslərin, bələdiyyə ərazilərinin, regionların və ölkələrin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün strateji imkanlar yaradan insanların bilik, bacarıq və səriştələrinin birləşməsidir.

İnsan kapitalı anlayışının mahiyyətində aşağıdakı xüsusiyyətləri ayırmaq olar:

1. İnsan kapitalı müasir cəmiyyətin əsas dəyəri, eyni zamanda ölkənin və onun regionlarının davamlı iqtisadi artımının əsas, təyinedici və tükənməz amilidir.

2. İnsan kapitalının formalaşması həm şəxsdən, həm də bütövlükdə cəmiyyətdən xeyli maliyyə və digər xərclər tələb edir.

3. İnsan kapitalı yığıla bilər, yəni: fərd müəyyən bacarıq, qabiliyyət əldə edə, sağlamlığını artıra (gücləndirə, inkişaf etdirə) bilər.

4. İnsan kapitalına investisiya gələcəkdə sahibinə bir qayda olaraq daha yüksək gəlir gətirir.

5. İnsan kapitalı likvidlik baxımından fiziki kapitaldan fərqlənir. İnsan kapitalı onun daşıyıcısından - insandan ayrıla bilməz.

6. Bir şəxs tərəfindən alınan birbaşa gəlir, investisiya mənbəyindən asılı olmayaraq, onun tərəfindən idarə olunur.

7. İnsan kapitalının fəaliyyət göstərməsi onun qərarından və iradəsindən asılıdır. İnsan kapitalından istifadənin qaytarılma dərəcəsi insanın fərdi, maddi və mənəvi maraqlarından, üstünlüklərindən, dünyagörüşündən və nəhayət, mədəniyyətin ümumi səviyyəsindən asılıdır.

8. İnsan ömrü boyu bilik əldə edir, lakin insan kapitalı həm fiziki, həm də əqli cəhətdən köhnəlir, amortizasiya olunur. [4]

İnsan kapitalının formalaşmasında sosial-iqtisadi amillərə aşağıdakılar daxildir:

1. Əhali sağlamlığı. 2. Əhalinin ümumi təhsili, əmək bazarında ixtisaslı işçi qüvvəsi ilə təmin edilməsi. 3. Əmək bazarı, onun kəmiyyət və keyfiyyət xüsusiyyətləri. 4. İşçilərin iş şəraiti, maddi təminat səviyyəsi və müəssisələrin texniki-iqtisadi inkişafı, sosial infrastrukturlarının inkişaf səviyyəsi. 5. İqtisadiyyat sahələrinin inkişaf səviyyəsinin tələblərinə uyğun olaraq, işçilərin ixtisasartırma hazırlığı. 6. Müəssisə işçilərinin sosial inkişafı.

İnsan kapitalının formalaşmasına təsir göstərən ekoloji amillər ümumi ekoloji vəziyyət və müəyyən regionların əhalisinin yaşadığı iqlim şəraitini əhatə edir. Ekoloji vəziyyət təbii ehtiyatların mövcudluğu və keyfiyyəti, insan və ətraf mühitin qarşılıqlı əlaqəsi, antropogen fəaliyyətlərin ətraf mühitə təsiri, bu fəaliyyət nəticəsində cəmiyyətin təbiətə vurduğu ziyana görə kompensasiya səviyyəsi, bərpa olunmayan xammal istehlakı kimi göstəricilərlə xarakterizə olunur. İçməli suyun və qidanın keyfiyyəti də bu amillərin insan sağlamlığına mümkün təhdidlərini göstərən göstəricilər dəsti ilə qiymətləndirilir. Sanitariya-gigiyenik iş şəraiti də vacibdir.

Aydındır ki, əhali sağlamlığı ekoloji vəziyyətlə sıx bağlıdır. Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatının (ÜST) mütəxəssislərinin fikrincə, ətraf mühit amillərinin əhalinin sağlamlıq vəziyyətinə təsiri bütün vacib amillərin 17% -dən 20% -ə qədərdir. Ətraf mühitə həm təbii, həm də texnogen dəyişikliklər təsir edir [2].

İnsan kapitalının formalaşmasına təsir göstərən mühüm amil ölkədə təhsilin inkişafıdır ki, bu da insanın işində optimal və rasional istifadə olunan müəyyən bilik tədarükü yaratmağa imkan verir. Belə ki, bir qayda olaraq, daim artırılan bilik və bacarıqlar ehtiyatı daimi və hətta artan gəlir mənbəyidir. Bu gün həm ali, həm də orta ixtisas təhsili olan mütəxəssislərə kifayət qədər tələbat var. Əhalinin təhsilinin keyfiyyəti dövlətin elmi və texnoloji inkişafını müəyyənləşdirir və ayrı-ayrı işçilərin, müəssisələrin, iqtisadiyyatın və ölkənin sektorlarının rəqabət qabiliyyətinin artmasına kömək edir. Təhsilin cəmiyyətdə insan kapitalını inkişaf etdirmək üçün bir vasitə olduğu sübut olunmuşdur. İşçinin təhsil səviyyəsi yalnız əmək gəlirlərinin qarantiyası deyil, həm də sosial hərəkətliliyin qarantıdır və bununla da işsizlik riskini minimuma endirir.

İnsan kapitalının formalaşmasına təsir göstərən digər amil əmək bazarıdır. Əmək bazarının bir xüsusiyyəti, işəgötürən və potensial işçi arasındakı müqavilə münasibətlərinin obyekti, insanın işləmək qabiliyyətidir. Əmək bazarının özünütənzimləmə mexanizmi nəticəsində məşğulluq səviyyəsi, əməkhaqqı, işsizliyin səviyyəsi və quruluşu müəyyən edilir. Əmək bazarındakı təklif və tələbə məşğulluq sahəsində dövlət siyasəti, təhsil sisteminin inkişaf səviyyəsi və s. kimi amillər təsir göstərir. İnsan kapitalının effektiv formalaşmasının və dövlətin iqtisadi inkişafının əsasını daxili işçi qüvvəsindən istifadənin səmərəliliyinin və təsərrüfat subyektləri tərəfindən ona verilən tələbin maksimal əlaqələndirilmiş strukturunun artmasını təmin edən məhz əmək bazarıdır.

Məşğulluğun inkişafı sahəsində dövlət siyasəti, ilk növbədə, əhalinin iqtisadi fəallığının və əmək ehtiyatlarının səmərəliliyinin artırılmasına, peşə təhsili sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə onların keyfiyyətinin yüksəldilməsinə yönəldilmişdir. İşçilərin fərdi motivasiyası insan kapitalının səmərəli dövriyyəsi üçün vacib şərtdir. İnsan kapitalının keyfiyyətcə formalaşması və inkişafı mal və xidmətlər bazarının yeni ehtiyaclarının ortaya çıxması ilə əlaqədardır. Bu ehtiyaclar daim dəyişir,

artır və yeni biliklər tələb olunur, onların formalaşması insanların bilik və praktik bacarıqlarının artması ilə əlaqələndirilir. Bunun sayəsində fərdi və ölkənin milli gəlirləri artır [3].

Əmək bazarında dövlət siyasətinin vacib istiqamətləri məşğulluq və özünüməşğulluq sahəsindəki hərəkətliliyin inkişafı, əlil insanları və çoxuşaqlı valideynləri işlədən təşkilatlar və müəssisələr üçün dəstək və təşviq mexanizminin effektiv işləməsini təmin etməkdir.

İqtisadi fəaliyyət növü işçilərin əməkhaqlarının fərqləndirilməsində vacib amillərdən biridir. Fərqləndirmə mürəkkəblik, intensivlik, tətbiq sahələri və iş şəraitindəki fərqlərlə əlaqələndirilir. Sahədaxili fərqləndirmə əmək funksiyalarının mürəkkəbliyinə, istehsal fəaliyyət növlərinə və iş şəraitinə uyğun olaraq, işçilərin ixtisas və peşə qrupları arasındakı fərqləri müəyyənləşdirir. Sahələrarası fərq fərdi sektorlarda əmək prosesinin xüsusiyyətlərini, habelə müxtəlif sahələrin iqtisadi inkişafdakı əhəmiyyətini nəzərə almağı əhatə edir.

İnsan kapitalının formalaşmasına və iqtisadi reallaşmasına institusional amillər də təsir göstərir. Bunlara aiddir: insan hüquqlarını, ailədə və cəmiyyətdə, sosial və əmək sferasında inkişafını tənzimləyən qanunvericilik və normativ aktlar. Əmək qanunvericiliyi məşğulluq səviyyəsindəki dəyişiklikləri məhdudlaşdırır və nisbi sabitliyini qoruyur; insanın sosial və mədəni inkişafına yönəlmiş dövlət siyasəti.

İnsan kapitalının formalaşması ilə işçinin aldığı gəlir arasında əlaqə var. Gəlirin artması ilə insan kapitalının inkişafı üçün daha çox fürsət yaranır: daha yaxşı sağlamlıq, qabaqcıl təlim və s. əldə olunur. Gəlirin azalması ilə yüksək peşəkarlığa nail olmaq həvəsi, keyfiyyətli təhsil xidmətləri əldə etmək imkanları azalır və fərdin istifadə edə biləcəyi daha çox gəlir əldə etmək ümidləri özünü doğrultmur. İnsan kapitalı iqtisadiyyatın səmərəli inkişafı və rəqabət üstünlüklərinə nail olmaq üçün müəyyənedici amildir. Bir çox tədqiqatçılar hesab edir ki, texnoloji dəyişikliklər, iqtisadi artımın asılı olduğu elmi kəşflər insan kapitalının yığılması və inkişafı nəticəsində baş verir.

Bundan əlavə, insan kapitalının formalaşması təsərrüfat subyektlərinin innovativ fəaliyyəti ilə sıx bağlıdır ki, bu da öz növbəsində elmi tədqiqat işlərinin aparılması xərclərindən və yüksəkixtisaslı alimlərin, mühəndislərin və texniki işçilərin fəaliyyətinin nəticələrindən asılıdır.

Müasir şəraitdə insan kapitalının keyfiyyəti, eləcə də əmək məhsuldarlığının səviyyəsi mikro səviyyədə rəqabət qabiliyyətinin aparıcı amillərindən biridir. Makro səviyyədə, bu proses elm və təhsilə yönəldilmiş investisiyalar hesabına həyata keçirilə bilər. Regional səviyyədə bu problem regionların cəlbediciliyini artırmaq və əlavə yüksək iş yerləri yaratmaqla həll edilə bilər. Mikro səviyyə haqqında danışarkən davamlı kadr hazırlığına, biliyə, şirkətin təşkilati və innovativ potensialına qoyulan sərmayələri nəzərə almaq lazımdır [1].

Ölkə səviyyəsində əmək məhsuldarlığının artırılması obyektiv dərəcədə böyük əhəmiyyət kəsb edir, çünki milli məhsuldarlığın artması inflyasiyanın aşağı düşməsinə, yaşayış səviyyəsinin yaxşılaşmasına və iş yerlərinin yaradılması və ya saxlanmasına gətirib çıxarır ki, bu da ölkənin insan kapitalının qorunması və inkişafı ilə birbaşa əlaqəlidir. Aparılan tədqiqatlar həm makro, həm də mikro səviyyədə insan kapitalının inkişafına ehtiyac olduğunu bir daha vurğulayır.

İnsan kapitalının hazırkı səviyyəsini qorumaq və gələcəkdə artırmaq, habelə ölkədəki sosial problemləri həll etmək üçün insan kapitalının tərkib hissələrini gücləndirməyə yönəlmiş bir dövlət proqramı hazırlamaq lazımdır. Belə bir proqramın inkişafı beynəlxalq təcrübəyə əsaslana bilər.

Bütövlükdə insan kapitalının yeni keyfiyyətini formalaşdırmaq üçün milli təhsildə aşağıdakı prinsiplərə uyğun bilik, düşüncə tərzi və motivasiyanın formalaşdırılması üçün yeni bir model hazırlamaq və tətbiq etmək lazımdır:

- cəmiyyətə xidmət etmək, layiqli həyat və azad inkişaf naminə insan və vətəndaş hüquq və azadlıqlarının tanınması və qorunması;
- mənəvi dünyagörüşünün formalaşması;
- cəmiyyətdə hər hansı bir fəaliyyət prosesində hər hansı bir şəxsə, cəmiyyətə, təbii mühitə, şəxsi və ictimai mülkiyyətə dəyən zərərin qarşısını almağı təmin edən əxlağın mövcud olması;
- əhalinin əksəriyyətinin tarixən qurulmuş mənəvi təfəkkürünə, ümumbəşəri dəyərlərin kütləvi şüuru ideyalarına söykənən, demoqrafik cəhətdən müəyyən edilmiş, biosferdə məqbul tələbat spektri əsasında istənilən fəaliyyət sahəsinin həyata keçirilməsi;

- cəmiyyəti məhv edən, məmnuniyyəti onu izləyənlərə, övladlarına, nəvələrinə zərər verən, başqalarının həyatına, işinə və inkişafına ziyan vuran, canlı və gələcək nəsillərdə deqradasiya proseslərini aktivləşdirən və biosenozları məhv edən parazitlərə qarşı mübarizənin aparılması;

- müasir elmin biliklərinə, nailiyyətlərinə və yeniliklərinə və həyat və sağlamlığın qlobal mədəniyyətinə əsaslanaraq, həyat və sağlamlıq keyfiyyətinin idarə olunması üçün fərdi proqramın yaradılması və həyata keçirilməsi;

- yaşlılıq dövründə davamlı təhsil, özünütəhsil və peşə inkişafı arzusu;

- insan kapitalını yaradan əsas qabiliyyətlərin formalaşması və tətbiqi;

- yüksək peşəkarlıq və rəqabət qabiliyyəti ilə sərvətə çatmaq;

- bəşəriyyətin və müasir Azərbaycanın təhsil sisteminin tarazlı inkişafı əsasında şəxsiyyətin hərtərəfli inkişafı;

- ekoloji cəhətdən məqbul, səmərəli və resurslara qənaət edən tədbirlərin həyata keçirilməsi;

- ictimai fəaliyyət və uyğunlaşma, dözümlülük, ünsiyyət və qarşılıqlı yardımın formalaşması;

- şəxsi və ictimai mülklərdən səmərəli istifadə.

Sonda qeyd edirik ki, regionların və dövlətin sosial-iqtisadi inkişafının müasir paradiqmasında insan kapitalı endogen uzunmüddətli iqtisadi artımın ən vacib mənbələrindən biri kimi tanınır. İnsan inkişafı milli iqtisadi sistemlərin böyüməsi və inkişafının yeni modellərində əsas amillərdən biri hesab olunur. Azərbaycan dövlətinin bütün strateji proqramları insan kapitalının inkişafına böyük əhəmiyyət verir. Bir ərazinin insan kapitalının inkişafı mürəkkəb çoxölçülü bir problemdir. Regionun sosial-iqtisadi inkişafının bütün amilləri insanın inkişafına birbaşa və ya dolayı təsir göstərir. Eyni zamanda insan ömrünün uzunluğu, təhsili və gəliri (adambaşına düşən ÜDM) daxil olmaqla, mürəkkəb bir göstərici kimi İnsan İnkişafı İndeksi cəmiyyətin sosial-iqtisadi inkişaf səviyyəsini və onun daha da artması potensialını əks etdirir.

Ədəbiyyat

1. Генкин Б. М. Экономика и социология труда. М.: Норма, 2008, 448 с.

2. Крутько В.Н., Смирнова Т.М. Человеческий капитал. М.: Цифровичок, 2012, 227 с.

3. Смирнов В.Т., Сошников И.В. Человеческий капитал: содержание и виды, оценка и стимулирование. М.: Машиностроение-1, Орел: ОрелГТУ, 2005, 513 с.

4. Шобанов А.В. Управление человеческим капиталом: теория и практика. Этап: экономическая теория, анализ, практика, 2010, № 2, с. 110–123

Резюме

Валиева Р.А., Абдуллаева Е.Т.

Факторы, влияющие на формирование человеческого капитала

В статье, определены особенности человеческого капитала, изучены социально-экономические факторы , влияющие на ее развитие. Также, рассмотрены мероприятия по сохранению данного уровня и дальнейшему повышению человеческого капитала.

Ключевые слова: *человеческий капитал, рынок труда, образование, знания, население, развитие*

Summary

Valiyeva R.A., Abdullayeva Y.T.

Factors Affecting the Formation of Human Capital

The article identifies the features of human capital, studies the socio-economic factors that affect its development. Also, measures are considered to maintain this level and further increase human capital.

Key words: *human capital, labor market, education, knowledge, population, development*

IV BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNUN ÖLKƏNİN SOSİAL-İQTİSADİ İNFRASTRUKTURUNUN DAYANAQLI İNKİŞAFINDA YERI VƏ ROLU

NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNDA ŞƏFFAFLIĞIN TƏMİN OLUNMASINDA AUDİTİN PRİORİTETLİYİ

Abbasov Kamran Maarif oğlu
Azərbaycan Kooperasiya Universiteti
abbasov.kamran.m@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat-tranzit sektorunda şəffaflığın təmin olunmasında auditin prioritetliyi tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə nəqliyyat-tranzit sektorunun iqtisadiyyatda funksiyaları və aparıcı rolu açıqlanmışdır. İqtisadiyyatın dayanıqlı olmasında nəqliyyat-tranzit infrastrukturunun əhəmiyyətinə baxılmışdır. Nəqliyyat-tranzit sektorunun səmərəli fəaliyyətində şəffaflığın təmin edilməsi üçün auditin prioritetliyi əsaslandırılmışdır. Audit vasitəsilə sektorda olan problemlərin və ehtiyatların üzə çıxarılmasının vacibliyi qeyd olunmuşdur. Nəqliyyat-tranzit sektorunun rentabellik səviyyəsinin yüksəldilməsində şəffaflığın əhəmiyyəti göstərilmiş, bunula bağlı auditin səmərəli təşkili üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat-tranzit sektoru, şəffaflıq, audit, şəffaflıq problemləri, auditin prioritetliyi, nəqliyyat-tranzit sektorunda şəffaflıq, audit fəaliyyəti*

Azərbaycanın iqtisadi inkişaf proseslərində və iqtisadi artımın dayanıqlılığının təmin olunması ilə bağlı vəzifələrin yerinə yetirilməsində, ölkədə mövcud olan təbii və iqtisadi resursların iqtisadi artım dövriyyəsinə cəlb edilməsində, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişafının sürətləndirilməsində, xüsusilə ixrac imkanlarının genişləndirilməsində, xarici-iqtisadi əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsində nəqliyyat-tranzit sektorunun rolu kifayət qədər böyükdür. Əslində nəqliyyat iqtisadiyyatın şah damarı kimi qiymətləndirilir və iqtisadi fəaliyyətdə xərclərin optimallaşdırılmasında, qarşılıqlı öhdəliklərin vaxtında yerinə yetirilməsində, zəruri xammal və material axınlarının hərəkətinin səmərəli təşkilində, iri istehsal qurğularının fasiləsiz işlənməsində nəqliyyat amilinin rolu yüksək qiymətləndirilir. Nəqliyyat-tranzit sektoru vasitəsilə regional və beynəlxalq səviyyədə xarici-iqtisadi əlaqələrin diversifikasiyalaşdırılması, daha fəal şəkildə beynəlxalq bazarlara çıxışların təmin olunması mümkündür. Bütün bu amillər baxımından nəqliyyat-tranzit sektorunda fəaliyyətin şəffaflığı, hesabatlılığı, qanunlara əməl olunması, həyata keçirilən əməliyyatların dəqiq informasiya bazasının formalaşdırılması, xərclərin uçotunun dürüstlüyü və s. bu kimi məsələlər aktuallığı ilə diqqət çəkirlər.

Bu problemlərin obyektiv reallıqlar əsasında baxılmasında, mövcud ehtiyatların və perspektiv fəaliyyət istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsində, resurslardan və maliyyə vəsaitlərindən təyinatı üzrə istifadə olunmasında şəffaflığa xüsusi ehtiyac vardır və bunun təmin olunmasında auditin – audit fəaliyyətinin prioritetliyi ön planda olması vacib şərtlərdəndir. Təəssüf ki, bir çox təsərrüfat və kommersiya subyektlərində, xarici-ticarət fəaliyyəti ilə məşğul olan şirkətlərdə auditin roluna münasibət heç də birmənalı deyildir və obyektiv, qərəzsiz, şəffaf auditin aparılması məsələlərinə ciddi əhəmiyyət verilmir. Nəticədə isə resursların, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, həm də maliyyə vəsaitilərinin səmərəsiz istifadəsi vaxtında aşkar olunmur və bunun hesabına firma və şirkətlərin rentabellik səviyyələri aşağı düşür, biznesin genişləndirilməsi imkanları tükənir və ya onlardan səmərəli istifadə olunmur. Bütün bunlar xarici-iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinə də mənfi təsir göstərir və bunların nəticəsində ölkəyə valyuta resurslarının yeni mənbələrinin formalaşdırılması tədbirləri ləng həyata keçirilir. Bunlar isə qeyri-neft sektorunun

inkişafı, qeyri-neft ixracının potensialının artırılması və ümumilikdə ölkə iqtisadiyyatının neftdən asılılığının azaldılmasında önəmli məsələlərdəndir.

Məlumdur ki, milli iqtisadiyyat sahələrinin strateji hədəflərinin müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı artıq yeni iqtisadi mexanizmlərin tətbiqi genişlənməkdədir və bütün bunlar milli iqtisadiyyatın perspektiv sektorları üzrə strateji yol xəritəsində nəzərdə tutulmuş hədəflərə çatmaqda müsbət rol oynayacaqdır və bu istiqamətdə həyata keçirilən tədbirlər COVİD – 19 pandemiyasının mənfi təsirinə baxmayaraq intensiv olaraq qalmaqdadır. Eyni zamanda, ölkənin maliyyə bazarının dayanıqlılığının artırılması, maliyyə xidmətlərinin strukturunun genişləndirilməsi istiqamətində daha konkret strateji hədəflərin müəyyənləşdirilməsi də diqqət çəkən hallardandır və bunlar öz əksini ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixi Fərmanı ilə təsdiq edilmiş, "Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə tapmışdır və bu sənəddə maliyyə əməliyyatlarının şəffaflığı, maliyyə intizamının gücləndirilməsi və bu proseslərdə auditin rolunun artırılması, onun prioritetliyinin diqqət mərkəzində saxlanılması öz əksini tapmışdır. [3] Bu məsələlər, digər tərəfdən korporativ idarəetmədə hesabatlılıq və şəffaflıq problemləri ilə bilavasitə bağlıdır.

Belə ki, səmərəli korporativ idarəetmənin, o cümlədən tranzit potensialının reallaşdırılmasında zəruri tədbirlərin görülməsinin, ümumilikdə nəqliyyat-tranzit sektorunda olan imkanlardan bəhərələnməyin vacib istiqamətlərindən biri də burada hesabatlılıq və şəffaflıq problemlərinin həll olunmasıdır. Nəqliyyat-tranzit sektorunun fəaliyyətinin müxtəlif həlqələrində mövcud olan idarəetmə və nəzarət sistemlərinin şəffaf işləmələri, dürüst məlumatlara əsaslanan hesabatlılığı təmin etmələri vacib şərtlərdəndir. Belə ki, nəqliyyat-tranzit sektorunun maliyyə intizamının güclü olması bu sahəyə marağı artıra bilər. Ümumiyyətlə, ölkənin maliyyə sektorunun investisiya mühitinin cəlbediciliyinin və maliyyə sektoruna etimadın artmasında şəffaflığın və hesabatlılığın mühüm əhəmiyyəti vardır. [4]

Səmərəli korporativ idarəetmənin əsas amillərindən və məqsədlərindən biri təkmil hesabatlılığın və şəffaflığın təmin olunmasıdır. Bu mənada şirkətin maliyyə hesbatlılığının dəqiqliyinin və düzgünlüyünün təmin olunmasına nəzarətin həyata keçirilməsində auditin müstəsna əhəmiyyəti və rolu diqqət çəkir. Dünya Bankının mütəxəssisələrinin apardığı araşdırmalarda Azərbaycanda dövlətə məxsus müəssisələrdə korporativ idarəetmə və mülkiyyət problemləri təhlil olunmuşdur və qiymətləndirilmişdir. Ümumi nəticələrdən biri də ondan ibarətdir ki, ölkəmizdə fəaliyyət göstərən audit institutu və audit fəaliyyəti hələ də tam olaraq müstəqil deyildir və bu sahədə müstəqilliyin, azadlığın təmin olunması, qərəzliliyin aradan qaldırılması, dürüstlüyə və şəffaflığa nail olunması məsələsinə daha çox diqqət yönəldilməlidir. [2] Digər bir beynəlxalq maliyyə qurumunun – Asiya İnkişaf Bankının şəffaflıq vasitəsilə etimadın yaradılmasına dair sənədində göstərilir ki, şəffaflıq və hesabatlılıq inkişafın səmərəliliyinin təməl daşlarıdır. Bunun üçün bütün əməliyyatlarda hesabatlılq və şəffaflıq təmin olunmalı, fəaliyyətlə bağlı informasiyalara çıxışlar yaxşılaşdırılmalı, ikitərəfli və çoxtərəfli informasiya mübadilələri aparılmalı, informasiya və sənədlərin əldə edilməsi üçün müraciətlər vaxtı-vaxtında cavablandırlmalı, informasiya və biliklərin bölüşülməsi mədəniyyəti inkişaf etdirilməlidir. [6]

Nəqliyyat-tranzit sektorundan səmərəli istifadə olunmasında sistemli və obyektiv audit fəaliyyəti hesabına maksimum cəlbedici investisiya mühitinin yaradılması mümkündür. Bu halda yerli və xarici investorların bu sektorda iqtisadi fəallığını təmin etmək üçün əlavə potensial formalaşır. Ümumilikdə, etibarlı və təkmilləşdirilmiş audit fəaliyyəti institutu kölgə iqtisadiyyatının minimuma endirilməsi, korrupsiya hallarının qarşısının alınması, iqtisadi cinayətlərinin səviyyəsinin aşağı düşməsi baxımından xeyli səmərəli maliyyə aləti hesab olunur. Belə ki: "İqtisadi audit fəaliyyətinin zəruriliyi bir sıra nəzəri prinsiplərə əsaslanır və dərin köklərə malikdir. Qeyd etmək lazımdır ki, müstəqil sahibkarlığıa malik olan firma və şirkətlərin təsərrüfat-maliyyə fəaliyyətinə birbaşa dövlət nəzarəti məhduddur. Çünki, qeyri-dövlət müəssisələrində təsərrüfat-maliyyə fəaliyyətinə birbaşa nəzarət və müdaxilə edilməsi yolverilməzdir. Bir sözlə, azad bazar iqtisadiyyatında dövlətlə sahibkar arasında, shibkarla idarəedici arasında təsərrüfat-maliyyə prosesi

üzrə etibar və məsuliyyət qarantı olamlıdır ki, bu məsul işin də, yalnız audit vasitəsilə icra edilməsi mümkündür". [1, s. 7]

Digər tərəfdən, fəaliyyətin səmərəli olmasında, gəlirlərin və xərclərin uzunmüddətli dövr üçün optimallaşdırılmasında, israfçılıq mənbələrinin müəyyənləşdirilməsində auduitin önəmli rolu vardır. Belə ki, ayrı-ayrı iqtisadiyyat sahələrinin, o cümlədən nəqliyyat-tranzit sektorunu formalaşan iqtisadi fəallıq potensialından və son illərdə yaradılan güclü infrastruktur imkanlarından səmərəli şəkildə bəhrələnmək üçün hazırlanan və reallaşdırılması nəzərədə tutulan layihələrin uğurlu olmasında audit təhlilləri və qiymətləri ciddi önəm kəsb edir. Audit fəaliyyəti sosial-iqtisadi inkişafın bütün mərhələlərində önəmli funksiyaları yerinə yetirirlər. Professor V.T.Novruzov belə hesab edir ki: "Beynəlxalq audit standartlarının tətbiqi Azərbaycanda həyata keçirilən iqtisadi islahatların ayrılmaz hissəsidir, ölkəmizdə bazar iqtisadiyyatına keçid mərhələsinin başa çatmasına uyğun olaraq və dövlət başçısının tövsiyə və tapşırıqları hesabına həyata keçirilir. Bunlara beynəlxalq audit standartlarının tətbiqinin hüquqi və normativ bazasının davamlı olaraq təkmilləşdirilməsi və yenilənməsi, auditin keyfiyyətinə nəzarət sisteminin təkmilləşdirilməsi, auditor kadrlarının hazırlanması və s. aiddirlər. Hər bir ölkədə şəffaflığın artırılması və korrupsiyaya qarşı mübarizə demokratiyanın mühüm ünsürlərindən biri kimi qiymətləndirilir". [5]

Hesab edirik ki, bu konteksdə audit fəaliyyətinin rolu və funksiyaları xeyli tələb olunandır və o cümlədən, nəqliyyat-tranzit sektorunda auditin prioritetliyinin təmin olunması strateji vəzifələrdən biri kimi qiymətləndirilməlidir. Bu məqsədlə, bir sıra məsələlərə daha çox diqqət yetirilməlidir:

– ölkəmizdə audit institutunun səmərəliliyinin artırılması, audit fəaliyyətinin müasir çağırışlardan irəli gələn vəzifələr kontekstində təmin olunması tədbirlərinin əhatəsi genişləndirilməlidir;

– audit fəaliyyəti ilə məşğul olan şirkətlərin və firmaların qərəzsiz işləmələri, müstəqil olmaları üçün audit xidməti sektorunda sağlam rəqabət mühiti yaradılmalı və maliyyə xidmətləri bazarının şəffaflığına xüsusi diqqət yetirilməlidir;

– ölkəmizin iqtisadi gücünün artırılmasında nəqliyyat-tranzit sektorunun potensialından səmərəli istifadəyə nail olunması məqsədilə obyektiv audit təhlillərin və qiymətləndirilmələrin aparılması vacib şərtlərdəndir və yaxın illərdə nəqliyyat – tranzit sektorunda audit fəaliyyətinin işlək mexanizmlərinin tətbiq olunması, bu sektorda maksimum şəffaflığın, dürüst fəaliyyətin təmin edilməsi tədbirləri görülməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Abbasov İ.M. Audit. Bakı, 2013, 544 c.
2. Azərbaycan Respublikası: Dövlətə məxsus müəssisələrdə korporativ idarəetmə və mülkiyyət. The World Bank, 2017, 118 c.
3. Azərbaycan Respublikasında maliyyə xidmətlərinin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixi Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bakı, 2016, 59 s.
4. Korporativ idarəetmədə hesabatlılıq və şəffaflıq problemləri. http://audit.gov.az/uploads/Asim_zulfuqarzade_konfarns_2018.pdf.
5. Novruzov V.T. Sosial-iqtisadi inkişafın müasir mərhələsində auditor xidməti. Azərbaycan, 2010, 13aprel, s.10. http://anl.az/down/meqale/azerbaycan/2010/aprel/115373.htm.
6. Şəffaflıq vasitəsilə etimad yaradılması. Asiya İnkişaf Bankı. https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29814/pcp-2011-az.pdf.

Резюме

Аббасов К.М.

Приоритетность аудита в обеспечении прозрачности транспортно-транзитного сектора

В статье исследована приоритетность аудита в обеспечении прозрачности транспортно-транзитного сектора. С этой целью раскрыты функции и ведущая роль

транспортно-транзитного сектора в экономике. Рассмотрена важность транспортно-транзитной инфраструктуры в усилении устойчивости экономики. Обоснована приоритетность аудита в обеспечении прозрачности эффективной деятельности транспортно-транзитного сектора. Отмечена важность, раскрыты проблемы и резервы аудиторской деятельности в этом секторе. Показана роль прозрачности в повышении уровня рентабельности транспортно-транзитного сектора и, в связи с этим, подготовлены рекомендации и выдвинуты предложения по эффективной организации аудита.

Ключевые слова: *транспортно-транзитный сектор, прозрачность, аудит, проблемы прозрачности, приоритетность аудита, прозрачность в транспортно-транзитном секторе, аудиторская деятельность*

Summary

Abbasov K.M.

Priority of Audit in Ensuring Transparency in Transport-Transit Sector

The priority of audit in ensuring transparency of the transport and transit sector is investigated in the article. The functions and leading role of the transport-transit sector in the economy are analyzed for this purpose. The importance of transport-transit infrastructure in strengthening economic stability is considered too. The priority of the audit in ensuring transparency of the efficient operation of the transport-transit sector is justified. The importance, problems and reserves of audit activity in this sector are considered then. The role of transparency in improving the profitability of the transport-transit sector and in this regard recommendations and proposals for the effective organization of audit are given in the end of the article.

Key words: *transport-transit sector, transparency, audit, transparency problems, priority of audit, transparency in transport-transit sector, audit activity*

BAZAR MEXANİZMİNİN İNKİŞAF KONSEPSİYASINDA LOGİSTİKA ANLAYIŞININ FORMALAŞDIRILMASI

Aslanova Müslümə Maqsud qızı
UNEC
aslanovamuslime@mail.ru

Xülasə: *Qloballaşma, inteqrasiya və əməkdaşlıq prosesləri, eləcə də istehlakçıların artan tələbləri, bazarda rəqabətə girmək istəyən şirkətlər işlərini qurmaq üçün logistik yanaşma tətbiq etməyə təşviq edir. Son illərdə ən uyğun təlim sahələrini seçərkən logistika ən populyarlarından biri olaraq qiymətləndirilir. Hazırda konsepsiyanın olduqca populyarlaşmasına baxmayaraq, bu fəaliyyət istiqaməti, həmçinin logistika ifadəsinin özü də bundan cox-çox əvvəl meydana gəlmişdir. İnformasiya texnologiyalarındakı inqilab maddiyyatla yanaşı, müşayiət olunan məlumatları və maliyyə axınlarını da idarə etmək anlayışını gücləndirir.*

Açar sözlər: *logistika, təchizat zənciri, qloballaşma, biznes, istehlakçı, bazar münasibətləri*

Qloballaşma, inteqrasiya və əməkdaşlıq prosesləri, eləcə də istehlakçıların artan tələbləri, bazarda rəqabətə girmək istəyən şirkətləri işlərini qurmaq üçün logistik yanaşma tətbiq etməyə təşviq edir. Son illərdə ən uyğun təlim sahələrini seçərkən, logistika ən populyarlarından biri olaraq qiymətləndirilir. Hazırda konsepsiyanın olduqca populyarlaşmasına baxmayaraq, bu fəaliyyət istiqaməti, həmçinin logistika ifadəsinin özü də bundan cox-çox əvvəl meydana gəlmişdir. Başlnanğıc üçün konsepsiyanın tarixi transformasiyasını nəzərdən keçirək. "Logistika" sözü yunan mənşəlidir, "sayma sənəti" və ya "düşünmə, hesablama sənəti" mənasını verir. Qədim Afinada xüsusi bir vəzifə var idi - hər il püşkatma ilə təyin olunan "logist"in vəzifəsi digər

vəzifəli şəxslərin hesabatlarını yoxlamaqdan ibarət idi. Qədim Romada inzibati və dini funksiyaları yerinə yetirən məmurlara logistlər deyilirdi. Bizans İmperatoru VI Leo dövründə (866-912), logistika bir ordunu təmin etmək və hərəkətlərini idarə etmək sənəti olaraq müəyyən edilmişdir. Alman tədqiqatçısı professor G. Pavellek Bizans İmperiyasındakı logistikanın məqsədinin "ordunun maaşlarını ödəmək, düzgün silahlanmaq və paylaşdırmaq, ehtiyaclarını vaxtında və tam şəkildə təmin etmək" olduğunu söyləmişdir, yəni başqa cür desək öz silahlı qüvvələrinin hərəkətini və bölüşdürülməsini istiqamətləndirmək"dən ibarət olmuşdur. Burada söhbət hərbi yürüşün hazırlanması, hər bir aktı hesablamaqdan gedir: məkan və vaxt, ordunun hərəkəti baxımından ərazini düzgün təhlil etmək, həmçinin düşmən qüvvələrinin müqavimətini və bu istiqamətlərə uyğun olaraq, öz silahlı qüvvələrinin hərəkəti və bölüşdürülməsinə nəzarət etməkdən gedir.

XIX əsrdə logistikanı hərbi bir elm olaraq şərh edən hərbi mütəxəssis A. Jomini'nin logistika ilə əlaqəli mülahizələri cəbhənin təchizatı və arxa dəstəyinin təşkili ilə əlaqədar olaraq məşhur oldu. Napoleon Bonapart hərbi hesablamalarında logistikadan istifadə etdikdən sonra, o, hərbi elmlər arsenalına möhkəm bir şəkildə daxil oldu və 19-cu əsrin ortalarından etibarən dünyada sürətlə inkişaf etməyə başladı. Logistikası ifadəsi bütün böyük Avropa dillərində mövcuddur, lakin fərqli mənalara malikdir. "Logistika" termini məşhur alimlər, filosoflar, hərbi liderlər tərəfindən istifadə edilmişdir. Belə ki, görkəmli alman riyaziyyatçısı G.V.Leybniz (1646-1716) bu termini "riyazi məntiq" mənasında işlətmişdir.[2,səh 9].1884-cü ildə Amerika Dəniz Donanma İnstitutu naviqasiya ehtiyacları üçün "logistika" anlayışını təqdim etmişdir. 1904-cü ildə Cenevrədəki Fəlsəfi Konqresdə logistikanın riyazi məntiq kimi tərifi təsdiq edilmişdir. Logistika prinsipləri İkinci Dünya Müharibəsi dövründə Amerika ordusunun maddi-texniki təminat sahəsində geniş vüsət almağa başladı. Hərbi sənayenin, arxa və cəbhə təchizatı bazalarının, nəqliyyatın aydın qarşılıqlı əlaqəsi ordunu vaxtında və lazımi miqdarda silahla təmin etməyə imkan verdi, yanacaq və sürtgü məhsulları və ərzaq məhsulları, mülki müəssisələrin tədarükü və marketinqi məsələlərini həll etmək mümkün oldu. Sovet İttifaqında da maddi-texniki təminat kimi bir istiqamətin fəal inkişaf etdiyini qeyd etmək lazımdır. Eyni zamanda, XX əsrin ortalarında Böyük Vətən Müharibəsi kimi qlobal bir hərbi hadisənin olduğunu xatırlamaq vacibdir. Həm döyüş zamanı strategiyanı planlaşdırmaqda, həm də bu əməliyyatları müxtəlif növ ehtiyatlarla təmin etməklə uğurlu hərbi əməliyyatlara dair bir çox nümunə vardır. Diqqətə çatdırmaq yerinə düşər ki, Vətənimizin azad olunmasında əlamətdar olan bütün hərbi hadisələr təkcə əhəmiyyəti baxımından deyil, həm də taktiki planlaşdırma və həyata keçirilməsi baxımından da xüsusi diqqətə layiqdir.

XX əsrin sonlarında logistika elmi bir fəaliyyət növü kimi - alış, istehsal, satış, nəqliyyat, informasiya logistikası və s.fəaliyyət istiqamətləri üzrə özünü göstərməyə başlayır. İnsan fəaliyyətinin bu sahələrinin hər biri kifayət qədər öyrənilmişdir, bununla birlikdə, logistik yanaşmanın yeniliyi sadalanan fəaliyyət sahələrinin minimum vaxtla istənilən nəticəni əldə etmək üçün birləşdirilməsidir. Beləliklə, logistika istehlakçıların ehtiyaclarını mümkün qədər təmin etmək üçün hazırlanmışdır. Logistika iqtisadi fəaliyyətin təchizat, istehsal, satış, nəqliyyat və s. kimi sahələrini birləşdirdiyindən, logistikanı xammal, material və yarımfabrikatların daxili emalı və hazır məhsulların istehlakçının maraqlarına və tələblərinə uyğun gətirilməsi; habelə müvafiq məlumatların ötürülməsi, saxlanması və işlənməsi; xammal istehsal edən bir müəssisəyə çatdırılma prosesində həyata keçirilən nəqliyyat, anbar və digər maddi və qeyri-maddi əməliyyatları planlaşdırma, nəzarət və idarəetmə elmi olaraq nəzərdən keçirəcəyik.

"Logistika" termininin təkamülü, sənayeləşmiş ölkələrdə bazar münasibətlərinin tarixi və təkamülü ilə sıx bağlıdır və bu termin yalnız 1970-ci illərin sonlarından etibarən biznesdə yaranmış və geniş yayılmışdır. Bazar münasibətlərinin inkişafı konsepsiyanın məzmununun da dəyişməsinə səbəb olmuşdur. Biznes nöqteyi-nəzərindən, logistika məlumatların, maliyyə axınlarının vahid idarə olunması üçün bir vasitə, habelə ehtiyatların optimal dəyəri ilə biznes müəssisələrinin məqsədlərinə çatmasını müşayiət edən bir xidmət hesab edilə bilər. Bununla belə, logistikanın biznes məqsədləri üçün tətbiq edilən müasir təfsiri birmənalı deyil və ölkədən, elmi müəssisələrdən və konkret tədqiqatçılardan asılıdır.

Fikir müxtəlifliklər genişdir - maddi axınının idarə olunması ilə əlaqədar bəzi funksiyaların ümumiləşdirilməsindən (nəqliyyat, anbar, yükdaşıma, qablaşdırma, gömrük prosedurları, inventar idarəetmə və s.) yerli və ya qlobal miqyasda istənilən iqtisadi prosesi optimallaşdırma vasitəsi kimi elmi (fəlsəfi) konsepsiyaya qədər.

Cədvəl.

"Logistika" anlayışının lüğət tərifləri

Tərif	Mənbə
1	2
Simvolik məntiq, formalist məntiqin ən son forması	Xarici sözlərin lüğəti. M .: Dövlət. Xarici və milli lüğətlər nəşriyyatı, 1954
İşçilərə xidmət avadanlığı, logistik hesablamalar; nəqliyyat və təchizat texnologiyası	Müller V.K. İngilis-Rus lüğəti. M .: Dövlət. xarici və milli lüğətlərin nəşriyyatı, 1963
Texniki təminat materialı; logistika və logistika təşkilatları	Qanshina K.A. Fransız-Rus lüğəti. Moskva: Rus dili, 1977
Materialların təchizatı, dəstəyi və hərəkəti ilə əlaqəli hərbi elm	Webster's Desk Dictionary. N.Y.: Portland House, 1990
Silahlı Qüvvələrin Hərəkatı və Logistika İdarəçiliyi. Taktika, strategiya və kəşfiyyat ilə yanaşı, maddi-texniki təminat hərbi elmin dörd vacib elementindən biridir ... Həmçinin "Logistika" termini mülki müəssisələrin tədarük və marketinq fəaliyyətlərinə də aid ola bilər.	The Encyclopedia Americana. International Edition. Danbury: Grolier Inc., 1991
Minimum əməliyyat və kapital xərcləri ilə bazar tələblərini ödəmək üçün istehsal və bölüşdürülmə yolu ilə malların axını dizayn və satınalma yolu ilə istehsal və son istehlakçıya axınının təşkili, planlaşdırılması, idarə olunması və icrası	Terminology in Logistics. ANNEX Dictionary. European Logistics Association, 1994
İstehsal müəssisəsinə xammalı çatdırma prosesində planlaşdırma, nəzarət, nəqliyyat, anbar və digər maddi və qeyri-maddi əməliyyatları idarə etmək, xammal, material və yarımfabrikatların daxili emalı və hazır məhsulların istehlakçılara maraq və tələblərinə uyğun çatdırılması, habelə müvafiq məlumatların ötürülməsi, saxlanması və emalı	Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. М.: Экономика, 1995 (2-е изд. М.: ИНФРА-М, 2000)
İstehsal kontekstində, material və məhsulları lazımi yerdə və lazımi miqdarda təmin etmək, bölüşdürmək, yaymaq sənəti. Hərbi işlərdə (bu termin daha çox istifadə olunduğu yerlərdə) qoşunların hərəkəti də nəzərdə tutula bilər	APICS Dictionary. 8-th ed. American Production and Inventory Control Society

Logistikanın əsas dövrlərinin bir neçə təsnifatı mövcuddur. Logistika ilə bağlı müxtəlif əsərlərdə 4 əsas mərhələ nəzərdən keçirilir: parçalanma, fiziki bölüşdürülmə, inkişaf və inteqrasiya anlayışının formalaşması.

1."Parçalanma" dövrü (1920-1950, MBA-da - 1950-1960) - maddi axınların idarə olunması sahəsində logistika prinsiplərinin formalaşması və ümumi xərclərin azaldılması ilə xarakterizə olunur. Bununla belə, bu prinsiplərə tələbat cox deyildi və yalnız bəzi maddi-texniki funksiyalar istifadə olunurdu ki, bu da xərc komponentlərinin yalnız bir hissəsini azaltmağa imkan verdi, məsələn istehsalatda, nəqliyyat daşımalarında və ya anbarlaşma əməliyyatlarında. Bu mərhələ vacibdir, çünki bu dövrdə inteqrasiya və optimallaşdırma ideyasının gələcəkdə həyata keçirilməsinin əsas şərtləri formalaşmışdır. Bunlara daxildir:

- malların bölüşdürülməsi sistemlərində səhmlərin və nəqliyyat xərclərinin artması; -nəqliyyattariflərinin artması;

- marketinq anlayışının yaranması və sürətlə yayılması;

- hərbi logistika nəzəriyyəsi və təcrübəsinin inkişafı.

Bu mərhələdə, marketinqin ayrılmaz bir hissəsi kimi fiziki bölüşdürülmənin mahiyyətini aşkar edən, mal satışının təşkili və səmərəliliyinin artırılmasında xüsusi rolunu özündə əks etdirən bir sıra marketinq fəliyyətləri dərc edilmişdir. Dünya iqtisadiyyatının istehsalçı bazarından alıcı bazarına tədricən keçməsi nəticəsində marketinq anlayışının yaranması biznesdə logistikanın sürətlə yayılmasını izah edən əsas amil hesab edilirdi. Baxılan mərhələ ABŞ, İngiltərə, Fransa, Almaniya və SSRİ kimi ölkələrdə hərbi logistikanın aktiv inkişafı ilə xarakterizə olunur. Hərbi logistika mülki sferada nəqliyyat, anbar, inventar idarəçiliyinə logistika yanaşmalarının inkişafına böyük təsir göstərmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, ilk logistika təşkilatları və ittifaqları məhz nəzərdən keçirilən mərhələdə yaranmışdır (ən qədim Satınalma İdarəetmə Problemləri Dərnəyi 1915-ci ildə quruldu, daha sonra Milli Satınalma Agentləri Assosiasiyası).

2. Fiziki bölüşdürülmə anlayışının marketinqin tərkib hissəsi kimi formalaşdırılması dövrü (1950-1970, MBA-da - 1960-1980) logistika nəzəriyyəsi və təcrübəsinin formalaşması ilə səciyyələnir. Marketinq fəlsəfəsi Qərb şirkətlərində geniş yayılmışdır. Eyni zamanda, səviyyəsi sürətlə artan bölüşdürülmə prosesi zamanı logistika xərclərini azaltmaq üçün resursların araşdırılmasının vacib olduğu meydana çıxdı. Qərb iqtisadiyyatında logistikanın sürətlə yayılmasının əsas amillərindən biri ümumi xərclər prinsipinin fiziki bölgüdə tətbiqi olmuşdur. Bu konsepsiyanın məqsədi malların istehsalçıdan istehlakçıya doğru hərəkət etdiyi zaman bölüşdürmə xərclərini yenidən qruplaşdırmaq və onların ümumi səviyyəsini azaltmaq olmuşdur. Bu anlayış logistika prinsiplərinin inkişafı üçün əsas idi. (Məsələn, malların daşınmasını avtonəqliyyatdan hava nəqliyyatına keçirərkən aralıq anbarlar yaratmaq ehtiyacının qarşısı alına bilər, başqa sözlə anbar, saxlama və idarəetmə xərclərini aradan qaldırmaq mümkündür.Bu zaman nəqliyyat xərcləri artsa da, bölüşdürücü şəbəkədəki xərclərin ümumi səviyyəsi azalacaq. Bu nümunə iki vacib logistik funksiya arasındakı daxili əlaqəni vurğulayır: nəqliyyat və ehtiyatların idarəedilməsi.)

Bu dövrdə əsas üstünlüklər alıcılara diqqətin artırılması oldu (xüsusən xidmət sənayesinin payının artması) eyni ehtiyacları ödəyən çox sayda müxtəlif məhsulların (rəqabət qabiliyyətli və bir-birini əvəz edən məhsullar) meydana çıxması. Oliqopolist bazar strukturlarının sürətli inkişafı daha yaxşı müştəri xidmətini reallaşdırmaq və biznes müəssisələrində tələb və təklifi əlaqələndirmək üçün yeni yolların araşdırılmasını vacib etdi.Sifarişlərin yerinə yetirilməsi və istehsal dövrlərini qısaltmaq üçün yeni logistik yanaşmalar meydana çıxdı. Malların artan çeşidi demək olar ki, avtomatik olaraq istehsal dəyərinin əhəmiyyətli dərəcədə artmasına və bölüşdürücü sistemlərdə ehtiyatların qorunmasına səbəb oldu. Bu da öz növbəsində əmtəə bölüşdürücü strukturları inkişaf etdirməyin və xərcləri azaltmağın yeni yollarını araşdırmağı tələb etdi.

İkinci Dünya Müharibəsindən dərhal sonra sürətli iqtisadi artımın arxasında, 60-cı illərin ortalarında istehsalda nəzərəçarpacaq dərəcədə azalma baş verdi. Bazar mexanizmində dəyişikliklər, oliqopolist rəqabətin böyüməsi məhsul istehsalçılarına qiymət amilinin təzyiqini artırdı, top menecerləri əmək məhsuldarlığını artırmağın yeni yollarını araşdırmağa həvəsləndirdi, istehsal xərcləri azaldı. Bu fürsət, o dövrdə ortaya çıxan yeni logistika anlayışları və texnologiyaları tərəfindən əldə edildi. Logistika xərcləri atrıq istehsal dəyəri ilə müqayisə edilən çox böyük məbləğlərə çatmağa başladı.

3. İnkişaf dövrü (1970-1980, MBA görə - 1980-1990), bu dövrdə logistika nəzəriyyəsi və təcrübəsi irəliləmişdir.

-1970-ci illərin əvvəllərinə qədər biznes logistikasının əsas prinsipləri formalaşdırılmışdır (xüsusən optimallaşdırma və koordinasiya prinsipləri) və aparıcı Qərb şirkətləri onları təcrübədə uğurla tətbiq etməyə başladılar. Bununla birlikdə əksər biznes təşkilatları üçün xərclərə nəzarət etmək və minimuma endirmək üçün məntiqi yanaşma hələ də mövcud deyildi. Bundan əlavə, logistik koordinasiya və optimallaşdırma tətbiq etmək cəhdləri orta və hətta üst rəhbərliyin

müxalifəti ilə qarşılaşdı. Ənənəvi funksiyaları yerinə yetirməyə uzun müddət öyrəşmiş menecerlər (məsələn, satınalma, nəqliyyat, yükdaşıma), ümumi xərclərin azaldılması konsepsiyasına əsaslanan materialların idarə edilməsini həyata keçirmək üçün lazım olan təşkilati dəyişikliklərə tez-tez qarşı çıxırdılar.

Logistika sahəsindəki vurğu bir tədricən istehsal sisteminə yönəlməyə başladı ki, buna da kompüterləşdirilmiş idarəetmə və istehsal idarəetmə sistemlərinin meydana gəlməsi ilə asanlaşdırılan Avtomatik İdarəetmə Sisteminin (AİS) tətbiqi və inkişafı zəmin yatardı. Müasir avtomatlaşdırılmış anbar kompleksləri formalaşdırılmağa başladı, malların konteyner daşınması fəal tətbiq edilməyə başladı. Paylaşdırma logistika sistemlərində tara və qablaşdırma standartlarının tətbiqi əhəmiyyətli iqtisadi effekt verməyə başladı. Beləliklə, bu dövrün əsas şərtlərinə aşağıdakılar daxildir:

- biznes logistikası konsepsiyasına əsaslanaraq istehsalda və bölgüdə xərcləri azaltmağın yeni yollarının axtarışı;
- logistik koordinasiyanı (ümumi xərcləri azaltmağa əsaslanan maddi axınları sona qədər idarəetmə) tətbiq etmək cəhdlərinə cavab olaraq orta və yuxarı rəhbərliyin yüksək səviyyədə təşkilati müqaviməti;
- logistika xərclərinin bölüşdürülməsi və idarə olunması üçün mühasibat sistemi fəaliyyətinin mümkünsüzlüyü;
- xammalın defisitliyi səbəbindən rəqabətin artması;
- məhsulların enerji istehlakını və maddi istehlakını azaltmaq vəzifəsi;
- "qablaşdırma" inqilabı (nəqliyyat və saxlama avadanlığı istehsalının inkişafı, malların konteyner daşımalarının tətbiqi, qablar və qablaşdırmaların standartlaşdırılması).

4. İnkişaf dövrü (1980-1990), şirkətin və ortaqlarının logistika funksiyalarının sözdə logistika zəncirində birləşməsi ilə xarakterizə olunur (yəni alış - istehsal -paylama və satış). Göstərilən dövrdə logistika istiqamətinə maraq artmışdır. Bu dəyişikliklərə səbəb olan əsas amillər aşağıdakılardır: istehsal olunan məhsulların keyfiyyət səviyyəsinə, biznes təşkilatlarının struktur dəyişikliklərinə diqqətin artırılması. Lakin bu dəyişikliklərin əsas səbəbi informasiya texnologiyalarındakı inqilab və personal kompüterlərin (PC) tətbiqi ilə əlaqədardır.

Müasir proqram təminatı materialların satın alınmasından hazır məhsulların paylanmasına və satışına qədər PK-dən istifadə etməyə imkan verdi. Logistikanın inkişafında həlledici rolu real vaxt həcmində informasiya rabitə sistemləri (məsələn, peyk telekommunikasiya sistemləri vasitəsilə) uzaqdan giriş rejimlərində material axınlarını daim izləmək bacarığı oynadı. Beləliklə, informasiya texnologiyalarındakı inqilab maddiyyatla yanaşı müşayiət olunan məlumatları və maliyyə axınlarını da idarə etmək anlayışını gücləndirdi. Ön şərtlər (hərəkətverici amillər): bir logistik sıçrayış fenomeni: informasiya texnologiyalarında inqilab və PK-in tətbiqi; dövlət tənzimlənməsin zamanı iqtisadiyyatın infrastrukturunundakı dəyişikliklər; ümumi keyfiyyət menecmenti TQM); artan tərəfdaşlıq və strateji ittifaqlar; biznesin təşkilində struktur dəyişiklikləri; - fərdi kompüterlər dövrü - avtomatlaşdırılmış iş yerlərinin yaradılması; materialların alınmasından hazır məhsulun paylanılmasına və satışına qədər inteqrasiya edilmiş logistika menecmentinin imkanları; uzaqdan nəzarət vasitəsilə (məsələn, peyk TV sistemləri vasitəsilə) maddi axınları real vaxt rejimində idarə etmək imkanı; biznesdə ittifaq və tərəfdaşlıq (biznes tərəfdaşlığı) imkanlarının sürətlə böyüməsi - logistika planlaşdırma və idarəetmə sahəsində məhsuldar koordinasiya yolunun genişlənməsi. Logistika daha cox istehlak yönümlüdür. Logistikanın əsas məqsədi ümumi logistik xərcləri minimuma endirərək məhsulların yüksək keyfiyyətlə çatdırılmasını təmin etmək,həmçinin maddi və müşayiət olunan axınların vahid effektiv tənzimləmə və nəzarət sisteminin yaradılmasıdır. Bu məqsəd üç qrupa bölünə bilən bir kompleks vəzifəni həll etməklə həyata keçirilir: qlobal, ümumi, özəl.

Qlobal - qeyri-sabit bazar şəraitində minimum xərclərlə maksimum effektin əldə edilməsi.

Ümumi - maddi, informasiya və maliyyə axınlarının hərəkətinə nəzarət; istehsal həcminin proqnozlaşdırılması, anbar; nəqliyyat vasitələrinin paylanması.

Özəl - minimum resurslar yaratmaq; məhsulların anbarlarda saxlanma müddətinin maksimum qısaldılması; məhsulların daşınma vaxtının azaldılması və s.

Logistika paradiqmaları onun təkamül inkişafının dörd mərhələsi ilə sıx bağlıdır.Bunlaradaxildir: analitik; texnoloji; marketinq; inteqral. Qərbdə bu fundamental nəzəriyyələrin ətrafında, elmi məktəblər, tədqiqat qrupları və logistika cəmiyyətləri cəmləşmişdir. 20-ci əsrin sonlarından etibarən logistika elmi istehsal proseslərinin logistikası, satış logistikası, nəqliyyat logistikası, informasiya logistikası, satın alma və ya təchizat logistikası və digərləri ehtiva edən bir intizam kimi fəaliyyət göstərir.[3.səh.322] İnsan fəaliyyətinin sadalanan sahələrinin hər biri müvafiq olaraq kifayət qədər öyrənilmiş və təsvir edilmişdir; logistikaya məntiqi yanaşmanın yeniliyi isə sadaladıqlarımızın inteqrasiyalaşdırılmasında, eləcə də minimum vaxt və vəsait qoyuluşu ilə istənilən nəticəni əldə etmək üçün digər fəaliyyət sahələri olan material və informasiya axınlarının optimal idarə olunması yolu ilə reallaşdırılmasında öz əksini tapır.

Nəticədə, logistika məhsulgöndərənlərdən sonuncu istehlakçılara qədər məhsulların istehsal edilməsi və xidmətlərin göstərilməsilə bağlı olan bütün proseslərin tənzimlənməsinə çalışılır.[1.səh 25] Qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatı bütünlüklə həm bölüşdürmə və eləcə də tədavül sferasının əsas xüsusiyyətləri baxımından iqtisadiyyata süni formada qoşulmuş strukturlara qarşı nisbətən daha həssasdır. Bu məntiqdən çıxış edərək belə söyləmək olar ki, logistika iqtisadiyyatın müasir inkişaf mərhələsinin tələbidir.

Ədəbiyyat

1. İmanov T.İ. Logistikanın əsasları Bakı, 2006, s. 25.

2. Ковалева Н.А., Гузенко А,В. Основы логистики и управление цепями поставок Ростов-на Дону, 2018, с. 9

3. Черникова С.А. ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ. 2018, 322 с .

4. IBRD / World Bank, Connecting to Compete2012: Trade Logistics in the Global Economy, 2012.

5. www.stat.gov.az.

Резюме

Асланова М.М.

Формирования концепции логистики в развитии рыночного механизма

Процессы глобализации, интеграции и сотрудничества, а также растущие потребности потребителей побуждают компании, которые хотят конкурировать на рынке применять логистический подход к построению своего бизнеса. В последнее время все большее распространение в бизнес-среде получает использование логистических принципов и самого понятия логистика как инструмента стратегического управления компанией. Оставаясь в рамках рынка, предприятие вынуждено искать возможности предоставления услуги по приемлемым для покупателя ценам, что возможно за счёт оптимальной организации движения материальных, финансовых и информационных потоков от момента их зарождения до момента их поглощения.

Ключевые слова: логистика, цепочка поставок, глобализация, бизнес, потребитель, рыночные отношения

Summary

Aslanova M.M.

Formation of the Logistics Concept in Development of Market Mechanism

The processes of globalization, integration and cooperation, as well as the growing needs of consumers, are prompting companies which want to compete in the market to apply a logistic approach for building their business. In recent years, logistics is evaluated as one of the most popular fields, when choosing the most suitable training areas. In spite of this concept is so popular now, this field, also logistics idea was used much more early years ago. The revolution in information technology empowers both financial situation and following information and the management of financial flows.

Key words: *logistics, supply chain, globalization, business, consumer, market relations*

POSTPANDEMİYA DÖVRÜNDƏ KİMYA SƏNAYESİ MÜƏSSİSƏLƏRİNİN İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAF ETDİRİLMƏSİ YOLLARI

Bayramov Rövşən Dadaş oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
mr.bayramov1972@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə postpandemiya dövründə kimya sənayesi müəssisələrinin infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi yolları tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə, kimya sənayesinin mövcud potensialının genişləndirilməsi imkanları və perspektivləri təhlil olunmuşdur. Kimya sənayesi müəssisələrinin ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyində və qeyri-neft sektorunun inkişafında rolu baxılmışdır. Postpandemiya dövründə kimya sənayesi müəssisələrinin infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi yolları üzrə tövsiyyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *postpandemiya dövrü, kimya sənayesi müəssisələri, istehsal infrastrukturu, kimya sənayesinin potensialı, postpandemiya dövründə kimya sənayesinin infrastrukturunun inkişaf problemləri*

COVID 19 pandemiyası ilə bağlı yaranan yeni şəraitdə iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin, o cümlədən kimya sənayesinin müəssisələrinin infrastruktur potensialının inkişaf etdirilməsi aktuallığı ilə fərqlənir. Belə ki, bu dövrün tələblərinə uyğun məhsulların istehsal olunaması üçün daha məhsuldar və rəqabətqabiliyyətli, daxili tələbatla yanaşı, məqsədli və ünvanlı şəkildə dünya bazarlarına yönəlikli olan ixracyönlü məhsulların istehsalına imkan verən qurğuların istismara verilməsi, yüksək texnologiyaların transfer edilməsi problemləri diqqət çəkirlər. Bu problemlərin həlli üçün artıq ölkəmizdə konseptual yanaşmalar formalaşdırılmış və strateji hədəflər müəyyənləşdirilmişdir. Bunlarla bağlı yaxın və uzaq dövrlərə hesablanmış, əsaslandırılmış vəzifələr və hədəflər ölkə Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş, "Azərbaycan Respublikasının neft və qaz sənayesinin (kimya məhsulları daxil olmaqla) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə verilmişdir. [2] Bu strateji sənədə qədər kimya sənayesinin prioritet fəaliyyət istiqamətləri, inkişaf parametrləri və meyarları, xüsusilə kimya sənayesi müəssisələrinin əsas fondlarının tamamilə yenilənməsi, müasir texnologiyalar əsaslı kimya zavodlarının yaradılması, istehsal və emal zənciri üzrə rəqabətqabiliyyətli kimiya müəssisələrinin təşkil edilməsi vəzifələri öz əksini ölkə Prezidentinin 26 dekabr 2014-cü il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı"nda tapmışdır. [1] Həmin proqramda qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi çərçivəsində kimya sənayesinin inkişafına və onun rəqabətqabiliyyətli müəssisələr şəbəkəsinin yaradılmasına xüsusi önəm verilmişdir və bunun üçün texnoparkların, kimya sənaye parklarının, digər müasir iqtisadi vasitələrin təşkili nəzərdə tutulmuşdur. Artıq ölkədə ilk kimya sənaye parkı yaradılmış və bu park Sumqayıtda səmərəli şəkildə fəaliyyət göstərməkdədir. Bunun üçün dövlət tərəfindən dəstəkləyici və stimullaşdırıcı mexanizmlər nəzərədə tutulmuşdur. Belə ki, ölkə Prezidentinin 2013-cü il 24 aprel tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Sənaye parkları haqqında Nümunəvi Əsasnamə" müasir yüksək texnologiyalar əsaslı müəssisələr şəbəkəsinin yaradılması ilə kimya müəssisələrinin iqtisadi təhlükəsizlik problemlərinin həllində yeni infrastruktur və istehsal imkanları yaradılmışdır, həmin parklarda qeydiyyata düşən rezidentlər üçün vergi və gömrük güzəştləri nəzərdə tutulmuşdur. [5] 2020-ci il yanvarın 1-dən Vergi Məcəlləsinə edilmiş müvafiq dəyişikliklərə əsasən kimya sənaye parkında qeydiyyata düşən rezidentlər 10 illik müddətinə vergilərdən azad olunmuşlar. Həmin müddət kimya sənayesi müəssisələrinin güclü infrastruktur formalaşdırılmasına, yüksək texnologiyalar əldə etməsinə, maliyyə sabitliyinin və təminatının gücləndirilməsinə bəs edə biləcək bir müddət kimi qiymətləndirilə bilər.

Ölkəmizdə kimya sənayesi müəssisələrinin infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi xüsusi diqqət mərkəzindədir. Belə ki, ölkə Prezidentinin 21 dekabr 2011-ci il tarixli Fərmanı ilə Sumqayıt kimya sənaye parkı yaradılmışdır. [8] Bu parkın yaradılması müasir infrastrukturun

formalaşdırılmasına imkan vermişdir, park daxili və xarici investisiyalar üçün kifayət qədər cəlbedici səviyyədə qiymətləndirilir. Ölkənin neft-kimya kompleksinin inkişafının müasir aspektləri və fəaliyyət istiqamətləri bu sahəyə birbaşa investisiyaların yönəldilməsini vacib hesab edir/ [3, s. 42] Qısa müddət ərzində Sumqayıt Kimya Sənaye Parkına yönəldilən investisiyaların həcmi 3 mlrd. dollar səviyyəsində olmuşdur/ [7] Bu müasir infrastruktura malik sənaye parkında istehsal olunan məhsulların əhəmiyyətli hissəsi ixracyönlüdür və ümumilkdə ixrac potensialı 600-800 mln. ABŞ dolları həcmində gözlənilir. Artıq iri polipropilen istehsalatının istismara verilməsi sayəsində qeyri-neft ixracının həcmi artmağa başlamışdır. [6] Nəzərə alsaq ki, kimya müəssisələrinin istehsal etdikləri məhsulların əhəmiyyətli hissəsi ixrac olunur, bu halda dövlətin həmin müəssisələr göstərdiyi dəstək mexanizmlərinin və alətlərinin səmərəliliyi şübhə doğurmur. [4] Xüsusilə, ölkəmizdə qeyri-neft məhsullarının ixrac potensialının artırılmasında kimya sənayesi müəssisələrinin böyük imkanlarının olduğu nəzərdən qaçmamalıdır və bu sahənin əlavə dəyər zənciri üzrə ixracyönlü məhsulların çeşidinin genişləndirilməsi və həcminin artırılması mümkündür. Xüsusilə, yeni kimya istehsal infrastrukturu regionlarda qurulmaqdadır və Sumqayıt nəinki regional kimya sənayesi mərkəzinə, eləcə də respublika və beynəlxalq səviyyəli güclü infrastruktura malik sənaye mərkəzinə çevrilmişdir.

Maraqlıdır ki, pandemiya dövründə əksər iqtisadiyyat sahələrinin fəaliyyətində müəyyən problemlər və məhdudiyyətlər yaransa da, kimya sənayesinin müəssisələrində, əksinə, sənaye məhsulunun istehsal həcmi və ixrac potensialı artmışdır. Neftin qiymətinin qeyri-sabit olduğu bir dövrdə bu amillər mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Postpandemiya dövründə kimya sənayesi müəssisələrinin infrastrukturunun daha da inkişaf etdirilməsi vacib hesab olunur və fikrimizcə, bunun üçün bir sıra məsələlər prioritetlik təşkil etməlidir:

- hazırda kimya sənayesi müəssiələrində ardıcıl şəkildə inkişaf etdirilən istehsal infrastrukturu prosesləri daha da dərinləşdirilməli və əlavə istehsal, dəyər zənciri üzrə qarşılıqlı əlaqələri olan emal kimya sənaye müəssisələrinin şəbəkəsi genişləndirilməlidir;
- ölkəyə idxal olunan kimya məhsullarının əvəzində yerli istehsalın dəstəklənməsi və sənaye müəssisələrinin yaradılmasına konseptual yanaşmalar təmin edilməli və bununla bağlı məqsədli dövlət proqramının reallaşdırılması vacibdir;
- kimya müəssisələrinin infrastrukturunun genişləndirilməsinə xarici birbaşa investisiyaların və dünya səviyyəsində xüsusi çəkiyə malik şirkətlərin - investorların ölkəmizə cəlbi istiqamətində tədbirlər gücləndirilməli, stimullaşdırıcı mexanizmlərin əhatəsi genişləndirilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafına dair 2015-2020-ci illər üçün Dövlət Proqramı. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 26 dekabr 2014-cü il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.
2. Azərbaycan Respublikasının neft və qaz sənayesinin (kimya məhsulları daxil olmaqla) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir.
3. Əliyev Ş.T. Azərbaycanda neftkimya kompleksininin inkişafının müasir aspektləri və istiqamətləri // Audit, № 3, 2016, s.41-45.
4. Qeyri-neft məhsullarının ixracının stimullaşdırılması ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. Bakı şəhəri, 18 yanvar 2016-cı il.
5. Sənaye parkları haqqında Nümunəvi Əsasnamə. AR Prezidentinin 2013-cü il 24 aprel tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilib.
6. SOCAR Polimer polipropilenin ixracına başladı. 05.10.2018. http://abc.az/ru/news/18419.
7. Sumqayıt Kimya Sənaye Parkına investisiyalar 3 mlrd. dollara çatdırılacaq. 16 Noyabr, 2018. https://finans.az/xeber/sumqayit-kimya-senaye-parkina-investisiyalar-3-mlrd-dollara-catdirilacaq.html.

8. Sumqayıt Kimya Sənaye Parkının yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı. Bakı şəhəri, 21 dekabr 2011-ci il, № 548.

Резюме

Байрамов Р.Д.

Пути развития инфраструктуры предприятий химической промышленности в постпандемическом периоде

В статье исследованы пути развития инфраструктуры предприятий химической промышленности в постпандемическом периоде. С этой целью анализированы перспективы и возможности расширения существующего потенциала химической промышленности. Рассмотрена роль предприятий химической промышленности в экономической безопасности и развитии ненефтяного сектора в стране. Даны рекомендации и подготовлены предложения по путям развития инфраструктуры предприятий химической промышленности в постпандемическом периоде.

Ключевые слова: *постпандемический период, предприятия химической промышленности, производственная инфраструктура, потенциал химической промышленности, проблемы развития инфраструктуры химической промышленности в постпандемический период*

Summary

Bayramov R.D.

Ways to Development the Infrastructure of the Chemical Industry in the Post-Pandemic Oeriod

The ways of development of infrastructure of chemical industry enterprises in the postpandemic period are investigated in the article. The perspectives and possibilities of expanding the existing capacity of the chemical industry are analysed for this purpose. The role of chemical industry enterprises in economic safety and development of non-oil sector in the country is considered too. Recommendations and proposals on ways to develop the infrastructure of chemical industry enterprises in the post-pandemic period are given in the end of the article.

Key words: *post-pandemic period, enterprises of chemical industry, production infrastructure, potential of chemical industry, problems of chemical industry infrastructure development in post-pandemic period*

KÜÇƏ-YOL ŞƏBƏKƏSİNİN SIXLIĞININ MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ, ONUN NƏQLİYYAT VƏ İQTİSADİ İNFRASTRUKTURUN DAYANIQLI İNKİŞAFINA TƏSİRİ

(Bakı şəhəri timsalında)

Bayramov Razim Paşa oğlu[1], Əliyev Əlləz Hacıəhməd oğlu, Rəhimov Çingiz Həşim oğlu [3]

Azərbaycan Texniki Universiteti[1-3], Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi[3]

bprazim@gmail.com[1], allaz_aliev@mail.ru[2], turan.cingiz@mail.ru[3]

Xülasə: *Məqalədə küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının şəhərsalma layihələndirilməsinin səmərəliliyinə təsiri müəyyən edilmiş, şəhər nəqliyyatı ilə bağlı cari vəziyyətin qısa diaqnostik icmalı həyata keçirilmiş, şəhər küçə-yol şəbəkəsinin xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi, yerdəyişmə vaxtına təsir edən faktorların, habelə şəhər nəqliyyat planlaşdırma strukturlarının analizi, mövcud problemlər və onların mümkün həlli yolları barədə təkliflər hazırlanmışdır.*

Açar sözlər: *küçə-yol şəbəkəsi, şəhər nəqliyyatı, nəqliyyat planlaşdırma strukturları*

1. Problemlər və missiya.

Bakı şəhərinin nəqliyyat probleminin kökündə dayanan əsas məsələ tarixən formalaşdırılmağa çalışılmış nəqliyyat planlaşdırma strukturunun tamamlanmamış olması, şəhərkənarı ərazilərin xaotik şəkildə genişlənməsi, radial-həlqəvi sxem üzrə heç bir marşrutun təyinatı üzrə fiziki bağının təmin edilməmiş olması və müəyyən istiqamətlərdə nəqliyyat marşrutlarının yarımçıq qalmasıdır. Digər əsas məsələ isə, Bakının dəniz sahilində buxta ətrafında və yarımadada yerləşməsidir ki, bu coğrafi mövqe paytaxtın üç tərəfdən fiziki məhdudlaşmasına səbəb olur. Hazırda şəhərin mövcud planlaşdırma strukturu tarixən mövcud olduğundan, nəqliyyat məsələlərinin gələcək həlləri üçün radial-həlqəvi və dioqanal (mərkəzdən yan keçməklə) nəqliyyat marşrutlarının planlaşdırılması optimal hesab ediləndir. Əsas magistrallar arasında planlaşdırma həllərinin isə düzbucaqlı-diaqonal nəqliyyat planlaşdırma metodları ilə həlli məqsədəuyğundur [1].

Bakı şəhəri müstəvi üzərində görünüşünə görə beşbucaqlı qabarıq həndəsi qurmanı yaratdığından, şəhər çoxbucaqlısının bir tərəfi üzərində olmayan ixtiyari iki təpə nöqtəsini birləşdirən ən azı beş sayda dioqanal marşrutlar yarada bilərik [2].

2. Bakı şəhərində küçə-yol şəbəkəsinin mövcud sıxlığı və Avropa şəhərləri ilə müqayisə.

Dünya üzrə bir sıra şəhərlərlə müqayisə etdikdə həmin şəhərlərdə küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının Bakı şəhərinin malik olduğu mövcud küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığından dəfələrlə yüksək olduğu aşkar görünür. MDB ölkələrinin mərkəzi şəhərləri, məsələn Moskva və ya Kiyev şəhərlərində küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı təxminən 2,5-3,5 km/km^2, Avropa şəhərlərində isə bu göstərici təxminən 4,5-9,5 km/km^2 təşkil edir. Amerikada isə bu göstərici hətta 13-19 km/km^2-dir.

Hazırda, Azərbaycanda yollarının ümumi uzunluğu 19176 km, Bakı şəhərində isə təqribən 1600 km-dir (yerli əhəmiyyətli yollarla birlikdə 2300 km-ə yaxındır). Şəhərin inzibati ərazisi isə 2140 km^2-dir. Bakıdakı avtomobillərin sayı isə 750 mindən çoxdur və bu rəqəm sürətlə artır [1-3].

Cədvəl 1.

Dünya üzrə mövqelərinə və yol şəbəkəsinin sıxlığına görə ölkələrin siyahısı

Ölkə	Sahəsi (km^2)	Yollar (km)	Yolların uzunluqlarına görə dünya üzrə mövqe	Adambaşına düşən yolların uzunluğu (m/nəfər)	Yol şəbəkəsinin sıxlığı (km/km^2)
Estoniya	45,226	58828	3	44.40	1300.75
ABŞ	9833,520	6733024	15	20.32	684.7
Fransa	640,679	1088747	22	15.26	1699.4
İspaniya	504,782	683175	25	14.56	1353.4
Rusiya	17075,4	1529400	43	10,42	89.56
Almaniya	357,021	645.000	62	7.74	1806.62
Böyük Britaniya	244,820	397039	82	5.96	1621.76
Azərbaycan	86,6	19176	83	5.93	221.43

Cədvəldən göründüyü kimi, yol şəbəkəsinin sıxlığına görə Avropa ölkələri dünya üzrə öncüllük təşkil edir. Fransada bu göstərici 1699.4, İspaniyada 1353.4, Avstriyada 1464.98, Belçikada 5026.43, Yaponiyada 3224.5, Hollandiyada 3338.7, Almaniyada 1806.62, Azərbaycanda isə cəmi 221.43 km/km^2 təşkil edir ki, ölkəmiz Avropada bu nisbətdə ən aşağı sarada yer alır.

Adambaşına düşən yolların uzunluğu nisbətində görə də Avropa ölkələri dünya üzrə öncüllük təşkil edirlər. Estoniyada bu göstərici 44.4 m, Latviya və Litvada 30.33 m, Macarıstan 21.25 m, İsveçdə 20.67 m, ABŞ-da 20.32 m, Fransada 15.26 m, Almaniyada 7.74 m, Azərbaycanda isə cəmi 5.93 m təşkil edir ki, ölkəmiz Avropada bu nisbətdə ən aşağı sarada yer alır [3].

Cədvəl 2

Yol şəbəkəsinin sıxlığına görə şəhərlərin siyahısı

	Əhali sayı (mln)	Sahəsi (km²)	Yol şəbəkəsinin uzunluğu (km)	Əhali sıxlığı (nəfər/km²)	Yol şəbəkəsinin sıxlığı (km/km²)
Paris	2,148,271	1054	9580	20000	9.089
London	8,908,081	1569	11025	8908,081	7.0267
Moskva	12,678,079	2562	6064	4949.47	2.367
New York	8,175,133	1213.37 (cəm)	15256	27751	19.46
Bakı	2,293,700	2140	1600	1071.82	0.7476

Cədvəldən göründüyü kimi, şəhərlərin əraziləri və onların küçə-yol şəbəkəsinin uzunluğundan asılı olaraq küçə-yol şəbəkəsinin ən çox sıxlığı əsasən Avropa şəhərlərində müşahidə olunur və bu göstərici oxşar şəhərlərlə müqayisədə Avropa şəhərlərində dəfələrlə çoxluq təşkil edir.

Berlində bu göstərici 5.982, Parisdə 9.089, Londonda 7.0267, Moskvada 2.367, New Yorkda 19.46, Bakıda isə əsas yollara nisbətdə təqribən cəmi 0.7476 km/km^2 (ümumi bütün yollara nisbətdə 1,02 km/km^2) təşkil edir ki, Bakı şəhəri küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığına görə Avropa şəhərləri ilə bu nisbətdə ən aşağı sarada yer alır. Hazırda, ən yüksək sıxlıqlı küçə-yol şəbəkəsini ABŞ-da görə bilərik. ABŞ-da əsas şəhərlərin yol və küçə sahəsi şəhərin ümumi sahəsinin 30 %-dən çoxunu təşkil edir. Belə şəhərlərə avtomobil sahibliyi hər min nəfərə 700-800 avtomobil təşkil edir [4].

Qeyd edilən müqayisənin daha aydın və əyani görünməsi üçün "Google Maps" proqramı vasitəsilə 1:5000 miqyasında Paris və Bakı şəhərlərinin küçə-yol şəbəkələrinin sıxlıq müqayisəsini əks etdirən şəkillər aşağıda əlavə edilir:

Paris **Bakı**

Qeyd edilənlərdən aydın göründüyü kimi, Bakı şəhərində küçə-yol şəbəkəsi hazırda çox zəif inkişaf etdirilmişdir. Əsas rabitələrdə bağlantılar mövcud deyildir və yaxud müxtəlif dərəcəli (təyinatlı) yollarla zəif inkişaf etmiş bağlantıya malikdir. Bakı şəhərinin küçə-yol şəbəkəsi kütləvi (hətta avtomobil sahibliyinin indiki səviyyəsində) avtomobil istifadəsinə uyğun deyil və tarixi quruluşuna görə uyğun da ola bilməz. Hazırda, Bakı şəhərinin şəhərsalma prinsipləri əksər keçmiş sovet şəhərləri kimi yüksək avtomobilləşmə səviyyəsinə uyğun deyil. Sovet zamanında hesab edilirdi ki, 21-ci əsrdə Sovetlər İttifaqında avtomobilləşmə səviyyəsi 1000 nəfərə 150 avtomibili keçməyəcək və müvafiq olaraq şəhərlərin küçə-yol şəbəkəsi bu amili rəhbər tutaraq layihələdirilirdi.

Paytaxtın mövcud avtomobil yollarının məskunlaşma yerləri sahələrinə nisbətdə yetərli dərəcədə olmadığı aşkardır. Avtomobil nəqliyyatı yaxın 100 illiklərdə də (elektrikli avtomobillərə geçid stratejilərini gözardı etməmək lazımdır) aktual olacaqdır. Hazırda avtomobilləşmə səviyyəsi təqribən cəmi 10-13 faizdir. Bu səviyyənin yaxın gələcəkdə 40-50 faizə çatacağı proqnozlaşdırılarsa, avtomobil yolları şəbəkəsinin sıxlığının beynəlxalq normalara çatdırılması üçün ciddi addımların atılması zəruridir [1-4].

Cədvəl 3

Avtomobillərin sayı Bakı şəhəri (qəsəbələrlə)

	2000	2010	2018	Artım göstəricisi % (18 ilə)	Artım göstəricisi % (illik orta)
Ölkə üzrə Cəmi	438 626	982 553	1 370574	212.5	7 (6.7)
Bakı şəhəri (qəsəbələrlə)	145 998	598 132	648 275		
Hər 1000 nəfərə avtomobillər	55	110	140		
Hər 1 km şosse yollarına düşən avtomobillər	23	52	71		
Hər 1000 nəfərə düşən minik avtomobilləri	41	91	119		

3. Şəhərlədə küçə-yol şəbəkəsinin optimal sıxlığı necə olmalıdır.

Şəhər layihələndirilməsi və Baş planların hazırlanması zamanı küçə-yol şəbəkəsinin ümumi inkişaf göstəricisi olan sıxlıq amilinə xüsusi ilə diqqət yetirmək tələb olunur. Küçə-yol şəbəkəsinin optimal sıxlığının şəhər planlaşdırılmasının digər faktorlarından asılılığına dair tərəfimizdən araşdırma mövcuddur və təklif edilən yeni riyazi ifadənin dəqiqləşdirilməsi aparılır. Küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının şəhərsalma layihələndirilməsinin səmərəliliyinə təsiri ilk növbədə küçə-yolların tikintisinə ayrılan şəhər ərazisinin payı ilə müəyyən edilməlidir. Şəhər ərazisini, küçə və yolların orta enini bilməklə, küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının müxtəlif qiymətlərində şəhər ərazisinin hansı hissəsinin küçə-yol şəbəkəsinin inkişafı üçün ayrılmalı olduğunu təsəvvür etmək olar.

Şəhərin küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı (km/km^2) aşağıdakı ifadə ilə təyin edilir

$$\delta = \frac{\sum l_s}{A}.$$

Burada, $\sum l_s$ - küçə-yol şəbəkəsinin cəm uzunluğu, km. A – şəhərin xidmət olunan ərazisinin sahəsidir, km^2. Şəbəkənin çox yüksək sıxlığı magistral xətlərə piyada girişlərinin minimal uzunluğunu təmin etsə də, şəbəkənin tikintisinə əsaslı qoyuluşun və onun saxlanmasına çəkilən istismar xərclərinin yüksək, tez-tez rast gəlinən (yaxın yerləşən) kəsişmələrin hesabına nəqliyyatın çatdırma sürətinin az olması kimi mühüm çatışmamazlıqlara malikdir [1-2].

Planlı inkişaf etdirilən şəhərlərdə magistral şəbəkəsinin orta sıxlığı 2,2-3,5 km/km^2, mərkəzdə isə bu artaraq 3,5-4,5 km/km^2. təşkil edir. Sovet planlaşdırma həllərində qəbul edilən Tikinti normaları və qaydaları üçün bu 2,2-2,5 (3) km/km^2 qəbul edilmişdir. Küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının 1,0-dən 4,5 km/km^2-ə kimi dəyişməsində küçə və yollarla tutulan ərazi 300 ha-dan 1350 ha-a kimi dəyişir ki, bu da küçə-yollarla tutulan şəhər ərazisinin payının 3%-dən 13,5 %-ə kimi dəyişməsinə uyğun gəlir. Sıxğılın çoxluğu yüzlərlə hektar qiymətli şəhər ərazisinin tikintidən təmizlənməsinə gətirib çıxarır. Küçə-yol şəbəkəsinin həddindən aşağı sıxlığı isə piyada girişlərinin uzunluğunun xeyli artması ilə səciyyələnir ki, bu da yerdəyişməyə vaxt sərfinin və kəsişən küçələr arasındakı məsafənin artmasına, hərəkət şəraitinin pisləşməsinə gətirib çıxarır. Şəbəkənin optimal sıxlığını təyin etmək üçün sərnişinlərin yola düşmə məntəqəsindən nəqliyyat xətlərinə kimi piyada girişlərinin uzunluğunu nəzərə almaq lazımdır. Şəbəkənin sıxlığı azaldıqca piyada girişlərinin uzunluğu və buna uyğun olaraq piyada yerdəyişməyə vaxt sərfi də artır, əhaliyə nəqliyyat xidməti səviyyəsi aşağı düşür [1-4].

Bütün deyilənləri nəzərə alaraq, şəhərlərdə magistral küçələr arasındakı optimal məsafəni 0,6-1,0 km, küçə-yol şəbəkəsinin optimal sıxlığını isə 2,5-3,5 km/km^2 qəbul etmək olar. Bu sıxlıq şəhər daxilində vahid olmamalıdır. Şəhərin mərkəzi hissəsində əsas küçələr 3,0-3,5 km/km^2-ə, yaşayış binaları olan periferik ərazilərdə 2,5-3.3 km/km^2-ə qədər, sənaye yerlərində 1,5-2,5 km/km^2-ə qədər artırılmalıdır, meşəlik ərazilərdə isə 0,5-1.0 km/km^2 -ə qədər qəbul edilir. Əsas yollararası ərazilərdə yerli küçə şəbəkəsinin sıxlığı 2 km/km^2-ə çata bilər.

Nəticə

Apardığımız hesablamalar göstərir ki, Bakının yol şəbəkəsinin uzunluğu avtomobillərin mövcud sayı nəzərə alınmaqla, iki dəfədən çox artmalı və küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı dünya üzrə qəbul olunmuş optimal həddə çatdırılmalıdır. Ümumiyyətlə, şəhərin küçə-yol şəbəkəsi elə bir şəkildə layihələndirilməlidir ki, yaşayış yerindən iş yerlərinə qədər əhalinin 80-90%-i üçün gedişlərə sərf olunan ümumi vaxt sərfi qəbul edilmiş normalardan böyük olmasın.

Ədəbiyyat

1. Cavadov Ə.Ə. Daşımalar və vahid nəqliyyat sistemi. Bakı: "Təhsil" NPM, 2004, 260 s.
2. Rəhimov Ç.H. Böyük şəhərlərdə avtomobil sərnişin daşımalarının təşkili keyfiyyətinin sistemli idarə edilməsinin elmi əsaslarla işlənməsi mövzusunda namizədlik dissertasiya işi. ATU.
3. Rəhimov Ç.H. Böyük şəhərlərdə avtomobil sərnişin daşımalarının təşkili keyfiyyətinin sistemli idarə edilməsinin elmi əsaslarla işlənməsi. ATU, 2019.
4. Rəhimov Ç.H. Trafik sorunlarına innovativ yanaşma, innovasyon sürecinde oyunla trafik eğitiminın önemı ve Azerbaycanda uygulanma potensiyeli. 2017.

Резюме

Байрамов Р.П., Алиев А.Г., Рагимов Ч.Х.

Определение плотности дорожно-уличной сети, ее места в устойчивом развитии транспорта и экономической инфраструктуры (на примере г.Баку)

В статье выявляется влияние плотности улично-дорожной сети на эффективность городского планирования, дается краткий диагностический обзор текущей ситуации с городским транспортом, оценивается качество обслуживания городской улично-дорожной сети, анализируются факторы, влияющие на время переезда, а также структуры планирования городского транспорта. разработаны предложения по их возможным решениям.

Ключевые слова: *улично-дорожная сеть, городской транспорт, транспортно-планировочные конструкции*

Summary

Determination of the Density of the Street Network, its Impact on the Sustainable Development of Transport and Economic Infrastructure (Baku)

Bayramov R.P., Aliyev A.H., Rahimov Ch.H

The article identifies the impact of street-road network density on the effectiveness of urban planning, provides a brief diagnostic overview of the current situation with urban transport, assesses the quality of urban street-road network service, analysis of factors affecting relocation time, as well as urban transport planning structures. Proposals have been developed for their possible solutions.

Key words: *street-road network, urban transport, transport planning structures*

REGİONUN STRUKTUR SİYASƏTİNİN FORMALAŞMASI VƏ HƏYATA KEÇİRİLMƏSİ PROBLEMLƏRİ

Cəmilzadə Şəhla Vəkil qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

cemilzade76@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə regionun struktur siyasətinin məqsəd və vəzifələri açıqlanmışdır. Regional struktur siyasətinin əsas funksiyaları tədqiq edilmişdir. Regionun struktur siyasəti regional inkişafın strateji idarə olunması çərçivəsində nəzərdən keçirilmişdir. Regionun struktur siyasətinin formalaşması və həyata keçirilməsi vasitələri və problemləri tədqiq edilmişdir.*

Açar sözlər: *dövlət, region, struktur siyasəti, strateji planlaşdırma, strategiya, inkişaf, istehsal, iqtisadiyyat, bazar, rəqabət, investisiya*

İqtisadiyyatın strukturunda müsbət dəyişikliklərlə davamlı iqtisadi artım templərinə nail olmaq və əhalinin real gəlirlərinin artımını təmin etmək kimi əsas sosial-iqtisadi problemlərin həllini təmin etmək mühüm vəzifə kimi qarşıya qoyulur. Dövlətin və hər bir regionun iqtisadi siyasətinin əsas komponentlərindən biri struktur siyasətidir. Struktur siyasəti dayanıqlı iqtisadi artımı təmin edən və əhalinin həyat keyfiyyətini yaxşılaşdıran istehsal amillərinin potensialından səmərəli istifadə və optimal artım, makroiqtisadi, sektoral, ərazi və sosial nisbətlərin formalaşdırılmasına yönəldilmiş institusional, iqtisadi və təşkilati tədbirlərin məcmusudur. Struktur siyasəti dövlətin və onun regionlarının regional, sənaye, kənd təsərrüfatı, investisiya, elmi-texniki, innovasiya, büdcə və maliyyə siyasəti ilə sıx əlaqəlidir. İqtisadiyyatın strukturu istehsal və inteqrasiya potensialını, inkişaf dinamikliyini və ölkənin və onun regionlarının rəqabət qabiliyyətini müəyyənləşdirən milli iqtisadiyyatın vəziyyətinin əsas və mürəkkəb xüsusiyyətlərindən biridir. İqtisadiyyatın strukturu əvvəlcə ölkədə və ya regionda mövcud olan istehsal amilləri ilə formalaşır və həmin amillərin yenidən qurulmasından asılı olaraq endogen şəkildə dəyişir. Rəqabət üstünlüklərini, istehsalın ixtisaslaşmasını və iqtisadiyyatın sektor quruluşunu müəyyən edən əsas istehsal amilləri təbii ehtiyatlar, insan potensialı və fiziki kapitaldır.

Son illərdə ölkədə baş verən proseslərlə əlaqədar olaraq, Azərbaycanın və onun regionlarının iqtisadiyyatının strukturunun yenidən qurulması problemi geniş müzakirə mövzusudur. Regional struktur siyasətinin inkişafı və həyata keçirilməsi təkcə nəzəri deyil, həm də təcrübi vəzifədir.

İqtisadiyyatın texniki və texnoloji modernləşdirilməsinə əsaslanan struktur yenidənqurulması həm ölkə, həm də onun regionları üçün xüsusi aktuallıq kəsb edir. Regional struktur siyasətini inkişaf etdirərkən regionun iqtisadiyyatının struktur xüsusiyyətlərini nəzərə almaq lazımdır. Mövcud istehsal amillərinə əsaslanaraq, regionun rəqabət üstünlüklərindən optimal istifadə istiqamətində uzunmüddətli strateji prioritetləri müəyyənləşdirmək lazımdır. Bazar şəraitində regionların və onların iqtisadi sistemlərinin inkişafının başlıca vəzifəsi iqtisadiyyatın yenidən qurulmasına və istehsalın artımına, sosial və ekoloji rifaha və tərəqqiyə nail olmaq üçün şərait təmin etməkdir. Bu, regional inkişafın iqtisadi qanunlarının ən vacib tələblərinin yerinə yetirilməsi və ardıcıl olaraq təsirli regional siyasət deməkdir.

Müasir şəraitdə Azərbaycanda regional struktur siyasətinin funksiyaları aşağıdakılardır:

- yerli, regional və dünya bazarlarının tədqiqi, regionun Azərbaycan və dünya iqtisadiyyatındakı yerinin müəyyənləşdirilməsi;
- öz resurslarından, idxal və ixrac imkanlarından maksimum istifadə nəzərə alınmaqla regional iqtisadiyyatın optimal ixtisaslaşmasının, region və ölkə əhalisinin tələbatını ödəməyə istiqamətlənməsinin müəyyən edilməsi;
- regional iqtisadiyyatın vəziyyətinin tədqiqi, daxili və dünya bazarlarında rəqabət qabiliyyətinin qiymətləndirilməsi, inkişaf strategiyasının müəyyənləşdirilməsi və regionda istehsal olunan mal və xidmətlərin rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsi;
- dünya bazarının bir hissəsi kimi regionun daxili bazarının tədqiqi və qiymətləndirilməsi, regionun, təsərrüfat subyektlərinin və təşkilatların daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin optimallaşdırılması;
- təbii, sənaye, əmək, investisiya, intellektual, elmi-texniki və digər mənbələrin öyrənilməsi və qiymətləndirilməsi, regionun davamlı sosial-iqtisadi inkişafı üçün onlardan optimal istifadə istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsi.

Regionun struktur siyasətinin qarşısında bir sıra vəzifələr durur ki, bura ərazilərin mövcud ixtisaslaşmasının üstünlüklərinə əsaslanaraq iqtisadiyyatın optimal regional quruluşunun formalaşdırılması, regional resurs bazarlarının yaxşılaşdırılması, innovativ potensialın imkanları nəzərə alınmaqla sosial-iqtisadi inkişafın perspektivli proqramlarının işlənib hazırlanması və s.

daxildir. Bu vəzifələrin həlli infrastruktur və institusional məhdudiyyətləri aradan qaldırmaqla, regionun inkişaf potensialını reallaşdırmaq üçün optimal şərait yaratmaq, dövlət orqanlarının, yerli özünüidarəetmə orqanlarının, müəssisələrin və əhalinin fəaliyyətinin koordinasiyasını yaxşılaşdırmağa yönəlmişdir. Struktur siyasətinin həyata keçirilməsi mexanizmi regionun struktur siyasətinin həyata keçirilməsini təmin edən müxtəlif alətlərin məcmusunu və ya birləşməsini nəzərdə tutur. [2, s.237]

Regionun iqtisadi inkişafının idarə edilməsi və struktur siyasətinin həyata keçirilməsi üçün ən təsirli vasitələr strateji planlaşdırma və regional idarəetmədir. Təcrübə, strateji planlaşdırma və idarəetmə metodlarının tətbiqinin yüksək səmərəliliyi özünü sübut etmişdir. Regionun sosial-iqtisadi inkişafının dövlət tənzimlənməsi sistemindəki əsas əlaqə kimi strateji planlaşdırma çıxış edir. Ən təsirli vasitə kimi strateji planlaşdırma təkcə regionun sosial-iqtisadi inkişafı üçün hərtərəfli proqramların hazırlanmasında deyil, həm də iqtisadi sistem sektorlarının yenidən qurulması tədbirlərinin həyata keçirilməsində, ərazilərdəki infrastruktur layihələrinin idarə edilməsində uğurla istifadə edilə bilər. Regiondakı strateji planlaşdırma prosedurları insanın layiqli həyat səviyyəsini və keyfiyyətini təmin edən şərait yaratmaq üçün istiqamətlənməlidir .

Regionun struktur siyasəti regional inkişafın strateji idarə olunması çərçivəsində həyata keçirilməlidir. Bunun üçün regionların inkişafı ilə bağlı bir sıra strategiyalar işlənib-hazırlanmalı və səmərəli şəkildə reallaşdırılmalıdır. Həmin strategiyaları aşağıdakı şəkil vasitəsilə əks etdirə bilərik.

Şəkil. Regionun struktur siyasətinin strateji idarəetmə sxemi

Sosial inkişafın səviyyəsi onun iqtisadi inkişafı ilə, əhalinin həyat səviyyəsi isə regiondakı istehsalın səviyyəsi və səmərəliliyi ilə müəyyən edilir. Buna görə də regionun iqtisadi inkişafını planlaşdırarkən, fikrimizcə, əsas məsələlər aşağıdakılar olmalıdır:

- regiona yeni sənaye sahələrinin gətirilməsi;
- istehsal strukturunun yenilənməsi;
- mövcud istehsal müəssisələrinin və infrastrukturların inkişafı;
- effektiv innovativ iqliminin yaradılması əsasında innovasiyaların tətbiqi;
- yeni iş yerlərinin yaradılması və s. [3, s.68]

Fikrimizcə, strateji planlaşdırma təkcə regionların sosial-iqtisadi inkişafı üçün hərtərəfli proqramların hazırlanmasında deyil, həmçinin böhran əleyhinə tədbirlərin həyata keçirilməsində, bölgələrdə infrastruktur layihələrinin və digər inkişaf sahələrinin idarə edilməsində uğurla istifadə edilə bilər.

Qeyd edək ki, dövlət regiondakı mütərəqqi istehsal və iqtisadi fəaliyyət sahələrini (yüksək texnoloji sənaye, kiçik biznes, malların ixracı və s.) dəstəkləməyə və daxili bazarı qorumağa çalışır. Müasir dövrdə regionun struktur siyasətinin həyata keçirilməsi mexanizmi hökumət, işgüzar, institusional mühit və elmin qarşılıqlı əlaqəsi əsasında, regional iqtisadiyyatın mövcud və inkişaf edən sahələrinə qoyulan investisiyalar vasitəsilə innovativ texnologiyaların inkişafı və tətbiqi üçün əsasdır.

Regional struktur siyasətini inkişaf etdirmək üçün, ilk növbədə, vəziyyəti diqqətlə və hərtərəfli təhlil etmək və regional, milli və dünya bazarlarındakı mümkün dəyişiklikləri proqnozlaşdırmaq, bu bazarlarda tələb və təklif dinamikasını öyrənmək lazımdır. Belə hərtərəfli strateji təhlili və araşdırmanı nəzərə alaraq, strategiya müddətində və əsas mərhələlər üçün regionun əsas mal və xidmətlərinə bu bazarlarda tələbatı proqnozlaşdırmaq lazımdır.

Regionun uzunmüddətli sosial-iqtisadi inkişafı üçün dövlət idarəetmə sistemində marketinq metodlarından fəal və geniş şəkildə istifadə edilməsi tələb olunur. Regional marketinq mahiyyətcə həm metodoloji vasitədir, həm də uzunmüddətli inkişafın iqtisadi siyasətinin və onun struktur modernləşdirilməsinin aparıcı funksiyasıdır. Marketinq tədqiqatları və rəqabət üstünlüklərinin hərtərəfli təhlili əsasında aşağıdakılar həyata keçirilir:

1) malların və xidmətlərin əsas növlərinin istehsalında regionun optimal ixtisasının müəyyən edilməsi;

2) strateji hədəflərin və göstəricilərin, prioritet sektorların, sahələrin və iqtisadi inkişaf istiqamətlərinin əsaslandırılması;

3) sabit ənənəvi bazarların və regiondakı mallara (xidmətlərə) yeni satış bazarlarının fəth edilməsi;

4) elmi, texniki və innovasiya siyasətinin, istehsalın modernləşdirilməsi və regionda istehsal olunan məhsul çeşidinin yenilənməsi üçün istiqamət və tədbirlərin müəyyən edilməsi;

5) istehlakçıya təsir göstərən və satışını təşviq edən müasir bir sistemin yaradılması və fəal istifadəsi, reklamın təşkili, regionda mallara (xidmətlərə) tələbatın yaradılması və s. [5, s.49]

İqtisadiyyatın struktur modernləşdirilməsi siyasətinin əsaslandırılması və həyata keçirilməsi regionlar üçün müstəsna əhəmiyyət kəsb edir. Regionun iqtisadi potensialının inkişaf etdirilməsində, əhalinin rifah səviyyəsinin yüksəldilməsində maraqlarını ifadə edən hökumət, elmi tədqiqatlar əsasında innovasiya siyasətinin strateji istiqamətlərini müəyyənləşdirir və qanunvericilik, maliyyə təşkilatları vasitəsilə biznesin maraqlarını nəzərə alaraq, investisiyalara əsaslanan innovativ texnologiyaların inkişafını və tətbiqini təşkil edir. [4, s.28-29] Biznes inteqrasiya olunmuş iqtisadiyyatı inkişaf etdirir, davamlı büdcə komponenti yaratmaqla müxtəlif istehlakçıların tələbatını ödəmək üçün rəqabətqabiliyyətli məhsul və xidmətlər təqdim edir. Biznesin innovativ fəaliyyətini stimullaşdırmaq üçün idarəetmə orqanları müvafiq qurumlar vasitəsilə səmərəli sənaye, innovasiya, elmi-texniki, maliyyə, kredit və vergi siyasətini formalaşdırır. Dövlətin struktur siyasətinin səmərəliliyi məhz ölkədə həyata keçirilən elmi-texniki, innovasiya, sənaye, valyuta, vergi, maliyyə, kredit siyasətinin reallaşdırılması səviyyəsindən çox asılıdır. [1, s. 280]

Beləliklə, regionlarda həyata keçirilən struktur siyasəti aşağıdakılara əsaslanmalıdır:

- regionda struktur siyasəti iqtisadiyyatın elmi və sənaye sahələrinə genişmiqyaslı investisiya qoyuluşu ilə innovativ proqramların tətbiqi kontekstində həyata keçirilməlidir;

- struktur siyasəti ərazinin inkişafındakı tarixi meyilləri, ərazi bölgüsündə rolunu, regionun geosiyasi mövqeyini nəzərə alaraq, regional iqtisadiyyatın sahə quruluşunu yaxşılaşdırmaq problemlərini həll etməlidir;

- verilmiş tapşırıqların yerinə yetirilməsi səmərəli institutların yaradılması, hökumət və biznesin bütün səviyyələrinin qarşılıqlı münasibətləri şəraitində mümkündür.

Fikrimizcə, iqtisadi modernləşmənin müəyyən mərhələlərində rolu əhəmiyyətli dərəcədə dəyişə bilən regiondakı struktur siyasətinin həyata keçirilməsi üçün aşağıdakı vasitələrdən istifadə məqsədəuyğundur:

- vergi vasitələri - regionun vergi sistemini və iqtisadi fəaliyyət üçün vergi rejimini müəyyən edən vergi güzəştlərinin tətbiqi və təkmilləşdirilməsi;

- büdcə vasitələri - dövlət maliyyə mənbələrinin formalaşması və istifadəsi, onların dövlət, regional və bələdiyyə səviyyələrində yenidən bölüşdürülməsi;

- qiymət vasitələri - qiymətlərin və tariflərin dövlət tənzimlənməsini, bu tənzimləmə üsul və formalarını müəyyənləşdirmək prinsipləri;

- investisiya vasitələri - təsərrüfat subyektlərinin investisiya fəaliyyətinə dəstək tədbirləri, büdcə investisiyalarının bölüşdürülməsi meyarları və metodları;

- innovativ vasitələr – elmi-texniki nailiyyətlərin regionun ərazi və sektoral iqtisadi sisteminə tətbiqi;

- iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətini təmin edən proqramlar;

- pul vasitələri - pul və ya digər formada kreditlərin verilmə üsulları;

- institusional vasitələr - mülkiyyət münasibətlərinin özəlləşdirilməsi və yenidən qurulması, dövlət əmlakının idarə edilməsi, region iqtisadiyyatının özəl sektoru ilə qarşılıqlı əlaqə üsulları və formaları;

- qanunvericilik - hökumət və biznes arasında münasibətləri tənzimləyən tədbirlər;

- ekoloji vasitələr - təbii ehtiyat potensialının qorunması və yaxşılaşdırılması, ərazilərin çirklənmə səviyyəsinin azaldılması, ekoloji təmiz sənaye sahələrinin yaradılması.

Ümumiyyətlə, regionda struktur siyasətinin həyata keçirilmə mexanizmi müxtəlif vasitələrdən istifadə etməklə iqtisadi sistemdə islahat aparmaq üçün müxtəlif qanunverici, iqtisadi, maliyyə və digər qurumlar vasitəsilə subyektlər arasında qarşılıqlı fəaliyyətin məqsədəuyğun bir sistemidir. Struktur siyasət modernləşməyə əsaslanan, regionun rəqabət üstünlüklərinə söykənən və sənaye istehsalının artımını təmin edən iqtisadi sektorların formalaşmasına yönəlmiş iqtisadi artım strategiyasına əsaslanmalıdır. İdarəetmə orqanları biznes strukturları ilə birlikdə regionun struktur siyasətinin strategiyasını formalaşdırır. Ona görə də onlar arasında əməkdaşlığın genişləndirilməsi regionda struktur siyasətinin bir istiqaməti kimi qəbul edilməlidir.

Ədəbiyyat

1. Mikayılova S.M. İqtisadi təhlükəsizliyin təmin olunmasının makroiqtisadi problemləri. Bakı: Gənclik, 2009, 400 s.

2. Ахмедуев А. Ш. Стратегическое управление социально-экономическим развитием региона. М.: Экономика, 2013, 307 с.

3. Рабаданова К.А. Структурная политика государства в условиях инновационных преобразований в экономике. Региональные проблемы преобразования экономики, 2016, № 6, с.68-76.

4. Старостин А.В. Направления реализации структурной политики в регионе. Экономика образования, № 3, часть 1, 2009, с.27-32.

5. Старостин А.В. Формирование механизма реализации структурной политики региона. Дисс. канд. экон. наук. Владимир, 2010, 160 с.

Резюме

Джамилзаде Ш.В.

Проблемы формирования и реализации структурной политики регионов

В статье раскрыты сущность и цели структурной политики регионов. Исследуются основные функции региональной структурной политики. Региональная структурная политика рассматривается с точки зрения, стратегического управления регионального развития. Исследуются способы и проблемы формирования и реализации структурной политики регионов.

Ключевые слова: *государство, регион, структурная политика, стратегическое планирование, стратегия, развитие, производство, экономика, рынок, конкуренция, инвестиции*

Summary

Jamilzade Sh.V.

Problems of the Formation and Implementation of the Structural Policy of the Regions

The article reveals the essence and goals of the structural policy of the regions. The main functions of regional structural policy are investigated. Regional structural policy is viewed from

the point of view of strategic management of regional development. The methods and problems of the formation and implementation of the structural policy of the regions are investigated.

Key words: *state, region, structural policy, strategic planning, strategy, development, production, economy, market, competition, investment*

MİLLİ İQTİSADİYYATIN İNKİŞAFINDA NƏQLİYYAT SEKTORUNUN ROLU

Əhmədov Məhəmməd Ələddin oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
mehemmed.ehmedov.57@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat xalq təsərrüfatının əsas sahələrindən biri kimi tədqiq olunur, onun sosial-iqtisadi əhəmiyyəti və milli iqtisadiyyatın dayanıqlı inkişafında nəqliyyat sektorunun rolu göstərilir. Eləcə də nəqliyyatın ayrı-ayrı sahələrinin sərnişin və yükdaşımalarda spesifik xüsusiyyətləri nəzərdən keçirilir.*

Açar sözlər*: iqtisadiyyat, nəqliyyat, səmərəlilik, yükdaşıma, sərnişindaşıma*

Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkənin iqtisadi potensialının artırılmasının, onun makroiqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsinin, nəhayət, əhalinin maddi və sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasının əsas istiqamətlərindən biri xalq təsərrüfatının, onun ayrı-ayrı sahələri tərəfindən maddi nemətlərin və xidmətlərin istehsal həcminin artırılması və istehsal və xidmət sahələrinin strukturunun yaxşılaşdırılmasıdır. Xalq təsərrüfatının əsas sahələrindən biri isə nəqliyyatdır. Nəqliyyat, ümumiyyətlə, iqtisadiyyatın, onun digər sahələrinin də dayanıqlı inkişafını təmin edən sahələrdən biridir. Nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi mühüm sosial-iqtisadi əhəmiyyət kəsb edən məsələlərdən biridir. [3,28] Nəqliyyatın əsas iqtisadi göstəricilərinə daxildir: ölkə üzrə yükdaşımaların həcminin artırılması, sərnişin və yükdaşımaların keyfiyyət göstəricilərinin yaxşılaşdırılması.

Milli iqtisadiyyatda sərnişindaşınma və yüklərin daşınması müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilir: avtomobil, dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı. Yüklərin daşınmasında, habelə, boru kəməri nəqliyyatından da istifadə olunur. Hər bir nəqliyyat vasitəsinin özünəməxsus üstünlükləri və xüsusiyyətləri vardır. Hər bir nəqliyyat vasitəsi sərnişin və yükdaşımalarda əhəmiyyətli rola malikdir.

Müasir dövrdə beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sisteminin mühüm komponenti olan nəqliyyat və beynəlxalq nəqliyyat daşımaları hər bir ölkənin iqtisadi infrastrukturunda xüsusi yer tutur. Nəqliyyat ölkənin müxtəlif iqtisadi sahələri olan sənaye, kənd təsərrüfatı, tikinti və digər sahələr arasında əlaqəni təmin edərək ölkə iqtisadiyyatını vahid kompleks şəkildə birləşdirir. Sənayenin, digər xalq təsərrufatı sahələrinin, xarici ticarətin, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının və digər xidmət sahələrinin ahəngdar fəaliyyəti məhz yük və sərnişinlərin vaxtında daşınmasından, nəqliyyat müəssisələrinin müntəzəm və səmərəli fəaliyyət göstərməsindən funksional asılılıqdadır.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq yükdaşımalarda dəniz və daxili su nəqliyyatı mühüm yeri tutur. Belə ki, beynəlxalq yükdaşımaların 70%-dən çoxu dəniz və daxili su nəqliyyatının payına düşür. Beynəlxalq yükdaşımalarda digər nəqliyyat növlərinin xüsusi çəkisi aşağıdakı kimidir: beynəlxalq yüklərin 15% - dən çoxu dəmiryol nəqliyyatı ilə, təxminən 13% - i neft və qaz boru kəmərləri vasitəsi ilə, 10% - dən şoxu isə abtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə daşınır. Beynəlxalq yükdaşımalarda hava nəqliyyatının payi çox aşağıdır – 0,1%.

Beynəlxalq sərnişindaşımalarında isə tamamilə fərqli vəziyyətdir. Sərnişinlərin təxminən 80% - i avtomobil nəqliyyatı ilə daşınır. Dəmiryol və hava yolu nəqliyyat növlərinin hər birinin xüsusi çəkisi ayrı-ayrılıqda təxminən 10% təşkil edir. Beynəlxalq sərnişindaşımalarda dəniz və daxili su nəqliyyatının payı isə 1% - dən də azdır.

Azərbaycan Respublikasında da, demək olar buna oxşar bir vəziyyətdir. Məsələn, Azərbayan Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına əsasən 2018-ci ildə bütün nəqliyyat növləri üzrə ümumilikdə 230144 min ton yük daşınmışdır. Daşınan yüklərin təxminən 64,9 % - i abtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Neft və qaz boru kəmərləri vasitəsi ilə yüklərin 25,4% - i, dəmiryol ilə - 6,1%, dəniz nəqliyyatı ilə isə 3,5% - i daşınır. Hava nəqliyyatının payına daşınan yüklərin cəmi 0,1% - i düşür.

2018 – ci ildə ölkə üzrə bütün nəqliyyat nöləri üzrə ümumilikdə 2002,8 milyon sərnişin daşınmışdır. Sərnişinlərin böyük əksəriyyəti avtomobil nəqliyyatı (ümumi sərnişinlərin 88,2% -i) və metropoliten (11,5%) vasitəsi ilə daşnmışdır. Dəmiryol və hava yolu nəqliyyat növlərinin hər birinin xüsusi çəkisi isə ayrı – ayrılıqda təxminən 0,1% təşkil edir [1,524].

Ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin əsas xüsusiyyətlərini nəzərdən keçirək.

1.Avtomobil nəqliyyatı barədə.

Avtomobil nəqliyyatı əsasən yaxın məsafələrə yüklərin və sərnişinlərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə ölkə daxilində və sərhədyanı ölkələrə yüklərin və sərnişinlərin daşınması təmin edilir. Bu vəzifənin həyata keçirilməsi üçün yüksək keyfiyyətli magistral şosse yollarının və müasir avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin mövcudluğu tələb olunur. Azərbaycan Respublikasında mövcud magisral şosse yollarının keyfiyyəti ildən – ilə yaxşılaşdırılır. Müasir avtomobil nəqliyyatı vasitələri isə, əsasən, xarici ölkələrdən alması hesabına təmin edilir.

2. Dəmiryol nəqliyyatı barədə.

Dəmiryol nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi iqtisadi səmərəlilik nöqteyi-nəzərdən çox faydalıdır. Avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə dəmiryol nəqliyyatı vasitəsi ilə nisbətən uzaq məsafələrə yüklərin və sərnişinlərin daşınması təşkil edilir. Dəmiryol nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi məqsədilə, birincisi, mövcud dəmiryol xətləri, dəmiryol qovşaqları və dəmiryol stansiyaları yaxşılaşdırılmalı və yeniləri istifadəyə verilməlidir. İkincisi, isə xarici ölkələrdən müasir dəmiryol qatarlarının alınması təmin edilməlidir. Təəsüf ki, ölkəmizdə hələ ki, yalniz dəmiryol qatarlarının təmirini həyata keçirmək mümkündür.

3. Hava nəqliyyatı barədə.

Qeyd etmək lazımdır ki, hava nəqliyyatının həm yüklərin və həm də sərnişinlərin daşınmasında xüsusi çəkisi çox az olsa da, bu nəqliyyat növünün əhəmiyyəti daşınmanın tez bir zamanda həyata keçirilməsinin təmin edilməsindədir. Hava nəqliyyatının inkişaf etdirilməsinin iki əsas istiqaməti yeni müasir hava limanlarının inşa edilməsi və müasir hava gəmilərinin alınmasıdır. Bu iki istiqamətdə kifayət qədər işlər görülmüşdür.

4. Su nəqliyyatı barədə.

Su nəqliyyatı vasitəsilə, əsasən, yüklərin daşınması həyata keçirilir. Sərnişindaşımada isə su nəqliyyatının payı demək olar yox dərəcəsindədir. Ölkəmizdə su nəqliyyatı Xəzərsahili ölkələrlə əlaqələrin qurulması və Xəzər dənizi vasitəsi ilə tranzit yüklərin daşınması ilə bağlıdır. Bunun üçün Xəzər Dənizi Gəmiçiliyi şirtkətinin və Xəzər Dəniz Neft Donanmasının imkanları gənişləndirilməlidir. Ölkəmizin əsas dəniz limanları Bakı limanı və Ələt qəsəbəsində yeni yaradılmış Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır.

5. Neft və qaz boru kəmərləri.

Neft və qaz boru kəmərləri, hər şeydən əvvəl, öz spesifikliyi ilə fərqlənir. Neft boru kəmərləri ilə yalnız xam neft, qaz boru kəmərləri vasitəsilə isə maye qaz məhsulları nəql edilə bilər. Neft və qaz boru kəmərləri nəinki ölkəmizin neft və qaz məhsullarının nəql edilməsi üçün, eləcə də xarici bir ölkənin neft və qaz məhsullarının tranzit yolu ilə üçüncü bir ölkəyə nəql edilməsində istifadə oluna bilər. Azərbaycanın neft və qaz kəmərlərinin istifadə potensialı çox yüksəkdir. Ölkəmizin bu potensialı Trans – Anadolu Qaz Boru Kəmər (TANAP) layihəsinin başa çatması ilə reallaşacaqdır.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sahəsinin inkişaf etdirilməsi beynəlxalq nöqteyi-nəzərdən bir sıra geostrateji və geoiqtisadi üstünlüklərə malikrir. Belə ki, Azərbaycan mühüm bir ərazidə - Avropa ilə Asiyanın kəsişdiyi ən vacib bir nöqtədə yerləşir. Azərbaycan ərazisindən qədim

İpək yolu, TRASEKA nəqliyyat xətti, eləcə də Şimal – Cənub və Bakı – Tbilisi – Qars dəmiryol magistral xətləri keçir. [2,226].

Ölkəmizdə nəqliyyat sektorunun əsas istiqamətlərindən biri nəqliyyatın infrastrukturunun yaxşılaşdırılmasıdır. Bu, ilk növbədə, yenı avtomobil yollarının salıması, yeni dəmiryol xətlərinin inşa edilməsi və digər nəqliyyat infrastrukturlarının yaradılması deməkdir. 2019 - cu ilin yanvar ayının 1-ində avtomobil yollarının uzunluğu 19176 min km, dəmiryol xətlərinin uzunluğu 2133 km, metropoliten yollarının uzunluğu isə 36,6 km olmuşdur. Göstərilən dövrdə magistral boru kəməri xətləri 5438 km, o cümlədən, neft boru kəmərləri1523 km, magistral qaz kəmərləri 3915 km olmuşdur.

Ölkəmizin nəqliyyat potensialı çox yüksəkdir. Bu, hazırda davam edən bir nəçə nəqliyyat layihələrinin həyata keçirilməsi ilə gerçəkləşməkdədir.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanın statistik göstəriciləri. Bakı, Səda nəşriyyatı, 2019.
2. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt, 2018.
3. Основы экономики траспорта(конспект лекций). Торкатюк В.И. и др. Харьков, 2009.

Резюме

Ахмедов М.А.

Роль транспортного сектора в развитии национальной экономики

В статье транспорт исследуется как один из основных отраслей народного хозяйства, указаны ее социально-экономическое значение и роль транспортного сектора в устойчивом развитии национальной экономики. А также рассмотрены специфические особенности отдельных отраслей транспорта в перевозке грузов и пассажиров.

Ключевые слова: *экономика, транспорт, эффективность, перевозка грузов, перевозка пассажиров.*

Summary

Ahmadov M.A.

The Role of Transport Sector in the Development of the National Economy

The article examines transport as one of the main sectors of the economy, it's socio – economic significance and the role of the transport sector in the sustainable development of the national economy. As well as the specific features of different areas of transport in passenger and freight transport were considered.

Key words: *economy, transport, efficiency, freight, passenger transportation.*

UNİVERSİTETLƏRDƏ ELMİ-TƏDQİQAT XİDMƏTLƏRİNİN GENİŞLƏNDİRİLMƏSİNDƏ İNNOVATİV İNFRASTRUKTUR ASPEKTLƏRİ

Əhmədova Leyla Fəxrəddin qızı

Azərbaycan Kooperasiya Universiteti

leyla.ehmedova.aku@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə universitetlərdə elmi-tədqiqat xidmətlərinin genişləndirilməsində innovatik infrastruktur aspektləri tədqiq olunmuşdur. Bu məqsədlə, elmi tədqiqat xidmətlərinin mahiyyəti açıqlanmış və ölkəmizdə bu istiqamətdə konseptual yanaşmalar verilmişdir. Elmi-tədqiqat xidmətlərinin genişləndirilməsində innovatik infrastrukturun formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsinin vacibliyi əsaslandırılmışdır. İnnovatik infrastruktur hesabına universitetlərdə elmi-tədqiqat işlərinin əhatəsinin böyüdülməsi, istehsalata tətbiqinin təşkili məsələlərinə baxılmışdır. Texnoparklar və sənaye klasterlərinin innovatik strukturu hesabına universitetlərin elmi-tədqiqat xidmətlərinin daha səmərəli təşkilinə dair tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər irəli sürülmüşdür.*

Açar sözlər: *elmi-tədqiqat xidmətləri, universitetlərdə elmi fəaliyyət, innovatik infrastruktur, universitetlərdə elmi fəaliyyətin təşkili istiqamətləri; texnoparklar və sənaye klasterlərində elmi-tədqiqat xidmətləri*

Qlobal çağırışlar dövründə ali təhsil müəssisələrinin qarşısında duran vacib və prioritet vəzifələr kifayət qədərdir. Onların sırasında kamil mütəxəssislərin yetişdirilməsi, biliklərlə yanaşı, dünyada baş verən yeni tendensiyaların və yanaşmaların mənimsənilməsidir. Bunlar heç də sıravi suallar deyildir. Mürəkkəbliyi ilə seçilən və təhlükələrin artdığı bir şəraitdə kadrlar hər tərəfli biliyə malik olmalı, zəruri qərarların vaxtında və əsaslandırılmış formada qəbul edilməsini bacarmalıdırlar. İstənilən fəaliyyət istiqamətlərində elmi əsaslandırmalar və meyarlar xüsusilə diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin problemlərinə, inkişafı ləngidən məhdudiyyətlərə uyğun olaraq, universitetlər gərəkli olan və tələb edilən elmi-tədqiqat xidmətlərinin əhatəsini, çeşidini müəyyənləşdirməli, bunlarla bağlı kompleks və sistemli tədqiqat işləri planlaşdırmalı, bunların nəticələrinin istehsal və digər iqtisadiyyat sahələrinə tətbiqinə dair mexanizmlərin hazırlanmasını təmin etməlidirlər.

Dünya ölkələrində elmi-tədqiqat müəssisələrinin fəaliyyətinə, elmi-tədqiqatların coğrafiyasının artırılmasına, intensivliyinə nail olunmasına xeyli önəm verilir və bu işlər üçün böyük məbləğdə maliyyə resursları ayrılır, investisiyalar yatırılır. Məsələn, ABŞ, Böyük Britaniya, Almaniya, Fransa, Yaponiya və Çində elmi-tədqiqatlar məqsədi ilə yüz milyardlarla dollar həcmində vəsaitlər yönəldilir, alim-tədqiqatçıların innovasiyaların mənimsənilməsində, müxtəlif sahələrə tətbiqində motivasiyasının yüksəldilməsi ön plana çıxarılır. Bu kimi dövlətlərin universitetlərində elmi-tədqiqat mühiti daha fəaldır və son dövrlərdə əldə olunan elmi nailiyyətlərin əhəmiyyətli hissəsi universitet laboratoriyalarında, start-up-larında və elmi-texniki parklarında ərsəyə gəlmişdir. [6] Eyni zamanda, müxtəlif investisiya-innovasiya layihələri, qrantlar vasitəsilə bu və ya digər problemlər üzrə geniş istiqamətlərdə tədqiqatların aparılması stimullaşdırılır.

Hər bir dəyərli ixtira və kəşflər gecikdirilmədən patentləşdirirlir, müəlliflərin hüquqlarının qorunması üçün tədbirlər görülür, bunların praktiki əhəmiyyəti və iqtisadiyyata verə biləcəyi qatqılar obyektiv olaraq qiymətləndirilir, reallaşdırılmasından ötrü menecment və mütəxəssislər heyəti müəyyənləşdirilir, investorlar, investisiya kompaniyaları cəlb olunur, dövlət dəstəyi mexanizmləri tələb olunan məsələlərə isə diqqət daha da artılırı. Məhz bunların nəticəsidir ki, adı qeyd olunan ölkələrdə, həmçinin bir qrup digər dünya dövlətlərində iqtisadiyyatın yüksək texnologiyalar əsasında inkişaf etdirilməsi, ayri-ayrı iqtisadiyyat sahələrinin rəqabətqabiliyyətinin gücləndirilməsi mümkün olmuşdur.

Qeyd edək ki, anoloji problemlər və məsələlər ölkəmiz üçün də kifayət qədər xarakterikdir. Son onilliklərdə Azərbaycanda universitetlərin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi, onların fəaliyyətində, elmi-tədqiqat işlərinin prioritetliyinin artırılması daha çox qayğı göstərilən sahələr kimi səciyyələndirilə bilər. Ölkə universitetlərində ənənəvi tədqiqat işlərinin istiqamətlərinin yenilənməsi, daha çox iqtisadi səmərə verməyə qadir olan tədqiqat mövzularının seçilməsi, yaradıcı elmi mühitin səviyyəsinin yüksəldilməsi tədbirləri görülməkdədir. Azərbaycanlı alim və tədqiqatçıların müasir iqtisadi problemlərin həllinə yönəldilən elmi əsərlərinin və monoqrafiyalarının məzmunu da dəyişilməkdədir. Burada kəmiyyətdən çox keyfiyyət parametrləri, səmərəlilik göstəriciləri üstünlük təşkil etməkdədir və şübhəsiz, bunlar öz əksini universitetlərdə aparılan elmi-tədqiqat işlərində də ifadə etmişdir. [1] Ali təhsil müəssisələrində elmi tədqiqatlar nəticəsində ortaya çıxan elmi müddəaların və nəticələrin ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlılığına, yeni texnologiyaların yaradılmasına nə dərəcədə müsbət təsirini təhlil etmək o qədər də asan görünmür, çünki ciddi elmi-praktiki əhəmiyyət kəsb edən tədqiqatlar azdır, digər tərəfdən, elmi-tədqiqat xidmətlərinin kommersiyalaşdırılması prosesləri başlanğıc mərhələsindədir, eyni zamanda, sistemləşdirilmiş statistika bazası yoxdur. Bunlarla bağlı olaraq, hazırkı dövrdə elmi-tədqiqat xidmətlərinin diversifikasiyalaşdırılmasında biznes proseslərinin rolunun artırılması, innovasiyaların işlənməsi və tətbiqinə imkan verən innovatik infrastrukturun yaradılması, bu sahələrə investisiyaların cəlb edilməsi mühüm məsələlər kimi diqqət çəkirlər. Magistrlərin,

dissertantların və doktorantların hazırlanması proqramlarında və tədris proseslərində elmi-tədqiqatların mühüm texnologiyalarının və yollarının mənimsənilməsinə daha çox diqqət yetirilməlidir. [2] Bundan əlavə, gənc elmi tədqiqatçıların həyat şəraitinin və məişət problemlərinin həlli belə xüsusi yanaşmalar hesabına baxılmalı, onların ən istedadlılarının məqsədli şəkildə elmi tədqiqatlarının dərinləşdirilməsinə stimullaşdırılmasına nail olunmalıdır. Həmçinin xarici ölkələrin aparıcı universietetləri ilə birlikdə elmi-tədqiqat mübadilələrinin, elmi kadrların hazırlanması ilə bağlı proqramların təşkili daha çox səmərə verə bilərdi.

Ölkəmizdə universitetlərin istehsal-innovasiya təyinatlı və istiqamətlə təsərrüfat və kommersiya subyektləri ilə əlaqələri innovasiyaların işlənməsi və tətbiqində önəmli tədbirlər kimi baxılmalıdır. [5] Digər tərəfdən, elmi-tədqiqat xidmətlərinin real olaraq istehsal proseslərinə tətbiq olunması üçün texnoparklar və sənaye klasterləri kimi innovatik infrastuktur şəbəkəsinin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi xüsusi olaraq diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Bu qəbildən olan bir çox elm və innovasiyayönlü infrastruktur obyektləri və müəssisələri artıq fəaliyyət göstərməkdədir. Universitetlər bu kimi innovatik qurumlarla və iqtisadi subyektlərlə inteqrativ əlaqə hesabına elmi-tədqiqat xidmətlərinin formalaşdırılmasında, onların elm və texnologiyalar bazarlarına çıxarılmasında fəal iştirak etmək potensialına malikdirlər. [3] Başqa bir önəmli məsələ, yeni sənaye inqilabından formalaşan çağırışlar kontekstində universitetlərin elmi-tədqiqat xidmətlərinin hazırlanmasında və innovatik infrastrukturun təşkilində rolu və fəaliyyəti ilə bağlıdır. [4]

Yaxın perspektivdə universitetlərdə bilik iqtisadiyyatı və rəqəmsallaşma proseslərinin intensivləşdirilməsi nöqteyi-nəzərindən, elmi-tədqiqat xidmətlərin strukturunun genişləndirilməsi və əlçatanlığının təmin olunması lazım gələcəkdir, bunlarla bağlı olaraq bir qrup tədbirlərin reallaşdırılmasına zərurət qalmaqdadır:

– ilk növbədə, Azərbaycanda innovatik inkişafın sürətləndirilməsi məqsədilə innovasiya fəaliyyəti barədə müvafiq ölkə qanunu qəbul edilməli və milli innovasiya sisteminin dünya təcrübəsinə uyğun şəkildə formalaşdırılmasına nail olunmalıdır;

– universitetlərin qarşısında qoyulan tələblər və meyarlar sırasında elmi-tədqiqat xidmətlərinin xüsusi çəkisinin əhmiyyətli səviyyədə artırılması təmin olunmalı və bununla əlaqədar mexanizmlər müəyyənləşdirilməli, qanunvericilik aktları hazırlanmalı və tədbirlər həyata keçirilməlidir;

– universitetlərdə elmi-tədqiqat işlərinin müasir dövrün tələblərinə uyğunlaşdırılması və innovatik infrastrukturun təmin edilməsi, intellektual resursların səmərəli istifadəsinə imkan verən elmi-tədqiqat mühitinin yaradılması və xidmətlərin təşkil edilməsi tədbirləri sürətləndirilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. 14-15 noyabr tarixlərində Bakıda "Universitetlərdə, elmi-tədqiqat və təcrübi-konstruktor müəssisələrində əqli mülkiyyət siyasəti və elmi-tədqiqat fəaliyyəti" mövzusunda beynəlxalq seminar keçirilmişdir. 2016. http://copag.copat.gov.az/copag/az/content/news/588.
2. Elmi-pedaqoji kadrların hazırlanması. Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi. 2020. https://edu.gov.az/az/page/466.
3. Əliyev Ş.T. Sənaye klasterlərinin tətbiqinə əlverişli şərait yaranmışdır. Azərbaycan.- 2015. - 9 avqust. - s. 4. http://www.anl.az/down/meqale/azerbaycan/2015/avqust/450825.htm.
4. Muradov Ə.C., Əmirbəyov F. Yeni sənaye inqilabı: Rəqabətqabiliyyətliyin yüksəldilməsində universitetlərin rolu. 09.12.2016. https://marja.az/53/yeni-senaye-inqilabi-reqabetqabiliyyetliyin-yukseldilmesinde-universitetlerin-rolu.
5. Təhsildə elm. Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi. 2020. https://edu.gov.az/az/page/62.
6. Universitetlərin elmi araşdırma mühiti. 24.08.2012. https://fransadatehsil.wordpress.com/2012/08/24/universitetl%C9%99rin-elmi-arasdirma-muhiti/.

Резюме
Ахмедова Л.Ф.
Инновативно-инфраструктурные аспекты расширения научно-исследовательских услуг в университетах

В статье исследованы инновативно-инфраструктурные аспекты расширения научно-исследовательских услуг в университетах. С этой целью раскрыта сущность научно-исследовательских услуг и даны концептуальные подходы к университетской деятельности в стране. Обосновано формирование и важность развития инновативной инфраструктуры в расширении научно-исследовательских услуг. Рассмотрены вопросы расширения научно-исследовательских работ и организации применения их в университетах за счет инновативной инфраструктуры. Подготовлены рекомендации и даны предложения по расширению научно-исследовательских услуг в университетах за счет инновативной инфраструктуры технопарков и промышленных кластеров.

Ключевые слова: *научно-исследовательские услуги, научная деятельность в университетах, инновативная инфраструктура, направления организации научной деятельности в университетах, научно-исследовательские услуги в технопарках и промышленных кластерах*

Summary
Ahmedova L.F.
Innovative-Infrastructure Aspects in Expanding Research Services in Universities

The innovative and infrastructural aspects of expanding research services in universities are explored in the article. The essence of research services and conceptual approaches to university activities in the country are given. The formation and importance of the development of innovative infrastructure in the expansion of research services is justified. The issues of expansion of research works and organization of their application in universities at the expense of innovative infrastructure are considered. Recommendations and proposals to expand research services at universities due to the innovative infrastructure of technology parks and industrial clusters are given in the end of the article.

Key words: *research services, research activities in universities, innovative infrastructure, directions of organization of scientific activities in universities, research services in technology parks and industrial clusters*

İQTİSADİ TƏHLÜKƏSİZLİYİN ELMİ-NƏZƏRİ ƏSASLARI VƏ ÖLKƏMİZİN SOSİAL-İQTİSADİ İNKİŞAFINDA ONUN ROLU

Ələsgərov Baxış İslam oğlu
ADPU-nun Ağcabədi filialı
Səmədov Yaqub Abbasqulu oğlu
ADPU-nun Ağcabədi filialı
yashar.islamov65@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə iqtisadi təhlükəsizlik milli təhlükəsizliyin tərkib hissəsi kimi nəzərdən keçirilmişdir. İqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsinin zəruriliyi qeyd olunmuşdur. İqtisadi təhlükəsizliyə dair elmi-nəzəri baxışlar tədqiq edilmişdir. Azərbaycanda iqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsinin əsas sahələri və yolları müəyyən edilmişdir*

Açar sözlər: *milli təhlükəsizlik, iqtisadi təhlükəsizlik, ölkə, dövlət, inkişaf, rəqabət*

XXI əsrin əvvəlləri dövlət strukturlarının və ictimaiyyətin ölkənin milli təhlükəsizlik problemlərinə artan diqqəti ilə xarakterizə olunur. Müasir bazar iqtisadiyyatının formalaşması milli təhlükəsizlik sistemində əsas konsepsiyaların işlənib-hazırlanmasını və reallaşdırılmasını zəruri

etmişdir. Ölkənin milli təhlükəsizliyinin xarici iqtisadi aspektləri dövlətin iqtisadi təhlükəsizlik sisteminin ən vacib hissəsidir. Bir ölkə nə qədər iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş olsa, bir o qədər mümkün təhdidlərdən qorunma dərəcəsi yüksək olar. İndiki mərhələdə iqtisadi təhlükəsizlik ölkənin müstəqilliyinin qarantıdır, müstəqil iqtisadi siyasət aparmağın mümkünlüyünü müəyyənləşdirir və dünya iqtisadiyyatının qloballaşmasında sabitlik və uğur üçün şərait yaradır. İqtisadi təhlükəsizlik dövlətin müstəqilliyini təmin edir, müstəqil iqtisadi siyasətin həyata keçirilməsi imkanlarını müəyyənləşdirir və dünya iqtisadiyyatının qloballaşması və geosiyasi risklər şəraitində ölkənin mütərəqqi, davamlı sosial-iqtisadi inkişafı məqsədilə imkanları formalaşdırır.

İqtisadi təhlükəsizlik, cəmiyyətin tədricən inkişafını, maliyyə, ictimai-siyasi sabitliyini, mənfi xarici və daxili amillərin təsiri altında yüksək müdafiə qabiliyyətini, effektiv idarəetməsini və daxili və qlobal səviyyədə iqtisadi maraqlarını təmin etməyi bacaran milli iqtisadiyyatın vəziyyətidir. İqtisadi təhlükəsizlik, milli iqtisadiyyatın dinamik inkişafına, fərdin, cəmiyyətin və dövlətin ehtiyaclarını ödəmək, bazarlarda rəqabət qabiliyyətini təmin etmək, təhdid və zərərlərdən qorunmağı təmin edən daxili və xarici şərtlərdir. Dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyi məhsuldar qüvvələrin formalaşma dərəcəsi, sosial-iqtisadi münasibətlərin vəziyyəti və elmi-texniki tərəqqinin formalaşması ilə müəyyən edilir. Dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyi iqtisadiyyatın xarici və daxili təhdidlərin təsiri altında fərdin iqtisadi vəziyyətinin sabitliyini, cəmiyyətin və dövlətin sabitliyini təmin etmək qabiliyyəti kimi başa düşülür. Sabitlik yalnız sosial-iqtisadi deyil, həm də hərbi-siyasi sahədə olur.

İqtisadi təhlükəsizliyin maddi bazasına aşağıdakılar daxildir:

- artan təkrar istehsalın təmin olunmasına qadir olan məhsuldar qüvvələrin formalaşması;
- əhalinin yüksək yaşayış səviyyəsi;
- ölkənin iqtisadi müstəqilliyi;
- iqtisadiyyatın bütün səviyyələrində effektiv idarəetmə.

İqtisadi təhlükəsizliyin obyektləri bütövlükdə iqtisadi sistem, eləcə də onun elementləridir: təbii ehtiyatlar, istehsal və qeyri-istehsal aktivləri, daşınmaz əmlak, maliyyə mənbələri, iqtisadi strukturlar, ailə, fərd və s. İqtisadi təhlükəsizliyə təhdidlər ölkə iqtisadiyyatına mənfi təsir göstərən, şəxsin, cəmiyyətin və dövlətin iqtisadi maraqlarını pozan proseslər və hadisələrdir. [3, s.368]

Milli iqtisadi təhlükəsizlik problemləri getdikcə müxtəlif elm adamlarının araşdırma obyektinə çevrilir.

Rus iqtisadçısı V.K.Sençaqov əsərlərində iqtisadi təhlükəsizliyə aşağıdakı kimi tərif vermişdir: iqtisadi təhlükəsizlik həm milli, həm də beynəlxalq səviyyədə mənafelərin qorunması ilə davamlı iqtisadi artımı, sosial ehtiyacların ödənilməsini, rasional idarəetməni təmin edən iqtisadi kateqoriyadır. İqtisadi təhlükəsizlik milli təhlükəsizliyin tərkib hissəsi və təməlidir. [5, s. 7]

Eyni mövqedən çıxış edən Y.A.Oleynikov iqtisadi təhlükəsizliyi ölkənin iqtisadi potensialının mütərəqqi inkişafını, cəmiyyətin bütün üzvlərinin, onun ayrı-ayrı sosial qruplarının rifahının yüksəlməsini təmin edən və ölkənin təhlükə və təhdidlərə qarşı müdafiəsinin əsasını təşkil edən iqtisadi münasibətlərin məcmusu kimi müəyyən etmişdir. [4, s.11]

Akademik L.İ.Abalkin iqtisadi təhlükəsizliyi milli iqtisadiyyatın müstəqilliyinə kömək edən şərtlərin və amillərin məcmusu, eyni zamanda sabitliyin və davamlılığın təmin edilməsi kimi xarakterizə edir. Sosial yönümlü yanaşma nöqteyi-nəzərindən, E.Buxvald, N. Glovatskaya və S. Lazurenko kimi iqtisadçılar iqtisadi təhlükəsizliyi ənənəvi olaraq iqtisadi sistemin əhali üçün normal yaşayış şəraitini qorumaq qabiliyyətini, milli iqtisadiyyatın inkişafı üçün davamlı artımı təmin etməsini müəyyən edən iqtisadi sistemin ən vacib keyfiyyət xüsusiyyəti kimi qəbul edirlər.

Müxtəlif elm adamları tərəfindən təqdim olunan "İqtisadi təhlükəsizlik" termininin xüsusiyyətlərini təhlil edərək onları qruplara ayıraq:

Birinci qrup müəlliflər iqtisadi təhlükəsizliyi iqtisadiyyatın böhransız inkişafını təmin etmək üçün ölkə iqtisadiyyatını daxili və xarici təhdidlərdən qorumaq məqsədilə lazım olan şərtlər kimi başa düşür (L. Abalkin, V. Medvedev və s.). İkinci qrup müəlliflər iqtisadi təhlükəsizliyi mühüm maraqların qorunmasını təşkil etməyə imkan verən ölkə iqtisadiyyatının vəziyyəti kimi müəyyən edir (A.Poroxovski, V. Sençaqov, A.Tatarkin və s.) Üçüncü qrup müəlliflər iqtisadi təhlükəsizliyin

ölkənin səmərəli fəaliyyətini təmin edən iqtisadi kateqoriya olduğunu qeyd edirlər. Bu tərifə görə, dünya iqtisadiyyatında rəqabət qabiliyyətinin artması ilə milli iqtisadiyyatın vəziyyəti dəyişir (A. Arxipov, B.Mixaylov, A.Qorodetski, A. İllarionov və s.). [2, s.230]

Öyrənilən iqtisadiyyat kateqoriyasına müxtəlif yanaşmaları nəzərdən keçirərək aşağıdakıları deyə bilərik: iqtisadi təhlükəsizlik iqtisadi sahədəki müxtəlif təhlükələri təsirsiz hala gətirməli, ölkənin sabitliyini və davamlı inkişafını təmin etməli və digər dövlətlərlə iqtisadi əməkdaşlığın təmin olunmasına imkan verən iqtisadi sistemin rəqabət qabiliyyətini formalaşdırmalıdır.

İqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsi yalnız bu kateqoriyanın vacibliyi ilə deyil, həm də daxili və xarici təsirlərin artması ilə əlaqədardır. Proseslərin inteqrasiyası və qloballaşması, ölkə iqtisadiyyatının rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsi, sahələrin inkişafı strategiyalarının formalaşdırılması ilə əlaqədar olaraq iqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsi zərurəti yaranır. Bu, dövlət siyasətinin əsas istiqamətlərindən biridir.

İqtisadiyyatın qloballaşması bütün ölkələri əmtəə və xidmətlərin, işçi qüvvəsinin və kapitalın hərəkəti üçün dünya bazarlarından asılı vəziyyətə gətirir, beynəlxalq inteqrasiya və milli iqtisadi sistemlərin rəqabətinə səbəb olur. Azərbaycan iqtisadiyyatının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasının genişləndirilməsi ilə əlaqəli risklərin minimuma endirilməsi və ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsi respublika hökumətinin əsas vəzifələrindən biridir. Bu cür təhlükəsizlik daxili bazarın yerli istehsal məhsulları və xidmətləri ilə təmin edilməsini, idxaldan asılılığın azaldılmasını və eyni zamanda daxil olan xarici investisiyaların yerləşdirilməsinin optimallaşdırılmasını nəzərdə tutur. Ölkəmizin inkişaf tempi və xarakteri bu problemlərin səmərəli həllindən asılıdır. Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyi milli təhlükəsizliyin təməli, maddi bazası hesab olunur. İqtisadi təhlükəsizlik ölkəmizin təhlükəsizliyinin əsas, sistem yaradan elementi hesab olunur.

Dövlət maraqlarını, ərazisini, əhalisini xarici və daxili təhdidlərdən qoruyur. Dövlətin təhlükəsizliyinə olan təhdid, dövlətin varlığına, siyasi və iqtisadi müstəqilliyinə bir təhlükə yaradacaq (və ya yaradan) hadisələrin belə bir inkişaf ehtimalı kimi ifadə edilə bilər. Yəni dövlətin milli təhlükəsizliyi üçün təhdid ölkənin ərazi bütövlüyü və suverenliyinə, xarici və daxili təhlükəsizliyinə, vətəndaşların konstitusiya hüquq və azadlıqlarına zərər vurma ehtimalıdır. Aydındır ki, iqtisadi təhlükəsizlik üçün təhdidlərə qarşı mübarizə və zərərsizləşdirmə sahəsindəki problemlər yalnız bütün dövlət orqanlarının birgə səyləri ilə həll edilə bilər. İqtisadi sistemin davamlı inkişafı iqtisadi təhlükəsizliyə təhdidlərin başlanmasının nəticələrini müəyyənləşdirmək, qarşısını almaq, zərərsizləşdirmək və aradan qaldırmaqla birbaşa əlaqəlidir. İqtisadi sistemin iqtisadi təhlükəsizliyə təhdidlərin təsirindən qorunması onun tarazlığını və sabit inkişafını təmin edir.

Qeyd edək ki, iqtisadi təhlükəsizliyin təmin olunmasında dövlət strategiyası bir sıra tədbirlərin həyata keçirilməsi ilə daha səmərəli şəkildə reallaşa bilər. Belə tədbirlərə dövlətin üzərinə düşən funksiyaların dəqiq müəyyənləşdirilməsi və onun tənzimləyici funksiyalarının həyata keçirilməsi aid edilə bilər. [1, s.367]

Dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etmək üçün dövlət və regional səviyyədə iqtisadi siyasət mexanizmlərini və tədbirlərini inkişaf etdirmək və həyata keçirmək lazımdır. Bu mexanizmlər Azərbaycan Respublikası üçün həm daxili, həm də xarici iqtisadi təhdidlərin qarşısını almağa yönəldilməlidir. Bunlara aşağıdakı tədbirlər daxildir:

1. Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyinə təhdid yaradan amillərin monitorinqi. Ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinə təhdidləri müəyyən edən amillərin proqnozlaşdırılması və monitorinqi Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsi mexanizminin ən vacib elementləridir;

2. Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyi üçün parametrlərin və meyarların hazırlanması. Fikrimizcə, dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyi üçün keyfiyyət və kəmiyyət parametrlərini (həddə dəyərlərini) diqqətlə inkişaf etdirmək lazımdır;

3. İqtisadi təhlükəsizliyi təmin etmək üçün aşağıdakı fəaliyyətləri həyata keçirmək lazımdır:

- maliyyə və iqtisadi məsələlərə dair tədbirlərin Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyi baxımından həyata keçirilməsi;

- Azərbaycan Respublikasının iqtisadi təhlükəsizliyinə təhdidlərin yaranmasının qarşısını almaq və aradan qaldırmaq üçün bir sıra mexanizmlərin tətbiqi;

- kompleks dövlət mexanizmlərinin inkişaf etdirilməsi və s.

Ümumiyyətlə, iqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə dövlət strategiyasının həyata keçirilməsi ölkənin qarşısında duran ən vacib problemlərdən biridir.

Müasir dövrdə Azərbaycanın iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə dövlət strategiyasının əsas sahələrinə aşağıdakıları daxil edə bilərik:

1. Azərbaycanda COVİD-19 pandemiyasının təsirinin nəticələrinin aradan qaldırılması, ölkə iqtisadiyyatının real sektorunda iqtisadi artımın əldə edilməsi və dövlətin sosial və iqtisadi inkişafı vəzifələrinə tabe olması.

2. Azərbaycanın maliyyə təhlükəsizliyinin əhəmiyyətli dərəcədə gücləndirilməsi, iqtisadiyyatın real sektorunun, bütün mülkiyyət formalarındakı sahibkarlıq subyektlərinin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin gücləndirilməsi; büdcə qurumları şəbəkəsinin optimallaşdırılmasına, milli valyutanın qorunmasına, əmanətçilərin və maliyyə bazarı iştirakçılarının maraqlarına əsaslanan dövlət sektorunun balanslı inkişafının təmin edilməsi; investisiya mühitinin daha da təkmilləşdirilməsi.

3. Texnoloji təhlükəsizliyin etibarlı təminatlarının yaradılması; müəssisə və təşkilatların köhnəlmə səviyyəsi yüksək olan əsas fondlarının yenilənməsi və dəyişdirilməsi; yüksək riskli müəssisələrdə problemsiz işin təmin edilməsi; təhlükəli tullantıların zərərsizləşdirilməsi məsələlərinin həlli; onların emalı üçün ən yeni texnologiyaların tətbiqi.

4. Ölkənin enerji təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi, enerjinin qorunması və öz enerji potensialının inkişaf etdirilməsi üzrə aktiv siyasət həyata keçirmək, məhsul bazarlarını şaxələndirmək və enerji təchizatı sahəsində real rəqabət üçün əlverişli şərait yaratmaq.

5. Dövlətin ərzaq təhlükəsizliyinə daxil olan bütün problemlər kompleksinin həlli.

6. Ölkənin aqrar sənaye kompleksi tərəfindən lazımi həcmdə və keyfiyyətdə məhsulların istehsalı, idxal olunan keyfiyyətsiz ərzaq məhsullarının genişlənməsinin qarşısının alınması.

7. Ekoloji təhlükəsizlik və ətraf mühitin mühafizəsi sahəsində uzunmüddətli prioritetlərin müəyyənləşdirilməsi istiqamətində ən aktual problemlərin həlli; təbii ehtiyatların bərpası və səmərəli istifadəsi üçün şərait yaratmağa imkan verəcək iqtisadi alətlərin tətbiqi.

Beləliklə, vahid dünya iqtisadi məkanına inteqrasiya şəraitində Azərbaycanın iqtisadi təhlükəsizlik məsələsi ölkəmizin bütün iqtisadi siyasəti üçün böyük rol oynayır.

Ədəbiyyat

1. Mikayılova S.M. İqtisadi təhlükəsizliyin təmin olunmasının makroiqtisadi problemləri. Monoqrafiya. Bakı: Gənclik, 2009. 400 s.

2. Базиев А.Х. Экономическая и национальная безопасность: вопросы взаимосвязи. Молодой ученый, 2017, № 48 (182), с. 229-232

3. Матвеева Е.С. Понятие экономической безопасности государства и ее место в системе национальной безопасности. Молодой ученый, 2017, № 3 (137), с. 367-369

4. Олейникова Е.А. Экономическая и национальная безопасность. М.: Экзамен, 2005, 768 с.

5. Сенчагов В.К. Экономическая безопасность: геополитика, глобализация, самосохранение и развитие. М.: ЗАО «Финстатинформ», 2002, 128 с.

Резюме

Алескеров Б.И., Самедов Я.А.

Научно-теоретические основы экономической безопасности и ее роль в социально-экономическом развитии нашей страны

В статье рассматривается экономическая безопасность как неотъемлемая часть национальной безопасности. Отмечена необходимость обеспечения экономической

безопасности. Изучены научно-теоретические взгляды на экономическую безопасность. Определены основные направления и пути обеспечения экономической безопасности в Азербайджане.

Ключевые слова: *национальная безопасность, экономическая безопасность, страна, государство, развитие, конкуренция*

Summary

Alasgarov B.I., Samadov Y.A.

Scientific and Theoretical Foundations of Economic Security and its Role in the Socio-Economic Development of our Country

The article examines economic security as an integral part of national security. The need to ensure economic security is noted. Studied scientific and theoretical views on economic security. The main directions and ways of ensuring economic security in Azerbaijan have been determined.

Key words: *national security, economic security, country, state, development, competition*

AZƏRBAYCANDA TRANZİT NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFI

Əliyeva Roza Əliqulu qızı
Azərbaycan Texniki Universiteti
farida94@mail.ru

Xülasə: *Tranzit və logistika prosesləri Azərbaycanın müasir iqtisadiyyatında mühüm yer tutur. Qloballaşma şəraitində logistika müxtəlif iyerarxik səviyyələrdə iqtisadi sistemlərin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün əsas vasitələrdən birinə çevrildi. Azərbaycanda yeni texnologiyaların tətbiqi nəqliyyat və logistika sahələrinə bir neçə amilə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir ki, bunların da əsas hissəsi maddi resursların çatdırılması üçün xərclərin və vaxtın azaldılmasıdır, eyni zamanda müəssisələrin istismarı və inkişafındakı strateji problemlərin həllinə yönəlmək, əlavə rəqabət imkanlarını müəyyənləşdirmək və gəlirliliyi yaxşılaşdırmaq üçün ehtiyatlardır.*

Açar sözlər*: tranzit və logistik proseslər, xidmətlər çeşidi, meyillər, artan gəlirlilik, elmi və texnoloji tərəqqi, rəqabət imkanları*

Tranzit və logistika prosesləri Azərbaycanın müasir iqtisadiyyatında mühüm yer tutur. Qloballaşma kontekstində logistika müxtəlif iyerarxik səviyyələrdəki iqtisadi sistemlərin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün əsas vasitələrdən birinə çevrildi. [1] Bu, inkişaf etmiş ölkələrdə fərqli yollarla həll olunan bir sıra problemlər yaradır. Nəqliyyat və logistika sənayesinin xarakterik xüsusiyyətlərindən biri də onun sürətli dəyişikliyə həssas olmasıdır. Azərbaycanda logistikanın inkişafındakı hazırkı mərhələ iki əsas faktoru müəyyənləşdirir: dünya iqtisadiyyatının qloballaşması və logistika xidmətləri üçün yeni müştəri ehtiyacları yaradan və istehsalçıları onları qarşılamaq üçün zamanla ayaqlaşmağa məcbur edən elmi və texnoloji tərəqqi. Bu gün Azərbaycanda mövcud inkişaf mərhələsi üçün xarakterik olan 3 əsas logistika meyli var:

1. Təklif olunan logistika xidmətlərinin genişləndirilməsinin əsas amilləri:

A) Təxirəsalma - demək olar ki, hazır məhsullar paylama sisteminə verilir, lakin istehlakçının edə biləcəyi düzəlişlər və tələblərin uçotu son ana qədər təxirə salınır və bu da ümumi xərcləri əhəmiyyətli dərəcədə azaldır.

B) Yenidən Göndərmə - Dağıtım mərkəzlərindəki stok səviyyələrini və əlaqədar xərcləri sıfıra endirən birbaşa göndərmənin istifadəsi.

C) Sifarişlə kütləvi istehsal - bu halda kütləvi istehsalın üstünlükləri tək istehsalda (B2C) sifariş vermək üçün istehsalın çevikliyi ilə birləşdirilir.

D) Sifariş vaxtını və son istehlakçıya çatdırılma sürətini əhəmiyyətli dərəcədə azaldan elektron mənbələr vasitəsi ilə birbaşa çatdırılma və sifariş.

E) Satıcı ehtiyatlarını idarə edilməsi - təchizatçıların həm öz mal ehtiyatlarını, həm də tədarük zəncirinin aşağı hissəsindəki ehtiyatları idarə etmələri və ümumi xərcləri azaltması gözlənilir.

F) Material axınlarının hərəkəti haqqında məlumatların tədarük zəncirindəki iştirakçılara eyni zamanda gətirildiyi materialların sinxron hərəkəti, bu da maddi ehtiyatların hərəkətinin əlaqələndirilməsini asanlaşdırır.

2. "Yaşıl" texnologiyalar. Bu konsepsiyaya investisiya qoymaq adətdir:

A) istehsalında ən az bərpa olunmayan mənbələrdən istifadə edən tədarükçülərin seçimi;

B) saxlama qabiliyyətinə malik olan tələbatı azaltmaq üçün ehtiyatların azaldılması;

C) ətraf mühitə zərərli maddələrin atılmasını azaltmaq üçün yükdaşıma marşrutlarının optimallaşdırılması;

D) ətraf mühitə uyğun nəqliyyat növlərinə (dəniz, su, dəmir yolu) keçid və avtomobil nəqliyyatının azaldılması;

E) aralıq saxlama və köçürmə məntəqələrinin logistik zəncirdən çıxarılması;

F) sənədləşmə işlərinin azaldılması.

Azərbaycanda "yaşıl" logistikanın iki əsas sahəsi var: ətraf mühitə təsir - yanacağa qənaət, suya qənaət, bərpa olunmayan təbii ehtiyatlar (müəyyən bir məhsulun istehsalına xas) və hava, su və torpaq çirklənməsini azaltmaq və ya aradan qaldırmaq (qatı və maye tullantılar) ...

"Yaşıl" logistik konsepsiyasını uğurla həyata keçirən beynəlxalq şirkətlər arasında bunları ayırmaq olar: [5]

DHL (Almaniya) - GoGreen xidmətini tətbiq etdi və bütün malların daşınması zamanı CO2 emissiyalarını izləyir;

UPS Air Cargo, təcili çatdırılma operatoru (ABŞ) - hibrid nəqliyyat vasitələrindən istifadə edir;

Deutsche Bahn Schenker Rail (Almaniya) - EcoPlus layihəsini həyata keçirir və elektrik lokomotivləri üçün bərpa olunan enerji mənbələrindən elektrik alır;

Toyota (Yaponiya) - elektrik enerjisi istehsal etmək üçün külək turbinlərindən və günəş panellərindən geniş istifadə edir;

3. Autsorsinq. Azərbaycandakı logistika vasitəçiləri arasında logistika təminatçıları - autsorsinq əsasında bir sıra logistika xidmətləri göstərən təşkilatlar xüsusi yer tutur. [7] Logistik Xidmət Təminatçıları - logistik sahəsində xidmətlər göstərən, fərdi əməliyyatları və ya kompleks logistik funksiyaları (anbar, nəqliyyat, sifarişin idarə edilməsi, fiziki paylanma və s.) Yerinə yetirən, eyni zamanda fəaliyyət göstərən ticarət təşkilatlardır. müştəri müəssisələrinin logistik zəncirlərinin vahid idarə olunması.

Əksər xarici mənbələrdə istifadə olunan "üçüncü tərəf logistik təminatçısı" ifadəsi qarşılıqlı təsir xüsusiyyətini və məhsulun tədarükçüsü (istehsalçısı) ilə istehlakçı arasındakı münasibətdə xarici bir təşkilatın rolunu əks etdirir: logistik xidmət təminatçıları yaradılmış zənciri boyunca fərdi sistemləri bir-birinə bağlayan dəyərdir.

Bu gün, logistika zəncirlərinin strateji idarə edilməsini və strateji qərarların həyata keçirilməsinin operativ idarəetməsini birləşdirən yeni nəsil logistik təminatçıları (dördüncü tərəf logistik təminatçısı) inkişaf edir. Bütün dəyər zənciri boyunca bütün logistik proseslərin planlaşdırılması və optimallaşdırılması üzrə ixtisaslaşmış bir şirkətdir. Təchizat, paylama və tullantıların idarəedilməsi logistikasında, habelə rabitə texnologiyasında bilik və bacarıqlara malikdir. Hazırda Azərbaycanda dördüncü tərəf logistik təminatçısı kimi logistika təminatçıları xidmətləri bazarı yeni formalaşmağa başlayır. Bununla birlikdə, mütəxəssislər artıq xarici şirkətin inkişafının növbəti mərhələsini - "Birgə Əməliyyat Modeli" çərçivəsində "Təchizat Zənciri İnteqratorları" nın və ya "Aparıcı Logistika Menecerləri" nin meydana çıxacağını proqnozlaşdırırlar. [7]

Beləliklə, görürük ki, Azərbaycanda yeni texnologiyaların tətbiqi nəqliyyat və logistika sahələrində bir neçə amildə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir ki, bunların da əsas hissəsi maddi ehtiyatların çatdırılması üçün xərclərin və vaxtın azaldılmasıdır, eyni zamanda müəssisələrin işində

və inkişafında strateji problemlərin həllinə yönəlməyinizə imkan verir, gəliri artırmaq üçün əlavə rəqabət imkanları və ehtiyatları müəyyənləşdirir. Şübhə yoxdur ki, gələcək inkişaf tendensiyaları da eyni kursu izləyəcək və tezliklə Azərbaycanda logistik proseslərdə güclü dəyişikliklərin şahidi olacağıq.

Ədəbiyyat

1. Dolgov A.P., Grigoriev M.N., Uvarov S.A. Logistika. Moskva, Yurayt, 2019, 734 s.
2. Dolgov A.P. Qlobal logistika: inkişaf səviyyəsinin qiymətləndirilməsi problemi və beynəlxalq müqayisələr // Logistik bu gün, 2018, № 5, s. 262–278.
3. Dolgov A.P. Rusiyanın qlobal logistikanın reytinqində yerləşməsi // Logistik - Avrasiya körpüsü. Elmi-praktik konf. Krasnoyarsk Dövlət Aqrar Unversitet, 2014, s. 57-62.
4. Dolgov A.P. Milli iqtisadiyyatda ümumi logistika xərclərinin qiymətləndirilməsi problemi // Maddi-texniki təminat: müasir inkişaf meyilləri. Elmi-praktik konf. - SPb. : GUMRF., 2015, s. 153–156.
5. Kızım A., Kabertai J. Qloballaşma kontekstində "yaşıl" logistikanın müasir meyilləri // Logistik, 2018, № 1, s. 46–49.
6. Kurnosova-Yurkova O.A. Müəssisələrdə məntiqi iş proseslərinin idarə edilməsinin müasir metodları // Bülleten of ONU, 2013, T. 18, Buraxılış. 3/2.
7. Şirokova A.V. Logistikada müasir autsorsinqin xüsusiyyətləri // Tula Dövlət Universitetinin Bülleteni. İqtisadi və hüquq elmləri. - 2019. - No. 3-1.

Резюме

Алиева Р.А.

Развитие услуг транзитных перевозок в Азербайджане

Транзитно-логистические процессы занимают важное место в современной экономике Азербайджана. В условиях глобализации логистика трансформировалась в один из основных инструментов повышения конкурентоспособности экономических систем различного иерархического уровня . Внедрение новых технологий в Азербайджане оказывает существенное влияние на транспортно-логистическую отрасль в нескольких факторах, ключевые из которых – сокращение затрат и времени на доставку материальных ресурсов, а также позволяет сосредоточиться на решении стратегических задач в вопросах функционирования и развития предприятий, выявить дополнительные конкурентные возможности и резервы для повышения рентабельности.

Ключевые слова: *транзитно-логистические процессы, ассортимент услуг, тренды, повышения рентабельности, научно-технический прогресс, конкурентные возможности*

Summary

Aliyeva R.A.

Development of Transit Services in Azerbaijan

Transit and logistics processes occupy an important place in the modern economy of Azerbaijan. In the context of globalization, logistics has transformed into one of the main tools for increasing the competitiveness of economic systems of various hierarchical levels. The introduction of new technologies in Azerbaijan has a significant impact on the transport and logistics industry in several factors, the key of which is the reduction of costs and time for the delivery of material resources, and also allows you to focus on solving strategic problems in the operation and development of enterprises, to identify additional competitive opportunities and reserves to improve profitability.

Key words: *transit and logistics processes, range of services, trends, increasing profitability, scientific and technological progress, competitive opportunities*

ŞƏKİ-ZAQATALA REGİONU MÜƏSSİSƏLƏRİNİN KLASTER TİPLİ QURULUŞUNUN ÜSTÜNLÜKLƏRİ, NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNUN REGİONUN SOSİAL-İQTİSADİ İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAFINDA ROLU

Əliyeva Şöhrət İzzət qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
Sh_aliyev@mail.ru

Xülasə: *İxtisaslaşma səviyyəsinə tələblərin artması, yerli bazarların inkişafı regionda klasterlərin yaranmasına zəmin yaradır.Bir elementin (təşkilat, müəssisə) digərinin fəaliyyətini tamamladığı klasterlərin yaranması regionların uzunmüddətli və davamlı inkişafı üçün zəruridir. Region müəssisələrinin klaster tipli quruluşunun üstünlüyü müəssisələrin rəqabət qabiliyyətinin artırılması, qarşıda duran məsələlərin asanlıqla həlli imkanının olmasından, məlumat mübadiləsi, əməkdaşlıq şəbəkəsinin yaranmasından ibarətdir. Eyni zamanda regionda infrastrukturun inkişafı nəqliyyat-tranzit sektorundan birbaşa asılıdır.Məqalədə Şəki-Zaqatala regionu müəssisələrinin klaster tipli quruluşunun üstünlükləri, nəqliyyat-tranzit sektorunun quruluşu və inkişafı ön plana çəkilib.*

Açar sözlər: *klaster,region, nəqliyyat-tranzit sektoru, infrastruktur, tədarük*

Klasterlərin formalaşması zamanı yeni avadanlıqların və texnologiyaların tətbiqinə xüsusi diqqət yetirmək, resurslar nöqteyi-nəzərindən məkan aspektini (təbii-iqlim, coğrafi xüsusiyyətlər), regionun səciyyəvi xüsusiyyətlərini nəzərə almaq və uzunmüddətli perspektivdə onların fəaliyyətinin effektivliyini hesablamaq lazımdır. İlk növbədə, regionun maraqlarını, onların sosial – iqtisadi istiqamətini, ixtisaslaşmanı nəzərə almaqla nomativ-hüquqi bazanı formalaşdırmaq, milli maraqlar və təhlükəsizlik nöqteyi-nəzərindən klasterlərin optimal yerini təyin etmək vacibdir. Bu xüsusiyyəti nəzərə alaraq, klasterlər xidmət göstərən və yekun istehlak məhsulunu istehsal edən şirkətlərdən, istehsal amillərinin tədarükçülərindən, detallardan, servis xidmətlərindən başlayaraq xüsusi tədrisi, informasiyanın toplanmasını, tədqiqatların keçirilməsini təmin edən maliyyə institutlarına, hökumət və özəl təşkilatlara qədər müxtəlif formalara malik olacaqdır.

Klaster – təkcə qarşılıqlı şəkildə əlaqədar olan müəssisələrin məcmusu deyildir, eləcə də regionun sosial-iqtisadi inkişafın bir çox tərkib hissələrinin kəmiyyətcə və keyfiyyətcə artımını təmin edən sinergetik effektə gətirib çıxaran bütün elementlərin və proseslərin şəbəkə üzrə qarşılıqlı fəaliyyətidir. Bu isə öz növbəsində, regionun rəqabət aparmaq qabiliyyətinin artmasına yardım edir.[3]

İstehsalda sürətin, keyfiyyətin və səmərəliliyin çox ciddi mailiyyə qənaəti ilə nəticələnərək qlobal bir addım kimi önə çıxdığı bir zamanda müəssisələrin fəaliyyətində yüksək texnologiyalardan istifadənin genişləndirilməsi günümüzün tələblərindəndir. Bildiyimiz kimi, müasir istehsal texnologiyaları ilə keyfiyyətli və daha çox sayda məhsul istehsalı mümkündür. İstehsal prosesində elmi-texniki nailiyyətlərin tətbiqinin ləngiməsi rəqib müəssislərdən geri qalınması ilə nəticələnən ünsürdür.

Şəki-Zaqatala regionunda kənd təsərrüfatı qeyri-neft sektorunun əsas istiqamətlərindən biri olub, ipək, tütün, üzüm, yun, ət, süd kimi məhsulların və bu cür malların rəqabət qabiliyyətli milli ixracat istehsalının inkişafına yardım göstərə bilər. Dənli bitkilərin, o cümlədən də, buğdanın əkilməsinin inkişafı regionun və yekun nəticədə, ölkənin ərzaq təhlükəsizliyini təmin etmək imkanı verir. Regionun klasterləşməsinin özünəməxsus potensialını nəzərə alaraq, bu regiona xas olan aqrosənaye kompleksi, kənd təsərrüffatı klasterlərinin səciyyəvi formalarının yaradılması məqsədəuyğundur. Bu zaman davamlı inkişafın tələblərinə və regionun indiki vəziyyətinə riayət etməklə şirkətlərin yeni fəaliyyət sahələrinin daxilində inkişaf etmələri üçün klasterlərin formalaşması zamanı tətbiq olunan zəruri mühitin (iqtisadi, təsisat, informasiya) mövcudluğu, müəyyən ərazidə rəqabət intensivliyi kimi əsas prinsiplərin nəzərə alınması zəruridir. Məhz bu

prinsip klasterlərin formalaşması üzrə qərarların qəbul olunması zamanı daha diqqətli yanaşmanı tələb edir.

Klasterlərin optimal qaydada yerləşməsi eyni zamanda regionun uzunmüddətli inkişafını və milli sosial-iqtisadi problemlərin həllini təmin edir. Güclü müəssisələr klasterin nüvəsini təşkil etməklə, öz ətrafında çoxlu sayda kiçik və orta müəssisələr toplayır və bununla da, müəyyən ərazidə rəqabəti qoruyub saxlayır. Nəzərə almaq lazımdır ki, klasterlərdə rəqabət və kooperasiyanın mürəkkəb kombinasiyası formalaşır [3].

Bu gün bazar şəraitində sabit inkişaf növünə keçməklə, regional iqtisadiyyat nəzəriyyəsinin yeni obyekti kimi innovasiyaların, telekommunikasiya və kompüter sistemlərinin yerləşdirilməsi çıxış edir. "Əsas diqqət ənənəvi yerləşmə amillərindən (nəqliyyat, maddi, əmək xərcləri) infrastrukturun təminatı problemlərinə, iqtisadi məhdudiyyətlərin uçotuna ötürülür". [1, s.20] Başqa sözlə desək, vurğu yerləşmənin qeyri-maddi amillərinin uçotunun üstünə düşür. Bununla yanaşı, bir sıra iqtisadçıların fikrinə əsasən regional innovasiya fəaliyyətinin formalaşması, innovasiya proseslərinə açıq olan strateji vacib sahələrin təyin olunması regionların yüksək texnoloji sənaye sahələrinin prioritetli inkişafı siyasətində dönüş nöqtəsidir. [2] Buna görə də milli iqtisadiyyatın ümumi nəzəri yanaşmalar əsasında dünya təsərrüffatı sahəsinə inteqrasiyası zamanı regional siyasətin əsas məqsədlərini nəzərdən keçirmək lazımdır.

Ərazinin nəqliyyat şəbəkəsi dəmir və avtomobil yolları, qismən hava və boru kəməri xətləri ilə təmsil olunur. İqtisadi rayon bütövlükdə Yevlax-Balakən dəmir və şosse yollarının üzərində yerləşir. Yevlax-Balakən dəmiryolu 1989-cu ildə istifadəyə verilmişdir. Dəmiryolun uzunluğu 162 km olmaqla, 132 km-i və ya 81,5%-i Şəki-Zaqatala rayonu ərazisində yerləşir. Ərazidə daşınan yüklərin təqribən 20-25%-i, sərnişinlərin 12,15 %-i dəmiryolun payına düşür. Dəmiryol xətti əsasən 4 inzibati rayon ərazisindən - Şəki, Zaqatala, Qax və Balakəndən keçir. Belə ki, 66 km-i və ya 50%-i Şəki, 25,2 km-i və ya 19,1%-i Zaqatala, 22,8 km-i və ya 17,3%-i Qax inzibati rayonlarının payına düşür. Dəmiryol xətti Şəki inzibati rayonunun mərkəzindən 10-12 km, Qaxdan 6-5 km, Zaqataladan 3-4 km, Oğuzdan 26-30 km, Qəbələdən isə 55-60 km aralıda yerləşir. [4, s.46]

İqtisadi rayonun hava nəqliyyatı hazırda fəaliyyətdə olan iki hava limanı ilə təmsil olunur. Bunlar Qəbələ və Zaqatala hava limanlarıdır. Qəbələ Beynəlxalq Hava Limanı 2011-ci ildə istifadəyə verilmişdir. Hava limanının uçuş-enmə zolağının uzunluğu 3600 metrdir. Zaqatala Beynəlxalq hava limanının təyyarə meydanı və uçuş enmə zolağı 2008-ci ildə yenidən qurulmuş, 2009-cu ildə isə beynəlxalq status verilmişdir. Hava limanının uçuş-enmə zolağının uzunluğu 2200 metrdir. Onu da qeyd edək ki, Şəki şəhərində də hava limanı mövcuddur. Lakin liman normal vəziyyətdə olsa da 1997-ci ildən etibarən fəaliyyət göstərmir. Liman 132 hektar sahəni əhatə edir və 4 təyyarəni eyni vaxtda qəbul etmək imkanına malikdir. Uçuş-enmə zolağı 1600 metrə yaxındır.

Bakı-Yevlax-Balakən və ona paralel olan Bakı-İsmayıllı-Qəbələ-Balakən avtomobil yolları rayonun daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm yer tutur. İqtisadi rayonda avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 2393 km-dir ki, bunun da 28 km-i və ya 1,2%-i beynəlxalq, 686 km-i və ya 28,6%-i respublika, 1679 km-i və ya 70,2 %-i yerli əhəmiyyətli yolların payına düşür. Respublikamız müstəqillik qazandıqdan sonra Yevlax-Balakən şosse yolunun davamı kimi Balakən-Loqodexi xəttinin beynəlxalq əhəmiyyəti artmışdır. İqtisadi rayon bu avtomobil şossesi ilə Zaqafqaziya və TRASEKA nəqliyyat şəbəkəsinə qoşulur. [4 , s.46]

Balakən rayonunun təbii şəraitini, tarix-mədəniyyət obyeklərinin mövcudluğunu nəzərə alaraq, burada turizmin bir çox növlərini (ekoloji, ekzotik, idman, ailə və s.) inkişaf etdirmək olar. Qeyd edək ki, Yevlax-Şəki-Tbilisi şosse yolu rayonun ərazisindən keçir. Bakı ilə Balakən şəhəri arasında hava nəqliyyatı xətti vardır.

Turizmin inkişafına birbaşa təsir edən texniki infrastrukturun yaxşılaşdırılması (yol, su, elektrik, qaz, rabitə-internet, nəqliyyat və.s) və turizm üçün potensial ərazilərdə girişə qadağaların aradan qaldırılması bu sahədə yeni müəssiələrin fəaliyyətə başlamasına təkan verə biləcək amillərdəndir. Tranzit əhəmiyyətli sərhəd rayonu olan Balakən rayonu ixracyönümlü faraş

tərəvəzçiliyin inkişaf etdirilməsi və bu məqsədlə müasir tələblərə cavab verən istixanaların təşkilinə imkan verir. İqtisadi rayonun tranzit əhəmiyyətli sərhəd regionu olduğunu nəzərə alaraq, ixracyönümlü istixana təsərrüfatları yaradılmalı və təkmilləşdirilməli, faraş tərəvəzçilik inkişaf etdirilməlidir.

Ədəbiyyat

1. Фетисов Г. Г., Орешин В.П. Региональная экономика и управление: Учебник. М.:ИНФРА-М, 2006, 416 С.
2. Гурбанов Н.Г. Инновационная политика в модели экономическое развития/ Материалы международной конференции на тему "Азербайджанская модель национального экономического развития", IV,. БАКУ, 2007, 114с.
3. Назаров П.В., Горбунов А.А. Формирование фундамента долгосрочного перспективного регионального развития, Ж. Регион: политика, экономика, социология, 2009, №1-2
4. "Sahibkarlıq sahəsində aparılan yoxlamaların dayandırılması haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 20 oktyabr 2015-ci il tarixli 1410-IVQ nömrəli Qanunu

Резюме

Алиева Ш.И.

Преимущества кластерной структуры предприятии региона Шеки-Загатала, роль транспортно-транзитного сектора в развитии социально-экономической инфраструктуры региона

Рост требований к уровням специализаций, развитие местных рынков способствуют образованию кластеров. Дополнение работы кластера одного элемента работой другого, необходимы для долгосрочного развития. Превосходство кластерного типа строений предприятий в регионе, зависит от увеличения конкурентоспособности предприятий, от решения поставленных задач в будущем, обмена информацией и создания сети сотрудничества. В свою очередь развитие инфраструктуры в регионе напрямую зависит от транспорта и транзита.

В статье особое внимание уделено важности кластерных строений предприятий, строению транспортно-транзитного сектора и их развитию.

Ключевые слова: *кластер, регион, транспортно-транзитный сектор, инфраструктура, закупки.*

Summary

Aliyeva Sh. I.

Advantages of the Cluster Structure of the Enterprise of the Sheki-Zagatala Region, the Role of the Transport and Transit Sector in the Development of the Socio-Economic Infrastructure of the Region

The growth of requirements for the levels of specialization, the development of local markets, contributes to the formation of clusters. Supplementing the work of a cluster of one element with the work of another is necessary for long-term development. The superiority of the cluster type of structures of enterprises in the region depends on the increase in the competitiveness of enterprises, on the solution of the tasks in the future, the exchange of information and the creation of a network of cooperation. In turn, the development of infrastructure in the region directly depends on transport and transit.

The article pays special attention to the importance of cluster structures of enterprises, to the structure of the transport and transit sector and to their development.

Key words: *cluster, region, transport and transit sector, infrastructure, purchases*

AZƏRBAYCANDA QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN SƏMƏRƏLİ İNKİŞAFINDA AQRAR SFERANIN ROLU VƏ YERİ

Əzizova Kəmalə Vaqif qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
kamalaazizova74.@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun səmərəli inkişafında aqrar sferanın rolu və yeri tədqiq olunmuşdur. Bu sahədə inkişaf problemlərinə baxılmış və həmin problemlər üzrə fikirlər ümumiləşdirilmiş və yanaşmalar verilmişdir.*

Açar sözlər: *aqrar sfera, səmərəlilik, məşğulluq, aqrar siyasət, kənd təsərrüfatı, tənzimləmə mexanizmi*

Aqrar sferanın iqtisadi həyatda rolunun daim dəyişdiyi və iqtisadi inkişafın hər bir mərhələsində yeni məzmun qazandığı bu dövrdə aqrar sahənin fəaliyyətinə nəzəri və iqtisadi baxışların bir növ reallaşdırılması təlimləri , bu günə qədər dəyişib inkişaf etmişdir. Azərbaycanda iqtisadi sistemin dəyişməsi ilə əlaqədar müasir iqtisadiyyatda aparılan islahatların mühüm istiqamətlərindən biri də işçi qüvvəsinin 40% -i və əhalinin 50% -ə qədərinin kənd təsərrüfatı sektoru ilə birbaşa əlaqələndirilməsidir. İnkişaf etmiş ölkələrdə olduğu kimi bazar münasibətlərinə əsaslanan yenidənqurma prinsipləri böyük əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda, XXI əsrə doğru hərtərəfli sosial-iqtisadi inkişaf səviyyəsinə çatmaq üçün Azərbaycan Respublikasının iqtisadi siyasət strategiyasında iki vacib istiqamət prioritet olmuşdur - yoxsulluğun azaldılması və regional kənd təsərrüfatının inkişaf etdirilməsi. Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı sektoruna yönəlmiş dövlət siyasətinin mütərəqqi tənzimləmə mexanizmlərini özündə birləşdirən aqrar münasibətlər sisteminin, elmi tədqiqatların aktuallığı gündən-günə artır. Bu baxımdan, tədqiqatın əsas məqsədi, ölkəmizdə bazar iqtisadiyyatına keçid ilə qabaqcıl bazar prinsipləri əsasında dövlət tənzimləmə sisteminin yaradılmasına, kənd təsərrüfatı sektorunda səmərəli iqtisadi münasibətlərin formalaşması potensialının müəyyənləşdirilməsinə çalışmaqdır. [1, s.120]

Dövlətin bazar iqtisadiyyatına keçid dövründəki aqrar siyasəti Bank, Beynəlxalq Valyuta Fondu, Ümumdünya Ticarət Təşkilatı, Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Qida və Kənd Təsərrüfatı Təşkilatı (FAO), dövlət və kənd təsərrüfatı sahəsindəki hökumət və qeyri-hökumət təşkilatları kimi beynəlxalq təşkilatların da araşdırma və normativ sənədlərini əhatə edir. Müasir dövrdə dövlətin aqrar siyasətini daha yaxşı başa düşmək və effektivliyini artırmaq üçün bu sahənin spesifik xüsusiyyətlərinin və ölkə iqtisadiyyatındakı rolunun ətraflı öyrənilməsinə ehtiyac var. Kənd təsərrüfatı sektoru insan həyatı üçün zəruri olan istehlak mallarının böyük bir hissəsini təmin edir. Bu məhsulların vacib bir hissəsi kənd təsərrüfatı sektorunda istehsal olunan qidadır. Bu baxımdan, qidalanma sisteminin coğrafi mühit və mədəni amillər əsasında qurulduğunu və əhalinin qida təminatının strateji əhəmiyyət daşıdığını nəzərə alsaq, hər bir müstəqil ölkənin özünün aqrar siyasətinin olması ən mühüm şərtlərdən biridir. Aqrar sektor sənaye müəssisələri üçün əsas xammal mənbəyidir. Yeyinti və tekstil kimi bir sıra sənayedə əsas xammal ehtiyatları kənd təsərrüfatı sektoru tərəfindən təmin edildiyi üçün bu sektor davamlı sənaye inkişafı baxımından da vacibdir; kənd təsərrüfatı sektoru sənaye məhsulları üçün böyük bir bazardır. Bir sıra sənayelərin məhsulları, xüsusən də neft kimyası və maşınqayırma məhsulları kənd təsərrüfatı sektorunda geniş istifadə olunur; Kənd təsərrüfatı sektoru ən az inkişaf etmiş ölkələrdə əsas məşğulluq sahəsidir. Hal-hazırda ABŞ-da məşğul əhalinin 2% -i, AB-də 2-4%, IEOÖ-də 59%, Azərbaycanda isə 40% kənd təsərrüfatı sektorunda çalışır. Kənd təsərrüfatı məhsullarının əhəmiyyətli bir hissəsi ixrac edildiyi üçün, onlar ölkə üçün valyuta mənbəyi rolunu oynayırlar.

İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə sənayeləşmə prosesini stimullaşdıran amillərdən biri də qabaqcıl kapital resurslarının xaricdən idxal edilməsidir. Bu idxalın əsas mənbəyi kənd təsərrüfatı sektorunun ixracından əldə olunan valyuta mənbələridir; Kənd təsərrüfatı sektoru ekoloji cəhətdən təmizdir. Kənd təsərrüfatı sektoru texnoloji inkişafdan ən çox təsirlənən sahələrdən biridir. Bu gün

inkişaf etmiş cəmiyyətlərdə kənd təsərrüfatı sektorunda məşğulluğun payı cəmi 2-4% -dir ki, bu da texnoloji inkişafın nəticəsidir. Digər tərəfdən texnoloji inkişaf məhsul bolluğu yaradır, qiymətləri aşağı salır və istehlakçıların rifah halını yaxşılaşdırır; kənd təsərrüfatı sektorundakı istehsal prosesi daha çox təbii amillərdən asılıdır. Torpaq kənd təsərrüfatında əsas istehsal amili olduğundan, orada baş verən istehsal prosesi istehsalçılar tərəfindən tam nəzarət edilə bilməz.Yəni daşqınlar, şiddətli quraqlıqlar, gözlənilməz şaxta, zərərvericilərin yayılması kimi təbii hadisələr istehsalçının iradəsi xaricində baş verir, istehsal səviyyəsinə birbaşa təsir göstərir.

Məlumdur ki, bütün dünyada kənd təsərrüfatı işləri müəyyən ərazilərdə kənd əhalisi tərəfindən həyata keçirilir. Bu baxımdan aqrar siyasət tədbirləri kənd və regional inkişafla bağlı bir sıra tədbirlər ilə əlaqələndirilməli və həyata keçirilməlidir; (2, s. 55). Kənd təsərrüfatı məhsullarına olan tələbin qeyri-elastikliyi, istehsalın təbii amillərdən asılılığı və mövsümi olması, yüksək rəqabət qabiliyyəti aqrar sferada qiymətləri və gəlirləri tez-tez dəyişdirən əsas amillərdir.Gəlirlərdə tez-tez dəyişikliklər maliyyə-kredit, sığorta müqavilələrinin bağlanmasına mənfi təsir göstərdiyindən maliyyə qurumlarının bu sektora olan marağını zəiflədir. Bu baxımdan aqrar siyasət - kənd təsərrüfatı məhsullarının qiymətlərini, istehsalını lazımi səviyyədə saxlamalı, sığortalarını təmin etməli, dünya bazarlarında satışlarını subsidiyalaşdırmalı, fermerləri xammalla təmin etməli, torpaq və su ehtiyatlarını qorumalıdır,. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində kənd təsərrüfatı sektorunun qarşısında aşağıdakı vəzifələr durur: (2, s.143):

1. Aqrar bazarın liberallaşdırılması: Bu funksiyanın aqrar sektorda istifadə olunan məhsul və mənbələrin paylanmasında dövlət inhisarının aradan qaldırılması yolu ilə sərbəst bazarlara verilməsini nəzərdə tutur, əsas tədbirlər qiymətlərin və ticarətin liberallaşdırılması, subsidiyaların məhdudlaşdırılmasıdır.

2. Aqrar sektorda yeni mülkiyyət münasibətlərinin formalaşması: Buraya dövlət və bələdiyyə mülkiyyətinin müəyyənləşdirilməsi, torpaq islahatı və bunun nəticəsi olaraq dövlət, bələdiyyə və özəl torpaqların verilməsi, meliorasiya və su təsərrüfatı müəssisələri, kənd təsərrüfatı tərəfindən istifadə edilməsinin qabaqcıl formalarının yaradılması daxildir.

3. Aqrar təsərrüfatların yenidən qurulması: Özəlləşdirmə və torpaq islahatı kimi tədbirlər, aqrar təsərrüfatlarda mülkiyyət münasibətlərinin təşkili, idarəetmə formaları və istehsal metodlarında köklü bir dəyişiklik nəzərdə tutur və bununla da səmərəliliyi artırır.

4. Kənd təsərrüfatı sektorunda ticarət infrastrukturu: Bazar yönümlü, səmərəli kənd təsərrüfatı iqtisadiyyatının ehtiyaclarını qarşılayan özəl, dövlət qurumlarının və ya xidmətlərinin yaradılmasıdır. Bunlara aqrar bankçılıq, sığorta və digər kredit qurumlarının yaradılması, bazar məlumat sistemləri, tədarük, paylama və satış sistemləri və bazar iştirakçıları arasındakı münasibətləri tənzimləyən hüquqi infrastruktur daxildir.

5. Aqrar sektorda dövlət təhlükəsizliyi sisteminin qurulması: Aqrar sektorda, bazar prinsiplərinə əsaslanan və bütün ölkələrə xas olan aqrar sektorun dövlət təhlükəsizliyi sistemini birləşdirən iqtisadi idarəetmənin qurulması deməkdir.

Milli iqtisadiyyatın inkişafı çox vacib olaraq iş mühitindən, təsərrüfat forma və metodlarından asılıdır. Bazar münasibətlərinin formalaşması kənd təsərrüfatının sosial-iqtisadi məzmununa və təbiətinə və bunun birbaşa əlaqəli olduğu sahələrdə köklü dəyişikliklərlə müşayiət olunur. Fərqli mülkiyyət formalarının vahid iqtisadi məkanda fəaliyyəti üçün yaradılan normativ-hüquqi baza liberal iqtisadi mühit yaradır. Bu mühitin işgüzar münasibətlər və iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyi baxımından uyğunluğu, tədqiqatların göstərdiyi kimi, müvafiq fəaliyyət mexanizminin xüsusiyyətlərindən asılıdır."Hər hansı bir məqsəd üçün fəaliyyət göstərən müəyyən bir nizamlı bir sistem, proses və ya proses davamlığı" olaraq qəbul edilən mexanizm (3, s. 224), tətbiq sahəsindən asılı olaraq özünəməxsus xüsusiyyətlərinə malikdir. Maddi istehsal sahəsi olaraq kənd təsərrüfatı bu baxımdan xüsusi diqqətə layiqdir. Beləliklə, təbiətlə birbaşa təmasda olmağı və təbii sərvətlərdən geniş istifadəni özündə cəmləşdirən bu fəaliyyətin davamlılığı sözün həqiqi mənasında bəşəriyyət üçün həyati əhəmiyyət daşıyır. torpaq, əmək və kapitaldan istifadə amillərinin birləşdirilməsini təmin edir.

Yeni iqtisadi sistemdə səmərəli aqrar fəaliyyət, inkişafının konseptual əsaslarının inkişafından ən yaxşı təcrübələrin qiymətləndirilməsinə və tətbiqinin reallaşdırılmasına qədər bir çox məsələlərin həllini tələb edir. Bazar münasibətlərinin formalaşması iqtisadi tənzimləmə sisteminin inkişafı və əlbəttə ki, uyğun bir mexanizmin formalaşması ilə müşayiət olunur. "Çünki yeni iqtisadi sistemin öz dövlət quruculuğu olmalı və uyğun bir iqtisadi mexanizm yaradılmalıdır" (4, s. 367). Kənd təsərrüfatının şaxələndirilməsini təmin etməyi zəruri edən qloballaşma və ekoloji böhran iqtisadi mexanizmdə: ətraf mühitin qorunması; kənd həyat tərzinin qorunması; kənd yerlərində alternativ məşğulluq dəstəyi elementlərini tələb edir.Əslində kənd təsərrüfatı sektorundakı iqtisadi mexanizmin çoxfunksiyalılığa uyğunluğu onun iqtisadi mexanizmdən daha əhatəli bir konsepsiya olduğunu bir daha təsdiqləyir. Eyni zamanda, çoxfunksiyalı kənd təsərrüfatı kontekstində iqtisadi mexanizmlərin kəsişməsində əhəmiyyətli bir artım var. Növündən asılı olmayaraq, hər hansı bir bazar bu elementlərə əsaslanır: qiymət, tələb, təklif və rəqabət. Bazar üçün bir siqnal sistemi rolunu oynayan qiymət, ictimai istehsalın inkişaf etdirilməsinin mümkünlüyünün və ya onu azaltmaq ehtiyacının göstəricisidir. Bir məhsulun bazar qiyməti artarsa, istehsalını genişləndirmək üçün bir təşviq var və ya əksinə bir malın dəyərini təyin etmək üçün bütün üç yanaşma qiymətdə əks olunur: son gəlirlilik, istehsal xərcləri, tələb və təklif. "(5, s. 101).

Kənd təsərrüfatı məhsullarına tələbin genişlənməsi müasir dövrün xüsusiyyətlərindən biridir və əhalinin artması və ekoloji təmiz məhsullara marağın artması ilə əlaqələndirilir. Aqrar emal sahəsində ilkin xammaldan daha çox məhsul əldə edilməsinə, az tullantılı texnologiyaların tətbiqinə, bazarda son məhsul çeşidinin zənginləşdirilməsinə yönəlmiş yeniliklər kənd təsərrüfatı xammalı üçün tələb strukturunda ciddi dəyişikliklərə səbəb olur. Bu dəyişikliklər kənd təsərrüfatı istehsalının xüsusiyyəti və səviyyəsində də özünü göstərir. Aqro-sənaye inteqrasiyası bazarda tələb-təklif nisbətinə əsasən müsbət təsir göstərsə də, istehsalçılar və son istehlakçılar arasında gəlirdəki vasitəçilərin payını artırır. Bu payın onların ümumi işə verdiyi töhfə ilə mütənasib olmasını təmin edən tənzimləmə, aqrar sektorda iqtisadi mexanizmlərin tətbiqi üçün imkanların genişləndirilməsini tələb edir.

Ədəbiyyat

1. İbrahimov İ. Aqrar iqtiasadiyyatın aktual problemləri. Bakı: Təhsil, 2002.
2. Allahverdiyev H., Qafarov K.S., Əhmədov H. İqtisadiyyatındövlət tənzimlənməsi. Dərslik. Bakı: Nasir nəşriyyatı, 2002.
3. Ağayev A. Maliyyə. Terminlər lüğəti. Bakı: Ziya, 2005, 421 s.
4. İqtisadi nəzəriyyə. Bakı: Çaşıoğlu, 2001, 691 s.
5. İzahlı iqtisadi terminlər lüğəti.l-ci cild. Bakı: Nurlan, 2005, 536 s.

Резюме

Азизова К.В.

Место и роль аграрной сферы в эффективном развитии нефтяного сектора в Азербайджане

В статье исследуются роль и место аграрного сектора в эффективном развитии ненефтяного сектора Азербайджана. Были рассмотрены проблемы развития в этой области, обобщены мнения по этим проблемам и даны подходы.

Ключевые слова: *аграрная сфера, эффективность, занятость, аграрная политика, сельское хозяйство, механизм регулирования*

Summary

Azizova K.V.

The Place and Role of the Agrarian Sphere in the Effective Development of the Non-Oil Sektor in Azerbaijan

The article examines the role and place of the agricultural sector in the effective development of the non-oil sector in Azerbaijan. Problems of development in this area were considered, opinions on these problems were summarized and approaches were given.

Key words: *agrarian sphere, efficiency, employment, agrarian politics, agriculture, regulation mechanism*

SƏNAYE PARKLARI HESABINA İQTİSADİ ARTIM MƏNBƏLƏRİNİN YARADILMASINDA İSTEHSAL İNFRASTRUKTURUNUN ƏHƏMİYYƏTİ

Gülməmmədov İlqar Tapdıq oğlu
Qərbi Kaspi Universiteti
g.ilqar@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə sənaye parkları hesabına iqtisadi artım mənbələrinin yaradılmasında istehsal infrastrukturunun əhəmiyyəti araşdırılmışdır. Sənaye parkları vasitəsilə iqtisadi artımın yeni məhsuldar mənbələrinin formalaşdırılmasının səmərəliliyi əsaslandırılmışdır. Strateji yol xəritələri çərçivəsində qarşıya qoyulan hədəflərin yerinə yetirilməsində sənaye parklarının rolu verilmişdir. Sənaye parklarının çoxfunksiyalı fəaliyyət məkanı olmasının üstünlükləri açıqlanmışdır. Qeyri-neft sektorunun inkişafının sürətləndirilməsində sənaye parklarının əhəmiyyətinə baxılmışdır. Sənaye parkları şəbəkəsinin yaradılması vasitəsilə müasir istehsal infrastrukturunun təşkilinə dair tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *sənaye parkları, iqtisadi artım, istehsal infrastrukturu, sənaye parklarının səmərəliliyi, qeyri-neft sektoru, istehsal infrastrukturunun əhəmiyyəti*

Son illərdə ölkəmizdə qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişaf etdirilməsi məqsədilə istehsal infrastrukturunun yaradılmasına böyük önəm verilməkdədir. Yeni istehsal sahələri və müəssisələrinin yaradılması, müasir texnologiyaların ölkəmizə gətirilməsi və daha məhsuldar texnologiyalara malik rəqabətqabiliyyətli müəssisələr şəbəkəsinin istismara verilməsi prosesləri intensivləşməkədədir. Bu məsələlərlə bağlı strateji hədəflər ölkə Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuş - "Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə öz əksini tapmışdır. [1] Digər tərəfdən, bu proseslərdə sənaye parklarının səmərəli bir mexanizm kimi geniş tətbiq edilməsinin vacibliyi əsaslandırılmışdır. Bu parklarda yaradılan istehsal və innovasiya infrastrukturu müasir texnologiyalar əsasında istehsal sahələrinin formalaşdırılmasına və məhsuldar iqtisadi artım mənbələrinin təşkilinə imkan verir. Eyni zamanda, ölkə Prezidentinin əvvəldə qeyd etdiyimiz Fərmanı ilə təsdiq olunmuş "Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə qeyri-neft sektorunda innovatik inkişafın təmin olunması, innovasiyaların işlənməsi, mənimsənilməsi və tətbiqinin sürətləndirilməsi üçün sənaye parklarının yaradılması hədəfləri də diqqət çəkir. [2] Buradan sual olunur ki, sənaye parklarının bu qədər cəlbediciliyi nə ilə bağlıdır və onların hansı üstünlükləri yeni iqtisadi artım mənbələrinin və səmərəli istehsal infrastrukturunun formalaşdırılmasına imkan verir? Bununla bağlı olaraq, ölkə Prezidentinin 24 aprel 2013-cü il tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuş "Sənaye parkları haqqında nümunəvi Əsasnamə"də göstərilir: "Sənaye parkının yaradılmasının mühüm məqsədlərinə innovativ və yüksək texnologiyalar əsasında rəqabətqabiliyyətli sənaye istehsalının inkişafı, xidmətlərin göstərilməsi üçün münbit şəraitin yaradılması və bu sahədə sahibkarlığın dəstəklənməsi, iqtisadiyyatın, o cümlədən qeyri-neft sektorunun davamlı inkişafının təmin edilməsi, ölkənin yerli və xarici investisiyalar üçün əlverişliliyinin artırılması aiddirlər". [5] Məsələn, yenə ölkə Prezidentinin 21 dekabr 2011-ci il tarixli fərmanı ilə yaradılmış Sumqayıt Kimya Sənaye Parkının istehsal infrastruktur imkanları və xarici investisiyalar, yerli və xarici investorlar üçün kifayət qədər cəlbedici olması bunun bariz nümunəsidir. [6] Həmin Parkda istehsal infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, yeni istehsal sahələrinin yaradılması, yüksək texnologiyalar əsasında iqtisadi artıma imkan verən rəqabət qabiliyyətli müəssisələr şəbəkəsinin təşkili, sənaye sahəsində sahibkarlıq fəaliyyətinin gücləndirilməsi üçün infrastruktur şəbəkəsinin yaradılması, yüksək texnologiyalar əsaslı sənaye

məhsullarının istehsalına əlavə imkanların formalaşdırılması məqsədilə əlverişli şərait təmin edilmişdir. Artıq bu sənaye parkında 23 rezident qeydə alınmışdır və ümumilikdə istehsal infrastrukturunun yaradılmasına yatırılan investisiyaların həcmi 3,2 mlrd. ABŞ dollarından çoxdur. Maraqlıdır ki, bu müəssisələrdə istehsal olunan məhsulların əhəmiyyətli hissəsi ixrac təyinatlıdır, bu isə iqtisadi artımla yanaşı, həm də ölkəmizə davamlı valyuta resurslarının gətirilməsinə imkan verir. Burada təşkil olunan müəssisələrin istehsal gücü və ixrac imkanları ümumilikdə qeyri-neft sektorunun inkişafı üçün ciddi önəm kəsb edir və bir neçə müəssisənin timsalında bunu görmək mümkündür. Sumqayıt Kimya Sənaye Parkında 2013-cü ildən fəaliyyət göstərən "SOCAR Polymer" MMC-də illik istehsal gücü 180 min ton olan polipropilen və 120 min ton yüksək sıxlıqlı polietilendən ibarətdir, artıq burada 2018-ci ildən polipropilen istehsalına start verilmişdir. [4]

Qeyd edək ki, dünya təcrübəsində innovativ sənaye siyasəti ilə sosial siyasətin vahid kompleksdə aparılması iqtisadi və sosial inkişafa, eyni zamanda nail olmağa imkan verir. Bu amillər baxımından ölkəmizdə innovativ və yüksək texnologiyalar əsasında rəqabətqabiliyyətli sənaye istehsal infrastrukturunun inkişafı üçün münbit şərait yaratmaq, bu sahədə sahibkarlığı dəstəkləmək, qeyri-neft sektorunun davamlı inkişafını təmin etmək məqsədilə əvvəldə bildirdiyimiz kimi, ölkəmizdə sənaye parkları yaradılır və bu parklar texnikanın, texnoloji avadanlıqların və qurğuların idxalı və həmçinin əsas vəsaitlərin alınması üzrə əlavə dəyər vergisindən azad olunmuşlar. [8] Sənaye parklarında gömrük rüsumu tətbiq edilmir, parkının rezidentləri əmlak, torpaq və mənfəət vergisindən azaddırlar. Sənaye parklarında innovasiya potensialının gücləndirilməsi hesabına, ölkədə iqtisadi artıma və iqtisadi inkişaf proseslərinə əlavə töhfələr mümkün olacaq, yeni innovasiya məhsullarının istehsalı təmin ediləcəkdir. Bunlarla yanaşı, sənaye parklarında istehsal olunan innavasiyayönlü qeyri-neft məhsulları hesabına ölkəmizin yeni iqtisadi artım mənbələrinin yaradılması ilə bərabər, rəqabətqabiliyyətli ixracyönlü məhsulların istehsal həcminin artması təmin ediləcəkdir.

Bu cür sənaye parklarının təşkili və inkişaf etdirilməsi hesabına iqtisadi artım mənbələrinin diversifikasiyalaşdırılması proseslərini sürətləndirmək mümkündür. Həmçinin, yeni yaradılan sənaye parklarında fəaliyyət göstərən müəssisələrdə yüksək texnologiyaların və innovasiyaların işlənməsi, mənimsənilməsi və istehsala tətbiqi məsələlərində kompleksliik və sistemlilik prinsipləri, qarşılıqlı inteqrativ fəaliyyət mexanzimlərinin tətbiq edilməsi imkanları, bununla da güclü istehsal-innovasiya infrastrukturunun yaradılması potensialını formalaşdırmaq mümkündür. [3] Belə ki, qeyri-neft sektorunun innovatik yollarla inkişaf etdirilməsi prioritetlərinin getdikcə daha çox ön plana çıxmasını nəzərə alsaq, tezliklə qeyri-neft sənaye müəssisələrində, xüsusilə mövcud yaradılmaqda olan sənaye parklarında iqtisadi artıma innovativ yanaşmaların gücləndirilməsini proqnozlaşdırmaq və burada yeni istehsal infrastrukturu şəbəkəsinin yaradılmasına zərurətin olacağını qeyd etmək mümkündür. Sənaye parklarında texnologiyaların və innovasiyaların tətbiqi, bu istiqamətlərdə layihələrin yerləşdirilməsi üçün daha çox potensial mövcuddur və bütün bunlar iqtisadiyyatın dayanıqlılığına, artımına müsbət təsir göstərir. Dayanıqlı iqtisadi inkişaf və rəqabətli sənayeni qoruyub-saxlamaq birbaşa davamlı texnoloji yeniliklər və innovasiya imkanlarını tələb edir, yəni texnoloji inkişaf və innovasiya olmadan sənayeləşmə baş verə bilməz. [7]

Qlobal iqtisadi transformasiyalar, pandemiya dövrünün təsirindən yaranan çağırışlar yaxın illərdə ölkəmizin qeyri-neft sektorunda iqtisadi artım mənbələrinin gücləndirilməsində əhəmiyyətli rol oynayan istehsal infrastrukturunun yaradılması üçün sənaye parklarının potensialından daha geniş istifadə edilməsi zərurətini formalaşdıracaqdır və bunun üçün bir sıra vacib məsələlərə daha çox diqqət yönəldilməlidir:

- ölkəmizdə məhsuldar iqtisadi arım mənbələrinin yaradılmasında yüksək texnologiyalar əsaslı istehsal infrastrukturunun formalaşdırılmasına konseptual yanaşmalar təmin edilməli və daha dinamik fəaliyyət strategiyası hazırlanmalıdır;
- rəqabət qabiliyyətli və çoxfunksiyalı sənaye parkları şəbəkəsinin yaradılması təmin olunmalı və güclü istehsal infrastrukturunun təşkili üçün əsaslı zəmin yaradılmalıdır;

- daha səmərəli iqtisadi artım mənbələrinin təşkili üçün sənaye parklarında istehsal infrastrukturunun genişləndirilməsinə dünya səviyyəli güclü texnologiyalar və innovasiyalar sahələrində ixtisaslaşmış kompaniyaların ölkəmizə cəlb edilməsi tədbirləri görülməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. "Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuşdur.
2. "Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq olunmuşdur.
3. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqisadiyyatı. Sumqayıt. SDU-nun Redaksiya və nəşr işləri şöbəsi, 2018, 376 s.
4. Əliyev Ş.T. Azərbaycan sosial-iqisadi inkişafında Sumqayıt şəhərinin strateji əhəmiyyəti. Monoqrafiya. Sumqayıt: Azəri nəşriyyatı, 2019, 368 s.
5. Sənaye parkları haqqında nümunəvi Əsasnamə. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 24 aprel 2013-cü il 865 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir.
6. Sumqayıt Kimya Sənaye Parkının yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı. Bakı şəhəri, 21 dekabr 2011-ci il, № 548.
7. Süleymanov Q.S., Quliyeva G.N., İsmayılova A.B. Sənayenin innovativ inkişafında beynəlxalq təcrübə və Azərbaycan sənayesinin inkişaf perspektivləri // İpək yolu, №3, 2018, s.55-66.
8. Şirinova D. Sənaye müəssisələri tərəfindən həyata keçirilən araşdırma və inkişaf etdirmə fəaliyyətinin dəstəklənməsi üzrə bəynəlxalq təcrübə Arayış. Bakı, 2015, 15 s.

Резюме

Гюльмаммедов И.Т.

Значение производственной инфраструктуры в создании источников экономического роста за счет индустриальных парков

В статье исследована значение производственной инфраструктуры в создании источников экономического роста за счет индустриальных парков. Обоснована эффективность формирования новых продуктивных источников экономического роста посредством промышленных парков. Показана роль промышленных парков в реализации целей в рамках стратегических дорожных карт. Раскрыто преимущество промышленных парков в качестве территории многофункциональной деятельности. Рассмотрена важность промышленных парков в ускорении развития ненефтяного сектора. Даны рекомендации и подготовлены предложения по важности производственной инфраструктуры в создании источников экономического роста путем промышленных парков.

Ключевые слова: *промышленные парки, экономический рост, производственная инфраструктура, эффективность промышленных парков, ненефтяной сектор, важность промышленной инфраструктуры*

Summary

Gulmammadov I.T.

Importance of Production Infrastructure in Creating Sources of Economic Growth Through Industrial Parks

The importance of production infrastructure in creating sources of economic growth through industrial parks is investigated in the article. The efficiency of forming new productive sources of economic growth through industrial parks is justified for this purpose. The role of industrial parks in the implementation of goals within the framework of strategic road maps is

given too. The advantage of industrial parks as a territory of multifunctional activity is disclosed. The importance of industrial parks in accelerating the development of the non-oil sector is considered then. Recommendations and proposals on the importance of production infrastructure in creating sources of economic growth through industrial parks are given in the end of the article.

Key words: *industrial parks, economic growth, production infrastructure, efficiency of industrial parks, non-oil sector, importance of industrial infrastructure*

NƏQLİYYATIN DÖVLƏT TƏRƏFİNDƏN TƏNZİMLƏNMƏSİNİN SOSİAL-İQTİSADİ MEXANİZMLƏRİ

Hümbətəliyeva Səadət Əsgər qızı
Sumqayıt Dövlət Univetsiteti
saadethumbataliyeva@mail.ru

Xülasə: *Nəqliyyat sisteminin fəaliyyətinin müasir tələblərə cavab verməsi üçün onun işinin səmərəli təşkili bütövlükdə iqtisadiyyat üçün vacib amillərdən biridir. Bu, onunla izah olunur ki, nəqliyyat kompleksi düzgün idarə edildikdə onun iqtisadiyyata təsiri müsbət olur.*

Məqalədə nəqliyyat sisteminin sosial-iqtisadi mahiyyəti göstərilmiş, Azərbaycan Respublikasında bu sistemdə olan statistik göstəricilər təhlil edilmiş, eyni zamanda hazırda nəqliyyat sahəsinin dövlət tərəfindən tənzimlənməsi istiqamətlərinin hüquqi bazasi verilmişdir.

Açar sözlər: *nəqliyyat sistemi, sosial infrastruktur, yükdaşıma, əhali daşınması, dövlət tənzimlənməsi*

Milli iqtisadiyyatın əsas sahələrindən biri kimi nəqliyyat sistemi həm ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin zəminində, həmçinin republikanın ümumdaxili məhsulunun (ÜDM) formalaşması istiqamətində vacib rola malikdir. Dünya təcrübəsindən görə bilərik ki, bir sira dövlətlər keyfiyyətli nəqliyyat sisteminin yaradılmasına özlərinin milli iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin olunmasında başlıca amil kimi yanaşırlar. Qeyd olunanlar isə sürətli qlobal dəyişikliklər, informasiya, inteqrasiya və digər bu kimi xüsusiyyətlərin üstünlük təşkil etdiyi XXI əsrdə Azərbaycanda da nəqliyyat sistemi məsələlərinə muasir yanaşmanın vacibliyini göstərir [6].

Nəqliyyat sistemi sosial infrastrukturun mühüm bir obyektlərindən biridir. Nəqliyyat sahələri əhalinin nəqliyyata olan tələbatını və yük daşımaya olan tələbatı ödəmək üçündür[1]. Ona görə də nəqliyyat istehsal əlaqələrinin davamı kimi fəaliyyət göstərir və əhalinin sosial həyat səviyyəsinin yüksəkməsi üçün şərait yaradır. Əhali ilə yanaşı müxtəlif təyinatlı yük növlərinin daşınmasında nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması, nəqliyyatda zaman sərfinin minimuma endirilməsi, onun bir təsərrüfatçılıq sektoru olaraq başlıca amilidir. Əhali tələbatının ödənilməsi baxımından bu əlaqələr əhali və onun yerləşdirilməsi, məskunlaşma və dinamikası ilə paralel olaraq inkişaf edir. Belə ki, şəhər, kənd, şəhərlərarası, şəhərdaxili yükdaşıma və əhali daşınmasında olan tələbat əhalinin sayından, qarşılıqlı gediş-gəlişdən və istehsal, xammal obyektlərinin yerləşməsi sxemindən asılıdır. Əlbətdə, bizi sosial baxımdan daha çox sərnişin daşımaları ilə bağlı olan nəqliyyat problemləri maraqlandırır.

Azərbaycan Respublikasında müasir nəqliyyat sisteminin sahələrinin hamısı fəaliyyət göstərir. Buraya dəmir yolu, su, avtomobil, hava və boru-kəməri nəqliyyat növləri aiddir. Nəqliyyat kompleksinin yük və sərnişin daşımalarında rolu böyükdür. Yüklərin daşınması bütün nəqliyyat vasitələri ilə, sərnişin daşımaları isə dəmir yolu, su, hava və avtomobil nəqliyyatı ilə yerinə yetirilir. Azərbaycanın çay nəqliyyatı ümumi daşımalarda digər növlərə nisbətən daha azdır. Qeyd etmək lazımdır ki, Kür çayı mənsəbindən Yevlax şəhərinə kimi kiçik çay gəmiləri yerli əhəmiyyətə malik olan yüklərin daşınmasını həyata keçirir.

Uzaq məsafələr üzrə yüklərin və sərnişinlərin daşınması dəmir, dəniz və hava yolu ilə; orta və qısa məsafələrə isə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yerinə yetirilir. [5]

Müasir şəraitdə əhali daşınmasının təşkilində xüsusi nəqliyyat vasitələrinin rolu artmış və tələbatın ödənilmə dərəcəsi yaxşılaşmışdır. Nəqliyyatın inkişaf göstəriciləri, onun tənzimlənməsi həm iqtisadi, həm də sosial göstəricilərin və əlaqələrin intensivliyi ilə ifadə olunur. Nəqliyyat sistemi iqtisadi, sosial və coğrafi amillərdən asılıdır. O, məhsuldar qüvvələrin yerləşməsinin, onun inkişafının, ərazi və sahə sxeminin tərkib hissəsidir. Nəqliyyat planının tərtib olunmasında əsas göstəricilər olaraq il ərzində yükdaşınmasına olan tələbat və yaxud tələbatı ödəyən texniki imkanlar nəzərə alınır. Nəqliyyatın inkişafı şəhərsalma sxemi ilə əlaqəlidir. Şəhərlərin, kəndlərin yaşayış məntəqələrinin sosial inkişafı üçün nəqliyyat xüsusi vasitələrdən biridir. O, sosial effekt kimi əhalinin həyat səviyyəsini yüksəldir, məskunlaşma məsələlərində, iqtisadi ticarət əlaqələrində fəal rola malikdir. Ona görə də onun inkişafı üçün investisiya qoyuluşu əsas fondlar, vaqon təsərrüfatı, avtomobil istehsalı, yollar, yol xidməti və digər sahələr ayrıca qarşılıqlı əlaqədə planlaşdırılır. Onların hər birini özünəməxsus planlaşma təcrübəsi, göstəricilər sistemi və metodikası mövcuddur. Indiki şəraitdə nəqliyyatın saydığımız meyaları təmin olunmalıdır. O cümlədən, məskunlaşma ilə nəqliyyatın inkişafı qarşılıqlı əlaqədə həll olunmalıdır [2, səh.84]

Göstəricilər kimi əsas yükdaşıma və əhali daşımaya olan tələbat götürülür. Aşağıdakı cədvəldə nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasının illər üzrə göstəriciləri verilmişdir.

Cədvəl 1[4]

Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Cəmi	**1 828 324**	**1 891 905**	**1 929 685**	**1 973 440**	**2 002 836**	**2 056 516**
Dəmir yolu	2 517	1 883	1 978	2 490	2 841	3 850
Dəniz	15	9	20	17	16	22
Hava	1 788	1 818	1 980	2 359	2 399	2 704
Tramvay	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-
Metro	215 472	222 040	217 516	228 848	231 016	236 682
Avtomobil	1 608 532	1 666 155	1 708 191	1 739 726	1 766 564	1 813 258
Avtobus	1 548 333	1 602 523	1 642 587	1 672 154	1 697 236	1 741 365
Taksi	60 199	63 632	65 604	67 572	69 328	71 893

Mənbə: *Azərbaycan kənd təsərrüfatı, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı, 2020.*

Cədvəldən göründüyü kimi, dəmir yolu, deniz,hava, metro, avtomobil, avtobus və taksi ilə sərnişin daşımaları 2014-cü illə müqayisədə 2019-cu ildə artmışdır. Artım ən çox avtomobil və avtobus daşımalarında olmuşdur. Lakin, Azərbaycanda bütün nəqliyyat vasitələri ilə sərnişin daşımaları göstəriciləri inkişaf etmiş ölkələrlə müqayisədə kifayət qədər aşağıdır. Bunun üçün infrastrukturların səmərəli idarə edilməsinə nail olunmalıdır.

Bu gün nəqliyyat infrastrukturunun idarə olunması və tənzimlənməsi dövlətin siyasi prioritetlərinin əsas istiqamətlərindən biridir. Bu gün ölkəmizdə nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsi hüquqi təminat, vergiqoyma, maliyyələşdirmə, qiymətqoyma, investisiya və vahid elmi-texniki siyasətin yerinə yetirilməsi vasitəsilə həyata keçiririlir. Hazırda nəqliyyat sahəsinin dövlət tərəfindən idarə edilməsinin mühüm istiqamətləri aşağıdakılardan ibarətdir:[3,səh.3]

– nəqliyyat sahəsində iqtisadi, investisiya, tarif və elmi - texniki siyasətin həyata keçirilməsi, nəqliyyatın müxtəlif növlərinin inkişafı üzrə proqramların işlənib hazırlanmasının yerinə yetirilməsinin təşkili;

– nəqliyyat kompleksində islahatların aparılması üzrə rəhbərliyin həyata keçirilməsi;

– dövlət, o cümlədən, müdafiə ehtiyaclarının, yük daşımalarına, həmçinin başqa nəqliyyat xidmətləri üzrə tələbatlar haqqında proqnozların verilməsi, onların təminatı üçün nəqliyyatın fəaliyyət mexanizminin təşkil edilməsi və əlaqələndirilməsinin yerinə yetirilməsi;

– nəqliyyatda inhisarlaşmanın minimum səviyyəyə endirilməsi və rəqabətin yüksəldilməsi üçün məqsədli tədbirlər planının hazırlanması və yerinə yetirilməsi, bütün mülkiyyət formasından olan hər bir nəqliyyat müəssisəsinin təsərrüfat fəaliyyətinin həyata keçirilməsi üzrə bərabər şərait yaradilmasına təminat verilməsi;

– nəqliyyat sisteminin təhlükəsiz, effektiv və ahəngdar fəaliyyətinin təminatında dövlət tənzimlənməsi tədbirlərinin həyata keçirilməsinə nəzarət edilməsi;

– nəqliyyat kompleksinin, müxtəlif növ nəqliyyatın vasitələrinin işinin təşkili üzrə normativlərin müəyyənləşdirilməsi və təkmilləşdirilməsi;

– nəqliyyat məsələləri ilə əlaqədar dövlətin iqtisadi mənafeləri, həmçinin nəqliyyat müəssisələrinin və nəqliyyat sahəsində istehlakçıların qanunla müəyyən edilmiş mənafeləri və hüquqlarının müdafiə edilməsi;

– dünya nəqliyyat xidmətləri bazarında milli nəqliyyat kompleksinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin və rəqabətə davamlılığının yüksəldilməsi, bu sahəyə xarici investorların cəlb edilməsinin təşkili;

– xarici ölkələrlə nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi və inkişafı.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər. AMEA-nın İqtisadiyyat İnstitutu. Bakı: Avropa nəşriyyatı, 2011

2. Əlirzayev Ə.R. Sosial sferanın iqtisadiyyatı və idarə edilməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: İqtisad Universiteti Nəşriyyatı, 2010, 326 s.

3. "Nəqliyyat haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı şəhəri, 11 iyun 1999.

4. https://www.stat.gov.az/

5. https://ady.az/az/read/index/2/43

6. http://economics.com.az/

Резюме

Гумбаталиева С.А.

Социально-экономические механизмы государственного регулирования транспорта

Эффективная организация транспортной системы, отвечающая современным требованиям, - один из важных факторов для экономики в целом. Это объясняется тем, что при правильном управлении транспортным комплексом его влияние на экономику оказывается положительным.

В статье показана социально-экономическая природа транспортной системы, проанализированы статистические показатели этой системы в Азербайджанской Республике, а также дана правовая основа современного государственного регулирования транспортного сектора.

Ключевые слова: *транспортная система, социальная инфраструктура, грузоперевозки, перевозки населения, государственное регулирование*

Summary

Humbataliyeva S.A.

Socio-Economıc Mechanisms of State Regulation of Transport

Effective organization of the transport system to meet modern requirements is one of the crucial factors for the economy as a whole. This is explained by the fact that when the transport complex is properly managed, its impact on the economy is positive.

The article represents the socio-economic nature of the transport system, analyzes the statistical indicators in this system in the Republic of Azerbaijan, as well as provides a legal basis for the current state regulation of the transport sector.

Key words: *transport system, social infrastructure, freight transportation, population transportation, state regulation*

ÖLKƏNİN DAYANIQLI İNKİŞAFINDA DƏMİRYOL NƏQLİYYATININ ROLU VƏ VƏZİFƏLƏRİ

Hüseynov İlham Dilqəm oğlu
Azərbaycan Dəmir Yolları QSC
ilham.huseynov.d83@mail.ru
Abdullayeva Məleykə Ruslan qızı
Azərbaycan Texniki Universiteti
meleyke.abdullayeva97@mail.ru

Xülasə: *Beynəlxalq logistik daşımaların optimallığını təmin etmək üçün bazar iqtisadiyyatı şəraitində dəmiryol nəqliyyatının fəaliyyəti və logistika sistemindəki rolu marketinq siyasətinin əsasını təşkil edir və qarşıda duran vacib vəzifələrin həlli üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda əmək məhsuldarlığı, nəqliyyat xərcləri, mənfəət, gəlirlilik səviyyəsi, rentabellik kimi göstəriciləri təhlil etmək lazımdır. Logistik idarəetmə prinsipləri əsasında dəmiryol nəqliyyatının texniki və iqtisadi elementlərinin axtarışlı strateji düşüncə əsasında sistemli ehtimal hesabının işlənməsi və əsas elementlər arasında optimal nisbətlərin tapılması əsaslandırılmışdır. Beləliklə, keyfiyyət göstəricilərinin yaxşılaşdırılması, etibarlılıq səviyyəsinin proqnozlaşdırılması və qarşıda duran funksiya və vəzifələrin həyata keçirilməsində sistemin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsinin əsasları göstərilir.*

Açar sözlər: *dəmiryol, logistika, nəqliyyat, xərc, məhsuldarlıq, ehtimal, daşıma, keyfiyyət, optimal*

Azərbaycanda beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətə başlaması, tranzit yükdaşımaların həcminin artması və daşıma prosesinin optimallaşdırılması dəmir yol nəqliyyatında aparılan islahatlar və yenidənqurma işlərinin aktuallığını daha da artırır. Müasir dövrdə logistik nəqliyyat sisteminin strateji məqsədlərindən biri logistik fəaliyyət nəticəsində yük və sərnişin daşımalarına olan tələbatının tam ödənilməsindən, təhlükəsizliyin və ekoloji sağlam mühitin təmin edilməsindən və ölkənin siyasi - iqdisadi sferasında öz rolunun gücləndirilməsindən ibarətdir. [1] Bunun üçün aşağıdakı ən vacib şərtlərə əməl edilməlidir:

- Nəqliyyat xidmətlərinə logistik sistem aspektindən baxaraq, dəmiryol nəqliyyatının bu sistemdə yerini müəyyənləşdirmək və qarşılıqlı əlaqə əsasında bütün nəqliyyat növlərinin marketinq xidmətlərinin formalaşdırılması;
- Nəqliyyat-logistika sisteminin inkişafı üçün hüquqi-normativ bazaların yaradılması;
- Nəqliyyatda yeni texnologiyaların tətbiqi və nəqliyyat texnikasının yenilənməsi;
- Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat - yol kompleksinin dünya logistik nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası.

Bu şərtlərin həyata keçirilməsi, yeni iqtisadi şəraitə uyğun olaraq nəzərdə tutulduğundan onların həlli nəqliyyat siyasəti konsepsiyasina və onun xüsusiyyətlərinə əsaslanmalıdır.

Azərbaycan Dəmir Yolları dünya logistik nəqliyyat sisteminin ayrılmaz tərkib hissəsidir ümumi uzunluğu 2125 km, koleya izi isə 1520 mm təşkil edir. ADY qlobal logistika aspektindən coğrafi mövqeyinə görə logistik daşımalarda ən optimal marşurut hesab edilir. Şimaldan Rusiya, qərbdən Gürcüstan, cənubdan isə İranla birləşdirilir. Şərq tərəfdən isə Xəzər dənizi (limanlar) vasitəsilə üç ölkə ilə əlaqələndirilir. Bakı-Tiblisi-Qars və Şimal-Cənub layihələrində iştirak edir.

Struktur olaraq "Azərbaycan Dəmir Yolları". QSC dəmiryol nəqliyyatının logistik sistemdə funkusiyasının yerinə yetirilməsinə, yüklərin və sərnişinlərin daşınmasına tam rəhbərlik edir.

"Azərbaycan Dəmir Yolları". QSC –nin qarşısında duran başlıca vəzifə logistik daşımaları MDB ölkələrinin dəmiryol departamentləri ilə əlaqələndirməklə eyni zamanda beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarının da həyata keçirilməsi və tənzimlənməsidir. Logistik daşımaların optimallığının təmin edilməsi, normativ sənədlərin xarici nəqliyyat orqanları ilə razılaşdırılması,

müxtəlif əsasnamə və təlimatların tətbiqi, texnoloji proseslərin təkmilləşdirilməsi, dəmir yol nəqliyyatında və digər nəqliyyat növlərində təhlükəsizliyin təmin edilməsi və s. funksiyalar qarşılıqlı fəaliyyət nəticəsində həllini tapmalıdır.

Bu funksiyadan bir neçəsini göstərmək olar:

• dövlətlərarası yük və sərnişin daşımalarının planlaşdırılması və proqnozlaşdırılması;

• istimar işinin təşkil edilməsi üçün normativ sənədlərin işlənib hazırlanması və onların təsdiqi;

• beynəlxalq dəmiryol xətlərinin işinin operativ surətdə idarə edilməsi;

• razılaşdırılmış tarif siyasətinin hayata keçirilmə və dövlətlərarası daşımalardan alınan gəlirin bölüşdürülməsi;

• logistik daşımalara daxil olan dövlətlərin mənafeinə uyğun investisiya siyasətinin aparılması.

• göstərilən funkusiyaların yerinə yetirilməsində optimallığı təmin etmək məqsədilə "strateji düşüncə" mərkəzi və onun nəzdində "ideya bankı"nın yaradılması.

Yuxarıda göstərilən funksiyalardan başqa, aşağıdakı məsələlər də öz həllini tapmalıdır:

• daşıma planlarının ümumiləşdirilməsi;

• qarşılıqlı hesablamaların aparılması üçün metodikanin işlənib hazırlanması;

• sərhəd dəmiryol stansiyalarının (məntəqələrinin) işlərinin əlaqələndirilməsi;

• elmin inkişafı və maliyyələşdirilməsi;

• yükvurma və yükboşaltma əməliyyatlarının texniki şərtlərinin tərtib edilməsi;

• dəmir yolların maddi-texniki təchizatı, müxtəlif cərimələrin təyin edilməsi;

• daşınma müqavilələrinin, yerinə yetirilməsində maddi məsuliyyətin müəyyənləşdirilməsi;

• üçüncü ölkələrə aid məsələlərinin həll edilməsi;

• orta və ali təhsilli mütəxəssislərin hazırlanması üçün vahid siyasət yeridilməsi;

• beynəlxalq daşımaların təşkili və s.

Dəmiryol nəqliyyatının bazar iqtisadiyyatı şəraitində fəaliyyəti və logistik sistemdə rolu onun marketing siyasətinin əsasını təşkil edir və qarşısına mühüm vəzifələr qoyur. Bunlardan bir neçəsinə- əmək məhsuldarlığını, daşımaların maya dəyərini, əldə edilən mənfəəti, rentabellik səviyyəsini, fond verimini aid etmək olar [2].

Nəqliyyat - logistika infrostrukturu o cümlədən dəmiryol nəqliyyatı xalq təsərrüfatının əmək tutumlu bir sahəsi olmaqla elmi-texniki tərəqqinin səviyyəsindən çox asılıdır. Əmək məhsuldarlığının artması və bununla bərabər tələb olunan istismar işçilərinin sayının azalması, daşımaların həcminin artmasına gətirib çıxarır. Ona görə də daşıma prosesinin səmərəliyini artırmaq üçün ilk növbədə, əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsi vacibdir.

Daşımaların maya dəyəri - nəqliyyat müəsissəərinin iqtisadi fəaliyyətlərini əks etdirən ən əsas ümumiləşdirən göstəricilərdən biridir. Daşımaların maya dəyərinə, onların həcmi, məsafəsi, hərəkət tərkibinin yük qaldırma qabiliyyəti, dartqı mühərriklərinin faydalı iş əmsalları, yanacaq sərfi, vaqonların və lokomotivlərin yürüşdən istifadə əmsalı və digər amillər təsir göstərir. Daşımaların maya dəyərinin orta ədədi qiyməti, hər bir nəqliyyat növündə olduğu kimi, dəmiryol nəqliyyatınında texniki-iqtisadi fəaliyyətini əks etdirir. Kommersiya hesablamarında daşımaların maya dəyərinin təhlili böyük əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, mənfəətin əldə edilməsi və dəmiryol nəqliyyatı müəssisələrinin səmərəliyinin artırılması üçün konkret tədbirlərin həyata keçirilməsini aşkar edir. Bu isə, ilk növbədə ayrı-ayrı elementlər və xidmətlər üzrə xərclərin azalmasına səbəb olur.

Dəmiryol nəqliyyatı və onun müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətini özündə cəmləşdirən iqtisadi göstəricilərdən biri də mənfəət göstəricisidir. Lakin mənfəətin mütləq məbləği ilə yanaşı, onun əsas istehsal fondlarının dəyərinə olan nisbəti, daha doğrusu, rentabellik səviyyəsidə təhlil edilməlidir. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, nəzərdən keçirilən iqtisadi göstəricilər bir-birindən bilavasitə aslıdırlar: əmək məhsuldarlığı artdıqca daşımaların maya dəyəri aşağı düşür, mənfəət, rentabellik və fondverimi artır.

Nəticə etibarilə logistikanın idarəetmə prinsipləri əsasında dəmiryol nəqliyyatının texniki iqdisadi elementlərinin axtarışlı strateji düşüncə əsasında yeni modellərinin yaradılması və layihələndirilməsi üçün sistemli ehtimal hesabının işlənməsi, əsas elementlər arasında optimal nisbətlərinin tapılması üçün riyazi optimizasiya modellərinin və avtomatlaşdırılmış layihə alqoritmi qurulması nəticəsində təməl prinsiplərin, qarşıda duran funkusiyaların və məsələlərin yerinə yetirilməsində keyfiyyət göstəricilərinin yaxşılışdırılması, etibarlıq dərəcəsinin prognoz edilməsini və sistemin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsinə nail olmaq olar.

Nəticə. Məqalədə logistik nəqliyyat sisteminin strateji məqsədlərinin vacib şərtləri göstərilərək, logistik daşımaların optimallığının təmin edilməsi məqsədilə, dəmiryol nəqliyyatında hərəkət təhlükəsizliyin təmin edilməsi funksiyalari və digər məsələlərin (daşıma prosesinin optimal-laşdırılması, kadr hazırlığı və beynəlxalq daşımaların təşkili) həlli yolları göstərilibdir. Dəmiryol nəqliyyatının bazar iqtisadi şəraitində fəaliyyəti və logistik sistemdə rolu onun marketing siyasətinin əsasını təşkil edir və bu da qarşıda mühüm vəzifələrin həllini vacib hesab edir. Bununla da, əmək məhsuldarlığını, daşımaların maya dəyərini, mənfəəti, rentabellik səviyyəsini, fond verimini kimi göstəriciləri təhlil etmək tələb olunur. Logistikanın idarəetmə prinsipləri əsasında dəmiryol nəqliyyatının texniki iqdisadi elementlərinin yaradılması və layihələndirilməsi üçün sistemli hesabın işlənməsi, əsas elementlər arasında optimal nisbətlərinin tapılması əsaslandırılıb. Beləliklə, qarşıda duran funksiyaların və məsələlərin yerinə yetirilməsində keyfiyyət göstəricilərinin yaxşılaşdırılması, etibarlıq dərəcəsinin prognoz edilməsini və sistemin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsinin əsasları göstərilibdir. Məqalədə göstərilənlər bir daha onu qeyd edir ki, ölkə iqtisadiyyatının inkişafında dəmiryol nəqliyyatı beynəlxalq və regional layihələrdə iştirak edərək, dəmir yolunun maddi-texniki bazasını qoruyub-saxlayır, ölkənin irimiqyaslı yük və sərnişin daşımalarına olan tələbatının yerinə yetirilməsi istiqamətindəki təsərrüfat fəaliyyətini operativ və keyfiyyətlə yerinə yetirir.

Ədəbiyyat

1. Cümşüdov S.Q. Nəqliyyatda biznes və menecment [Mətn]: Nəqliyyatın iqtisadiyyatı və idarə edilməsi ixtisası üzrə dərs vəsaiti /S.Q.Cümşüdov; Red.:Hacıyev, F.M.; Rəyçilər:Tağızadə, Ə.H.,Tağıyev, K.B. Azərbaycan Texniki Universiteti. Bakı: Çaşıoğlu, 1999, 114 s.

2. Azərbaycan Dəmir Yolları QSC. 2020 il. http: www.railway.gov.az

Резюме

Гусейнов И.Д., Абдуллаева М.Р.

Функции и задачи железнодорожного транспорта в устойчивом развитии страны

В статье показаны важные условия стратегических целей логистической транспортной системы, функции обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте и другие вопросы (оптимизация транспортного процесса, обучение персонала и организация международных перевозок) с целью обеспечения оптимальности логистики. Деятельность железнодорожного транспорта в рыночной экономике и его роль в системе логистики составляют основу его маркетинговой политики, что делает важным решение стоящих перед ним важных задач. При этом необходимо анализировать такие показатели, как производительность труда, транспортные расходы, прибыль, уровень рентабельности, доходность запасов. Обоснована разработка системного расчета для создания и проектирования технико-экономических элементов железнодорожного транспорта на основе принципов управления логистикой, нахождения оптимальных соотношений между основными элементами. Таким образом, показаны основы улучшения показателей качества, прогнозирования уровня надежности и обеспечения устойчивого развития системы при реализации предстоящих функций и задач.

Ключевые слова: *железная дорога, логистика, транспорт, перевозка, стоимость, производительность, дизайн, качество, оптимально*

Summary
Huseynov I.D., Abdullayeva M.R.
The Role and Tasks of Railway Transport in the Sustainable Development of the Country

The article shows the important conditions of the strategic goals of the logistics transport system, the functions of ensuring traffic safety in railway transport and other issues (optimization of the transport process, staff training and organization of international transportation) in order to ensure the optimality of logistics transportation. The activity of railway transport in a market economy and its role in the logistics system is the basis of its marketing policy, which considers it important to address the important tasks ahead. At the same time, it is necessary to analyze such indicators as labor productivity, transportation costs, profit, level of profitability, stock yield. Development of a systematic account for the creation and design of technical and economic elements of railway transport on the basis of the principles of logistics management, finding optimal ratios between the main elements is justified. Thus, the basics of improving quality indicators, forecasting the level of reliability and ensuring the sustainable development of the system in the implementation of the forthcoming functions and tasks are shown

Key words: *railway, logistics, transport, transportation, cost, productivity, design, quality, optimal*

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ

Hüseynova Məlahət Soltan qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
huseynovyusif2003@mail.ru
Tağıyeva Aidə Valeh qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
aidatagiyeva02@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə nəqliyyat sisteminin ölkənin iqtisadi inkişafında rolu tədqiq edilmişdir. Azərbaycanda nəqliyyat-logistika infrastrukturunun yaradılmasının zəruriliyi əsaslandırılmış, bu sahədə mövcud problemlər araşdırılmışdır. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşmasının əsas mərhələləri nəzərdən keçirilmişdir. Həmçinin Azərbaycanda nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşması və təkmilləşdirilməsi üçün konkret sahələr və vəzifələr müəyyən edilmişdir.*

Açar sözlər: *nəqliyyat sistemi, nəqliyyat-logistika xidmətləri, nəqliyyat-logistika infrastrukturu, iqtisadiyyat, rəqabət*

Məlumdur ki, nəqliyyat maddi xidmətlərin istehsalını nəzərdə tutur və material axınının ilkin xammal mənbəyindən son istehlaka qədər hərəkətini həyata keçirən maddi istehsalın vacib bir sahəsidir. Eyni zamanda ictimai istehsalın nəqliyyat hissəsi elmi-texniki və innovasiya prosesi ilə paralel inkişaf edir. Maddi istehsalın obyektiv ehtiyaclarını ödəmək üçün təşkil olunur və ictimai istehsalın bütün inkişaf mərhələlərini əks etdirir. Əmək bölgüsünün dərinləşməsi, ayrı-ayrı ölkələrin və kiçik regionların, demək olar ki, bütün dünya üçün məhsul istehsalında ixtisaslaşmasının gücləndirilməsi, iqtisadiyyatın qloballaşması obyektiv olaraq xüsusi idarəetmə vasitələri tələb edən qlobal nəqliyyat sisteminin formalaşmasına səbəb olmuşdur.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksi hazırda ümumilikdə xalq təsərrüfatının və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan ehtiyaclarını təmin edir. Yeni sosial-iqtisadi şəraitdə nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləmək üçün hüquqi, iqtisadi və inzibati mexanizmlər mövcuddur və onlar daim təkmilləşdirilir. Nəqliyyat sektorundakı dövlət siyasətinin əsas məqsədi, sərnişinlərin və malların

daşınması üçün artan həcmi və keyfiyyətcə dəyişən tələbi ödəmək məqsədilə səmərəli və təhlükəsiz nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasıdır.

Malların daşınması prosesinin hər mərhələsində, texniki vasitələr, nəqliyyatın texnologiyası və təşkili dəyişə bilər. Bu səbəbdən nəqliyyat sisteminin səmərəliliyi həmin prosesin hər mərhələsində idarəetmə seçimindən asılıdır. Nəqliyyatda, habelə istehsalda və ya ticarətdə logistikadan istifadə rəqib olmayan tərəfləri bir-birini tamamlayan tərəfdaşlara çevirir.

İndiki mərhələdə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi informasiya texnologiyalarından böyük bir asılılıq ilə xarakterizə olunur və aşağıdakı sahələrdə inkişaf edir:

- nəqliyyat marşrutlarının və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tutumunun artırılması;
- yol təhlükəsizliyinin yaxşılaşdırılması;
- prinsipcə yeni vasitələrin meydana çıxması;
- nəqliyyat vasitələrinin tutumunun və daşıma qabiliyyətinin artırılması;
- hərəkət sürətində artım.

Nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması həm sənayedə, həm də nəqliyyatda məhsuldarlığın artması və bütün növ resurslara qənaət edilməsinin əsas mənbələrindən birinə çevrilir.

Bu gün Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin inkişafı logistika infrastrukturunun inkişafından, nəqliyyat və logistika xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsinin mükəmməl olmasından, əlaqəli sahələrdə (nəqliyyat, logistika, torpaq sahələri) dövlət siyasətinin əlaqələndirilməsindən xeyli dərəcədə asılıdır. İndiki vaxtda bir çox sahibkar logistika olmadan gəlirli bir işin ola bilməyəcəyini başa düşür. İş adamları maddi, maliyyə, informasiya axınlarını idarə etmək üçün bir vasitə kimi maddi-texniki bazanı və rəqabət üstünlüyünü getdikcə daha çox istifadə edirlər. Logistika sisteminin, xüsusən nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi ticarətin və bütövlükdə iqtisadiyyatın inkişafı üçün vacib şərtdir. Azərbaycanın xarici iqtisadi mövqelərinin, qlobal rəqabət üstünlüklərinin genişlənməsi və gücləndirilməsi beynəlxalq nəqliyyat bazarında ölkəmizin nəqliyyat-logistika sisteminin rəqabət qabiliyyətinin əhəmiyyətli dərəcədə artmasını tələb edir. Ölkənin nəqliyyat-logistika sistemi bu sahədəki ehtiyaclarını minimum xərclərlə maksimum dərəcədə təmin etmək üçün bütün nəqliyyat növlərinin koordinasiyalı inkişafını və fəaliyyətini təmin etməlidir.

İnkişaf etmiş ölkələrin müasir iqtisadiyyatı, idarəetmə və istehsal əməliyyatları sistemində nəqliyyat-logistika əməliyyatlarının əhəmiyyətli bir hissəsini tutması ilə xarakterizə olunur. Logistikanın səviyyəsi və inkişaf tempinə görə ölkəmiz dünyanın bir sıra dünya ölkələrindən, öndə gedir ki, bu da Azərbaycan iqtisadiyyatının daha da modernləşməsini əhəmiyyətli dərəcədə artırır.

Nəqliyyat, bölüşdürmə və anbar proseslərinin təkmilləşdirilməsi rəqabət üstünlüyünün əldə edilməsinə kömək edir və bu səbəbdən istehsalçılar buna xüsusi diqqət yetirirlər. Nəqliyyat logistikası malların tədarükçüdən istehlakçıya nəqliyyat vasitəsilə daşınması ilə məşğul olur. Bir qayda olaraq, çatdırılmanı optimallaşdırmaq üçün xüsusi bir nəqliyyat növü deyil, bir neçə növ istifadə olunur - bu nəqliyyat xərclərinin azalmasına, keyfiyyətin artmasına və çatdırılma müddətinin azalmasına və s. təsir göstərir [2, s.388].

Nəqliyyat-logistika sxeminin formalaşmasının əsas mərhələləri aşağıdakılardır:

I mərhələ- məhsulların daşınmaya hazırlanması.

II mərhələ - malların əsas nəqliyyat növünün terminalına çatdırılması.

III mərhələ - malların yüklənməsi zamanı nəqliyyat və saxlama əməliyyatları. Bu mərhələdə yükləmə işlərinin dəyərini müəyyənləşdirmək üçün bu işlərin yerinə yetirilmə üsulunu və yükləmə-boşaltma avadanlığının növünü müəyyənləşdirmək lazımdır.

IV mərhələ - malların əsas nəqliyyat növləri ilə daşınması. Göndərmə xərcləri nəqliyyat sxeminin seçimindən asılı olaraq müəyyən edilir.

V mərhələ - malların boşaldılması dövründə nəqliyyat və saxlama əməliyyatları. Bu qrupun xərclərinin hesablanması proseduru II mərhələdəki hesablamaya bənzəyir.

VI mərhələ - yüklərin əsas nəqliyyat növünün terminalından ixracı, tədarük və satış bazalarına çatdırılması.

VII mərhələ - yükün bazadan istehlakçıya çatdırılması.

Nəqliyyat logistikasının vəzifələri nəqliyyat prosesi iştirakçılarının texniki və texnoloji cəhətdən əlaqələndirilməsini, iqtisadi maraqlarının koordinasiyasını, habelə vahid planlaşdırma sistemlərindən istifadəni əhatə etməlidir.

Nəqliyyat logistikasının effektiv inkişafına mane olan əsas səbəblər aşağıdakılar ola bilər:

1. Bitmiş məhsulların çatdırılması üçün səhv qurulmuş marşrutların olması. Bu problemin həlli üçün nəqliyyatın hərəkətinin etibarlılığını və təhlükəsizliyini təmin etməkdə istifadəsinin problemli sahələrini müəyyənləşdirmək, nəqliyyat xərclərini minimuma endirmək lazımdır.

2. Yetərincə inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturunun olmaması.

3. Yerli nəqliyyat parklarında dünya iqtisadiyyatının inkişaf səviyyəsinə uyğun müasir nəqliyyat vasitələrinin olmaması.

4. Nəqliyyat parklarının köhnəlməsi, nəqliyyat vasitələrinin yüksək dərəcədə mənəvi və fiziki cəhətdən xarab olması.

5. Yük terminallarının texniki və texnolojiliyinin aşağı səviyyəsi.

6. Yükləmə-boşaltma əməliyyatlarını gözləyərkən nəqliyyat vasitəsinin boş dayanma vaxtı maliyyə və vaxt itikilərinin yaranması.

7. Ətraf mühitin çirklənməsi problemi.

8. Nəqliyyatın təhlükəsizliyi. [3, s.214]

Yuxarıda göstərilən səbəblər ölkənin nəqliyyat sisteminin səmərəli inkişafı üçün təhlükə yarada bilər. Nəticə etibarilə, bu, bütövlükdə Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafının ləngiməsinə, qlobal miqyasda bazar mövqelərinin zəifləməsinə səbəb ola bilər.

Beləliklə, nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarının inkişafındakı çatışmazlıqlara baxmayaraq, bu fəaliyyət və biznes növünün kifayət qədər yaxşı inkişaf perspektivləri mövcuddur.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşması və təkmilləşdirilməsi üçün konkret sahələr və vəzifələr arasında aşağıdakıları qeyd etmək olar:

1. Böyük su və quru magistral yollarının kəsişməsində logistik mərkəzlər sisteminin formalaşması.

2. Qlobal naviqasiya sistemlərindən istifadə edərək, yük daşınması sahəsində nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini yüksəldən, səmərəli nəqliyyat-logistika texnologiyalarını tətbiq edən innovativ nəqliyyat sistemlərinin hazırlanması və tətbiqi. Nəqliyyat, logistika, ekspeditor, gömrük və digər dövlət nəzarət orqanlarının qarşılıqlı əlaqəsi üçün vahid məlumat xidmətlərinin yaradılması. Nəqliyyat müəssisələri tərəfindən inteqrasiya olunmuş nəqliyyat və logistika texnologiyaları və qapıdan-qapıya və vaxtında çatdırılma texnologiyalarında və logistika parklarında ağıllı idarəetmə sistemlərindən istifadə üçün motivasiya.

3. Yük daşınması sahəsində rəqabətədavamlı vahid nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarının yaradılması. Bu, dünya bazarının inkişaf tendensiyasına uyğundur. Azərbaycanın nəqliyyat-logistika şirkətlərinin beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət qabiliyyətinin artırılması. Bu problemin həlli rəqabəti stimullaşdırmaq və nəqliyyat müəssisələrini müasirləşdirməyə, nəqliyyat və logistika xidmətlərinin mövcudluğunu və keyfiyyətini sistematik şəkildə artırmağa sövq etməklə həyata keçirilir.

4. Ölkədə nəqliyyat və logistika fəaliyyətinin inkişafı üçün qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi. Nəqliyyatda yüksək səmərəli logistika texnologiyaları üçün tələb olunan məlumat standartlarının və vahid göndərmə sənədlərinin tətbiqi. Elektron sənəd dövriyyəsi və sənədləşmə işinin bazarın nəqliyyat və logistika seqmentində "bir pəncərə" prinsipi ilə tətbiqi.

5. Kiçik və orta sahibkarlıq daxil olmaqla, konteyner daşınması üçün multimodal logistika mərkəzləri infrastrukturunun inkişafı.

6. Texniki və texnoloji cəhətdən inteqrasiya olunmuş nəqliyyat və logistika infrastrukturuna, habelə tədarük zəncirlərində iş proseslərini koordinasiya edən sistemlərə əsaslanan rəqabətqabiliyyətli nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində fəaliyyət göstərən, dünya şirkətləri ilə rəqabət aparan böyük milli nəqliyyat və logistika şirkətinin yaradılmasına dövlət dəstəyi.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarı dünyanın ən dinamik bazarlarından biridir. Azərbaycan iqtisadiyyatının genişlənməsi nəqliyyat, ekspeditor və digər logistika xidmətləri bazarının sürətli inkişafını tələb edir. Ölkə iqtisadiyyatında dəyişikliklər indi qaçılmazdır və ilk növbədə modernləşdirilmiş və müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun qurulması tələb olunur.

"Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi uzunmüddətli dövr üçün ölkəmizin bu sahədəki hədəflərinə tam uyğun gələn nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafında regional aspektlərin gücləndirilməsini mühüm vəzifə kimi qarşıya qoyur [1, s.52]. Söhbət təkcə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı layihələrinin həyata keçirilməsindən deyil, müxtəlif nəqliyyat-logistika xidmətlərindən istifadə edənlərin əlaqələndirilmiş inkişafı və qarşılıqlı fəaliyyətinin təşkilindən gedir. Strateji Yol Xəritəsində həmçinin, nəqliyyat dəhlizlərini və kompleks nəqliyyat mərkəzlərini fəal şəkildə inkişaf etdirmək tələbi qarşıya qoyulur. Həmçinin nəqliyyat-logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi məqsədilə büdcə vəsaitləri ilə yanaşı, özəl investisiyaların cəlb edilməsinin zəruriliyi əsaslandırılır. Qeyd edək ki, özəl investisiyaların nəqliyyat-logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə cəlb olunması dünya təcrübəsində geniş tətbiq olunur.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" haqqında Fərmanı. Bakı, 6 dekabr 2016-cı il. 67 s.

2. Белякова Е. В., Рыжая А. А. Транспортно-логистическая инфраструктура как основа развития промышленности региона. Решетневские чтения, 2015, с.388-389

3. Дыбская В.В., Сергеев В.И. Логистика. М.: Эксмо, 2018, 944 с.

Резюме

Гусейнова М.С., Тагиева А.В.

Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры в Азербайджане

В статье рассмотрена роль транспортной системы в развитии экономики страны. Обосновывается необходимость создания транспортно-логистической инфраструктуры в Азербайджане, исследуются проблемы данной отрасли. Рассмотрены основные этапы формирования транспортно-логистической инфраструктуры. Также определены конкретные отрасли и цели формирования и совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в Азербайджане.

Ключевые слова: *транспортная система, транспортно-логистические услуги, транспортно-логистическая инфраструктура, экономика, конкуренция*

Summary

Huseynova M.S., Taghiyeva A.V.

Improvement of Transport and Logistics Infrastructure in Azerbaijan

The article examines the role of the transport system in the development of the country's economy. The necessity of creating a transport and logistics infrastructure in Azerbaijan is substantiated, the problems of this industry are investigated. The main stages of the formation of the transport and logistics infrastructure are researched. Also, specific industries and goals for the formation and improvement of transport and logistics infrastructure in Azerbaijan have been identified.

Key words: *transport system, transport and logistics services, transport and logistics infrastructure, economy, competition*

AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKA SEKTORUNUN MÜASİR VƏZİYYƏTİ VƏ PERSPEKTİV İNKİŞAFI

Xanəliyeva Səma İsa qızı
Azərbaycan Texniki Universiteti
xaneliyevcefer@gmail.com

Xülasə: *Azərbaycanda logistika sahəsi gələcək üçün mühüm perspektiv vəd edən sahələrdən biridir və mütəmadi olaraq inkişaf etməkdədir. Ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi logistik sektorun inkişaf etdirilməsinə şərait yaradır. Məqalədə iqtisadi elmi ədəbiyyatlara istinad etməklə logistika sektorunun əhatə sferası açıqlanmış, ölkəmizin ticarət-logistika infrastrukturunun daha da təkmilləşdirilməsinin tranzit potensialının genişləndirilməsində rolu izah edilmişdir. Ölkəmizin həm Şərq-Qərb dəhlizi, həm də Şimal-Cənub dəhlizi üzərindəki əlverişli coğrafi mövqeyinin mövcud olması həm tranzit ticarəti həm də idxal-ixrac əməliyyatlarını həyata keçirməyə geniş imkanlar yaradır.*

Açar sözlər*: logistika, ticarət, tranzit, marketinq, inkişaf, rəqabət*

Qlobal miqyasda rəqabət şirkətləri yüksək keyfiyyətli məhsulları daha az məsrəflərlə maksimum məhsul istehsal etməyə və bu məhsulları tələb olunduğu vaxtda və tələb olunan miqdarda alıcılara çatdırmağa, bazar payını qoruyub saxlamağa vadar edir. İstehsal məsrəflərinin var olduğu bir vəziyyətdə rəqabətə tab gətirmək üçün logistika faydalana biləcək ən əsas vasitədir. Bütün digər sahələrlə qarşılıqlı əlaqədə olan logistika sahəsi beynəlxalq bazarlarda rəqabət üstünlüyünü əldə etməkdə açar rolunu oynayır. Hazırki dövrdə logistika fəaliyyəti təkcə mallların və xidmətlərin hərəkətilə məhdudlaşmır, eyni zamanda alıcıdan sifariş götürülməsindən ona gərəkli olan məhsulun çatdırılmasına, tranzit və gömrük sənədlərinin tərtibindən tutmuş saxlanmasınadək bütün prosesləri özündə əks etdirir. Beynəlxalq logistika hal-hazırda daşıma xidmətlərinin xərclərini azaltmaq, əlavə dəyər formalaşdırmaq üçün həm dövlətlərin, həm də şirkətlərin diqqətini cəlb edir.

Logistika və ticarət sahəsi digər sahələrin inkişafında özül, təməl kimi çıxış edir. Hər iki sahənin məşğulluq səviyyəsinin, gəlirliyin, əlavə dəyərin artırılmasında böyük rolu olmuşdur. Azərbaycanda ticarət potensialının sürətlə artmasına şərait yaradan əsas amil onun yerləşdiyi coğrafi mövqeyidir. Azərbaycanın logistika sahəsinin davamlı inkişaf etdirilməsi onun beynəlxalq və regional bazarlarda mövqeyinin möhkəmlənməsinə gətirib çıxaracaq. Azərbaycanın həm idxal-ixrac proseslərindən, həm də tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə etmək imkanı var. Ölkəmizdə bir çox dəmir yolları, liman və s. kimi əhəmiyyətli infrastruktur layihələri nəhayət bitmək üzrədir. Yuxarıda sadalananları nəzərə alsaq, Azərbaycan ərazisində özəl sahələrin iştirak səviyyələrinin çoxaldılması, intermodal və multimodal logistika infrastrukturlarının qurulması, ticarət həcminin artırılması və tranzit ticarətindən əldə olunan gəlirin daha da maksimumlaşdırılması məqsədi ilə müəyyən addımların atılması düşünülür [4].

Azərbaycanda logistika sahəsinin müasir vəziyyəti, bu sahədə mövcud problemlər və onların həlli yolları 2016-cı ildə "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"-də öz əksini tapmışdır. Bu Strateji Yol Xəritəsi Azərbaycanın ticarət və logistika sahəsində iqtisadi inkişaf üzrə perspektiv istiqamətlərini müəyyənləşdirir. Burada bir çox strateji hədəflər və məqsədlərlə yanaşı, bu hədəf və məqsədlərə nail olmaq üçün tədbirlər planı hazırlanmış, bu tədbirlərin həyata keçirilməsinin əhəmiyyətləri qeyd olunmuşdur.

Azərbaycanı bölgənin mühüm ticarət və logistika mərkəzinə çevirmək, mühüm ticarət yollarından yararlanmaq üçün ticarət həcminin yüksəldilməsi istiqamətində və logistika sahəsində dövlət investisiyalarının, özəl investisiya qoyuluşlarının çoxaldılması kimi hədəflər müəyyən olmuşdur. Azərbaycanın 2020-ci ilə kimi olan qısamüddətli strateji baxışı ticarət və logistika sahəsində tranzit yüklərin cəlb olunması və onlar üzərində əlavə dəyərin formalaşdırılmasına çatmaqdan ibarətdir. Təyin edilmiş strateji hədəflərə uyğun olaraq, ölkənin müvafiq imkanlarından və güclü tərəflərindən yararlanmaqla, aşağıdakı problemləri əhatələyən yeddi istiqamətin

reallaşdırılması nəzərdə tutulur. Ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilməsi üçün ölkəmizdən keçən tranzit yolların rəqabətə davamlı olmasında lazımlı səylərin göstərilməsi; Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi də aid olmaqla, müstəqil ticarət zonalarının fəaliyyətlərinin azad şəkildə aparılması və onların iqtisadi-texniki əsaslandırmaların aparılması; ölkə iqtisadiyyatının şaxələndirilməsi və ticarətin güclənməsi üçün tranzit ticarətindən əldə olunan dəyərin yüksəldilməsi Azərbaycanın 2025-ci ilə kimi olan uzunmüddətli strateji baxışı ticarət və logistika infrastrukturunun mühüm dərəcədə inkişaf etdirilməsi və tənzimləyici stimullar vasitəsilə bu sahə üzrə regionda cəlbedici ölkə olmaq, əsas qovşağa çevrilməkdən ibarətdir. 2025-ci ilədək olan dövr müddətində ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilməsi məqsədilə regional miqyasda fəaliyyətdə olan şirkətlərin ölkədə bazalarının yaradılması üzrə tədbirlər görüləcək, investisiya qoyuluşlarının artırılması üçün biznes mühitinin əlverişliliyi təmin ediləcək və həmin sahədə optimallaşdırılmış təşəbbüs və təkliflər yürüdüləcəkdir. Ticarət və logistika sahəsində güclü inkişafın təminatı vasitəsilə ölkəmiz regional şirkətlər üçün logistika və ticarət mərkəzlərinə çevriləcəkdir [1].

İlk olaraq, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda və respublikanın daxili ticarət şəbəkəsinə cəld inteqrasiyasının təmin olunması üçün dəmir və avtomobil yolu əlaqələri artırılacaqdır. Rayonlararası əlaqələrin gücləndirilməsi üçün avtomobil yollarında tikinti və təmir işləri başlıca prioritet olacaq, yükdaşıma tutumu iqtisadi səmərəliliyi təmin edəcək həddə çatdıqda dəmir yolu əlaqələri yaradılacaqdır. Bu ticarət və logistika mərkəzində, prioritet sahə olaraq, 2025-ci ilə kimi olan dövrdə başlanğıc və aralıq ərzaq məhsullarının emalı, əczaçılıq, əmtəəlik plastik vəsaitlər, gübrə istehsalı kimi sferalarda Azərbaycanın üstünlüyü təmin olacaqdır. 2025-ci ilə kimi Azərbaycanın ticarət və logistika sahəsi, başlıca olaraq, özəl sektorun investisiyaları vasitəsilə inkişaf etdiriləcəkdir. Həmin sahədə dövlət müəssisələri prioritetləşdirilməklə, özəl sektorun fəaliyyətinin artırılması istiqamətində mütəmadi olaraq tədbirlər təşkil olacaqdır.

2025-ci ildən sonrakı qarşıya qoyulan əsas məqsədlər Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun ərazisində olan logistika qovşağına və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kopleksindəki ticarət və logistika mərkəzinə, həmçinin müstəqil ticarət zonasına malik olmaqdan ibarətdir. Burada nəqliyyat şirkətləri ilə bərabər, qablaşdırma, saxlama və emalı kimi digər logistik funksiyalarını reallaşdıran mərkəz və şirkətlər yaradılacaqdır. Bu şirkətlər vergi güzəştlərinə nail olacaq və gömrük rüsumlarından azad olacaqlar ki, bu da istehsal istiqamətli şüur tərzinin təkmilləşdirməsinə və şirkətlərin rəqabət bacarığının yüksəldilməsinə böyük təsir göstərəcəkdir. Bu strateji baxış zamanı qarşıya qoyulan əsas vəzifələrin bir qismi olan ölkədə logistika sahəsinin başqa regionlarda da genişləndirilməsi təşkil ediləcək. Bu dövrə qədər Azərbaycanın hüdudları çərçivəsində ticarət və logistika mərkəzlərinin tikintisinin növbəti mərhələsi sona çatdırılacaq, regionlarda ticarət və logistika müəssisələrinin fəaliyyətinin stimullaşdırılması diqqət mərkəzində olacaqdır. Logistika proseslərinin idarə edilməsi sahəsində öndə gedən texnoloji infrastruktur qurularaq istifadəyə veriləcək. Xüsusi əmtəə növlərinin xarakterinə uyğun olaraq mərkəzi informasiya bazasına fərqli mənbələrdən informasiyalar toplanıb daxil edilir. Bu bazadan istifadə etməklə ölkədə yüklərlə bağlı fərqli əməliyyatlar mənfəətli və səmərəli formada qiymətləndiriləcəkdir. [2]

"Bakı-Ələt-Böyük Kəsik Dəmir Yolu Sisteminin Bərpası Proqramı"nın yararsız hala düşmüş dəmir yollarının yenidən bərpa edilməsi və sərnişin-yük daşımalarında dəmiryollarının payını yüksəldəcəyi gözlənilir. Həmçinin növbəti mərhələdə dəmiryolu yeni inşa olunacaq porta birləşdirilərək Azərbaycana Asiya ilə Avropa arasında körpü rolunu oynamasında əhəmiyyətli faydalar verəcəkdir.

Qloballaşan dünyada logistikanın və ticarətin inkişafı həm iqtisadiyyatın daha da inkişaf etdirilməsinə, həm də xarici investisiyanın həcminin artmasına mühüm təsir göstərir. Hesablamalara görə inkişaf etmiş ölkələrdə ÜDM-də logistika və nəqliyyat sistemi 3%-ə kimi artıma şərait yaradır.

Logistik sistemə qloballaşan biznes fəaliyyətinin tərkib hissəsi kimi yanaşmaq lazımdır. Başqa sözlə desək, logistik sistemin inkişaf istiqamətləri artıq qloballaşma şəkildə həyata keçirilir.

Beynəlxalq logistik sistemin yaranması və inkişaf etməsinə bazarlarda meydana gələn rəqabət mühiti, bölgü kanalları və maliyyə amili təsir göstərir. Maliyyə cəhətdən əngəllərə isə gömrük, vergi, bank faizlərinin dərəcələri, kapitalın ötürülməsi üzrə qoyulan həddd, dövlətin ticarət siyasəti və s. aiddir.

Xüsusilə qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində dövlət və xüsusi sektorlarda logistikaya ehtiyac hər gün daha da artmaqdadır. Ölkəmizdə logistika sisteminin müqayisəli təhlilini zəruri edən bir neçə səbəb vardır. Birincisi, ticarət, nəqliyyat və digər sahələrin inkişafında əsas rolunu oynamasıdır. Eyni zamanda, milli baxımdan logistika sektorunun inkişafı üçün coğrafi təhlilə zərurət duyulur. Bir çox ölkələr logistikanın mühümlüyünü bilərək bir çox təşəbbüs vasitəsi ilə onun innovasiyasına əhəmiyyət verirlər. İkincisi, sistemin inkişafı üçün logistika sektoruna maksimum prinsipi tətbiq edilir. Maksimum prinsipinə əsasən sistemin ümumi məhsuldarlığı gücsüz vasitələr hesabına müəyyən edilir. Buna uyğun olaraq logistika sisteminin hissələri analiz edilir və həmin hissələr ləğv edilir. Ümumiyyətlə Azərbaycanda logistika sferasında müəyyən olunmuş əsas məqsədlərdən biri, özəl sektorun fəaliyyət səviyyəsinin yüksəldilməsidir. İnfrastrukturu dövlət mülkiyyətində qorumaqla, idarəetmə sahəsində özəl sektorun payının artırılması, bu nəticədə ölkə iqtisadiyyatında logistika sferasının faydalılığının və əlavə dəyərinin çoxaldılması, təchizat zəncirində aparılan proseslərin mükəmməlləşdirilməsi planlaşdırılır. [3]

Ölkə başçısının tapşırıqlarına əsas olaraq, hal-hazırda günümüzdə əsas istiqamətlərdən biri Azərbaycanın ixrac imkanlarının və yerli məhsulların xarici bazarlara çıxarılması potensialının genişləndirilməsidir. Azərbaycanın xarici ticarətinin strukturunun əsasını kənd təsərrüfatı məhsulları tutur. Məhz buna görə də həmin sahədə logistika mərkəzlərinin yaradılmasının böyük əhəmiyyəti vardır. Bundan irəli gələrək, Azərbaycanda ixrac imkanlarının genişləndirilməsi üçün nəinki ölkədaxili, eyni zamanda xaricdə də logistika mərkəzlərinin yaradılması nəzərdə tutulmuşdur. Məsələn, Qazaxıstanın Aktau şəhərində Azərbaycanın İstehsal və Logistika Mərkəzinin fəaliyyətdə olması buna sübutdur.

Abşeron Logistika mərkəzi ölkəmizin beynəlxalq standartlarına cavab verən ilk mərkəzdir. Bu mərkəz Bakı şəhərində Qaradağ rayonundakı Lökbatan qəsəbəsində yerləşir. Coğrafi mövqe baxımdan olduqca əlverişli ərazidədir. Əsas nəqliyyat marşrutlarına bilavasitə çıxış imkanı mövcuddur. Bunun nəticəsində lazım olan məntəqəyə, ünvana tez bir zamanda çata bilmək imkanı vardır. Abşeron logistika mərkəzi texnologiya və avadanlıqlarla, müasir infrastruktur qurğuları ilə təchiz edilmişdir və yüksək keyfiyyətilə təhlükəsiz, sürətli və daimi şəkildə logistik xidmət göstərir. Bu logistik mərkəzin tabeliyində "Abşeron" yük dəmiryol stansiyası fəaliyyət göstərməkdədir. Respublikanın kənd təsərrüfatı məhsullarının məhz Abşeron Logistika Mərkəzi vasitəsilə xarici ölkələrlə ixrac edilməsi planlaşdırılır. Mərkəz Rusiya – Yalama – Ələt, İran-Astara-Bakı, Bakı-Tiblisi-Qars dəmiryolu marşrutları ilə sıx əlaqədə qurulmuşdur. [5]

Bütün bu qeyd olunanlar son 15 ildə Azərbaycan Respublikasında tranzit imkanlarının genişləndirilməsi üçün qarşıya qoyulmuş vəzifələrin uğurla həyata həyata keçirildiyinin sübutudur. Bakıda və bölgələrdə beynəlxalq hava limanlarının, Şimal-Cənub, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizləri yönündə beynəlxalq əhəmiyyətli maşın yollarının çıkilməsi və dəmiryolu xəttlərinin bərpasının ölkədə xarici iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində böyük rolu vardır. Hazırda ölkəmiz dünya iqtisadi sistemində böyük addımlar atmağa inteqrasiya olunur.

Ədəbiyyat

1. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair" Strateji Yol Xəritəsi. Bakı, 2016.
2. "Azərbaycanda iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi xüsusiyyətləri və problemləri" İqtisadi İnkişaf Nazirliyi (İqtisadi İslahatlar Mərkəzi). Bakı, 2013.
3. Nəcəfov E.M., Həsənli O.N. "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat logistikasının inkişafının müəyyənləşdirilməsi haqqında". Bakı: AzTU, 2016.
4. İmanov T.İ. Logistikanın əsasları. Bakı, 2005.
5. http://absheronport.az.

Резюме
Ханалиева С.И.
Текущее состояние и перспективы развития логистического сектора в Азербайджане

Сектор логистики в Азербайджане является одним из перспективных направлений и развивается динамично. Выгодное географическое положение нашей страны способствует развитию логистической отрасли. В статье описывается сфера проявления логистической отрасли со ссылкой на экономическую научную литературу, разъясняется концепция и роль транзитного потенциала в развитии торгово-логистической инфраструктуры. Выгодное географическое положение нашей страны в транспортном коридоре Восток-Запад и Север-Юг позволяет осуществлять как транзитную торговлю, так и импортно-экспортные операции.
***Ключевые слова**: логистика, сделка, транзит, маркетинг, развитие, конкуренция*

Summary
Khanaliyeva S.I.
Current Situation and Perspective Development of the Logistics Sector in Azerbaijan

The logistics sector in Azerbaijan is one of the promising areas and is developing day by day. The favorable geographical location of our country indicates the development of the logistics sector. The article describes the scope of the logistics sector with reference to the economic scientific literature, explains the concept of "The role of transit potential in the development of trade and logistics infrastructure" The favorable geographical position of our country on both the East-West corridor and the North-South corridor allows for both transit trade and import-export operations.
***Key words**: logistics, trade, transit, marketing, development, competition*

İNFORMASİYA TEXNOLOGİYALARINDAN SƏMƏRƏLİ İSTİFADƏ ƏSASINDA İQTİSADİYYATIN RƏQƏMSALLAŞDIRILMASININ SÜRƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Kərimov İslam Əli oğlu
Samsung Service - Sumqayıt
islam.kerimov38@gmail.com

***Xülasə:** Məqalədə informasiya texnologiyalarının iqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılmasında rolu tədqiq edilir. Azərbaycanın uzunmüddətli sosial-iqtisadi inkişaf konsepsiyası çərçivəsində informasiya texnologiyalarının inkişafının əsas prioritetləri müəyyənləşdirilir. Rəqəmsal texnologiyaların dövlət orqanlarının fəaliyyətində rolu araşdırılır. Həmçinin rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafına təsir göstərən amillər tədqiq edilir.*

***Açar sözlər:** informasiya texnologiyaları, rəqəmsal iqtisadiyyat, rəqəmsallaşdırma, İnternet, ticarət, istehsal*

İnformasiya texnologiyaları sənayesi dünyanın ən sürətlə inkişaf edən sahələrindən biridir. Cəmiyyətin bütün təbəqələri tərəfindən informasiya texnologiyalarının inkişafı və geniş istifadəsi dünya inkişafında qlobal bir tendensiyadır. Vətəndaşların həyat səviyyəsinin və rəqəmsal iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətinin yaxşılaşdırılması, qlobal iqtisadi sistemə inteqrasiya imkanlarının genişləndirilməsi, dövlət idarəetməsi və yerli özünüidarəetmənin səmərəliliyinin artırılması üçün informasiya texnologiyalarının istifadəsi çox vacibdir.

Dövlət və bələdiyyə idarəetmə sisteminin səmərəli fəaliyyətinin təmin edilməsində informasiya texnologiyalarının rolunu gücləndirən təşkilati və iqtisadi amil hazırda ölkədə rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafı üçün hakim şərtlərdən biridir. İnformasiya texnologiyaları sayəsində,

fikrimizcə, mümkün olur: insanların həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, sosial proseslərə faydalı təsir göstərilməsi; əhalinin məşğulluq xüsusiyyətinin və metodunun dəyişdirilməsi; ətraf mühitin qorunması üçün informasiya kommunikasiya texnologiyalarından istifadə imkanlarının genişləndirilməsi. Beləliklə, yeni texnologiyalar sahibkarlar, fərdlər və bütövlükdə cəmiyyət üçün faydalıdır.

Azərbaycanın uzunmüddətli sosial-iqtisadi inkişaf konsepsiyası informasiya texnologiyalarının inkişafı üçün aşağıdakı prioritetləri müəyyənləşdirir:

• müasir informasiya-telekommunikasiya infrastrukturunun formalaşdırılması, mövcudluğunun yüksək səviyyədə olmasını təmin etmək və bunun əsasında keyfiyyətli xidmətlər göstərmək;

• təhsilin, tibbi xidmətin, əhalinin sosial müdafiəsinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, habelə informasiya texnologiyaları əsasında mədəniyyətin və kütləvi informasiya vasitələrinin inkişafının təşviqi;

• informasiya texnologiyalarının rəqabət qabiliyyətinin və texnoloji inkişafının təmin edilməsi;

• dövlət idarəçiliyi və yerli özünüidarəetmənin səmərəliliyinin artırılması, habelə vətəndaş cəmiyyəti və kommersiya təşkilatlarının dövlət orqanları ilə qarşılıqlı əlaqəsinin təmin edilməsi.

Hal-hazırda yeni informasiya texnologiyalarının tətbiqinin texnoloji prosesləri yaxşılaşdıracağına və məhsulların keyfiyyətini yüksəldəcəyinə, müxtəlif fəaliyyət sahələrini optimallaşdıracağına və nəhayət insanların sağlamlığının və həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına kömək edəcəyinə böyük ümidlər bəslənir.

Rəqəmsal texnologiyaların inkişafı bütün iqtisadiyyata təsir göstərir. İndi qlobal dünyada İnternetdə pərakəndə ticarətin payı bütün əməliyyatların təxminən 9-10% -ni təşkil edirsə, gələcəkdə onların payı artacaq. Rəqəmsal iqtisadiyyatın alıcı üçün yaratdığı əsas fayda, əməliyyatlarda vasitəçilərin aradan qaldırılmasıdır. Onlayn ticarət forması, əməliyyatların dəyərinin aşağı düşməsi səbəbindən istehlakçı üçün daha məqbul hala gəlir. Mal və xidmətlərin istehsalında və satışında, dövlət xidmətlərinin göstərilməsində, təhsil sahəsində rəqəmsal texnologiyaların istifadəsi, bütün cəmiyyətin milli rifah və maddi qazancın artmasına imkan yaradır. Rəqəmsal texnologiyalar işçilərin hazırlanmasında, bacarıq və bilik mübadiləsində və iqtisadiyyatın bütün sahələrində innovativ ideyaların həyata keçirilməsində əsas rol oynaya bilər. [2, s.84]

Rəqəmsal texnologiyalar dövlət orqanlarının fəaliyyətində mühüm rol oynayır. Dövlət xidmətlərinin göstərilməsində informasiya texnologiyaların imkanlarından istifadə aşağıdakıları təmin edir: büdcə xərclərinə qənaət; dövlət xidmətlərinin göstərilməsinin asanlaşdırılması; idarəetmə qərarları qəbul edilərkən vətəndaşların, müəssisə və təşkilatların ehtiyac və mənafelərinin dərhal nəzərə alınması; zəruri dövlət məlumatlarına pulsuz giriş, vətəndaşların dövlət məmurları ilə qarşılıqlı əlaqə müddətini azaldılması; biznes və vətəndaşlar üzərində inzibati yükün azaldılması; əhaliyə göstərilən elektron dövlət xidmətləri növlərinin daim genişləndirilməsi; dövlət orqanlarına xalqın inam səviyyəsinin artırılması və s.

Müasir dövrdə rəqəmsal texnologiyalar Azərbaycanda da geniş tətbiq olunmağa başlanılıb. İqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılması və rəqəmsal iqtisadiyyatın qurulması istiqamətində ölkəmizdə böyük işlər görülür. Azərbaycanın Asiya və Avropanı birləşdirən nəqliyyat və enerji mərkəzlərinə çevrildiyini nəzərə alsaq, beynəlxalq rəqəmsal və texnoloji mərkəzlərə inteqrasiyasının nə qədər mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini görə bilərik. [3]

Rəqəmsal texnologiyalar iqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılmasının əsas vasitələridir. Rəqəmsallaşma prosesləri qlobal xarakter daşıyır. Rəqəmsallaşma prosesini geniş və dar mənada nəzərdən keçirmək məsləhətdir. Birincisi, maliyyə resurslarının azaldılması və iş proseslərinin sürətinin artırılması üçün yeni rəqəmsal texnologiyaların istehsal və idarəetmədə kütləvi tətbiqinin çoxölçülü təşkilati və texnoloji prosesləri başa düşülür. İkincisi, daha dar, texniki planda məlumatların ötürülməsi, işlənməsi və təqdim olunmasının analoq formasından müvafiq texnologiyalar və platformaların istifadəsi ilə həyata keçirilən rəqəmsal keçid deməkdir. Covid-19

pandemiyasının yayıldığı bir dövrdə iqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılmasının nə qədər əhəmiyyətli olduğunu daha aydın görə bilərik.

Rəqəmsallaşdırmanın üstünlükləri aşağıdakı effektivlik amilləri ilə müəyyənləşdirilir:

■ xarici mühitdən birbaşa rəqəmsal siqnallar sayəsində müəssisələr tərəfindən yeni bazar imkanlarının istifadəsinin sürətləndirilməsi;

■ istəklərini fərdiləşdirmək və onlarla daimi ünsiyyət qurmaq üçün məlumat toplamağı asanlaşdıran və ucuzlaşdıran müştəri xidmətinin keyfiyyətini artırmaq;

■ iş proseslərinin optimallaşdırılması imkanının genişləndirilməsi (gecikmələrin aradan qaldırılmasını maksimum dərəcədə artırmaqla), həmçinin rəqəmsal cihazlar sayəsində sadələşdirmə və sürətləndirmə;

■ bütün formalı rəqəmsal kanallardan və onların əlaqə nöqtələrindən istifadə etməklə müəssisənin coğrafi əhatə dairəsinin artırılması. Bu amillər taktiki xarakter daşıyır və məhsul istehsalı və satışında rəqəmsal texnologiyaların istifadəsinə keçən bir müəssisə üçün daha çox xarakterikdir.

Beləliklə qeyd etmək lazımdır ki, rəqəmsallaşdırma iqtisadi inkişaf proqramı kimi çıxış edərək böyük fayda verir. Həmçinin, rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafına təkan verir. Eyni zamanda İnternet rəqəmsal iqtisadiyyatın yaranmasında əsas rol oynayır.

Rəqəmsal iqtisadiyyat rəqəmsal texnologiyalara əsaslanan, əsasən onlayn xidmətlər, elektron ödəmələr, eləcə də mal və xidmətlərin onlayn ticarəti ilə bağlı xidmətləri özündə birləşdirən bir iqtisadiyyatdır. Rəqəmsal iqtisadiyyat iqtisadiyyatın bütün sahələrinə, komplekslərinə birbaşa və dolayı təsir göstərir: təhsil, səhiyyə, mədəniyyət, hərbi sənaye kompleksi, enerji, maliyyə və bank sistemi, topdan və pərakəndə ticarət, nəqliyyat, dövlət idarəetməsi, iqtisadi təhlükəsizlik, reklam, marketinq.

Rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafına səbəb olan əsas amillər bunlardır:

- İnternet texnologiyalarının cəmiyyətin bütün sahələrində yayılması;
- İnternet texnologiyaları vasitəsilə hər yerdə ünsiyyət;
- bulud texnologiyalarına əsaslanan tətbiqlər və xidmətlərin göstərilməsi;
- istehsal və məişət proseslərinin avtomatlaşdırılması və robotlaşdırılması;
- məhsulların və xidmətlərin paylanmasının çoxkanallı modellərinin tətbiqi. [1, s.17]

Rəqəmsal iqtisadiyyatın kommersiyalaşdırılması ilə əlaqədar olaraq iqtisadiyyatın maliyyə və real sektorlarında əhəmiyyətli dəyişikliklər baş verir. Maliyyə və bank sistemində yeni fəaliyyət növləri uğurla inkişaf edir:

- İnternet sığorta xidmətləri (əmlak, həyat, avtomobil, yük daşınması, tibbi sığorta və s.);
- İnternet bankçılığı (coğrafi mövqeyindən asılı olmayaraq müştəri hesablarına elektron ödəmə sistemləri vasitəsi ilə məsafədən xidmət göstərmək);
- İnternet ticarəti (iqtisadi subyektlər tərəfindən İnternet üzərindən interaktiv investisiya qoyuluşu, valyuta, əmtəə birjasında ticarətə birbaşa çıxışı təmin etmək);
- İnternet marketinqi (maliyyə təşkilatları və iqtisadiyyatın real sektoru müəssisələri tərəfindən rəqibləri, istehlakçıların alıcılıq qabiliyyətini, xidmətlərini, portallarını, veb saytlarını, onlayn mağazalarını, malların reklamını və s. öyrənmək üçün istifadə olunur);
- İnternet hərracları (onlayn hərraclarda potensial alıcılar öz qiymətlərini təyin edirlər və mallar təklif olunan ən yüksək qiymətə satılır). Bu satış forması ABŞ-da və Avropa Birliyində geniş yayılmışdır.

Ümumiyyətlə, rəqəmsal iqtisadiyyatın cəmiyyət üçün yeni bir iqtisadi məkan yaratması tamamilə doğrudur, lakin onun rasional istifadəsi dövlətin və mikroiqtisadi qurumların sahibkarlıq fəaliyyətindən asılı olacaqdır. Rəqəmsal iqtisadiyyat müəssisələr və ev təsərrüfatları üçün yeni imkanlar açır. İnternetin inkişafı kontekstində, ev təsərrüfatları, dövlət qurumlarında qeydiyyata alınmadan və vergi yükünü optimallaşdırmadan satış bazarları üçün müəssisələrlə eyni səviyyədə rəqabət apara bilər. Bununla yanaşı, qeyd etmək lazımdır ki, rəqəmsal iqtisadiyyata keçid iş yerlərinin azaldılması və istehsal prosesinin avtomatlaşdırılması nəticəsində bir sıra peşələrin itməsi ilə əlaqədar müəyyən sosial-iqtisadi riskləri də özündə daşıyır. Yəni rəqəmsal iqtisadiyyat ciddi

risklər və təhdidlər yaradır. Bunlar struktur işsizlik, yeni sosial bərabərsizlik növləri, fərdi məlumatların itirilməsi risklərdir. Rəqəmsal iqtisadiyyat cəmiyyətin iqtisadi həyatında maddi və virtual dünyanın davamlı yaxınlaşma prosesinin inkişafına gətirib çıxarır və iqtisadiyyatın əksər sahələrində yenilik və dəyişikliklərin əsas hərəkətverici qüvvəsinə çevrilir. Bütün bunları nəzərə alaraq, informasiya texnologiyalarının səmərəli tətbiqi əsasında iqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılmasının nə qədər mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini daha aydın görmək mümkündür.

Ədəbiyyat

1. Баранов Л.Н. Сущность и содержание категории «цифровая экономика». Вестник, Экономика и управление, № 2 (25), 2018 с. 15-23

2. Евсикова, О. О. Преимущества развития цифровой экономики // Молодой ученый, 2020, № 1 (291), с. 83-84

3. https://xeberler.az/new/details/covid-19-koronavirus - reqemsal-iqtisadiyyata-kecid-25145.htm

Резюме

Каримов И.А.

Ускорение цифрования экономики на основе эффективного использования информационных технологий

В статье исследуется роль информационных технологий в цифровании экономики. Определяются основные приоритеты развития информационных технологий в рамках концепции долгосрочного социально-экономического развития Азербайджана. Рассматривается роль цифровых технологий в деятельности государственных органов. Также исследуются факторы, влияющие на развитие цифровой экономики.

Ключевые слова: *информационные технологии, цифровая экономика, цифровизация, Интернет, торговля, производство*

Summary

Karimov I.A.

Accelerating the Digitalization of the Economy Based on the Effective use of Information Technologies

The article examines the role of information technology in the digitalization of the economy. The main priorities for the development of information technologies are determined within the framework of the concept of long-term socio-economic development of Azerbaijan. The role of digital technologies in the activities of state bodies is considered. Also, the factors influencing the development of the digital economy are investigated.

Key words: *information technology, digital economy, digitalization, Internet, trade, production*

NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASINDA İNFRASTRUKTUR QURUCULUĞU: DAVAMLI REGİONAL İQTİSADİ İNKİŞAFDA SƏNAYELƏŞMƏ VƏ SOSİALLAŞMA

Qasımov Cavadxan Yusif oğlu

Naxçıvan Dövlət Universiteti

Cavadxan.yusifoglu@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə infrastruktur anlayışının elmi və nəzəri əsaslarından haqqında bəhs olunmuşdur. Göstərilmişdir ki, infrastruktur milli iqtisadiyyat üzrə davam etdirilən islahatların perspektivliliyini təmin edir və daha çox yeni prioritetlərin səmərəliliyinə yönəldilmişdir. Eyni zamanda sənayeləşmə proseslərinin Azərbaycan Respublikasında milli iqtisadi quruculuq tədbirləri fonunda həyata keçirilməsi, onun sosiallaşma sahəsindəki perspektivlərinə elmi yanaşma irəli sürülmüşdür. Ölkənin regional iqtisadi siyasətində Naxçıvan Muxtar Respublikasının yeri və rolundan bəhs olunmuş, həmçinin statistik göstəricilər əsasında iqtisadiyyatın aparıcı sahələrindən*

biri olaraq sənayenin mövcud inkişafından söz açılmışdır. Aparılan təhlil nəticələri cədvəllər və şəkillərlə ifadə olunmuşdur.

Açar sözlər: *infrastruktur siyasəti, sənayeləşmə, sosiallaşma, regional iqtisadi inkişaf, makroiqtisadi hədəflər və s.*

Bütün dövrlərdə aktual olan infrastruktur anlayışı iqtisadi hadisə və proseslərin hərəkətverci qüvvəsi olaraq mühüm təsirə malik olmuşdur. Davamlı iqtisadi inkişafın və perspektivlərin etibarlılığı məqsədilə reallaşan infrastruktur eyni zamanda, sosial dayanıqlığın gücləndirilməsini təmin edir. Özündə istehsal və qeyri-istehsal sahələrinin məcmusunu əks etdirən infrastruktur cəmiyyət üzvlərinin tələbatlarının qarşılanması məqsədilə təşkili və idarə olunması zəruri olan istehsal prosesinin varlığı məqsədini daşıyır. İnfrastruktur elmi və nəzəri baxımdan daha çox şaxələndirmənin və makroiqtisadi səviyyədə təminatqabiliyyətliliyin təşəkkülü məqsədlərini daşıyır. Bu sahədəki araşdırmalara ölkəmizdə müasir iqtisad elminin inkişafına böyük töhvə verən professorlar Teymur Vəliyevin, Əlican Babayevin və Məmmədhəsən Meybullayevin əsərlərində geniş yer verilmişdir. Qeyd olunur ki, infrastuktur anlayışından əsasən XX əsrin əvvəllərində silahlı qüvvələrin həyat fəaliyyətinin təmin olunması məqsədilə obyekt və tikililər üçün istifadə olunmmuşdur. Xüsusilə, makroiqtisadi miqyasda məqsədyönlü proseslərin ifadə olunduğu bu anlayış, özündə həm istehsal, həm də sosial olmaqla, iki sahəni birləşdirməklə, təşəkkül tapmışdır (7, s. 206). İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent Həsən Məmmədovun əsərlərində də infrastruktur anlayışı araşdırılmışdır. Göstərilmişdir ki, ilk dəfə bu anlayışdan A. Marşall tərəfindən istifadə olunmuşdur. Onun latın mənşəli olması və infra – "aşağı, alt", struktura isə "yerləşmə" sözlərindən ibarət olub, özündə başqa sahələrə xidmət göstərən qurumlar (özəklər) məcmusu ifadə olunur (4, s. 39).

Bunlarla yanaşı, infrastruktur anlayışının istehsalın ümumi şəraitini və adamların həyat fəaliyyətini təmin edən sistemli təsərrüfat sahələrindən ibarət olduğu görünür (5, s. 112). Eyni zamanda, istehsal prosesi üçün yardımçı xarakter daşıyan istehsal və qeyri-istehsal sahələrinin kompleksi məhz infrastruktur anlayışında cəmləşmişdir (1, s. 151). Göründüyü kimi, infrastruktur milli iqtisadiyyat üçün mühüm perspektivlər vəd edir, makroiqtisadi proseslərin düzgün təşkilində və idarə olunmasında səmərəlilik gətirməkdədir. Ölkənin milli iqtisadi quruculuq proseslərinin tərkibi olaraq, son 16 ildə icra olunan regionların sosial-iqtisadi inkişafı üzrə Dövlət proqramlarının məqsədlərinin reallaşması içərisində infrastruktur siyasətinin səmərəliliyi hədəf olaraq götürülmüşdür. Məhz 2004-2008-ci illər üçün təsdiq olunan Dövlət proqramında regionların inkişafı üçün zəruri infrastrukturun yaradılması və inkişafını təmin etmək aktual vəzifələr içərisində yer almışdır (2, s. 9). Həmin tədbirlər iqtisadiyyatın şaxələndirilməsinin, onun diversifikasiya olunmasının da zəruri meyarı olaraq ifadə oluna bilər. Bu məqsədlərin içərisində 2009-2013-cü illərdə infrastruktur təminatının yaxşılaşdırılması istiqamətində tədbirlərin davam etdirilməsi, müasir tipli infrastruktur obyektlərinin yaradılması, mövcud obyektlərin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması yer alır. Nəzərdə tutulan tədbirlər 2014-2018-ci illər üzrə Dövlət proqramının məqsədlərində kəndlərin inkişafı ilə bağlı infrastrukturun və sosial xidmətlərin daha da yaxşılaşdırılmasından və regionlarda infrastruktur təminatının, həmçinin əhalinin kommunal xidmətlərlə təminatının daha da yaxşılaşdırılması ilə icra olunmuşdur. İnfrastrukturun milli iqtisadi inkişaf prosesləri üzrə genişmiqyaslılığı onun sosiallaşmasına, həmçinin, bu sahədəki dayanıqlılığın gücləndirilməsinə təminat verməkdədir. Araşdırmalarda sosiallaşan iqtisadiyyat cəmiyyətin artmaqda olan tələbatının ifadə oluna bildiyi, insanların təhsilinin, sağlamlığının, dünyagörüşünün, mədəni ketfiyyətlərinin təmin olunduğu, ölkənin elmi-texniki inkişafı ilə müşayiət olunan iqtisadiyyatın səmərəlilik göstəricisi olaraq əsaslandırılır (6, s. 31). Buradan da aydın olur ki, iqtisadiyyatın sosiallaşması reallaşan davamlı iqtisadi inkişaf tədbirlərinin, ardıcıl islahatların və müəyyən olunan prioritetlərin sosial dayanıqlığa gətirdiyi etibarlılıqdır.

Regional inkişafa davam olunduğu hazırkı şəraitdə muxtar respublikada dinamik infrastruktur quruculuğu davam etdirilmiş, nəticədə həm istehsal, həm də sosial sahələr

təşkilatlanmışdır. Bunlar, rabitə, nəqliyyat, elmi-texniki informasiya, enerji təminatı ilə yanaşı, körpülərin tikilməsi, təhsil, səhiyyə və s. çox məqsədli və təyinatlı obyektlərdən ibarət olmaqdadır. Bütün bunlar isə iqtisadiyyatın sahə strukturunun inkişafında, xüsusən də, sənayenin inkişafı sahəsində özünü göstərir. İstər Dövlət proqramlarının ölkənin 10 iqtisadi rayonunu əhatə etməsində, istərsə də, bu fonda sənayeləşmə və sosiallaşma proseslərinin gedişində Naxçıvan Muxtar Respublikasının (iqtisadi rayonunun) yeri və rolunu qeyd etmək olar. Sistemliliyi ilə seçilən tədbirlər bütün regionlar üzrə, eyni zamanda, muxtar respublikada istehsal və sosial infrastrukturun güclü təsisatlarını yaratmışdır. İnfrastruktur siyasətinin səmərəli təşkili ölkənin sənayeləşmə siyasətinin muxtar respublikada da təşəkkülünə zəmanət verir. Həmçinin, ölkə başçısı cənab İlham Əliyevin 13 sentyabr tarixli Fərmanı ilə Şərur Sənaye Məhəlləsinin yaradılması sənayeləşmə sahəsində dayanıqlı infrastruktur tədbirlərinin nəticəsidir. Qeyd edək ki, ölkənin Sumqayıt, Balaxanı, Mingəçevir, Qaradağ, Pirallahı, Masallı, Hacıqabul, Sabirabad kimi ərazilərində Sənaye Parkları və Məhəllələləri də yaradılmışdır.

Cədvəl 1

Regional inkişaf üzrə Dövlət proqramlarının icrası ərzində Naxçıvan Muxtar Respublikasının şəhər və rayonları üzrə sənaye məhsulu (min manat)

Şəhər və rayonlar / İllər	2004-2008-ci illər					2009-2013-cü illər					2014-2018-ci illər				
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naxçıvan ş	10966,3	21438,1	31094,4	51549,1	32938,8	114500,2	179148,4	482911,6	580881,0	527853,1	650017,3	669290,6	689736,0	707411,9	724548,3
Şərur	4354,5	4741,6	14545,6	21279,9	28031,1	33425,9	48862,0	71243,4	78038,8	83558,7	85827,5	87984,9	89931,2	92193,3	94232,7
Babək	4340,6	4966,5	11992,5	23356,3	32563,7	40460,3	59429,0	87149,9	97738,4	106224,1	109322,4	112180,5	114888,8	117909,9	120756,6
Ordubad	1684,5	1764,2	2359,6	3057,6	3980,6	4576,5	5642,3	7020,7	7633,7	8091,2	8278,3	8469,7	8648,5	8857,3	9044,3
Culfa	1434,9	1868,4	2125,8	2930,7	3740,8	4280,7	5333,0	6372,3	6894,6	7408,9	7572,7	7755,5	7919,3	8118,5	8298,1
Kəngərli	1030,7	3384,1	4230,8	4985,7	5941,0	7040,8	9510,1	13533,5	14569,5	15321,1	15690,7	16021,9	16376,3	16771,7	17108,7
Şahbuz	988,3	2072,2	2810,8	3781,5	4905,6	5596,2	7440,7	9040,3	9763,9	10192,6	10459,1	10700,9	10937,6	11190,7	11393,0
Sədərək	755,2	972,2	1284,1	1738,7	2350,3	2588,5	3199,3	3649,5	3972,5	4220,8	4318,4	4413,9	4507,0	4606,7	4685,3

Qeyd: Cədvəl Naxçıvan MR Dövlət Statistika Komitəsinin materialları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Bütün şəhər və rayonların iqtisadi (istehsal) gücünün bariz ifadəsi olan bu göstəricilər bir-birini əvəz edən illər üzrə artım xətti ilə müşayiət olunmuşdur. Aşağıdakı şəkildə hər bir şəhər və rayonlar üzrə sənaye məhsulu istehsalının artım dinamikası verilmişdir.

Şəkil 1. 2004-2008-ci illərdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının şəhər və rayonlarında sənaye məhsulunun artım dinamikası haqqında məlumat (dəfə).

Qeyd: Naxçıvan MR Dövlət Statistika Komitəsinin materialları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Artıq Dövlət Proqramlarının səmərəli icrası yeni keyfiyyət mərhələsini yaratmışdır. Qurulan infrastruktur, hədəflənən məqsədlər, əldə olunan nəticələr sənayenin regional mahiyyətinin artmasına səbəb olur və mövcud təşəbbüslərin məhsuldarlığını artırır. Eyni zamanda, bunlar sənayenin timsalında iqtisadiyyatın (istehsalın) idarə olunmasında yetkin təcrübə olduğunu göstərir.

Göründüyü kimi, muxtar respublika ərazisində yetkin sənaye imkanları var. Təbii ki, bu, etibarlı infrastruktur şəraitində sənayeləşmə siyasətinin səmərəliliyidir, eyni zamanda, sosiallaşma proseslərinin ifadəsidir. Təhlillərdən aydın olur ki, Dövlət proqramları muxtar respublika iqtisadiyyatına və onun sənaye sahəsinə güclü təkandır. Qeyd olunanlar sənaye sahəsində islahatların səmərəsini, onun regionlararası tarazlığın təmin olunmasındakı əhəmiyyətini artırır. Ərazidə sənaye məhsulunun artım dinamikası etibarlı infrastruktur təminatı ilə ölkənin iqtisadi perspektivlərinə xidmət etməkdədir. Artıq 2009-2013-cü illərdə daha mühüm nəticələrlə müşayiət olunmaqdadır.

Şəkil 2. 2009-2013-cü illərdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının şəhər və rayonlarında sənaye məhsulunun artım dinamikası haqqında məlumat (dəfə).

Qeyd: Naxçıvan MR Dövlət Statistika Komitəsinin materialları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Göründüyü kimi, sənayeləşmənin səmərəliliyi öz davamlı nəticələrini verməkdədir. Hər iki Dövlət Proqramının məhsuldar icra mexanizmlərinin təşəkkülü burada üçüncü Dövlət Proqramının icrası üçün sağlam mühitin təsisatlarını qərarlaşdırmışdır. Yeni mərhələnin icrası göstərir ki, muxtar repsublikada sənayeləşmə siyasətinin perspektivləri böyükdür və infrastruktur təşkilatlanmasına malikdir. Muxtar respublikanın şəhər və rayonlarının sosial-iqtisadi potensiala malik olması onun blokada qarşısında müqavimətini olduq qədər artırır və onun mənfi təsirlərini minimuma endirir.

Reallaşan tədbirlərin məqsədi regionların həm də tarazlı inkişafının təmin olunmasından ibarət olub, makroiqtisadi inkişafın davamlılığından ibarətdir. Təbii ki, burada muxtar respublikanın şəhər və rayonlarında sənayenin şəxaləndirilməsinin straeji əhəmiyyəti böyükdür.

Şəkil 5. 2014-2018-ci illərdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının şəhər və rayonlarında sənaye məhsulunun artım dinamikası haqqında məlumat (dəfə)

Qeyd: Naxçıvan MR Dövlət Statistika Komitəsinin materialları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Təbii ki, şəhər və rayonlarda sənayenin təşəkkülü icra olunan Dövlət proqramlarının məqsədlərinin qətiyyətlə reallaşdırıldığını bir daha göstərir. Bu, özünü 2004-2018-ci illəri əhatə edən dövrlərdə Naxçıvan Muxtar Respublikasında sənaye məhsulunun artım dinamikasında da ifadə edir. Beləliklə, Naxçıvan Muxtar Respublikasının iqtisadiyyatı sənayenin dinamik inkişafı ilə milli iqtisadiyyat üçün nəzərdə tutulan hədəflərin qətiyyətlə reallaşdığını bir daha göstərməkdədir. Bununla yanaşı, həm də regional iqtisadi siyasətin perspektivliyinin təmin olunması və sosiallaşma proseslərinin uğurlu nəticələrini ortaya qoymaqdadır. Təbii ki, bu isə, infrastruktur təminatının əlçatanlığının ifadəsi olmaqla, həm də sosiallaşma proseslərinin çoxnövlü fəaliyyət üzrə məhsuldarlığını göstərir.

Ədəbiyyat

1. Ağayev A.Q. Maliyyə terminlərinin izahlı və tərcümə lüğəti. Bakı: Ziya, 2005, 421 s.
2. “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafına dair” Dövlət Proqramı (2004-2008-ci illər). Tammətnli elektron materiallar məcmuəsi. Bakı, 2007, 204 s.
3. Hacızadə E.M. Sosiallaşan iqtisadiyyat. Bakı: Elm, 2006, 509 s.
4. Məmmədov H.Ə. Davamlı iqtisadi inkişaf: infrastruktur problemləri. Naxçıvan: Əcəmi, 240 s.
5. Libman Q.İ., Filatov O.K. Qısa iqtisadi lüğət. Bakı: ASE, 1989, 359 s.
6. Qasımov C.Y., Ələsgərova F.Q. Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafı: tarixilik və müasirlik. Dərs vəsaiti. Naxçıvan: Əcəmi, 2017, 184 s.
7. Vəliyev T. S., Babayev Ə, P., Meybullayev M. X. redaktəsi ilə. İqtisadi nəzəriyyə. Bakı: Çaşıoğlu, 1999, 684 s.

Резюме

Гасымов Дж.Ю.

Создание инфраструктуры в Нахичеванской Автономной Республике: индустриализация и социализация в устойчивом экономическом развитии региона

В статье рассматриваются научно-теоретические основы концепции инфраструктуры. Было отмечено, что инфраструктура обеспечивает перспективы проводимых реформ в национальной экономике и больше ориентирована на эффективность новых приоритетов. Вместе с тем, реализация процессов индустриализации в Азербайджанской Республике на фоне национальных экономических строительных мероприятий, выдвигает новый научный подход к ее перспективам в области социализации. Обсуждалось место и роль Нахчыванской Автономной Республики в региональной

экономической политике страны, а также текущее развитие промышленности как одной из ведущих отраслей экономики на основе статистических показателей. Результаты анализа представлены в таблицах и рисунках.

Ключевые слова: *Инфраструктурная политика, индустриализация, социализация, региональное экономическое развитие, макроэкономические цели и т. д.*

Summary

Gasimov J.Y.

Infrastructure Building in Nakhchivan Autonomous Republic: Industrialization and Socialization in Sustainable Regional Economic Development

The article discusses the scientific and theoretical foundations of the concept of infrastructure. It was noted that the infrastructure ensures the prospects of ongoing reforms in the national economy and is more focused on the effectiveness of new priorities. At the same time, the implementation of industrialization processes in the Republic of Azerbaijan against the background of national economic development measures, a scientific approach to its prospects in the field of socialization was put forward. The place and role of the Nakhchivan Autonomous Republic in the regional economic policy of the country were discussed, as well as the current development of industry as one of the leading sectors of the economy on the basis of statistical indicators. The results of the analysis are expressed in tables and figures.

Key words: *infrastructure policy, industrialization, socialization, regional economic development, macroeconomic goals, etc.*

AZƏRBAYCANDA RƏQƏMSAL İQTİSADİYYATIN İNKİŞAF PERPEKTİVLƏRİ

Mahmudova İlhamə Məhəmmədnəbi qızı
UNEC
a_murad97@mail.ru

Xülasə: *Azərbaycan inkişaf etməkdə olan dövlət olaraq qlobal çağırışlara uyğun iqtisadiyyatın yenidən qurulması istiqamətində addımlamaqdadır. Müasir iqtisadiyyatın qurulması isə innovativ dəyərlərə üstünlük verilməsini, bu istiqamətdə dünyada gedən proseslərin öyrənilməsini, tətbiqi imkanlarının nəzərdən keçirilməsini tələb edir. Yaşadığımız dövrü əvvəlki dövrlərdən fərqləndirən əsas xüsusiyyət informasiya texnologiyasında baş verən inqilabi çevriliş dövrü rəqəmsallaşma prosesi olaraq qiymətləndirilir.*

Bütün dünya ölkələri iqtisadiyyatda müasir texnologiyaları cəlb etmək və inkişaf etdirmək uğrunda sanki savaşırlar. İnnovasiyalı inkişafın rəqəmsal iqtisadiyyatın formalaşmasına təsiri imkanları və perspektivlərinin öyrənilməsi ölkəmizin iqtisadiyyatının rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi baxımından aktuallıq kəsb edir.

Açar sözlər: *qlobal, innovasiya, rəqəmsal, süni intellekt, texnologiya, bazalı model*

Azərbaycanda əlverişli müasir iqtisadi mühit formalaşmışdır. İqtisadi inkişafın indiki mərhələsində dövlət sahibkarlığın inkişafına hər cür kömək göstərir. Bu, özəl sektorun payının artmasına şərait yaradır. Rəqəmsal texnologiyaların innovativ element kimi kommersiyada istifadəsi özəl sektorun, sahibkarlığın, bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatının inkişafına töhfə verəcəkdir.

Rəqəmsal iqtisadiyyat son illərdə geniş müzakirə olunan süni intellekt, robotlar və onların iqtisadiyyatda geniş istifadəsi nəticəsində yaranan "Sənaye 4.0" anlayışı ilə tamamilə yeni bir istiqamətdə inkişaf edir. Rəqəmsal inqilab həyatımızı və yaşadığımız cəmiyyəti misli görünməmiş sürətlə və geniş miqyasda dəyişdirir, bir tərəfdən nəhəng imkanlar yaradır, digər tərəfdən də bir çox ciddi çağırış və təhdidlər yaradır.

Tədqiqatlar göstərir ki, rəqəmsal əsrdə dəyər yaratmaq üçün iki əsas faktor var: rəqəmsal məlumat və rəqəmsal platforma. Bu gün rəqəmsal iqtisadiyyat demək olar ki, hər şey haqqında maşın tərəfindən oxunan çox sayda məlumat toplamaq, istifadə və təhlil etmək bacarığı sayəsində inkişaf etməyə davam edir. Bu rəqəmsal məlumat müxtəlif rəqəmsal platformalarda baş verən fərdi, sosial və işgüzar fəaliyyətlərin rəqəmsal izlərindən meydana gəlir. Hazırda qlobal iqtisadiyyatda məlumatların toplanması, saxlanması, təhlili və modelləşdirilməsini dəstəkləyən şirkətlərdən ibarət tamamilə yeni bir "məlumat dəyər zənciri" formalaşmışdır. Bu vəziyyət də, dəyərin yaradılması, rəqəmsal zəka və kommersiya istifadəsi ilə məlumat pula çevrildikdə baş verir. Ölkəmizdə fəaliyyət göstərən şirkətlərin qlobal bazarlara çıxışının təmin edilməsində bu faktor önəmli rol oynayır. [2]

Rəqəmsal platformalar rəqəmsal iqtisadiyyatda dəyər yaratmağın ikinci faktorudur. Son on ildə dünyada məlumat bazalı biznes modellərinin istifadəsi və mövcud sektorların rəqəmsallaşdırılması yolu ilə bir neçə rəqəmsal platforma meydana çıxmışdır. Bu gün dünyanın ən böyük 8 kapitallaşma şirkətindən 7-nin rəqəmsal platformalara əsaslanan iş modellərindən istifadə edən firmalar olması bu platformaların gücünün əsas göstəricisi hesab edilə bilər. Amazon, Alibaba, Facebook, eBay, Uber, Didi Chuxing, Airbnb kimi tanınmış şirkətlər rəqəmsal platformalara əsaslanan iş modellərinə sahib şirkətlərdir. Hal-hazırda rəqəmsal platformaların böyüməsi onların məlumat toplamaq və təhlil etmək bacarığı ilə birbaşa bağlıdır.

Ölkəmiz üçün yeni olan və tətbiq edilməsi əhəmiyyətli iqtisadi artıma səbəb ola biləcək süni intellekt, blockchain, kriptovalyutalar kimi maliyyə texnologiyalarındakı yeni meyllər maliyyə qurumlarının innovasiya ilə bağlı fikirlərinin formalaşmasını və yeni texnologiyaların tətbiqi imkanlarının araşdırılmasını dəstəkləyir. “Blockchain” məlumat saxlama vasitəsidir, müqavilələrin və əməliyyatların rəqəmsal qeydidir. Müxtəlif ölkələrin timsalında “blockchain” istifadəsinə dair nümunələr vardır. Məsələn, Birləşmiş Ərəb Əmirliklərində 2020-ci ildə Smart Dubai layihəsi çərçivəsində blockchain texnologiyasının tətbiqi gözlənilir. Bütün sənədləşmə işləri, viza almaq, ödəmə sənədləri rəqəmsal şəkildə aparılacaqdır.[5]

Kriptovalyutalar elektron ödəniş şəbəkəsidir, həm də rəqəmsal valyutanın bir növüdür. Maliyyə texnologiyaları və tətbiqetmələrində yeni tendensiyalar genişləndikcə insanlar daha rahat işləyə və pul qazana biləcəklər. Məsələn, bank sektoruna nəzər salsaq, insanlar internet bankçılıq, telefon bankçılıq, poçt sifarişi sistemi, yəni avtomatik bank ödənişləri kimi banklara getmədən internetdə xidmətlər əldə edəcəklər. Bu büdcənin qənaət edilməsinə və ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısını alır. Digər tərəfdən, bir bankda işləyən bir kassir eyni anda birdən çox əməliyyat həyata keçirə bilir. Qısa müddət ərzində hesab açmaq, pul köçürmələri, depozit hesabı yaratmaq kimi əməliyyatları həyata keçirə biləcək.

Maliyyə texnologiyasında digər vacib bir istiqamət süni intellekt mövzusudur. Google, Amazon, Microsoft, Apple və Facebook kimi şirkətlər hazırda dünyanın ən sürətli böyüyən ölkəsi olan ABŞ-da süni intellektdən istifadə edirlər. Süni intellekt, insan məntiqi ilə texniki sistemlərin kəşfi və yaradılması sahəsində elmi tədqiqat sistemi adlanır.[3] Süni intellekt, insanlar kimi bir neçə fərqli funksiyanı yerinə yetirən cihazların yaradılması üçün hazırlanmış kompüter elmidir. Süni intellekt cihazları öyrənir, yeni məlumatlar alır və insan tapşırıqlarını yerinə yetirən bir sistemdir. Ölkəmizdə bir çox maliyyə şirkətləri – “SAS” və “Qlobal Risk Peşəkarları Birliyi” süni intellektdən istifadə edirlər. Süni intellektin təsir etdiyi vacib sahələr proseslərin avtomatlaşdırılması, kredit reytinqi və risklərin idarə olunmasıdır. Maliyyə bazarında iştirak edənlərin fikrincə, süni intellekt alətləri əmək məhsuldarlığını artıracaq, vacib məlumatların alınmasını sürətləndirəcək və qərarların effektiv verilməsi üçün məlumatların həcmini artıracaqdır. Hər hansı bir sektorda və ya bazarda maliyyə sahəsində süni intellektin fəaliyyətini təhlil edərkən, düzgün proqnozlar biznes planlaşdırması üçün vacibdir. Süni intellektin tətbiqi üçün ölkələrin siyahısına baxsaq, ölkəmiz 64-cü yeri tutur. Almaniya, İngiltərə və Sinqapur dünyanın ilk üçlüyünə daxildir. Tədqiqatlara görə, 2030-cu ilə qədər süni intellektin dünya iqtisadiyyatına 15 trilyon dollar gətirəcəyi gözlənilir. Rusiya süni intellektin tətbiqi sahəsində dünyanın aparıcı ölkələrindən biridir. Rusiya şirkətlərinin 30% -i süni intellektdən istifadə ilə məşğuldur. Rusiya şirkətləri süni intellektə əsaslanan sistemlərdən iş mühitini daha səmərəli etmək və biznes ideyaları yaratmaq üçün istifadə edirlər.

Süni intellekt potensial borcalanın daha sürətli və daha dəqiq qiymətləndirilməsini təmin edir və daha məlumatlı bir qərara səbəb olan geniş amilləri nəzərə alır. Obyektivlik süni intellekt tərəfindən idarə olunan bir maliyyə mexanizminin başqa bir üstünlüyüdür, çünki bu mexanizm canlı insandan daha qərəzsizdir. Rəqəmsal banklar və kreditvermə proqramları kreditin uyğunluğunu qiymətləndirmək və fərdi seçim etmək üçün alternativ məlumatlardan (məsələn, smartfonlardakı məlumatlar) istifadə etmək üçün süni intellekt alqoritmlərindən istifadə edirlər. Amerikanın lizinq şirkəti olan Crest Financial, Amazon Web Services platformasında süni intellektdən istifadə edir və ənənəvi məlumatların işlənməsi üsulları ilə əlaqəli yerləşdirmə gecikmələri olmadan risklərin dərhal təhlilində əhəmiyyətli irəliləyiş əldə edir. Risklərin idarə edilməsinə gəldikdə, süni intellektin maliyyə xidmətlərinə təsiri çox böyükdür. Nəhəng hesablama gücü qısa müddət ərzində çox miqdarda məlumatı emal etməyə imkan verir və idrak hesablamaları həm strukturlaşdırılmış, həm də qurulmamış məlumatların idarə olunmasına kömək edir ki, bu da insanın edə biləcəyi çox vaxt aparan bir işdir. Alqoritmlər risk hadisələrinin tarixini təhlil edir və gələcək problemlərin erkən əlamətlərini müəyyənləşdirir. Süni intellekt maliyyə sistemindəki nağdsız ödənişlər və pul köçürmələri, xüsusi proqramlardan istifadə edərək bank hesablarının uzaqdan idarə olunması, təhlükəsizlik və qorunmada əvəzolunmaz rola malikdir. Maliyyə sahəsindəki süni intellekt, hər hansı bir bazarda və ya hər hansı bir mühitdə real vaxt fəallığını təhlil etməkdə güclü bir müttəfiqdir və onun dəqiq və detallı proqnozları biznesin planlaşdırılması üçün vacibdir.[5]

Rəqəmsallıq kənd təsərrüfatı üçün də ciddi çağırışlar yaradır ki, bu da Azərbaycan üçün çox vacibdir. Ənənəvi kənd təsərrüfatı getdikcə "yerli şaquli kənd təsərrüfatı" ilə əvəzlənir. Nəticədə məhsuldarlığın son dərəcə yüksək olmasına baxmayaraq dərmana ehtiyac olmadan, hər bitkinin ehtiyaclarına uyğunlaşdırılan xüsusi işıq və kimyəvi maddələrdən istifadə edərək süni şəkildə sağlam bitki məhsulları istehsal etmək bir reallıq halına gəlir.

Ölkəmizdə rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafı üçün aşağıdakı yeni sahələr nəzərə alınmalıdır:

- Rəqəmsal xidmətlərin yaranmasına əsaslanan mənzillər, yaşayış evləri və ya şəhərlər kimi "ağıllı" məkanların yaradılması. Bunun səbəbi, insanlardan ibarət olan sosial sistemlərin texnoloji sistemlərlə açıq qarşılıqlı əlaqədə olması və əlaqələndirilmiş ekosistemləri yaratmaqdır. Beləliklə, "sosial sistemlər", yəni insanların böyük təşkilatları yeni çalarlar əldə edirlər;
- Yeni biznes modellərinin inkişafı. Bu yeni biznes modelləri müştəri yönümlüdür. Ölkəmizdəki xidmət şirkətləri artıq istehlakçı məlumat bazası (xüsusən də mobil telefon nömrələri) yaratmış və ondan səmərəli istifadə edirlər (bəzi şirkətlər hətta bu bazanı başqalarına satırlar). Gələcəkdə geniş məlumatların təhlili əsasında alıcıların iqtisadi davranışlarının rəqəmsal portretlərini müəyyən etmək mümkün olacaq;
- Rəqəmsal biznes modellərinə əsaslanan yeni məhsulların tez bir zamanda satışa çıxarılması (bazara çıxarmaq);
- Ölkədə satıcı, alıcı və vasitəçini birbaşa birləşdirən yerli internet platformasının yaradılması (bu işin rüşeymləri artıq nəqliyyatda, taksi sifarişində görünür);
- Sənaye, tikinti, kənd təsərrüfatı, kredit təşkilatları, nəqliyyat və digər sahələrdə istehsal prosesləri və iş proseslərinin rəqəmləşdirilməsi, robotizasiya və 3D printerlərin istifadəsi. Maşınlar, avadanlıqlar, istehsal xətlərinə nəzarəti istehsal proseslərinin rəqəmləşdirilməsi nəticəsində daha effektiv həyata keçirmək mümkün olur. Bu rəqəmsal texnologiyalar Bakı-Ceyhan neft boru kəmərlərində və digər neft-qaz kəmərlərində istifadə olunur. Gələcəkdə enerji, logistika, kənd təsərrüfatı istixanaları və broyler fabriklərində belə "ağıllı" istehsal prosesinin sınaqdan keçirilməsi yoxlanıla bilər;
- Dövlət idarəçiliyində vahid rəqəmsal platformanın yaradılması. Artıq ölkədə bu sahədə çox işlər görülüb. Vətəndaşların əksəriyyəti İnternet vasitəsilə müxtəlif dövlət qurumlarına müraciət edir;
- Ölkədəki informasiya texnologiyaları sahəsində işləyən şirkətlər tərəfindən hazırlanan tətbiqetmələrin xaricə axınını stimullaşdırmaq (bu sahədə Sinam, Tisgle Studio kimi İT şirkətləri vardır). [6]

Rəqəmsal iqtisadiyyatın strateji baxımdan inkişafı Azərbaycanın xüsusi diqqət yetirdiyi məsələlərdən biridir. “Azərbaycan Respublikasında İnformasiya Cəmiyyətinin 2014–2020-ci illər üçün İnkişafı üzrə Milli Strategiya” qəbul edilmiş, bu sənəddə rəqəmsal iqtisadiyyatın formalaşdırılması əsas məqsədlərdən biri kimi müəyyənləşdirilmiş və həyata keçirilməkdədir.

AR Prezidentin 6 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi” iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində İKT-nin fəal istifadəsi üçün strateji hədəfləri müəyyənləşdirir və onların icrası sosial-iqtisadi proseslərə müsbət təsir göstərir. Ölkəmizdə informasiya iqtisadiyyatının formalaşması və onun daha yüksək mexanizmlərinin iqtisadiyyatın digər sahələrində tətbiqi perspektivləri artır. Bundan əlavə, İKT-nin istifadəsi və tətbiqinin genişlənməsi ilə əlaqədar olaraq müxtəlif fəaliyyət sahələrinin səmərəliliyini artırmaq, idarəetmə proseslərini təkmilləşdirmək, eyni zamanda təhsil sisteminin səviyyəsini yüksəltmək üçün imkanlar formalaşır.[1]

Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadi perspektivləri üçün strateji yol xəritəsi dayanıqlı iqtisadi inkişafa nail olmaq üçün ciddi və perspektivli sənəddir. Sənəddə elmin, yeniliyin, təhsilin və tədqiqatın vacibliyi vurğulanır. Burada deyildiyi kimi: "... qabaqcıl texnologiyaların idxalı ilə yanaşı, insan kapitalının formalaşması, yeni qlobal çağırış və meyllərə uyğun olaraq ümumilikdə düşüncə inkişafı da aparılacaqdır. Daha qabaqcıl texnologiyalar və insan kapitalı daha yüksək əlavə dəyər yaradır. Azərbaycanın elmi potensialı qlobal tendensiyalara uyğun yeni texnologiyaların inkişafına öz töhfəsini verəcəkdir.” (06 dekabr 2016-cı ildə Prezidentinin Fərmanı ilə təsdiqlənmiş “Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələri”). Sənəddən göründüyü kimi, iqtisadi inkişafın elm və texnologiyasız təsəvvür edilməsi mümkün olmayan müasir rəqabət mühitində elmə göstərilən diqqəti nəzərə alaraq elmi-innovativ-istehsal zəncirinin səmərəli təşkili Azərbaycan iqtisadiyyatı üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. İnsan kapitalının inkişafının strateji məqsədi innovativ (yüksək texnoloji və yüksək texnoloji) istehsal (və xidmət) sektorunun investisiya cəlbediciliyini artırmaq, klaster təşəbbüslərini dəstəkləmək və əmək məhsuldarlığını artırmaq üçün əsas prioritetləri müəyyən etməklə rəqabətqabiliyyətli milli iqtisadiyyat yaratmaqdır. [4]

Sxem 1. Rəqəmsal iqtisadiyyatın bazar iqtisadiyyatı şəraitində və artan qlobal təzyiq qarşısında sosial-iqtisadi sistemin səmərəliliyinin artırılmasına təsirini əks etdirən amillərin blok diaqramını göstərir. [1]

Sxem 1. Rəqəmsal iqtisadiyyatın sosial-iqtisadi sistemə təsiri (müəllif tərəfindən hazırlanmışdır)

Beləliklə, rəqəmsal iqtisadiyyatın inkişafının əsas istiqamətləri kimi aşağıdakılar ümumiləşdirilə bilər:

1. Dövlət tənzimlənməsi üzrə. Ölkəmizdə rəqəmsal iqtisadiyyatın uğurlu inkişafı üçün funksional təşkilati mühitin və müvafiq qanunvericiliyin yaradılması.;

2. Ölkə daxilində müasir, yüksək optik və simsiz texnologiyalara əsaslanan informasiya infrastrukturunun (İKT) qurulması.;

3. Tədqiqat və inkişaf üzrə. Yeni texnologiya istehsalçılarının və ya sərbəst bazar iştirakçılarının təcrübə mübadiləsi üçün yüksək texnoloji platformaların yaradılması.;

4. İşçi heyəti və təhsil məsələləri üzrə. Təhsil müəssisələrində praktik problemlərin həlli üçün nəzəriyyənin tətbiqi imkanı ilə rəqəmsal texnologiyalar sahəsində biliklərin artırılması üçün zəruri baza yaratmaq. Rəqəmsal iqtisadiyyatın yeniliklərini öyrənmək üçün təhsil müəssisələrində müəllim kimi İKT şirkətlərindən təcrübəli mütəxəssislərin cəlb edilməsi.;

5. İnformasiya təhlükəsizliyi üzrə. Kibertəhlükəsizliyin təmin edilməsi istiqamətində müasir proqram təminatı sisteminin yaradılması.;

6. Dövlət idarəetməsi. Məmurlar tərəfindən sənədləşmə işlərindən imtina edilməsi, elektron formada arayış və sənədlərin verilməsinin stimullaşdırılması. Xidmətin bütün sahələrini və elektron xidmətlərdən istifadəni tam elektronlaşdırmaqla şəffaflığı təmin etmək.;

7. Elektron ticarət sahəsində, ölkədə nağd ödənişləri ləğv etməklə bütün ödənişlərin elektron ödənişi istiqamətində tədbirlərin gücləndirilməsi.;

8. Ağıllı şəhər layihəsinin pilot olaraq nəzərdən keçirilməsi. Nəqliyyat, kommunal xidmətlər, enerji və təhlükəsizlik, və s. sahələrdə idarəetmənin avtomatlaşdırılması üçün internetin imkanlarından istifadə edilməsi.;

9. Rəqəmsal sağlamlıq üzrə. Elektron sağlamlıq və yüksək rəqəmsal texnologiyalardan istifadə edən yeni tibb müəssisələrinin formalaşdırılması. [6]

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında Telekommunikasiya və İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Bakı. 2016.
2. Abbasov Ə., İbrahimov O. (2019). Rəqəmsal iqtisadiyyat: qlobal trendlər, nailiyyətlər və çağırışlar kontekstində Azərbaycanın inkişaf perspektivləri / "Azərbaycanın iqtisadi inkişaf strategiyasi" mövzusunda Respublika Elmi Konfransinin materialları. Bakı, UNEC, S.216-223.
3. Balayev R.Ə., Əlizadə M.N., Musayev İ.K. İntellektual sistemlər və texnologiyalar.Bakı 2016, “MSV NƏŞR“ nəşriyyatı, Dərs vəsaiti, 256 səhifə, 61
4. “Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələri”. A.R. Prezidentinin 06 dekabr 2016-cı il tarixli Fərmanı
5. NRYTN. Xəbərlər. Azərbaycanda Elektron Kommersiyanın Cari Vəziyyəti və İnkişaf Perspektivləri müzakirə olunmuşdur. 11 iyul 2018. http://www.mincom.gov.az/en/view/news/354/the-current-state-andprospects-for-development-of-electronic-commerce-in-azerbaijan-were-discussed
6. Попов Е.В., Семячков К.А., Файрузова Д.Ю. Приоритеты экономической политики в развитии цифровой экономики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2019. Т. 15. № 7 (376). С. 1198- 1214.

Резюме

Махмудова И.М.

Перспективы развития цифровой экономики В Азербайджане

Как развивающаяся страна, Азербайджан движется к перестройке своей экономики в соответствии с глобальными вызовами. Становление современной экономики требует предпочтения инновационных ценностей, изучения процессов, происходящих в мире в этом направлении, и рассмотрения возможностей их применения. Главная особенность, которая

отличает наше время от предыдущих, заключается в том, что период революционной революции в информационных технологиях считается процессом цифровизации.

Как будто все страны мира борются за привлечение и развитие современных технологий в экономике. Изучение возможностей и перспектив влияния инновационного развития на формирование цифровой экономики актуально с точки зрения повышения конкурентоспособности нашей экономики.

Ключевые слова: *глобальный, инновации, цифровой, искусственный интеллект, технологии, базовая модель*

Summary

Mahmudova I.M.

Prospects for the Digital Economy Development in Azerbaijan

As a developing country, Azerbaijan is moving towards rebuilding its economy in line with global challenges. The establishment of a modern economy requires the preference for innovative values, the study of the processes taking place in the world in this direction, and the consideration of opportunities for their application. The main feature that distinguishes our time from the previous ones is that the period of the revolutionary revolution in information technology is considered to be a process of digitalization.

It is as if all the countries of the world are fighting to attract and develop modern technologies in the economy. The study of opportunities and prospects for the impact of innovative development on the formation of the digital economy is relevant in terms of increasing the competitiveness of our economy.

Key words: *global, innovation, digital, artificial intelligence, technology, basic model*

İNNOVATİV LOGİSTİKANIN ÖLKƏ İQTİSADİYYATININ İNKİŞAFINA TƏSİRİNİN QİYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

Mahmudova Lalə Fəqail qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
mahmudovalala2021@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə iqtisadiyyatın innovativ inkişafının rolu açqılanmışdır. İnnovativ fəaliyyətlə əlaqəli olan logistikanın iqtisadiyyatda aparıcı rolu müəyyən edilmişdir. İnnovativ logistikanın tətbiqinin zəruriliyi əsaslandırılmış və onun idarə olunması problemləri tədqiq edilmişdir.*

Açar sözlər*: innovasiya, logistika, innovativ logistika, axın prosesləri, nəqliyyat, iqtisadiyyat, istehsal, investisiya*

Müasir dünyada iqtisadiyyatın dinamik inkişafı onun qabaqcıl texnologiyaların, yeni bazarların tətbiqi və mənimsənilməsi, bilik və insan kapitalı yaratmaq qabiliyyətindən asılıdır. Müasir iqtisadiyyat innovasiyaya, informasiya texnologiyalarına, istehsal amillərinin hərəkətliliyinə əsaslanır. İqtisadi inkişafın davamlı xarakteri biznesin təşkili metod və formalarının dəyişdirilməsi və onun həyata keçirilməsi üçün yeni anlayışların istifadəsinin vacibliyini müəyyənləşdirir. İnnovasiyaların inkişafı və tətbiqi olmadan uzunmüddətli və güclü iqtisadiyyat ola bilməz. Yeni elmi biliklər, məhsullar, texnologiyalar, xidmətlər, avadanlıqlar, istehsalın təşkili ilə təcəssüm olunan innovasiyalar iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş bütün ölkələrdə rəqabət qabiliyyətinin əsas amilidir. İqtisadiyyatın innovativ tipinin inkişafı istehsalın səmərəli fəaliyyətini artıran elm sahəsində yeniliklərin tətbiqinə əsaslanır. Bu gün elm və texnologiyanın böyük imkanlarını nəzərə alsaq, qlobal kompüterləşmə, ən yüksək texnologiyalar, yeniliklər müasir sivilizasiyanın inkişafında əsas vektordur. Azərbaycan iqtisadiyyatının davamlı innovativ inkişafına ehtiyac ölkənin əsas

xüsusiyyətləri ilə müəyyən olunur. Buna uyğun ölkəmizin iqtisadi siyasəti innovativ müəssisələrin sayını artırmağa və ölkənin sosial inkişaf səviyyəsini yüksəltməyə yönəlmişdir.

İnnovativ potensialı reallaşdırmaq üçün axın proseslərinin səmərəli təşkili ölkə iqtisadiyyatının inkişafı üçün prioritet sahələrdən biridir. Son illərdə çoxtərəfli əməkdaşlığın, daxili və beynəlxalq ticarətin genişlənməsi, habelə Azərbaycanın qlobal dünya bazarına inteqrasiyası innovativ logistikaya ehtiyac yaradır. Müxtəlif fəaliyyət sahələrində axın proseslərinin səmərəliliyinin təhlili və qiymətləndirilməsi logistikanın əsas və başlanğıc nöqtəsidir.

Müasir dünyada logistika insan fəaliyyətinin bir çox sahələrində və xüsusən də iqtisadiyyatda aparıcı rol oynayır. Yəni logistika ölkənin iqtisadi inkişafına hərtərəfli təsir göstərir və onun unikallığı maddi istehsal rolunu oynaya biləcəyinə və eyni zamanda xidmət infrastrukturu kimi çıxış edə biləcəyinə bağlıdır. [2, s.624] Logistikanın mahiyyəti mal və xidmətlərin tədarükçüdən istehlakçıya keçməsi üçün optimal bir infrastruktur yaratmaqdır. Yəni logistika hər hansı bir məhsul və ya xidmətin istehsalçıdan son istehlakçıya qədər ən rahat və ən az xərclə çatdırılmasına imkan verir. Logistik prinsiplərin istifadəsi istehsalda, satış zəncirində maddi, maliyyə və informasiya axınlarının hərəkətini əhəmiyyətli dərəcədə optimallaşdırmağa imkan verir.

Müasir şəraitdə logistika, innovativ dəyişikliklərin strateji istiqamətlərini müəyyənləşdirən müəssisələrin inkişafının ən vacib hissələrindən birinə çevrilir. İnnovativ dəyişikliklərin bazar sistemlərinin sosial-iqtisadi inkişafının prioritetinə çevrilməsi XXI əsrin səciyyəvi xüsusiyyətlərindəndir. Milli innovativ logistikanın yaradılması müəssisələr və dövlət arasında sıx qarşılıqlı əlaqəyə əsaslanmalıdır. Dövlətin rolu, maliyyə dəstəyi proqramları vasitəsilə fundamental biliklərin istehsalını və yüksək texnologiyalar kompleksinin yaradılmasını təşviq etməkdir.

İnnovativ logistika, müştəri xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, logistika proseslərinin səmərəliliyinin artırılmasına və müxtəlif xərclərin azaldılmasına yönəlmiş müxtəlif yeniliklərin istifadəsi ilə əlaqədar olaraq logistika proseslərinin idarəetmə səviyyəsinin yüksəldilməsi yolunu tutur. İnnovativ logistika hər hansı bir axın prosesini rasional təşkil etməyə, idarəetmənin səmərəliliyini təhlil etməyə və qiymətləndirməyə, ehtiyatları müəyyənləşdirməyə və istifadə etməyə imkan verir və bununla da fəaliyyətin səmərəliliyinin artırılmasına kömək edir. Logistikanın bu istiqamətindən aşağıdakı vəzifələr meydana çıxır:

- elmi nailiyyətlərin tətbiqi ilə strateji idarəetmə və axın proseslərinin idarə olunması sahəsində yeni fikirlərin tədqiqi və inkişafı;
- bir çox ölkələrin bütün iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla, innovativ logistikanın öyrənilməsində dünya təcrübəsindən istifadə;
- logistika sahəsində innovasiya fondundan istifadənin metodoloji mexanizminin işlənib-hazırlanması;
- logistika strukturları üçün standartların, o cümlədən yeni logistika sistemlərinin yaradılması əsasında müxtəlif proqramların hazırlanması;
- müxtəlif məqsədlər üçün logistik sistemlərin yeni formalarının tətbiqi.

İnnovativ logistik konsepsiyanın əsas müddəaları aşağıdakılardır:

- axın proseslərinin optimallaşdırılması vahid bir sistem və inteqrasiya olunmuş sistem dəsti mövqeyindən həyata keçirilir;
- innovativ istehsalın axın (qeyri-maddi, maddi, maliyyə və məlumat) prosesləri logistikada tədqiqat və transformasiya obyektləridir;
- tədqiqat və inkişafın hədəf funksiyası, inkişafın səmərəliliyini artırmaq üçün mövcud ehtiyatların axtarışı və maksimum dərəcədə səfərbər edilməsi yolu ilə müvafiq axınların optimallaşdırılmasını nəzərdə tutur.

Logistika sahəsinə innovasiyanı gətirmək deyil, həm də innovativ logistikanı inkişaf etdirmək lazımdır. Yəni bu sahədə yeni fikir və texnologiyaların yaranması üçün dünya təcrübəsini mümkün qədər mənimsəmək, yeni tədqiqatlara investisiya qoymaq lazımdır.

Bu hədəflərə çatmaq üçün innovasiyaların tətbiqi bir sıra əsas vəzifələri həll etməlidir:

1. Mütərəqqi idarəetmə sistemlərinin tətbiqi ilə logistika sistemlərinin idarəetmə səviyyəsinin artırılması və mürəkkəbliyinin azaldılması;

2. Logistika infrastrukturunun keyfiyyətinin artırılması, səmərəli yüksəksəviyyəli bu tip obyektlərin yaradılması;

3. Müştəri xidmətinin səviyyəsinin yüksəldilməsi;

4. Həm sabit, həm də dəyişən logistika xərclərinin azaldılması;

5. İnzibati xərclərin optimallaşdırılması;

6. Kadrların inkişafı üçün mütərəqqi metodların tətbiqi.

Logistikada innovasiyaların təcrübi tətbiqi müəssisə və təşkilatlarla yanaşı, məhsul və xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün güclü bir vasitə halına gəlir.

İnnovativ logistika, bu idarəetməni səmərəliləşdirərək, əlavə ehtiyatları müəyyənləşdirmək və istifadə etmək üçün istehsalda və digər strukturlarda axın proseslərinin cari və strateji idarəetməsinin təşkilində mütərəqqi innovasiyalara ehtiyacı və onların tətbiqi imkanlarını araşdırır.

İnnovativ logistikanın idarə olunması məqsədilə müasir vasitələrin tətbiqi üçün əsas amil mənbələrin mövcudluğu deyil, onlardan istifadənin səmərəliliyidir ki, bu da çoxtərəfli əməkdaşlıq şəklində dövlət və biznes strukturlarının qarşılıqlı əlaqəsi ilə mümkündür. Buna görə də çoxtərəfli əməkdaşlığın inkişafı üçün şərtləri və istiqamətləri müəyyənləşdirməyə ehtiyac var.

Çoxtərəfli əməkdaşlıq logistikasının həyata keçirilməsində mühüm və perspektivli istiqamət müasir logistik metodların və innovasiyayönümlü texnologiyaların tətbiqi, innovativ layihələrin ekspertizası, xərclərin ekspert qiymətləndirilməsi və funksional nəqliyyat vasitələrinin optimallaşdırılması, onların iqtisadi monitorinqi, iqtisadi və texnoloji risklərin səviyyəsinin proqnozlaşdırılması və qiymətləndirilməsidir. [3, s.144] Hal-hazırda, müasir logistik metodlar məlumatların saxlanması və işlənməsi üçün inteqrasiya olunmuş yanaşma tələb edir.

Ölkəmiz üçün logistikada innovasiyanın tətbiqi bir neçə səbəbə görə vacibdir:

- maddi-texniki fəaliyyət inteqrasiya olunur, çünki resurs axını istehlak yerindən hazır məhsulların istehlakına qədər mövcuddur;

- müvafiq məlumatları idarə etmək mümkündür;

- qeyri-maddi axınlar logistikaya daxil edilir ki, bu da onun innovativ proseslərə tətbiq olunmasının mümkünlüyünü müəyyənləşdirən əsas məqamdır.

Hal-hazırda logistikanın inkişafının əsas səbəbi həm regional, həm də dünya miqyasında əmtəə axınının artmasıdır. Buna görə də nəqliyyatın texniki təchizatı və istehsal güclərinin inkişafı sahəsində innovasiyaların tətbiqi üçün investisiyaya ehtiyac duyulur. İnnovativ logistika texnologiyaları əsasında ölkənin nəqliyyat kompleksinin ahəngdar quruluşunun yaradılması nəqliyyat prosesinin optimallaşdırılmasına və intermodal nəqliyyat sistemlərinin formalaşmasına şərait yaradacaqdır. Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınması sahəsində innovativ logistikaya olan tələb bu daşımaların səmərəliliyi və optimallaşdırılması, nəqliyyat vasitələrinin həyat dövrünün mərhələlərinin azaldılması, nəqliyyat prosesinin informasiyalaşdırılması proseslərinin intensivləşdirilməsi vəzifələrinin artan mürəkkəbliyi ilə üzvi şəkildə əlaqəlidir. [1, s.73] Ona görə də nəqliyyatın texniki təchizatında innovativ texnologiyaların tətbiqi zəruridir. Məhz investisiyaların olması nəqliyyatın yaxşı texniki təchizatını nəzərdə tutur. Bu problem həll edilməlidir, çünki innovativ istehsal fəaliyyətinin səmərəliliyi, maddi-texniki fəaliyyətin həyata keçirilməsini təmin edən və əlaqələndirən, bir-biri ilə əlaqəli strukturlar kompleksi olan logistika infrastrukturunun vəziyyətindən çox asılıdır. Qeyd edək ki, investisiya fəaliyyəti innovasiya prosesləri ilə ayrılmaz şəkildə bağlıdır. İnnovasiya prosesinin yüksək qeyri-müəyyənliyi və risk dərəcəsi səbəbindən innovasiyaya investisiya qoyuluşunun səmərəliliyini əsaslandıran tələblər artır. Buna görə də innovativ logistikanın prinsip və metodlarının tətbiqi ilə əldə edilə bilən innovasiya və investisiya fəaliyyətinin elmi bazasının genişləndirilməsi məqsədəuyğun görünür. İnvestisiya dəstəyi innovasiyanın ortaya çıxmasına və səmərəli axtarışına kömək etməlidir.

Apardığımız araşdırmalardan belə nəticəyə gələ bilərik ki, bir çox sahələr üçün innovativ logistika ölkəmizin iqtisadi potensialının artmasında mühüm amil kimi çıxış etməlidir. Azərbaycanda logistika sənayesinin innovativ inkişafı bu istiqamətin yüksək perspektivini nümayiş etdirə bilər. Bu sahədəki problemlərin aradan qaldırılması və ən yeni texnologiyaların maksimum istifadəsi Azərbaycanın qlobal innovativ logistika sənayesində aparıcı yerlərdən birini tutmasına

imkan verəcəkdir. Bu proseslər xüsusi əhəmiyyətə malikdir və məhsulların keyfiyyətinə, dövlətimizin iqtisadi siyasətinin yaxşılaşdırılmasına və davam edən iqtisadi islahatların səmərəliliyinə birbaşa təsir göstərir.

Ədəbiyyat

1. Капорцева О.Н. Инновационная логистика как фактор повышения эффективности управления бизнес-процессами. Минск: БГАТУ, 2017, с. 72-74.

2. Федотенков, Д. Г. Инновационная логистика как один из ключей в развитии экономики // Молодой ученый, 2014, № 4 (63), с. 623-627

3. Хаиров Б.Г. Роль инновационной логистики в становлении региональных кластеров многосторонних партнерств. Сибирский торгово-экономический журнал, № 1 (17), 2013, с. 143-147

Резюме

Махмудова Л.Ф.

Оценка влияния инновационной логистики на развитие экономики страны

В статье раскрывается роль развития инновационной экономики. Определена ведущая роль логистики в экономики, которая связана с инновационной деятельностью. Обоснована необходимость применения инновационной логистики и исследуется проблемы их управления.

***Ключевые слова**: инновации, логистика, инновационная логистика, потоковые процессы, транспорт, экономика, производство, инвестиции*

Summary

Mahmudova L.F.

Assessment of the Impact of Innovative Logistics on the Development of the Country's Economy

The article reveals the role of the development of an innovative economy. The leading role of logistics in the economy, which is associated with innovation, has been determined. The necessity of using innovative logistics is substantiated and the problems of their management are investigated.

***Key words**: innovation, logistics, innovative logistics, flow processes, transport, economics, production, investment.*

DAYANIQLI İQTİSADİ İNKİŞAFIN MƏQSƏDİ VƏ ƏSAS GÖSTƏRİCİLƏRİ

Məmmədova Elnarə Məmmədəli qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

ilqarosmanov1975@mail.ru

***Xülasə:** Məqalədə dayanıqlı iqtisadi inkişafın məqsədi müəyyənləşdirilmiş, bu sahədə bəzi inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi nəzərdən keçirilmişdir. İqtisadi dayanıqlığın növləri və əsas göstəriciləri tədqiq edilmiş, onun səviyyəsinin dəyərlər miqyasının xüsusiyyətləri şərh edilmişdir. Dövlətin dayanıqlı inkişafının müvəffəqiyyətinin sənaye istehsalının artması ilə birbaşa bağlılığı aşkar edilmişdir.*

***Açar sözlər:** dayanıqlı iqtisadi inkişaf, sənaye, müəssisə, maliyyə, istehsal*

Dayanıqlı inkişafa nail olmaq dünyanın bütün ölkələrinin üzləşdiyi ən aktual problemlərdən biridir. Məqsəd gələcək nəsillərin maraqlarını nəzərə alaraq iqtisadi artımı təmin etmək və eyni zamanda resurs bazasının və ətraf mühitin qorunmasıdır. İqtisadi inkişafın dayanıqlığı – istehsalın sosial və iqtisadi göstəricilərinin inkişafının parametrlərinin sabitliyinin təmin olunduğu iqtisadiyyatın vəziyyətidir.

Dayanıqlı inkişaf strategiyası bir sıra meyarlar əsasında işlənib-hazırlanır. Dayanıqlı inkişaf strategiyası dünyada ilk dəfə 1994–cü ildə Böyük Britaniyada işlənib-hazırlanmışdır. Daha sonra onun əsasında 1998-ci ildə qəbul edilmiş Böyük Britaniyanın dayanıqlı inkişaf strategiyası konsepsiyasında göstərilir ki, dayanıqlı inkişaf bütün indiki və gələcək nəsillər üçün yaxşı həyat keyfiyyətinin təmin edilməsidir. [2] ABŞ-da qəbul olunmuş dayanıqlı iqtisadi inkişaf konsepsiyasına görə dayanıqlı inkişafı təmin etmək üçün elə iqtisadi artım lazımdır ki, iş yerlərinin sayının, əmək haqqının, kapital yığımının, gəlirlərin artırılması, informasiya təminatının yaxşılaşdırılması, təhsil səviyyəsinin yüksəldilməsi, eləcə də yoxsullugun azaldılması tədbirlərini aparmağa imkan versin. ABŞ–ın dayanıqlı iqtisadi inkişaf konsepsiyasının təhlili onda aşağıdakı prinsipial müddəaların seçilməsinə imkan verir:

- Gələcək nəsillərin üzərinə əlavə xərc yüklənməsin;
- Nəsillər arasında mənfi effektlər tədricən azaldılsın;
- İstehsal potensialı yeni keyfiyyət əsasında bərpa edilsin;
- Kapitaldan əldə olunan faiz hesabına cəmiyyətin inkişafı təmin olunsun. [4]

Bu müddəalar əsasında işlənilmiş dayanıqlı iqtisadi inkişaf konsepsiyası 17 prinsipə söykənir ki, onlardan 7–si bilavasitə iqtisadi artım, iqtisadi inkişaf və səmərəliliklə, qalan 9-u isə ətraf mühitin çirklənməsinin, tullantıların azaldılması, sağlam ətraf mühitin formalaşdırılması və təbii sistemin bərpası ilə bağlı müddəalardır. Nəzərdən keçirilən müddəalara uyğun olaraq, xüsusi qeyd olunur ki, dayanıqlı iqtisadi inkişafın məqsədi iqtisadiyyatın dinamik inkişafıdır. Bu məqsədə çatmaq üçün ABŞ-da iqtisadiyyatının sağlam inkişafına nail olunması, sosial ədalətin bərpa edilməsi, ölkənin bütün vətəndaşlarının iqtisadi, sosial və ekoloji təminatına zəmanət verilməsi prioritet bir vəzifə kimi qarşıya qoyulur. Bu zaman həm də səmərəli təsərrüfatçılıq etikasının yaradılması və geniş yayılması, hər bir bazar subyektinin gördüyü işə görə məsuliyyətinin artırılması ön plana çəkilir.

Dünyada qəbul edilmiş dayanıqlı iqtisadi inkişaf konsepsiyaları içərisində Çində qəbul edilmiş konsepsiya da diqqəti cəlb edir. Bu konsepsiya Çinin mövcud reallıqlarını, iqtisadi sistemin fəaliyyət xüsusiyyətlərini və inkişaf modelini nəzərə alaraq işlənilmişdir və dünyada baş verən qlobal proseslərə cavab vermək məqsədi daşıyır. XXI əsr Çin proqramında qeyd olunur ki, nisbətən sürətli iqtisadi artım dinamikasını saxlamaqla ölkədə yoxsulluğu aradan qaldırmaq, həyat səviyyəsini yüksəltmək və sabitliyə nail olmaq, iqtisadiyyatda elm və texnologiyanın nailiyyətlərinin geniş tətbiqi əsasında milli gücü artırmaqla cəmiyyətin gələcək inkişafı və ətraf mühiti yaxşılaşdırmaq üçün tam şərait yaratmaq mümkündür [1].

İqtisadi dayanıqlıq anlayışına aşağıdakıları aid edə bilərik:

1. Dayanıqlıq eyni vaxtda dəyişməzlik və dəyişkənlik, sabitlik və dayanıqlı inkişaf, böhran dövründə isə həyatın əsas sahələrində yaşamaq və sonrakı mütərəqqi hərəkət kimi özünü göstərir.
2. Dayanıqlıq tənzimlənir, obyektiv və subyektiv mexanizmlərə, texnologiyalara və alqoritmlərə malikdir.
3. Dayanıqlıq maddi və mənəvi sahələrin müxtəlif obyektlərinə xasdır.
4. Mürəkkəb bir sistemin dayanıqlılığı yalnız onun elementləri arasındakı əlaqələrin sabitliyi ilə deyil, həm də strukturların özlərinin yenidənqurulma qabiliyyəti ilə təmin edilir.
5. Dayanıqlıq, ehtimal ki, sinergetik xarakter daşıyır, maddi və qeyri-maddi obyektlər əsasən böyük və inkişaf etmiş sistemlərdir.
6. Dayanıqlıq ekosistemə zərər vurma təhlükəsinin qarşısının alınması ilə əlaqəli bir vəziyyət kimi başa düşülür.

Dayanıqlı inkişaf birbaşa iqtisadi siyasətinin təkmilləşdirilməsi və ən vacib: dövlətin prioritetlərindən olan sənaye müəssisələrinin fəaliyyətinin aktivləşdirilməsi ilə əlaqəlidir. Dövlətin dayanıqlı inkişafının müvəffəqiyyəti sənaye istehsalının artması ilə birbaşa bağlıdır. Sənaye müəssisələri yeniliklərin yaranması və tətbiqi üçün baza rolunu oynayır. Burada əsas kapitalın fəal hissəsi yaradılır və dayanıqlı inkişafın çox vacib elementləri olan ən yeni texnoloji və idarəetmə metodlarının yaradılması, təşviqi və tətbiqi təmin edilir. İqtisadiyyatdakı müasir tendensiyalar sənayenin səmərəli idarə olunmasının təşkili üçün yeni tələblər irəli sürür, dayanıqlı iqtisadi

inkişafa təsir dairəsini artırmaq üçün vaxtında islahatların dərinləşdirilməsini və modernləşdirmənin genişləndirilməsini zərurətə çevirir.

Sənayenin dayanıqlılığı bir sıra növləri və göstəriciləri vardır ki, onları aşağıdakı kimi göstərə bilərik (cədvəl 1).

Cədvəl 1.

Sənayenin iqtisadi dayanıqlıq növləri və onların göstəriciləri [5]

İqtisadi dayanıqlıq növləri	**İqtisadi dayanıqlıq göstəriciləri**
Təşkilati	- daxili təşkilati quruluşun sabitliyi; - müəssisənin şöbələri arasında əlaqələrin qurulması və səmərəliliyi; - müəssisə bölmələrinin birgə işinin səmərəliliyi
İstehsal və texniki	- istehsalın və məhsulun həcmi; - orta illik istehsal gücü; - əsas vəsaitlərin yenilənmə əmsalı; - əsas vəsaitlərin xaric edilməsi əmsalı və s.
Ekoloji	- torpağın çirklənməsi səviyyəsi; - məhsullara ekoloji nəzarətin nəticələri; - maliyyə baxımından ekoloji pozuntuların nəticələri
Maliyyə	- ödəmə qabiliyyətliliyi; - likvidlik; - maliyyə asılılığı əmsalı; - borc kapitalının konsentrasiyası əmsalı; - borc nisbəti və s.;
Sosial	- əmək ehtiyatları ilə təminat; - işçilərin təhsili və ixtisasartırma səviyyəsi; - iş şəraitinin yaxşılaşdırılması; - sosial-mədəni və yaşayış şəraitinin yaxşılaşdırılması; - işçilərin sosial təhlükəsizliyi
İnnovasiya	- istehsalın təşkili üçün yeni texnologiyalar və metodların tətbiqi; - yeni növ məhsulların buraxılması; - yeni iş növlərinin uyğunluğu; - yeni növ xidmətlərin göstərilməsi.

İqtisadi dayanıqlığın yuxarıdakı qeyd olunan göstəricilərinə uyğun olaraq, onun səviyyəsinin dəyərlər miqyasını müəyyən edə bilərik.

Cədvəl 2

İqtisadi dayanıqlıq səviyyəsinin dəyərlər miqyasının xüsusiyyətləri [3]

İqtisadi dayanıqlıq səviyyəsinin aralıqları	**İqtisadi dayanıqlıq dərəcəsi**
İD > 1,25	İqtisadi dayanıqlıq ehtiyatı
İD < 1,25	İqtisadi sabitliyin kifayət dərəcəsi
İD = 1,25	artan və azalan iqtisadi dayanıqlıq amillərinin balansı
0,75 < İD < 1	İqtisadi dayanıqlığın azalmasına icazə verilir
0,5 < İD < 0,75	İqtisadi dayanıqlığın marjinal azalması
0,25 < İD < 0,5	İqtisadi dayanıqlığın kritik azalması
0 < İD < 0,25	İqtisadi sabitliyin həddən artıq azalması

Yuxarıdakı göstəricilər sistemindən istifadə edərək dayanıqlı iqtisadi inkişafı müəyyənləşdirmək mümkündür. Bu göstəricilərin müəyyən bir dövrdə dinamikada təhlili dayanıqlı inkişaf tendensiyalarını aşkar edəcəkdir. Qeyd olunan göstəricilərin dünya praktikasından oxşar göstəricilərlə müqayisə edilməsi problemli sahələrin müəyyən edilməsinə kömək edəcəkdir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində sənayenin dayanıqlılığı onun rəqabət qabiliyyətinin qiymətləndirilməsində ən vacib amillərdən biridir. Sənayenin dayanıqlılığı nə qədər yüksək olarsa, bazar şəraitindəki gözlənilməz dəyişikliklərdən bir o qədər müstəqildir, buna görə müflisləşmə riski də o qədər az olar. Müəssisələrin əldə edilmiş fəaliyyət səviyyəsini qorumaq, digər şirkətlər üzərində müxtəlif rəqabət üstünlükləri əldə etmək, iqtisadi potensiallarını gücləndirmək, müasir şəraitdə şirkət sahiblərinin rifah halını artırmaq istəyi, təşkilatın xarici mühitin mənfi təsirinə qarşı çıxmaq və bütün məhdud resurslarından səmərəli istifadə etmək qabiliyyətindən asılıdır.

Bazar şəraitində yaşamağın açarı və müəssisənin sabit mövqeyinin əsası onun maliyyə dayanıqlılığıdır. Ölkənin maliyyə dayanıqlılığı müəssisələrin maliyyə sabitliyindən asılıdır. Maliyyələrin dayanıqlığı müəssisələrin uzunmüddətli fəaliyyəti üçün zəruri şərtdir, bu müddət ərzində təşkilatın işçiləri, büdcə, kreditorlar və sahibləri qarşısında öhdəliklərin vaxtında və tam yerinə yetirilməsi həyata keçirilir. Maliyyə dayanıqlılığının mahiyyəti maliyyə mənbələrinin səmərəli formalaşması, bölüşdürülməsi və istifadəsi ilə müəyyən edilir. Üstəlik, maliyyə dayanıqlılığının təzahür formaları fərqli ola bilər.

Ədəbiyyat

1. Бобылев С.Н., Гирусов Э.В., Перелет Р.А. Экономика устойчивого развития, М.: Изд-во Ступени, 2004. 303 с.

2. Коваленко Е.Г. Стратегическое управление социально-экономическим развитием территории. Саранск: Тип. «Крас. Окт.», 2006, 143 с.

3. Левашов В.К. Социально-политическая устойчивость общества: теория, измерения, стратегии. М.: Научный мир, 2010, 370 с.

4. Мерзлов В.А., Овчинцева Л.А., Попова О.А. Региональный опыт разработки программ устойчивого развития сельских территорий. М.: ФГБНУ «Росинформагротех», 2012, 112 с.

5. Ускова Т.В. Управление устойчивым развитием региона. Вологда: ИСЭРТ РАН, 2009, 355 с

Резюме

Мамедова Э.М.

Цели и основные показатели устойчивого экономического развития

В статье определяются цели устойчивого экономического развития, изучается опыт развитых стран в этой области. Исследуются виды и основные показатели устойчивого экономического развития , комментируются особенности характеристики шкалы значений ее уровня. Выявлена прямая связь между устойчивым экономическим развитием государства и ростом промышленного производства.

Ключевые слова: *устойчивое экономическое развитие, промышленность, предприятие, финансы, производство.*

Summary

Mammadova E.M.

Goals and Main Indicators of Sustainable Economic Development

The article defines the goals of sustainable economic development, studies the experience of developed countries in this area. The types and main indicators of sustainable economic development are investigated, the characteristics of the scale of values of its level are commented on. A direct connection has been revealed between the sustainable economic development of the state and the growth of industrial production.

Key words: *sustainable economic development, industry, enterprise, finance, production.*

ÖLKƏNİN TRANZİT POTENSİALI VƏ ONUN FORMALAŞMASI AMİLLƏRİ

Osmanov İlqar Osman oğlu
Sumqayıt Dövlət Universiteti
ilqarosmanov1975@mail.ru
Osmanova Nübar İlqar qızı
Sumqayıt Dövlət Universiteti
nubarosmanova21@mail.ru

Xülasə: *Məqalədə ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmış, onun tranzit potensialına təsiri qiymətləndirilmişdir. Tranzit potensialına təsir göstərən daxili və xarici amillər müəyyənləşdirilmişdir. Həmçinin ölkənin tranzit siyasətinin formalaşdırılmasının zəruriliyi əsaslandırılmışdır.*

Açar sözlər: *tranzit potensialı, tranzit siyasəti, nəqliyyat, infrastruktur*

Məlumdur ki, XXI əsrdə müşayiət olunan dünya qloballaşma prosesi dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi, ticarət dövriyyəsinin artması və elmi-texniki əməkdaşlığın miqyası, yeni ticarət bazarlarının dövriyyəyə cəlb edilməsi milli və beynəlxalq nəqliyyat infrastrukturlarında müvafiq dəyişikliklər olmadan həyata keçirilə bilməz. Nəqliyyat sistemi ölkə iqtisadiyyatının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasında mühüm rol oynayır. Bu sistem iki funksiyanı yerinə yetirir: ölkə mallarının xarici ticarət tərəfdaşlarına çatdırılmasını təmin edir və ölkə ərazisindən digər ölkələrdən malların tranzit daşınması üçün ödəniş şəklində büdcəyə gəlir gətirir.

Ölkənin dünya iqtisadi münasibətlərində getdikcə daha fəal iştirak etməsi şəraitində səmərəli və texnoloji cəhətdən yenilənmiş nəqliyyat kompleksinin yaradılması yerli ixrac mallarının xarici bazara sürətlə çatdırılmasına və tranzit potensialının uğurla həyata keçirilməsinə kömək edəcəkdir.

Müasir iqtisadi şəraitdə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və modernləşdirilməsi milli iqtisadiyyatın davamlı artımı üçün ən vacib şərtdir. Səmərəli işləyən nəqliyyat sisteminin olması bölgədə inteqrasiya proseslərinin formalaşması üçün vacib şərt olmaqla yanaşı, həm də onun intensiv inkişafının bir amili, nəqliyyat xidmətləri üzrə ümumi bazarın yaradılması üçün əsasdır. Müasir dünyada beynəlxalq tranzit yük axınının geniş yayılması qlobal modelə görə dünya iqtisadiyyatının inkişafı ilə birbaşa əlaqəlidir. Qeyd etmək lazımdır ki, hazırda bütün beynəlxalq tranzit nəqliyyat daşımaları dünya təcrübəsində istifadə olunur. Buna baxmayaraq, kompakt ərazisi olan və birbaşa dənizə çıxışı olmayan ölkə üçün tranzit sahəsində nəqliyyat siyasətinin prioritet istiqaməti beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının inkişafıdır.

İqtisadi qloballaşma nöqteyi-nəzərindən nəqliyyat sisteminin tranzit potensialının tədqiqi böyük maraq doğurur. Tranzit iqtisadi sisteminin formalaşması və inkişafı onun nəqliyyat və tranzit potensialının reallaşdırılması prosesində baş verir və milli iqtisadiyyatın təşkilati, institusional, istehsal və texnoloji modernləşdirilməsi, müvafiq ölkələrin ön plana çıxması ilə müşayiət olunur.

Nəqliyyat sisteminin tranzit potensialı onun vəziyyəti və inkişaf səviyyəsinin ən vacib inteqrasiya xarakteristikası hesab olunur. Ölkənin nəqliyyat sistemləri vasitəsilə tranzit yük axınının həcminin artması sahibkarlıq fəaliyyətini stimullaşdırır, əlavə iş yerlərinin açılmasını, nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin tikintisi və modernləşdirilməsinə qoyulan investisiyaların artımını, həmçinin regional və yerli büdcələrə vergi daxilolmalarını artırır. Geniş mənada tranzit potensialı beynəlxalq nəqliyyat tranzit axınlarına xidmət göstərmək üçün ölkənin nəqliyyat və logistika sisteminin imkanlarını əks etdirir. Ona görə də nəqliyyat-logistika xidmətlərinin səmərəliliyinin artırılması mühüm vəzifə olmalıdır. Nəqliyyat və logistika xidmətlərinin səmərəli tətbiqi üçün aşağıdakılar lazımdır:

a) bir sıra ixrac yüklərinin tədarükü təcrübəsindən istifadə edərək nəqliyyat və logistika xidmətlərinin göstərilməsində ixtisaslaşmış dövlət qurumlarının yaradılması;

b) nəqliyyat və logistika fəaliyyətləri üçün normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi;

c) xarici investisiyaların cəlb edilməsi ilə dövlət-özəl tərəfdaşlığı əsasında nəqliyyat və logistika təşkilatlarının yaradılması. Bunun üçün xarici strateji tərəfdaşların müəyyənləşdirilməsi üçün iş aparılmalıdır. Çünki onların fəal iştirakı olmadan ixrac-idxal tədarükünə xidmət xərclərinin azalmasını gözləmək olmaz.

Tranzit-logistika sisteminin səmərəliliyinin artırılmasının əsas problemlərindən biri nəqliyyat xidmətləri və nəqliyyat kommunikasiyaları sahəsində çalışan ixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanmasının yaxşılaşdırılmasıdır. Ona görə də ölkənin tranzit siyasəti işlənib-hazırlanarkən bu amillərin nəzərə alınması zəruridir. Qeyd edək ki, ölkənin tranzit siyasəti müxtəlif endogen və ekzogen amillərin - həm iqtisadi, həm də siyasi amillərin təsirini nəzərə alaraq daim təkmilləşdirilməlidir. Bu o deməkdir ki, ölkənin tranzit potensialının inkişafı ilə bağlı işlər bütün maraqlı dövlət qurumlarının, qeyri-hökumət birliklərinin və elmi təşkilatların iştirakı ilə hərtərəfli və davamlı olmalıdır. Bunun üçün ölkənin tranzit siyasətinin formalaşdırılması zəruridir. Tranzit siyasətinin formalaşması ölkənin bu sahədəki maraqlarının strukturlaşdırılmasını, prioritetlərinin dəqiq bir şəkildə müəyyənləşdirilməsini, tranzit potensialının inkişafı üçün strateji vəzifələrin formalaşdırılmasını, habelə konkret tədbirlər planlarının hazırlanmasını əhatə edir. Aşağıdakı istiqamətlər ölkənin tranzit siyasətinin formalaşmasına kömək etmək məqsədi daşıyır.

1. Beynəlxalq nəqliyyat və logistika sahəsindəki qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi, xüsusən yüklərin tranzit daşınması münasibətlərini tənzimləyən ayrıca qanunvericilik aktlarının yaradılması baxımından proseslərin sürətləndirilməsi zəruri görünür;

2. Gömrük qaydalarının daha da təkmilləşdirilməsini həyata keçirmək lazımdır: prosedurların daha da sadələşdirilməsini, sənədləşmə işlərinin həcminin azaldılmasını, informasiya texnologiyalarından və xüsusi proqram həllərindən istifadə edərək məlumatların emalının sürətləndirilməsini təmin etmək. Bu, əsasən idxal olunan malların gömrük dəyərinin yoxlanılmasına aiddir.

Ölkə ərazisi ilə tranzit yükdaşımalarının həcminin artmasını təmin etmək qabiliyyəti təkcə tənzimləyici bazanın təkmilləşdirilməsindən deyil, həm də sərhəd keçid məntəqələrinin tutumundan, eləcə də inkişaf etmiş nəqliyyat və logistika infrastrukturundan da asılıdır.

Elmi ədəbiyyatda tranzit potensial təhlil edilərkən və qiymətləndirilərkən milli və beynəlxalq statistik məlumatlar əsas götürülür. Müvafiq mənbələrdə belə bir qiymətləndirmənin iki yolu vardır:

1. Nəqliyyat vasitəsilə müəyyən bir müddət ərzində dövlət ərazisindən keçən yük və sərnişin tranzitinin faktiki həcmlərini müqayisə etməklə;

2. Malların tranzit hərəkətindən əldə olunan gəlirin strukturunu təhlil etməklə. Qeyd etmək lazımdır ki, sonuncu vəziyyətdə qiymətləndirməyə logistika xidməti obyektlərinin fəaliyyətindən əldə olunan əlavə gəlir də daxil edilir. [1, s.361]

Ölkənin tranzit potensialını qiymətləndirərkən onun formalaşdırılmasına təsir göstərən kəmiyyət və keyfiyyət amillərinin müəyyən edilməsi zəruridir. Əsas amillər iki qrupa bölünür.

1. Makro səviyyədə fəaliyyət göstərən ekzogen amillər (xarici amillər):

- beynəlxalq iqtisadi sistemlərin inkişafı və qarşılıqlı təsirinin ümumi meyilləri;
- ölkə ərazisinin qlobal iqtisadi mərkəzlərlə əlaqəli yerləşməsi;
- ölkənin beynəlxalq iqtisadi cəmiyyətdəki mövqeyi və rolu;
- beynəlxalq nəqliyyatın ərazi və spesifik quruluşu;
- milli nəqliyyat sisteminin vahid beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiya dərəcəsi;
- siyasi risk;
- daxili siyasi sabitlik və nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyi;
- investisiya, inteqrasiya prosesləri, bazar rəqabəti üçün xarici iqtisadiyyatların mövcudluğu.

2. Mikro səviyyədə fəaliyyət göstərən endogen amillər (daxili amillər):

- nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf səviyyəsi;
- müasir texnologiyaların və xidmətlərin istifadəsi (yükdaşıma texnologiyaları, logistika xidmətləri və s.). [3, s.54]

Tranzit potensialı reallaşdırma amillərini aşağıdakı cədvəl şəklində qruplaşdıra bilərik.

Cədvəl

Tranzit potensialı reallaşdırma amilləri

<table>
<tr><th colspan="2">Xarici (makrosəviyyəli) amillər</th><th>Daxili (mikrosəviyyəli) amillər</th></tr>
<tr><th>Geoiqtisadi</th><th>Geocoğrafi</th><th>İnfrastruktur</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Beynəlxalq iqtisadi sistemlərin inkişafı və qarşılıqlı təsirinin ümumi meyilləri.
Əlverişli coğrafi mövqe (ərazinin qlobal iqtisadi mərkəzlərə nisbətən yerləşməsi).
Qonşu ölkələrdə böyük inkişaf etməkdə olan bazarların olması.
Ölkənin beynəlxalq iqtisadi cəmiyyətdəki mövqeyi və rolu.
Beynəlxalq nəqliyyatın ərazi və spesifik quruluşu.
Milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiya dərəcəsi.
Regional iqtisadi inteqrasiya.</td><td>Siyasi risk (tranzit yük axınının əsas axınında yerləşən ölkələrdə siyasi rejimin sabitliyi).
Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyi.
Xarici ölkələrin investisiya, inteqrasiya proses-ləri</td><td>Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf səviyyəsi.
Nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin rasional yerləşdirilməsi.
Məhsuldarlığı əhəmiyyətli dərəcədə artıran sərhəd-keçid məntəqələrinin modernləşdi-rilməsi</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>Texnoloji</td></tr>
<tr><td>İntermodal konteyner nəqliyyatının tətbiqi.
Nəqliyyat prosesinin bütün mərhələlərində müasir informasiya texnologiyalarından istifadə.
Əmtəə dövriyyəsi prosesini idarə etmək üçün logistik prinsiplərin və metodların tətbiqi.
Gömrük texnologiyalarının səmərəliliyi (gömrük rəsmiləşdirilməsi prosesi daxil olmaqla).
Texniki və texnoloji inkişaflar. Nəqliyyat və logistika xidmətləri sahəsində təlim</td></tr>
<tr><td></td><td>İqtisadi və hüquqi</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Dövlətin iqtisadi siyasəti.
Xarici investisiyaların ölkənin daxili bazarına çıxışı.
Milli səviyyədə beynəlxalq tranzitin tənzimlənməsi.
Nəqliyyat infrastrukturunun özəlləşdirilməsi sahəsindəki vəziyyət</td></tr>
</table>

Tranzit potensialının keyfiyyəti nəqliyyat xidmətlərinin dəyəri və dünya bazarında onlara tələbat səviyyəsinin qiymətləndirilməsi ilə müəyyən edilir. Başqa sözlə, tranzit potensialının reallaşdırılması ölkənin və onun bölgələrinin, dünya bazarının tranzit-nəqliyyat ehtiyaclarını formalaşdırmaq, müəyyənləşdirmək və ödəmək imkanlarının qiymətləndirilməsini nəzərdə tutur. Eyni zamanda tranzit potensialının tətbiqi mövcud şəraitdə faktiki olaraq əldə edilmiş səviyyəni əks etdirməlidir, yəni kəmiyyət və keyfiyyətcə ölçülməlidir. [2, s.94]

Qeyd edək ki, ölkənin tranzit potensialını daha da yaxşılaşdırmaq üçün mövcud maliyyə dəhlizlərini genişləndirmək lazımdır, həmçinin təqdim olunan bank xidmətlərinin şaxələndirilməsi, nağdsız ödənişlərin inkişafı üçün məlumat və marketinq strategiyasının hazırlanması, əsas tranzit marşrutları boyunca bankomatlar və valyutadəyişmə məntəqələrinin səmərəli yerləşdirilməsi və s. məqsədəuyğundur. Hal-hazırda beynəlxalq nəqliyyat və logistika xidmətləri bazarı bütövlükdə formalaşmış hesab edilə bilər və bu şəraitdə Azərbaycan Respublikasının qarşısında beynəlxalq xarici ticarət axınlarında, o cümlədən tranzit daşımalarında öz yerini daha da möhkəmləndirmək kimi vəzifə durur. Bunun üçün də nəqliyyat-logistikanın inkişaf etdirilməsi zəruridir. Xarici ölkələrin uzunmüddətli təcrübəsi göstərir ki, dövlətin milli iqtisadiyyatında logistikanı inkişaf etdirməyin vacib məqsədi, məhsulların son maya dəyərində logistika xərclərini azaltmaqla yanaşı, ölkənin tranzit potensialını artırmaqdır. Çünki tranzit bir ölkənin beynəlxalq aləmdəki nüfuzunu artırmaq üçün etibarlı bir vasitədir.

Ədəbiyyat

1. Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки, 2018 №5, с.34-39

2. Кудряшов Н.Г, Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке. Журнал международного права и международных отношений, 2012, № 3 (62) июль, с.92-99

3. Ларин О.Н., Вязовский В.В. Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе. Вестник, ЮурГУ, №41, 2011, с.53-56

Резюме

Османов И.О., Османова Н.И.

Транзитный потенциал страны и факторы их формирования

В статье обоснована необходимость развития транспортной инфраструктуры страны, проводиться оценка ее влияния на транзитный потенциал страны. Определены внутренние и внешние факторы, влияющие на транзитный потенциал. А также обоснована необходимость формирования транзитной политики страны.

***Ключевые слова**: транзитный потенциал, транзитная политика, транспорт, инфраструктура*

Summary

Osmanov I.O., Osmanova N.I.

Transit Potential of the Country and Factors of their Formation

The article substantiates the need for the development of the country's transport infrastructure, assesses its impact on the country's transit potential. The internal and external factors influencing the transit potential are determined. It also substantiated the need to form the country's transit policy.

***Key words**: transit potential, transit policy, transport, infrastructure*

İNNOVASİYA İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAFINA ƏSAS YANAŞMALAR

Pənahova Günay Telman qızı

Sumqayıt Dövlət Universiteti

g.penapova@gmail.com

Bağırova Nuranə Cəmaləddin

Sumqayıt Dövlət Universiteti

rzayeva-nurana@mail.ru

***Xülasə:** Məqalədə innovasiya infrastruktunun mahiyyəti açıqlanır. İnnovasiya infrastrukturunun inkişafını təmin etmək üçün əsas yanaşmalar nəzərdən keçirilir. Həmçinin innovasiya infrastrukturlarının funksiyaları və həll etməli vəzifələr şərh edilir.*

Açar sözlər: *innovasiya, infrastruktur, iqtisadiyyat, elm, inkişaf, dövlət*

Dünya təcrübəsi göstərir ki, inkişaf etmiş bir innovativ infrastrukturun olması, yaradılan fundamental biliklərin cəmiyyətin əsas sahələrinə, ilk növbədə iqtisadiyyat, təhsil və səhiyyə sahələrinə daha sürətli ötürülməsi səbəbindən ərazilərin mövcud elmi, texniki və innovativ potensialından səmərəli istifadəyə kömək edir. Buna görə inkişafın bu mərhələsində, istər ölkə səviyyəsində, istərsə də bölgə səviyyəsində, təkcə innovativ fəaliyyətin deyil, ümumilikdə onların sosial-iqtisadi inkişafının stimullaşdırılması üçün innovativ infrastrukturun formalaşdırılması zərurəti yaranır. Bu da öz növbəsində bazar şəraitində innovasiya infrastrukturunun elementlərinin yaradılması və səmərəli işləməsi üçün şərait yaratmağa imkan verən təşkilatın və iqtisadi mexanizmlərin ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf strategiyasına daxil edilməsini zəruri edir.

İnnovasiya infrastrukturu, innovativ müəssisələrin yaradılması və inkişafına töhfə verən müəyyən vəzifə və funksiyalara malik olan bir-biri ilə əlaqəli subyektlər və strukturların məcmusudur. Ölkənin innovasiya infrastrukturu milli innovasiya sisteminin ən vacib elementlərindən biridir və bu da öz növbəsində iqtisadi sistemin tərkib hissəsidir. İnnovasiyanın səmərəliliyi əsasən innovasiya infrastrukturu ilə müəyyən edilir. Buna görə innovasiya infrastrukturu innovativ iqtisadiyyatın əsas komponentidir, cəmiyyətin innovativ potensialıdır. İnnovasiya infrastrukturu innovativ iqtisadiyyatının əsas vasitə və mexanizmidir. Bu anlayışa əsaslanaraq, innovasiya infrastrukturu, qarşılıqlı əlaqəli, bir-birini tamamlayan istehsal və texniki sistemlərin, təşkilatların, firmaların və yeniliklərin səmərəli həyata keçirilməsi üçün lazımlı və kifayət qədər uyğun təşkilati və idarəetmə sistemlərinin məcmusu kimi başa düşülür.

Sistemli bir yanaşma əsasında innovasiya infrastrukturu milli innovasiya sisteminə daxil edilir. İnnovasiya infrastrukturu həm makro səviyyədə, həm də mezo səviyyəsində nəzərdən keçirilə bilər. Regional innovasiya sisteminin qurulması yolu və strateji idarəetmənin həyata keçirilməsi bölgədəki transformasiya prosesinə əhəmiyyətli təsir göstərir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində innovasiya infrastrukturunun elementləri həm dövlət dəstəyi, həm də qeyri-dövlət kommersiya strukturlarının köməyi ilə mərkəzləşdirilmiş qaydada formalaşır. Bu cür yanaşmalar innovasiya sahəsinin funksional quruluşunu əvvəlcədən müəyyənləşdirir. Müasir iqtisadi sistemlərdə, innovasiya infrastrukturu getdikcə daha çox rol oynayır və müstəqil bir altsistemə çevrilir.

İnnovasiya infrastrukturu ölkə, bölgə, rayon, müəssisə və qrup səviyyəsində innovasiya və texnoloji kompleksin idarəetmə subyektləri arasındakı əlaqədir. İnnovasiya infrastrukturunun inkişafı bilavasitə maddi istehsal sahəsindəki dəyişikliklərlə əlaqədardır, buna görə də iqtisadiyyatın real sektorunun iqtisadi çevrilməsinin nəticələri birbaşa onun vəziyyətinə təsir etmişdir. İnnovasiya infrastrukturunun regional innovasiya sisteminin altsistemi kimi fəaliyyət göstərməsinin məqsədi, regionda innovativ biznesin həyat dövrünün müxtəlif mərhələlərində inkişafına kömək etməkdir.

Beləliklə, innovasiya sisteminin infrastrukturunun funksiyalarına aşağıdakılar aid edilə bilər:

• elmi cəhətdən intensiv kiçik biznesin yaradılması;

• universitetlərin, elmi-tədqiqat institutlarının elmi işlənmələrinin ticarəti;

• əlavə rəqabət üstünlüklərinin formalaşmasında ifadə olunan innovativ biznesdəki çatışmazlıqların doldurulması məqsədi ilə xidmətlər göstərmək;

• kiçik texnoloji yönümlü firmaların inkişafı üçün əlverişli başlanğıc şəraitinin yaradılması;

• müəssisə layihələrinə dəstək;

• maliyyə mənbələrinin toplanması, innovativ, investisiya, vençur fondlarının, innovativ bankların yaradılması və s .;

• kiçik firmaların inkişafını, beynəlxalq şəbəkələrə qoşulma imkanlarını təmin etmək üçün məlumat şəbəkələrinin yaradılması;

• perspektivli elmi və texniki sahələrin inkişafında iştirak sistemi;

• böyük mərkəzlərlə qarşılıqlı fəaliyyət mexanizmlərinin dəstəklənməsi;

• kiçik texnoloji firmaların yaradılması və inkişafı üçün, o cümlədən yüksək texnoloji avadanlıqların icarəsi üçün maddi-texniki bazanın formalaşdırılması;

• elm tələb edən məhsullar, yüksək texnologiyalar yaratmaq və onları bazara, o cümlədən dünya bazarına çıxarmaq üçün yüksək ixtisaslı konsaltinq, mühəndislik, audit, reklam, ekspert xidmətləri almaq;

• innovativ layihələrin sığortasının inkişafı, innovativ fəaliyyətin inkişafına yatırılan xarici sərmayələrin dövlət sığortası.

Azərbaycanda innovasiya infrastrukturu aşağıdakılardan ibarətdir: innovasiya və texnoloji mərkəzlər, texnoloji inkubatorlar, texnoparklar, tədris və biznes mərkəzləri. İnnovasiya infrastrukturu elmi-texniki fəaliyyət nəticələrinin iqtisadi dövriyyəyə cəlb edilməsini və innovasiyanın tədqiqatdan ticarəti və buraxılmasına qədər sürətli inkişafını təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Dünyanın inkişaf etmiş ölkələrinin təcrübəsi təsdiqləyir ki, dünya bazarında qlobal rəqabət şəraitində yeniliklər yaratmaq və tətbiq etmək üçün inkişaf etmiş bir infrastrukturu olan ölkə istər-istəməz qalib gəlir. Buna görə, ölkənin innovativ iqtisadiyyatının səmərəli işləməsi üçün innovativ infrastrukturun, regional miqyasda və ümumilikdə ölkə daxilində yeniliklərin yaradılması və tətbiqi üçün mühəndislik texnologiyalarının tətbiqinə tam töhfə verməli olan bir sıra xassələri olmalıdır. Dövlət və regional səviyyələrdə innovativ proqramlar, strategiyalar, innovativ fəaliyyətə dəstək haqqında qanunlar fəal şəkildə tətbiq olunmalıdır.

İnnovasiya infrastrukturunun inkişafını təmin etmək üçün aşağıdakı yanaşmaları ayıra bilərik:

1. Resurs yanaşması - müxtəlif mənbələrin (maliyyə, sosial, texniki və s.) rolu, onların yetərliliyinin, keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi, təmin edilməsi və səmərəli istifadəsi məsələlərinə diqqət yetirilir. Nəzərə almaq lazımdır ki, innovasiya infrastrukturunun inkişafı zamanı həm mənbələrin quruluşu, həm də özləri dəyişir.

2. Amil yanaşması - innovasiya infrastrukturunun inkişafı və deqradasiyasının amillərini (səbəblərini) müəyyənləşdirməyə, təsirinin təhlilinə və tənzimlənməsinə yönəlmişdir.

3. Bazar-təşəbbüskar yanaşma - innovasiya infrastrukturunun bazar sisteminə daxil edilməsinə və biliklərin ticarəti kanallarına, habelə bu cür infrastrukturun sahibkarlıqla əlaqəsinə yönəldilmişdir.

4. İnstitusional yanaşma - innovasiya infrastrukturunun fəaliyyətini təmin edən daxili və xarici qurumların yaradılmasına və dəyişdirilməsinə yönəldilmişdir.

5. Sistematik yanaşma - bütün bu yanaşmaları ümumiləşdirərək, innovasiya infrastrukturunun ayrılmaz sosial-iqtisadi sistem halına gətirilməsinə yönəlmişdir. Bu yanaşma innovasiya infrastrukturunun inkişafının struktur və funksional aspektlərini də əhatə edir.

Yeniliklərin ortaya çıxmasının müxtəlif sahələrini müəyyənləşdirmək və elm və təhsil sistemlərinin dəyişmələrini nəzərə almaqla, innovasiya infrastrukturunun inkişafının ekzogen mexanizmi tamamlanır, bu prosesin anlayışını genişləndirir. İnnovasiya infrastrukturunun inkişafı bu infrastrukturdakı dəyişikliklərin digər sektorlar və sistemlərlə qarşılıqlı stimullaşdırılması və əlaqələndirilməsi əsasında baş verən birgə təkamül prosesi kimi qəbul edilməlidir.

İnnovativ infrastrukturun formalaşması və inkişafının üç mərhələsini müəyyən edə bilərik. Birincisi, hazırlıq mərhələsi. Bu, innovasiya infrastrukturunun gələcək görüntüsünü yaratmaq, prioritetləri müəyyənləşdirmək, əlverişli innovasiya mühiti yaratmaq və innovasiya dövrünün bütün mərhələlərini əhatə edən və onun təkrar istehsalını təmin edən elementləri ilə işləməkdən ibarətdir. II mərhələ innovativ iqtisadiyyata keçid mərhələsidir. III mərhələ innovasiya infrastrukturunun optimallaşdırılmasıdır.

Müasir tələblərə cavab verən innovativ infrastruktur aşağıdakı vəzifələri həll etməlidir:

- elmi-innovasiya, təhsil, sənaye və informasiya sahəsinin subyektləri arasında qarşılıqlı faydalı münasibətlərə əsaslanan, regionun inkişafı üçün strateji istiqamətlərə uyğun innovativ iqtisadiyyatın qurulmasına kömək etmək;

- yeni bilik, təhsil və innovativ inkişaf proseslərinin məhsuldar qarşılıqlı əlaqəsini təşviq etmək;

- innovasiya infrastrukturuna həvalə edilmiş funksiyaların səmərəli yerinə yetirilməsi: informasiya, kadr, maliyyə-iqtisadi, istehsal və s.

- ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının prioritetləri nəzərə alınmaqla elementlərinin fəaliyyətini vahid təşkilati və iqtisadi mexanizmlər əsasında əlaqələndirmək;

- idarəetmənin bütün mərhələlərində (planlaşdırma, motivasiya, təşkilatlanma, nəzarət), habelə innovativ layihə və proqramların maliyyələşdirilməsində bütün dəyişiklik və proseslərin şəffaflığı və vaxtında aparılması;

- çeviklik və innovasiya infrastrukturunun yalnız elmi, texniki və innovativ fəaliyyətin deyil, həm də ərazinin iqtisadi və ekoloji təhlükəsizliyinin tələblərinə uyğun dəyişən problem və vəzifələrə tez uyğunlaşdırmaq bacarığı;

- innovasiya sahəsində səmərəli dövlət-özəl və bələdiyyə-özəl tərəfdaşlığı;

- regional innovasiya infrastrukturu elementlərinin vahid yerli və dünya innovasiya sisteminin tərkib hissəsi kimi fəaliyyət göstərməsi.

Beləliklə, müəyyən olunmuş problemlər, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsinin və buna görə də ərazinin yüksək səviyyədə sosial-iqtisadi inkişafına nail olmağın ən vacib şərti kimi səmərəli fəaliyyət göstərən innovativ infrastrukturun formalaşdırılması probleminin həlli zəruriliyini müəyyənləşdirir. Bununla əlaqədar sosial-iqtisadi inkişaf tempi və əhalinin rifah səviyyəsinin yüksəldilməsi məqsədi ilə elmi-texniki biliklərin yaranmasına, bərpasına və fəal istifadəsinə töhfə verən milli iqtisadiyyatın ayrılmaz altsistemi kimi innovativ infrastrukturun formalaşması və inkişafı son dərəcə vacibdir.

Ədəbiyyat

1. Tağıyev A.H. İnnovasiya: İnnovasiya iqtisadiyyatına giriş. Bakı: Təknur nəşriyyatı, 2015. 60 s.

2. Ильенкова С.Д. Инновационной менеджмент. М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2008, 335 с.

3. Мильнера Б.З. Инновационное развитие: экономика, интеллектуальные ресурсы, управление знаниями. М.: ИНФРА-М, 2010, 624 с.

Резюме

Панахова Г.Т., Багирова Н.Дж.

Основные подходы в развитии инновационной инфраструктуры

В статье раскрывается сущностьинновационной инфраструктуры. Рассматриваются основные подходы в развитии инновационной инфраструктуры. А также рассматриваются функции инновационной инфраструктуры и необходимые решения.

Ключевые слова: *инновации, инфраструктура, экономика, наука, развитие, государство*

Summary

Panahova G.T., Baghirova N.J.

Main Approaches to the Development of Innovation Infrastructure

The article reveals the essence of the inn

ovation infrastructure. The main approaches to the development of innovation infrastructure are considered. It also discusses the functions of the innovation infrastructure and the necessary solutions.

Key words: *innovation, infrastructure, economy, science, development, state*

QEYRİ-NEFT SEKTORUNUN ARTIM POTENSİALINDA BİLİK İQTİSADİYYATI İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAFININ AKTUAL MƏSƏLƏLƏRİ

Vəkilov Kənan Şöhrət oğlu
Bakı Dövlət Universiteti
kanan.vakilov@gmail.com

Xülasə: *Məqalədə qeyri-neft sektorunun artım potensialında bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun inkişafının aktual məsələləri araşdırılmışdır. Müasir dövrdə intellektual resursların daha fəal reallaşdırılmasının vacibliyi əsaslandırılmışdır. Qeyri-neft sektorunun yeni artım potensialı istiqaməti kimi bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun yaradılmasının vacibliyi vurğulanmışdır. Bilik iqtisadiyyatının perspektivlərinə və sosial-iqtisadi proseslərdə yeni iqtisadi inkişaf paradiqması xüsusiyyətlərinə baxılmışdır. Bilik iqtisadiyyatının formalaşdırılması və bununla bağlı institusional tədbirlərin görülməsininin vacibliyinə diqqət yönəldilmişdir. Yeni çağırışlar şəraitində qeyri-neft sektorunun artım potensialında bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun inkişafının aktual məsələləri üzrə tövsiyələr hazırlanmış və təkliflər verilmişdir.*

Açar sözlər: *qeyri-neft sektorunun artım potensialı, bilik iqtisadiyyatı, bilik iqtisadiyyatının infrastukturu, intellektual resurslar, bilik iqtisadiyyatının inkişaf perspektivləri*

Müasir dövrdə iqtisadi artımın daha məhsuldar mənbələrinin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi problemləri kəskinliyi ilə fərqlənir. Dünyada intellektual resurslardan səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində göstərilən cəhdlər və ortaya qoyulan yanaşmalar yeni mexanizmləri və fəaliyyət strategiyasını şərtləndirir. Analoji problemlər Azərbaycan iqtisadiyyatı üçün də kifayət qədər xarakterik hesab olunur. Belə ki, ölkə iqtisadiyyatının aparıcı sahəsi və valyuta ehtiyatlarının başlıca mənbəyi neft-qaz xammalı istehsalından və onların xaricə xammal kimi satışından əldə olunan resurslardan ibarətdir. Qlobal qeyri-sabitlik şəraitində bu olduqca təhlükəli və riskli bir məsələdir və son 5 il ərzində Azərbaycan bunun acı təsirinə məruz qalmışdır. Məsələn, 2014-cü ilin sonlarından neftin qiymətinin dünya bazarlarında düşməsi ilə əlaqədar olaraq, 2015-ci ildən başlayaraq ölkəmizdə makroiqtisadi və makromaliyyə qeyri-sabitliyi baş vermiş, milli valyuta dəyərdən düşmüş və valyuta ehtiyatlarının xeyli hissəsi itirilmişdir. 2020-ci ildə isə daha qlobal problem – COVİD – 19 pandemiyasının təsirindən yaranan iqtisadi durğunluq və yenə də neftin qiymətinin aşağı dşməsi ölkəmizin valyuta gəlirərinə mənfi təsir göstərmişdir. Bütün bunlar yüksək potensiala malik olan qeyri-neft sektorunun daha intellektual və gəlirli fəaliyyət sahələrinin imkanlarından məhsuldar şəkildə bərhələnməyi və istifadəni tələb edir. Amma, bunun üçün müvafiq infrastruktur formalaşdırmalı, tədbirlər görülməli, institusional islahatlar aparılmalı, milli iqtisadiyyatın strukturununun şaxələndirirlməsi və innovasiyayönlü fəaliyyət sahələrinin imkanlarından səmərəli istifadə edilməsi, yeni istehsal və kommersiya infrastrukturunun yaradılmasına investisiyaların yönəldilməsi təmin olunmalıdır.

Mütərəqqi dünya təcrübəsində bununla bağlı xüsusi diqqət çəkən fəaliyyət sahələrindən biri də bilik iqtisadiyyatının yaradılması və rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi hesabına yeni iqtisadi artım mənbələrinin formalaşdırılmasıdır. Bir çox dünya ölkələrində, xüsusilə, iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş dünya ölkələrində intellektual resursların və biliklərin iqtisadi-təşkilati mexanizmlərin yaradılması və bütövlükdə bilik iqtisadiyyatının formalaşdırılması prosesləri intensiv fazaya keçmişdir. Postsosializm və postsovet respublikalarında isə bu proseslər fərqli şəkildə inkişaf etməkdədir və əksər bu kimi ölkələrdə bilik iqtisadiyyatının formalaşdırılması başlanğıc səviyyəsindədir, bu hal Azərbaycan üçün də xarakterikdir.

Hələ, 2004-cü il 25-28 noyabrında Bakıda keçirilən "Qlobal İKT Konfransı"nda qeyd olunmuşdur ki: "İnformasiya əsrində cəmiyyətdə zəruri olan dəyişmələr geniş miqyasda milli maraqları müdafiə edə biləcək çətin seçimlərə və güzəştlərə səbəb olur. İKT-nin inkişlaf etdirilməsi üçün siyasi və inzibati dəstək təmin edilməlidir. Təhsil bütün vətəndaşlar üçün mümkün və açıq olmalıdır; biliklərə əsaslanana iqtisadiyyat cəmiyyətin hər bir hissəsinin töhfələrindən asılıdır.

Bilikli, təhsilli və bacarıqlı vətəndaşlar regionun rifahına və əmin-amanlığına daha çox fayda verə bilərlər. Biliklərə əsaslanana iqtisadiyyatın verdiyi faydanın ədalətli olmasının təmin edilməsi yerli hökumət, özəl sektor və vətəndaş cəmiyyətindən müəyyən öhdəliklər tələb edir". [4] Kifayət qədər məzmunlu, həm də mürəkkəb və böyük təsirə malik prioritetlər və yanaşmalar bu fikirlərdə öz əksini tapmışdır. Amma, təəssüf hissi ilə qeyd etmək lazımdır ki, dövlətimiz tərəfindən İKT sferasında, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqində, ali təhsil müəssisələrinin innovatik inkifafında aparılan davamlı tədbirlərə və dövlət siyasətinə baxmayaraq, ölkəmizdə hələ də qeyri-neft sektorunun artırımda və inkişafında bilik iqtisadiyyatnın önəmli rolu təmin olunmamışdır. Nəzərə alsaq ki, ölkə Prezidentinin 6 dekabr 2016-ci il taxili Fərmanı ilə təsdiq olunmuş "Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə ölkə iqtisadiyyatının müasir texnologiyalar əsasında inkişaf etdirilməsi, intellektual resurslara əsaslanan iqtisadiyyat sahələrinin formalaşdırılması, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqində sıçrayışın təmin edilməsi, elm və texnolgiyalar bazarlarının inkişaf etdirilməsi, milli innovasiya sisteminin formalaşdırılmasının başa çatdırılması və işləkliyinə nail olunması üçün önəmli strateji hədəflər və vəzifələr müəyyənləşdirilmişdir. [1] Bununla bağlı hesab edirik ki, yaxın illərdə daha çox işlərin həyata keçirilməsi, ilk növbədə, qeyri-neft sektorunun fəaliyyətinin şaxələndirilməsi istiqamətində aparılan məqsədli və ünvanlı islahatlar çərçivəsində bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun formalaşdırılmasına diqqət xeyli artırılmalıdır.

Qeyd edək ki, bilik iqtisadiyyatının formalaşdırılmasında universitetlərin rolu ciddi önəm kəsb edir və bu artıq özünü əyani şəkildə göstərmişdir. Elm, inovasiya və texnologiyalar sahəsində dünyada əldə olunan tarixi nailiyyətlərin, ixtira və kəşflərin əhəmiyyətli hissəsi məhz dünyanın qabaqçıl universitelərində reallaşdırılmışdır. Bu baxımdan hər bir ali təhsl müəssisəsinin bilik iqtiadiyyatının bu və ya digər istiqamətinin inkişaf etdirilməsi üzrə fəaliyyət strategiyası olmalı və buna müvafiq infastruktur yaradılmalıdır. [7] Təhsil infrastrukturunun yenilənməsi, müasir təhsil strategiyasının formalaşdırılması, xüsusilə ali təhsil müəssisələrində bilik iqisadiyyatıının elementlərinin yaradılmasına üstünlüyün verilməsi, bununla bağlı elmi parkların, elmi-tədqiqat və innovasiya zonalarının, biznes-inkubatorların və son illərdə daha çox aktual olan start-up-ların məqsədli və sistemli şəkildə yaradılması istiqamətində fəaliyyət proqramının olması vacib şərtlərdəndir. Böyük ölçüdə bilik iqtisadiyyatının istitusional formalarının daha fəal şəkildə tətbiq edilməsi və yksək texnologiyalar əsaslı bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun yaradılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə yeni innovasiyaların hazırlanması, ideyalardan işlənmə səviyyəsinə gətirib çıxarılması və tətbiqi üçün müvafiq infrastrukturun yaradılması istiqamətində fəaliyyət proqramı olmalıdır. Belə ki: "Bazar iqtisadiyyatı şəraitində fəaliyyət göstərən əksər dövlətlərdə iqtisadi inkişafın əsas prioritet istiqaməti kimi innovasiya yolu seçilmişdir. İnnovasiya yönümlü iqtisadiyyat ölkədə yüksək texnologiyalı istehsalın mənimsənilməsi ilə əlaqədardır. Bu isə öz növbəsində innovasiya fəaliyyətinin mövcud vəziyyətindən asılıdır. Bunun üçün elmtutumlu texnologiyaların mənimsənilməsi, innovasiya sahibkarlığın inkişaf etdirilməsi, innovasiyanın infrastrukturunun yaradılması, bazarlarının təşkili, kommersiyalaşdırılması təmin olunmalıdır". [5, s.109] Digər tərəfdən, bilik iqtisadiyyatının iqtisadi artımda rolunun genişləndirilməsi üçün çoxfunksiyalı iqtisadi mexanizmlərdən, o cümlədən, texnoparklar, sənaye parkları, elmi-texniki parklar, yüksək texnologiyalar parkları və xüsusi iqtisadi zonalardan fəal şəkildə istifadə olunması böyük səmərə verə bilər.

Professor Ş.T.Əliyev qeyd edir ki: "Son illərdə Azərbaycanda XİZ-lərin müxtəlif modifikasiyalarının ölkənin iqtisadi sistemində tətbiqi problemləri ciddi diskussiyalara məruz qalmışdır. Bir çox opponentlər belə zonaların Azərbaycanın xeyli liberallaşmış iqtisadiyyat sektorlarına qarşı çıxsalar da, fikrimizcə, innovasiya funksiyalarının reallaşdırılmasında və bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatının innovasiya iqtisadiyyatına keçməsinin sürətləndirilməsində XİZ-lər effektivli və innovatik iqtisadi mexanizm kimi tələb olunan görünür". [2, s.151] Bizə görə də hazırkı şəraitdə ölkəmizdə bilik iqtisadiyyatının infrastrukturunun daha səmərəli təşkilində və qeyri-neft sektorunun artımı üçün yeni mənbələrin yaradılmasına XİZ və bu kimi iqtisadi zonaların müxtəlif formaları səmərəli olmaq imkanlarına malikdirlər. Bunlarla yanaşı, müasir dövrdə

universitetlər qarşısında yeni çağırışlar, trendlər, paradiqmalar və gözləntilər diqqət çəkir. [3] Bu sırada başlıca məqsəd – universitetlərdə əldə olunan biliklərin daha çevik şəkildə iqtisadiyyat dövriyyəsinə daxil edilməsi və yeni iqtisadi artım mənbələrinin formalaşdırılmasının təmin olunmasıdır. "Azərbaycanın dünyanın daha çox rəqabətqabiliyyətli ölkələri sırasına çıxması o zaman mümkün olar ki, bu vəzifəni elmyüklü texnologiyaların biliklərinə, idarəetmə vərdişlərinə malik yüksək ixtisaslı mütəxəssislər həyata keçirsinlər. Ölkənin coğrafi mövqeyi Azərbaycanın perspektivdə regionun servis-texnoloji mərkəz kimi texnoloji istehsalı inkişaf etdirməyə imkan verir. Yeni elmi-texniki istiqamətlər - biotexnologiyalar, nanotexnologiyalar, informasiya-kommunikasiya texnologiyaları - bütün bu sahələrdə bizim vətən və transmilli bizneslə tərəfdaşlıq şəraitində konkret nəticələrə nail olmaq şansımız vardır. Yaxın gələcəkdə məhz bu istiqamətlərdə bizə minlərlə yüksək ixtisaslı mütəxəssis və diplomlu alimlər lazım olacaqdır". [6] Bütün bu istiqamətdə olan hədəflərə çatmaq üçün isə, ilk növbədə, güclü bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun yaradılması mütləq şəkildə həll olunmalıdır.

Ölkəmizdə aparılan çoxşaxəli iqtisadi islahatlardan yanaşsaq, yaxın perspektivdə qeyri-neft sektorunun artım potensialında bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun inkişafı məqsədilə bir sıra tədbirlərin həyata keçirilməsi aktual olaraq qalır:

– intellektual və bilik resurslarının fəal şəkildə iqtisadi proseslərə transferi və tətbiqinə imkan verən bilik iqtisadiyyatı infrastrukturu şəbəkəsinin formalaşdırılmasının qanunvericilik əsasları gücləndirilməli və beynəlxalq təcrübənin mütərəqqi modellərinin tətbiqi istiqamətində fəallıq artırılmalıdır;

– milli innovasiya sisteminin təşkili prosesləri başa çatdırılmalı, ölkənin ali təhsil və elmi-tədqiqat müəssisələrində innovatik sahibkarlığın inkişafına müvafiq şəraitin yaradılması təmin olunmalıdır;

– ölkə iqtisadiyyatın strukturunda qeyri-neft sektorunun rolunun gücləndirilməsində yeni artım mənbəyi kimi bilik iqtisadiyyatının inkişafına yanaşmalar konseptual səviyyəyə qaldırılmalı və bunlarla bağlı dövlətimizin iqisadi siyasətində müvafiq təkmilləşdirmələr aparılmalı, dövlət dəstəyi mexanizmləri gücləndirilməlidir və s.

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir, 65 s.
2. Əliyev Ş.T. Xüsusi iqtisadi zonaların tətbiqi problemləri. Bakı, Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin yanında Elmin İnkişafı Fondu. – 2012. – 360 s.
3. Məmmədov Z.F., Əliyev Ş.T. Müasir dövrdə universitetlər: yeni çagırışlar, trendlər, paradiqmalar və gözləntilər // Azerbaijan Journal of Educational Studies 2020, Volume 691, Issue 2. - https://journal.edu.az/2992-universities-of-today-new-challenges-trends-paradigms-and-expectations.html.
4. Rəqəmli uçurum və bilik iqtisadiyyatı üzrə Bakı bəyannaməsi, Qlobal İKT Konfrans, 2004. Bakı şəhəri, 25-28 noyabr 2004-cü il. https://ict.az/az/content/213.
5. Tağıyev A.H. İnnovasiya (nəzəri və tətbiqi səpkidə). Bakı, "Təknur". – 2018. 552 s.
6. Valehov C. Biliklər iqtisadiyyatı və innovasiya. Azərbaycan müəllimi.- 2010.- 18 iyun.- S.5 http://www.anl.az/down/meqale/az_muellimi/2010/iyun/124407.htm.
7. Ищук Т.Л. Формирование стратегий развития высшей школы в экономике знаний. Дисс. д-ра экон. наук. 2010, Томск. 414 с.

Резюме

Векилов К.Ш.

Актуальные вопросы развития экономики знаний, способствующих росту потенциала ненефтяного сектора

В статье исследованы актуальные вопросы развития экономики знаний, способствующие росту потенциала ненефтяного сектора. Обоснована важность активной реализации интеллектуальных ресурсов в современном периоде. Отмечена важность создания инфраструктуры экономики знаний в одной из новых сфер роста потенциала ненефтяного сектора. Рассмотрены особенности новой парадигмы экономического развития экономики знаний в процессах социально-экономического развития. Подготовлены рекомендации и даны предложения по актуальным вопросам развития экономики знаний, способствующие росту потенциала ненефтяного сектора в условиях новых вызовов.

Ключевые слова: *рост потенциала ненефтяного сектора, экономика знаний, инфраструктура экономики знаний, интеллектуальные ресурсы, перспективы развития экономики знаний*

Summary

Vekilov K.Sh.

Actual Issues of the Development of the Knowledge Infrastructure Economy that Contribute to the Growth of the Potential of the Non-Oil Sector

The actual issues of the development of the knowledge economy that contribute to the growth of the potential of the non-oil sector are investigated in the article. The importance of active realization of intellectual resources in the modern period is justified. The importance of creating the infrastructure of the knowledge economy in one of the new areas of growth of the potential of the non-oil sector is noted too. Peculiarities of new paradigm of economic development of knowledge economy in processes of socio-economic development are considered. Recommendations and proposals on topical issues of the development of the knowledge economy, which contributes to the growth of the potential of the non-oil sector in the face of new challenges, are made in the end of the article.

Key words: *growth of capacity of non-oil sector, economy of knowledge, infrastructure of economy of knowledge, intellectual resources, perspectives of development of economy of knowledge*

MÜNDƏRİCAT

PLENAR İCLAS

1	*Səmədzadə Z.Ə.* Azərbaycanın tranzit potensialının iqtisadi inkişafda rolunun strateji aspektləri. *(AİİI)*	4
2	*Əliyev T.N.* Azərbaycanda tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin inkişafında loqistika infrastrukturunun rolu. *(AMEA İİ)*	10
3	*Məmmədova Ş.S.* Azərbaycanda müasir ordu quruculuğunun möhkəmləndirilməsinin milli sərvətin artırılmasına və nəqliyyat-tranzit dəhlizinin inkişafına təsiri. *(SDU)*	13
	I BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN TİCARƏT-LOGİSTİKA İNFRASTRUKTURUNUN GÜCLƏNDİRİLMƏSİNƏ TRANZİT POTENSİALININ TƏSİRİ	
4	*Abdullayev L.İ.* Xidmət sferasında maliyyə nəticələrinin uçotunun təkmilləşdirilməsi xüsusiyyətləri. *(SDU)*	17
5	*Bədirzadə G.Ş.* Aqrar sahənin inkişafında ticarət-logistika infrastukturunun gücləndirilməsində informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının əhəmiyyəti. *(AKU)*	19
6	*Böyükkişi N.B.* Sənayenin ixrac qabiliyyətinin yüksəldilməsində nəqliyyat infrastrukturunun rolu. *(AU)*	22
7	*Cəfərli V.V.* Azərbaycanda turizmin inkişaf perspektivlərinin proqnozu və ölkədə turizm potensialının təhlili, inkişaf perspektivləri. *(BAU)*	25
8	*Əhmədova T.M., Sərxanlı S.A.* Regional iqtisadi sistemin investisiya cəlbediciliyinin qiymətləndirilməsinə yanaşmalar. *(SDU, AR İN İİETİ)*	29
9	*Əhmədzadə M.İ.* Müəssisələrin debitor borclarının tənzimlənməsi prosesində müasir bank alətlərinin rolu. *(SDU)*	33
10	*Əlizadə Ş.İ.* Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən tikinti müəssisələrinin əmək resurslarının təhlili. *(AMİU)*	36
11	*Əliyev S.İ., Səmədova F.A.* Logistika mərkəzlərinin dövlət iqtisadiyyatında əhəmiyyəti. *(MAA)*	40
12	*Əliyeva R.S.* Azərbaycanda tranzit potensialının artırılmasında logistikanın rolu. *(AU)*	42
13	*Əliyeva S.Y.* İstehsal və satış prosesində logistikanın iqtisadi səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi. *(SDU)*	45
14	*Əmiraslanova D.Ə.* Logistika siyasətinin mahiyyəti və onun formalaşdırılmasının nəzəri əsasları. *(SDU)*	48
15	*Həmidova A.M.* Regionlarda nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasının iqtisadi əhəmiyyəti. *(SDU)*	52
16	*Həziyev V.Ə.* Azərbaycanda logistikanin inkişaf xüsusiyyətləri. *(UNEC)*	55
17	*Hüseynzadə G.Q.* Debitor borclar və onlar üzrə qiymətləndirilmiş ehtiyatlar. *(SDU)*	59
18	*Köçərli H.R.* Faktorinq əməliyyatları, onların üstün və çatışmayan cəhətləri. *(SDU)*	62
19	*Qurbanova R.V.* Azərbaycanda sığorta sektorunun inkişafına təsir edən amillər. *(SDU)*	66
20	*Quliyeva X.H.* Ticarət-logistika və onun Azərbaycan iqtisadiyyatında rolu. *(AU)*	69
21	*Məmmədova E.B.* Ölkənin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunmasında investisiya fəallığının rolu. *(AKU)*	72
22	*Məmmədov S.M.* Müasir geosiyasi və iqtisadi çağırışlar şəraitində nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı. *(AU)*	76
23	*Məmmədova S.F.* Azərbaycanda logistika sisteminin inkişafı və ticarətin tənzimlənməsi. ***(UNEC)***	81
24	*Musayeva S.F.* Ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsində klaster institutunun rolunu şərtləndirən amillər. *(SDU)*	84

25 *Nəcəfova Ç.M.* Azərbaycanın logistika-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafının əsas istiqamətləri. *(SDU)* 87
26 *Talıblı S.N.* Debitor borclarının səmərəli idarə edilməsi istiqamətləri. *(SDU)* 90
27 *Yəhyayeva A.Y.* Nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının inkişafında investisiyaların rolu. *(SDU)* 95
28 *Gojayev T.L.* The Impact of Transit Corridors on Economic Growth in the Non-Oil Sector of Azerbaijan: Opportunities and Challenges. *(AU)* 98

II BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN QEYRİ-NEFT SEKTORUNDA ARTIM POTENSİALINI GÜCLƏNDİRİLMƏK ÜÇÜN İNFRASTRUKTUR VƏ TRANZİT KORİDORLARININ ƏHƏMİYYƏTİ

29 *Ağayev H.R.* Qeyri-neft sektorunun infrastrukturundan səmərəli istifadə edilməsində sığorta sisteminin rolu. *(AKU)* 102
30 *Aslanov H.H., Babayev N.S.* İqtisadi qloballaşma şəraitində ixrac siyasəti və onun stimullaşdırılması. *(BDU)* 105
31 *Babayeva T.P.* Beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya proseslərinin aktivləşdirilməsi yolları. *(SDU)* 109
32 *Dadaşov F.M. Nəqliyyatda reklam paradiqması və onun xüsusiyyətləri. (AKU)* 113
33 *Əhmədova G.S.* Azərbaycanda xarici ticarətin inkişaf etdirilməsi istiqamətləri. *(SDU)* 117
34 *Əliyev A.A.* Azərbaycandan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri. *(NDU)* 121
35 *Əliyev Ş.T.* Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun potensialının artırılmasında nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin strateji əhəmiyyəti. *(SDU)* 124
36 *Həsənli A.R.* Azərbaycanin geoiqtisadi inkişaf imperativləri fonunda iqtisadi şaxələndirmə çağırışları. *(İİETİ)* 129
37 *Hüseynzadə H.A.* Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun artım potensialında texnoparkların maliyyə təminatı mexanizmlərinin təkmilləşdirilməsi. *(SDU)* 134
38 *İsayev E.Q.* Azərbaycanin xarici iqtisadi əlaqələrində "Bir kəmər, bir yol" təşəbbüsünün prioritetləri. *(UNEC)* 137
39 *İsmayılova L.F.* Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında turizm sektorunun əhəmiyyəti. *(SDU)* 141
40 *Qasımov S.H.* Ev təsərrüfatlarının elmi mahiyyəti, iqtisadiyyatda yeri və rolu. *(SDU)* 143
41 *Qazıyeva S.T.* Azərbaycanin iqtisadi inteqrasiya proseslərində iştirakının iqtisadi əhəmiyyəti. *(SDU)* 149
42 *Quliyev İ.Q.* Logistika sisteminin inkişafının ölkənin investisiya cəlbediciliyinə təsiri. *(AU)* 152
43 *Məcidova S.M.* Azərbaycanda nəqliyyat-logistika sisteminin transmilli şirkətlərin fəaliyyətinə təsiri. (*UNEC)* 156
44 *Orucəliyeva B.Ə.* Milli iqtisadiyyatda turizmin rolunun qiymətləndirilməsi. *(SDU)* 160
45 *Pənahəliyeva M.Ö.* Ölkənin nəqliyyat sektorunun müasir vəziyyəti. *(SDU)* 164
46 *Rəhimli E.Ş.* Beynəlxalq turizm və onun inkişaf meyilləri. *(SDU)* 167
47 *Şəkərəliyeva Z.A.* Qeyri-neft ixrac potensialının gücləndirilməsində logistika infrastrukturunun strateji rolu. (*UNEC)* 170
48 *Ziyadov E.İ.* Xəzəryanı ölkələrdə təbii qaz ixracı qiymətləndirilməsi. *(XU)* 174
49 *Гафарзаде Р.А., Наджафов Э.М.* Применение передового опыта и трендов в области обработки запросов со стороны контакт-центров авиакомпаний. *(НАА)* 178
50 *Ибрагимли А.Б.* Усиление инфраструктуры по обеспечению производства экологически чистой пищевой продукции в условиях пандемии. *(БГУ)* 182
51 *Меликова Л.А.* Механизмы реформирования фискальной политики Азербайджана с целью стимулирования развития ненефтяного сектора. *(УА)* 185

III BÖLMƏ: AZƏRBAYCANDA TRANZİT-NƏQLİYYAT XİDMƏTLƏRİNİN İNKİŞAFI

52 *Abdullayev K.N.* Azərbaycanın tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin inkişafında "Şərq-Qərb" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin rolu. (*AMEA İİ)* 190
53 *Allahverdiyeva M.A.,* Əzizova G.Ə. Azərbaycanda rəqabət mühitinin formalaşdırılması və 192

daxili bazarın qorunması. *(UNEC)*
54 *Baxşəliyev A.B.* Regionlarda aqrar sektorun inkişaf strategiyası. *(SDU)* 197
55 *Cəbiyeva G.Ə.* Regionlarin sosial-iqtisadi inkişafında aqrar klasterlərin rolunun qiymətləndirilməsi. *(SDU)* 201
56 *Əmirov İ.B.* Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit daşımalarının inkişaf perspektivləri. *(SDU)* 206
57 *Hacıyeva Z.E.* Aqrar sahədə klaster siyasəti və onun üstünlükləri. *(SDU)* 210
58 *Daşdəmirova T.Z.* Baki-Tbilisi-Qars layihəsi Böyük İpək Yolunun bərpası prosesinin mühüm həlqəsi kimi. *(BDU)* 214
59 *Hüseynov Q.S.* Təbii inhisarların və onların fəaliyyətini tənzimləyən dövlət hakimiyyəti orqanlarının fəaliyyətinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi. *(SDU)* 220
60 *Hüseynov N.R.* Postpandemiya şəraitində turizm müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətinin təmin olunması problemləri. *(SDU)* 224
61 *Qasımova Z.M.* Logistika xidməti və onun müəssisənin rəqabətqabiliyyətliliyinə təsiri. *(SDU)* 227
62 *Kərimov B.Ə., Cəfərov İ.Q.* Pilotsuz uçuş aparatlarının ticarət-logistik xidmətlərinin artırılmasına təsiri. *(MAA)* 231
63 *Kərimli Ə.İ., Ağayev A.M.* Azərbaycanda enerji sektorunun inkişafı üçün əsas strateji addımlar və daxili siyasət. *(AMİU)* 233
64 *Məhərrəmov M.M.* Sənaye müəssisələrində qeyri-neft istehsalının infrastrukturunun gücləndirilməsində maliyyə dayanıqlılığı məsələləri. *(SDU)* 237
65 *Məmmədova A.O.* Respublikamızın tranzit potensialının genişləndirilməsinin prioritet məsələləri. *(UNEC)* 240
66 *Məmmədova E.Ş.* Azərbaycanda tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı. *(SDU)* 245
67 *Məmmədova S.R.* İnnovasiya iqtisadiyyatının inkişafı sahəsində dövlət siyasətinin əsas istiqamətləri. *(SDU)* 249
68 *Məmmədova Ş.R.* Müəssisənin iqtisadi inkişaf strategiyasının reallaşdırılmasında strateji planlaşdırmanın rolunun qiymətləndirilməsi. *(SDU)* 252
69 *Mirzəbəyov A.Ə.* Milli innovasiya sistemlərinin inkişafı sahəsində mövcud problemlər və onların həlli yolları. *(SDU)* 246
70 *Mövsümova F.R.* Azərbaycanda logistik idarə sisteminə hüquqi dəstək. *(ARPyDİA)* 260
71 *Nəcəfov E.M., Nəcəfli F.E.* Sərnişin aviadaşımaları bazarında fəaliyyət modelləri. *(MAA)* 263
72 *Panaliyev Ə.V.* Azərbaycanda nəqliyyat - logistika sisteminin formalaşması şəraitində tranzit potensialının inkişafı. *(ATU)* 268
73 *Şirvani K.V.* Müəssisədə logistika sistemlərinin təşkili və onlara təsir göstərən amillər. *(SDU)* 273
74 *Ziyadov F.H.* Pandemiya və postpandemiya dövründə aqrar-emal müəssisələrinin logistika infrastrukturunun gücləndirilməsinin əhəmiyyəti. *(AKU)* 276
75 *Vəliyeva L.M.* Azərbaycanda tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin inkişafi. *(SDU)* 279
76 *Vəliyeva R.A., Abdullayeva Y.T.* İnsan kapitalının formalaşmasına təsir edən amillər. *(SDU)* 282

IV BÖLMƏ: AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT-TRANZİT SEKTORUNUN ÖLKƏNİN SOSİAL-İQTİSADİ İNFRASTRUKTURUNUN DAYANAQLI İNKİŞAFINDA YERI VƏ ROLU

77 *Abbasov K.M.* Nəqliyyat-tranzit sektorunda şəffaflığın təmin olunmasında auditin prioritetliyi. *(AKU)* 286
78 *Aslanova M.M.* Bazar mexanizminin inkişaf konsepsiyasında logistika anlayışının formalaşdırılması. *(UNEC)* 289
79 *Bayramov R.D.* Postpandemiya dövründə kimya sənayesi müəssisələrinin infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi yolları. *(SDU)* 295
80 *Bayramov R.P., Əliyev Ə.H., Rəhimov Ç.H.* Küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının müəyyənləşdirilməsi, onun nəqliyyat və iqtisadi infrastrukturun dayanıqlı inkişafına təsiri (Bakı şəhəri timsalında). *(ATU, DŞAK)* 297
81 *Cəmilzadə Ş.V.* Regionun struktur siyasətinin formalaşması və həyata keçirilməsi problemləri. *(SDU)* 301
82 *Əhmədov M.Ə.* Milli iqtisadiyyatın inkişafinda nəqliyyat sektorunun rolu. *(SDU)* 306

83	*Əhmədova L.F.* Universitetlərdə elmi-tədqiqat xidmətlərinin genişləndirilməsində innovatik infrastruktur aspektləri. *(AKU)*	308
84	*Ələsgərov B.İ., Səmədov Y.A.* İqtisadi təhlükəsizliyin elmi-nəzəri əsasları və ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafında onun rolu. (*ADPU-nun Ağcabədi filialı)*	311
85	*Əliyeva R.Ə.* Azərbaycanda tranzit nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı. *(ATU)*	315
86	*Əliyeva Ş.İ.* Şəki-Zaqatala regionu müəssisələrinin klaster tipli quruluşunun üstünlükləri, nəqliyyat-tranzit sektorunun regionun sosial-iqtisadi infrastrukturunun inkişafında rolu. *(SDU)*	318
87	*Əzizova K.V.* Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun səmərəli inkişafında aqrar sferanın rolu və yeri. *(SDU)*	321
88	*Gülməmmədov İ.T.* Sənaye parkları hesabına iqtisadi artım mənbələrinin yaradılmasında istehsal infrastrukturunun əhəmiyyəti. *(QKU)*	324
89	*Hümbətəliyeva S.Ə.* Nəqliyyatın dövlət tərəfindən tənzimlənməsinin sosial-iqtisadi mexanizmləri. *(SDU)*	327
90	*Hüseynov İ.D., Abdullayeva M.R.* Ölkənin dayaniqli inkişafinda dəmiryol nəqliyyatinin rolu və vəzifələri. *(ADY QSC, ATU)*	330
91	*Hüseynova M.S., Tağıyeva A.V.* Azərbaycanda nəqliyyat-logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi. *(SDU)*	333
92	*Xanəliyeva S.İ.* Azərbaycanda logistika sektorunun müasir vəziyyəti və perspektiv inkişafı. *(ATU)*	337
93	*Kərimov İ.Ə.* İnformasiya texnologiyalarından səmərəli istifadə əsasında iqtisadiyyatın rəqəmsallaşdırılmasının sürətləndirilməsi. *(SSS)*	340
94	*Qasımov C.Y.* Naxçıvan Muxtar Respublikanda infratsruktur quruculuğu: davamli regional iqtisadi inkişafda sənayeləşmə və sosiallaşma. *(NDU)*	343
95	*Mahmudova İ.M.* Azərbaycanda rəqəmsal iqtisadiyyatIn inkişaf perpektivləri. *(UNEC)*	348
96	*Mahmudova L.F.* İnnovativ logistikanın ölkə iqtisadiyyatının inkişafina təsirinin qiymətləndirilməsi. *(SDU)*	353
97	*Məmmədova E.M.* Dayanıqlı iqtisadi inkişafın məqsədi və əsas göstəriciləri. *(SDU)*	357
98	*Osmanov İ.O., Osmanova N.İ.* Ölkənin tranzit potensialı və onun formalaşması amilləri. *(SDU)*	360
99	*Pənahova G.T., Bağırova N.C.* İnnovasiya infrastrukturunun inkişafına əsas yanaşmalar. *(SDU)*	363
100	*Vəkilov K.Ş.* Qeyri-neft sektorunun artım potensialında bilik iqtisadiyyatı infrastrukturunun inkişafının aktual məsələləri. *(BDU)*	367

İXTİSARLAR

ADPU AF	Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universitetinin Ağcabədi filialı
ADY QSC	"Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti
AKU	Azərbaycan Kooperasiya Universiteti
AMEA İİ	Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının İqtisadiyyat İnstitutu
AMİU	Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti
AMİUnİK	Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin nəzdində İnşaat Kolleci
AR İN İİETİ	Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyinin İqtisadi İslahatlar Elmi Tədqiqat İnstitutu
ARPyDİA	Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyası
ATU	Azərbaycan Texniki Universiteti
AU	Azərbaycan Universiteti
BAU	Bakı Avrasiya Universiteti
BDU	Bakı Dövlət Universiteti
DŞAK	Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi
XU	Xəzər Universiteti
MAA	Milli Aviasiya Akademiyası
NDU	Naxçıvan Dövlət Universiteti
QKU	Qərbi Kaspi Universiteti
SDU	Sumqayıt Dövlət Universiteti
SSS	Samsung Service Sumgait
UNEC	Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti

KONFRANS MATERİALLARI

2020 № 6

SUMQAYIT DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

SDU

Redaksiya və nəşr işləri şöbəsi