

DOI: <https://www.doi.org/10.36719/2789-6919/10/11-15>

**Elşən Fəxrəddin oğlu Cəfərli**  
Dövlət Gömrük Komitəsinin Akademiyası  
magistrant  
elsenceferli9@gmail.com

## BEYNƏLXALQ İQTİSADI ƏLAQƏLƏRDƏ NƏQLİYYAT-LOGİSTİKASININ ROLU

### Xülasə

Məqalədə ciddi və böyük gələcəyi proqnozlaşdırılan beynəlxalq nəqliyyat logistikası təhlil edilir. Daşımanın dominant "intermodallığı" anlayışı qeyd olunur.

Logistika anlayışının çox şaxəliliyi aydınlaşdırılıb. Dəniz, quru və dəmir yolu logistika mərkəzləri haqda məlumatlar qeyd olunub. Bilindiyi kimi logistikanın ÜDM -yə təsiri bilinməsi vacib olan məsələlərdən biridir. Eyni zamanda beynəlxalq ticarətin artmasında təsiri var. Buna görə də məqalədə logistikanın ümumi daxili məhlusa təsiri, beynəlxalq ticarətin artmasına təsiri, logistika mərkəzləri vasitəsilə əlavə dəyər yaratmağı haqda araşdırma aparılıb.

**Açar sözlər:** *logistika sistemləri, nəqliyyat logistikası, intermodallıq, dəniz nəqliyyatı, beynəlxalq ticarət*

**Elshan Fakhraddin Jafarli**

## The role of transportation logistics in international economic relations

### Abstract

The article analyzes international transport logistics, which is serious and has a great future. The concept of dominant "intermodality" of transportation is noted.

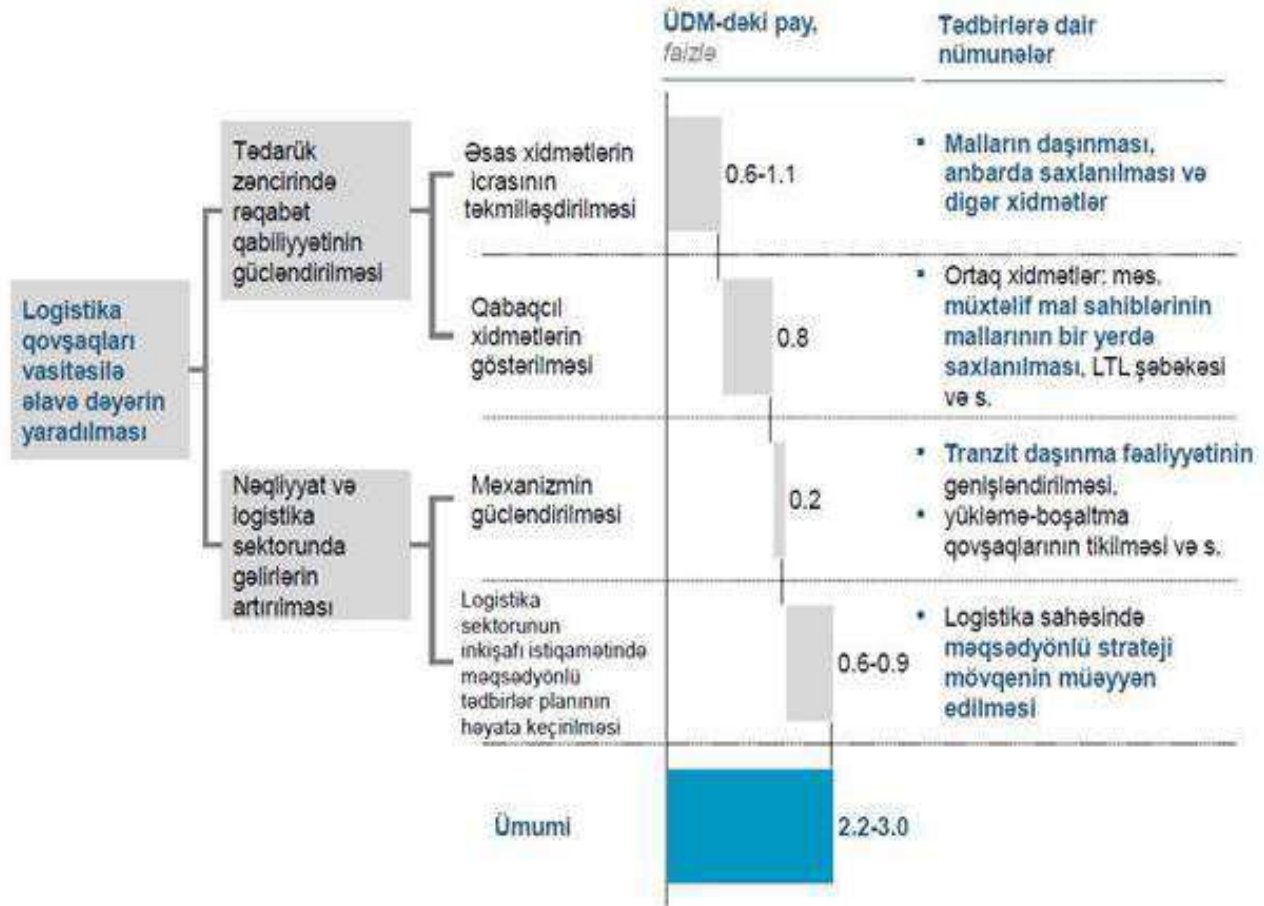
The diversity of the concept of logistics has been clarified. Information on sea, land and rail logistics centers is mentioned. As it is known, the impact of logistics on GDP is one of the important issues. At the same time, it has an impact on the growth of international trade. Therefore, the article examines the impact of logistics on GDP, the impact on the growth of international trade, the creation of added value through logistics centers.

**Key words:** *logistics systems, transport logistics, intermodality, maritime transport, international trade*

### Giriş

Sürətlə qloballaşan dünyada logistika və ticarət əsas sənaye sahələrinə birbaşa xarici investisiyaların artırılması üçün imkanlar təqdim edərək, iqtisadi inkişafın mühüm hərəkətverici qüvvəsinə çevrilmişdir. Hesablamalar göstərir ki, yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat və logistika sistemi ÜDM-i birbaşa 3 faiz artırabilir (Şəkil 1) (9).

**Şəkil 1.** Logistika və ticarət sahəsinin ÜDM-dəki payının artırılması istiqamətləri



Üç əsas ticarət tendensiyası əlavə dəyərə xüsusi diqqət yetirməklə cari qlobal tendensiyaları idarə edir (Alekseyeva, 2008:126).

Birincisi, makroiqtisadi amillər beynəlxalq ticarətin artmasına müsbət təsir göstərir. Açıq bazarlara və azad ticarətə əsaslanan inkişaf son iki onillikdə iqtisadi artımın əsas vasitəsi olmuşdur. Ümumdünya Ticarət Təşkilatı (ÜTT) çərçivəsində ticarətin asanlaşdırılması üçün qlobal razılaşmalarla dəstəklənən islahatlar bu sahələrdə inkişafı sürətləndirdi. Nəticədə ticarət qlobal ÜDM-dən daha sürətlə artdı. Dünya Bankının Milli İqtisadi Məlumatlarına və İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının (OECD) Milli İqtisadi Hesabatına əsasən, 1995-ci ildə mal və xidmətlərin ixracı qlobal ÜDM-in 22%-ni (1975-ci ildə 16,5%) təşkil etmişdir. 2015-ci ildə 29,5% artıb (iqtisadi böhrandan təsirlənmiş). Bu artımın digər əsas sürücüsü inkişaf etməkdə olan bazarlarda artan orta sinifdir. Araşdırmalara görə, ev təsərrüfatlarının gəliri 5000 dollardan çox olan insanların ümumi sayı 2015-ci ildəki 1,45 milyardan 2005-ci ildə 550 milyona yüksəlib (Alekseyeva,2008,134) . İkincisi, sənaye və şirkət səviyyəli amillər də istehsal əlaqələrinin coğrafi paylanmasını yaxşılaşdırır. Ümumiyyətlə, şirkətləri beynəlxalq əməliyyatlarını genişləndirməyə sövq edən iki amil var. Beləliklə, inkişaf etməkdə olan bazarlarda böyümə imkanlarından istifadə etmək üçün yeni coğrafi bölgələrə köçdükdə ucuz istehsal da mümkündür.

Fürsətlərdən istifadə etmək üçün istehsal əməliyyatlarını genişləndirmək lazımdır. Bu tendensiyalar qlobal dəyər zəncirlərinin inkişafı və şaquli ixtisaslaşmanın dərinləşməsi ilə gücləndirilir. Əsas sahələrə daha çox diqqət yetirməklə, aralıq və ya hazır məhsulların outsorsinqi biznes üçün adi bir təcrübəyə çevrilir.

Üçüncüsü, bəzi stimullaşdırıcı mexanizmlərin inkişafı makro və mikro səviyyələri dəstəkləyir. Şübhəsiz ki, informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının (bundan sonra İKT) inkişafını bu baxımdan əsas amillərdən biri hesab etmək olar. Beynəlxalq ticarətin əhatə etdiyi xidmətlərin həcmnin və miqyasının kəskin artması qlobal dəyər zəncirlərinin formalaşmasına təkan verdi (Alekseyeva, 2008:142).

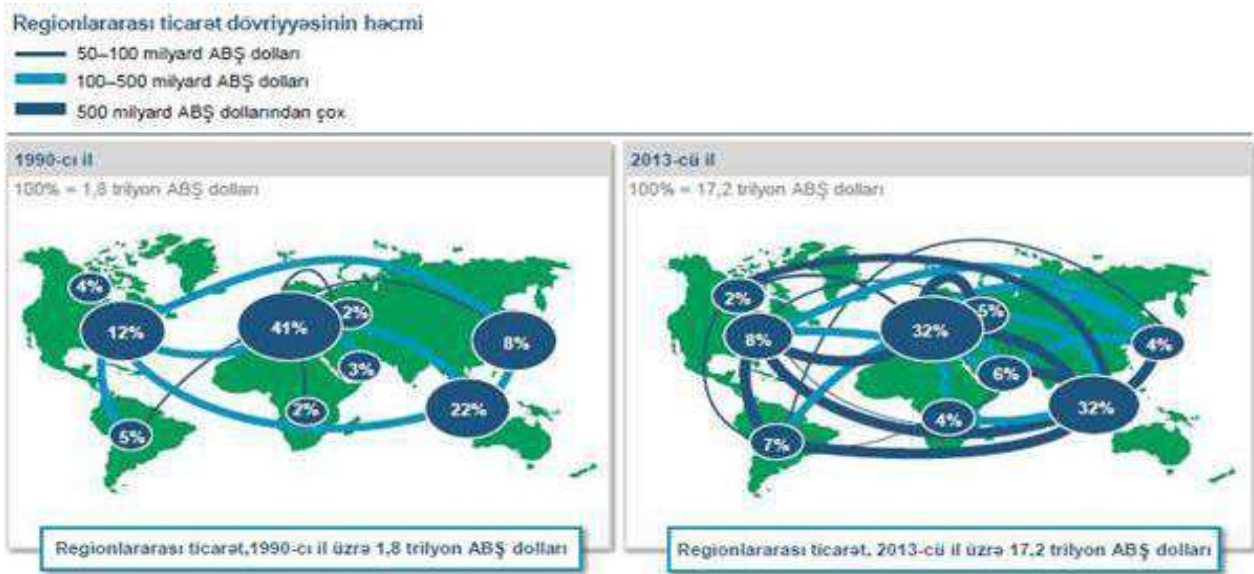
Digər mexanizm, yuxarıda ÜTT nümunəsində izah edildiyi kimi, beynəlxalq ticarəti asanlaşdırıcı tənzimləyici və məsləhət orqanlarının sayını artırmaqdır. Bu qurumlar beynəlxalq ticarətin qaydalarını

müəyyən edir və qlobal tarif və qeyri-tarif maneələrini azaldan ikitərəfli sazişləri asanlaşdırır. Üçüncüsü, nəqliyyat sisteminin texniki imkanlarının təkmilləşdirilməsi oldu. Konteyner daşımaları kimi əhəmiyyətli inkişaf əlavə tələbatın ödənilməsi zərurəti ilə əlaqədar ticarətin sürətli böyüməsinə səbəb oldu. Nəhayət, ticarətin maliyyələşdirilməsinin inkişafı və yeni maliyyə alətlərinin inkişafı da ticarətin genişlənməsinə kömək etdi

(Karxova, 2004:207).

Bu üç amilin təsiri altında qlobal ticarətin artması dəniz daşımalarının kəskin artmasına səbəb olmuşdur. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Əmtəə Məlumat Bazasının məlumatına görə, regionlararası ticarət 1990-cı ildəki 1,8 trilyon dollardan 2013-cü ildə 17,2 trilyon dollara yüksəlib, bunun 70 faizi dəniz yolu ilə həyata keçirilib (Şəkil 2). Bu artımın əsas sürücüsü Çin və Hindistan kimi Asiyada dəniz ticarətini gücləndirən ölkələrdə istehsal və istehlakın artmasıdır.

**Şəkil 2.** Dünya ölkələrində ticarət əlaqələrinin güclənməsi və dövriyyənin artması



Dünyanın bir çox ölkəsi dəniz ticarəti imkanlarından yararlanmaq üçün liman qovşaqlarının tikintisinə sərmayə qoyur. Tipik olaraq, bu cür qovşaqların rəqabət qabiliyyəti üç amillə müəyyən edilir:

Birincisi, qovşaq vasitəsilə liman əməliyyatlarının səmərəliliyi ən müasir təcrübələri qəbul edir. Eyni zamanda, əməliyyatların təkmilləşdirilməsi, qiymətlərin optimallaşdırılması və yeni informasiya texnologiyaları sistemlərinə investisiya qoyuluşu liman əməliyyatlarının səmərəliliyinin artırılmasında mühüm rol oynayır.

İkincisi, ölkənin ucqar bölgələri ilə əlaqələri təmin etmək və inkişaf etdirmək vacibdir. Nəticədə, ölkənin mərkəzləri ilə ucqar ərazilər arasında əlaqələr çox vaxt dəmir yollarına, iri yük maşınlarına investisiyalar və liman ərazilərində sənaye klasterlərinin yaradılması hesabına qurulur. Bu əlaqələr marketing və əməliyyatlarda “sinerjiyaya” nail olmaq üçün ətraf limanlarla əməkdaşlıq vasitəsilə daha da gücləndirilir (Guzenko, 2013:184).

Üçüncüsü, limanlarda əlavə dəyərli xidmətlərin olması ticarət fəaliyyətini artırır.

Bu üç amilin inkişafı ilə dünyanın bir çox qlobal və regional liman mərkəzləri standart halına gəldi və ən yaxşı təcrübə kimi qəbul edildi. Cabbar Əli, Hamburq, Sinqapur, Antverpen, Rotterdam, Tanjer, Aralıq dənizi və Monreal limanlarını misal göstərmək olar. Bu limanların bəziləri və digərləri ucqar ərazilərlə əlaqələri gücləndirmək və əlavə dəyərli xidmətlər göstərmək üçün azad ticarət zonası modelini qəbul ediblər. Çünki azad ticarət zonasında ixracçı sektorlarda fəaliyyət göstərən özəl şirkətlər və sərmayədarlar məqsədyönlü xidmətlərdən və təşviqlərdən yararlanmağa bilirlər.

Beynəlxalq ticarətin sürətli inkişafı ilə əlaqədar olaraq dəniz nəqliyyatının inkişafı ilə birlikdə dəmir yolu nəqliyyatı da artmışdır. Bu artım kontekstində qlobal dəmir yolu qovşaqlarının inkişafına iki əsas proses təsir etmişdir. Bir tərəfdən, multimodal nəqliyyat getdikcə daha vacib bir nəqliyyat növünə çevrildi və liman mərkəzlərinin inkişafı ilə dəmir yolu nəqliyyatı ənənəvi dəmir yolu nəqliyyatını

üstələyib. Məsələn, 2000-ci illərdə Aİ-də dəmir yolu nəqliyyatının illik artım tempi 2,6%, dəmir yolu nəqliyyatının illik artım tempi isə 1,2% olmuşdur. Qlobal ticarət axınlarında konteyner trafikinin sabit artımı və liman operatorları və yerli hökumətlər tərəfindən limana giriş və terminal imkanlarını yaxşılaşdırmaq üçün əhəmiyyətli investisiyalar bu prosesi daha da sürətləndirdi (Guzenko,2013:186).

Dünyanın bir çox ölkələri dəniz, quru və dəmir yolu logistika mərkəzləri vasitəsilə əlavə dəyər yaradaraq yuxarıdakı iqtisadi faydaları reallaşdırmağa çalışırlar. Ən yaxşı dünya təcrübələrinə görə, logistika mərkəzləri vasitəsilə əlavə dəyər yaratmağın üç əsas uğur amili var:

Birincisi, infrastruktur və xidmətlər dəyər yaratmaq üçün bərabər şəkildə inkişaf etməlidir, çünki seçilmiş təchizat zəncirində inkişafı tarazlaşdırmaq daha səmərəlidir. Buna görə də, infraquruta həddindən artıq önəm verilməsi ticarət üçün lazım olan xidmətlərin təchizatında çatışmazlıqlara gətirib çıxara bilər, artımı məhdudlaşdırma bilər. Digər tərəfdən, xidmətlərə həddindən artıq diqqət kifayət qədər infraquruta səbəb ola bilər ( Zimin, 2011:161).

İkincisi, aydın strategiya və diqqətli planlaşdırma logistika mərkəzinə sərmayə qoyarkən mühüm amillərdir. Potensial və gəlirliliyin qeyri-dəqiq təxminləri əməliyyatların başlanmasında və sürətləndirilməsində problemlər yarada bilər. Nəzərə alsaq ki, yüksək potensiala malik mərkəzlərin tikintisi xeyli investisiya tələb edir, nəzərə almaq lazımdır ki, əvvəlcədən müvafiq risklərin qiymətləndirilməsi aparılmalıdır. Bu mənada diqqətli planlaşdırma və ətraflı texniki-iqtisadi əsaslandırma vacibdir ( Zimin, 2011:172).

Üçüncüsü, bütün təchizat zənciri özəl sektorun iştirakı olmadan logistika mərkəzinin tikintisi prosesini optimallaşdırma bilər. Buna görə də şirkət səviyyəsində qeyri-kamil planlaşdırma və optimallaşdırma logistika mərkəzlərinin tikintisində səmərəliliyin aşağı olmasına səbəb olacaqdır. Təchizat zəncirində logistikanı lazımi şəkildə optimallaşdırma bilən və ya bunu etmək üçün bazar qüvvələrinə malik olan üçüncü tərəflər kimi güclü logistik şirkətlərin ümumiyyətlə çatışmazlığı mövcuddur. Dövlət tərəfindən idarə olunan təchizat zəncirinin komponentlərinin, o cümlədən gömrük və birbaşa xarici investisiyaların mövcudluğu logistika sistemlərinin yaradılmasına və inkişafına təsir edən amillərdən biridir ( Zimin, 2011:185).

Logistika və ticarət sahəsində qarşıya qoyulan hədəflərə çatmaq üçün uzunmüddətli perspektivdə logistika əməliyyatı və idarə edilməsi sahəsində qabaqcıl texnologiya infraqurutu yaradılacaq və istifadəyə verilecək. O, xüsusi yük növləri və nəqliyyat marşrutunun xüsusiyyətləri haqqında müxtəlif mənbələrdən məlumat toplayan və daxil edən mərkəzi məlumat bazasına əsaslanan intellektual sistem vasitəsilə ölkədə müxtəlif yük əməliyyatlarını səmərəli və səmərəli şəkildə qiymətləndirəcək, təhlil edəcək və daha yaxşı idarə edəcək. Logistika sektorunda rəqəmsal əməliyyat modellərinin genişləndirilməsi səmərəli anbar və paylama xidmətlərini, eləcə də aşağı tonajlı yük logistikasını daha da təkmilləşdirəcək. Bu yolla, fərdi logistik tərəfdaşlar birlikdə anbar və nəqliyyat əməliyyatlarını optimallaşdırma biləcəklər (Gadzhinsky,2013:348).

Qeyd etmək vacibdir ki, strateji yol xəritəsində müəyyən edilmiş strateji məqsədlər və prioritetlər beynəlxalq ticarəti əhatə edir. Yerli logistika infraqurutu və xidmətləri də ölkədə iqtisadi artımı sürətləndirmək və əhatə dairəsini genişləndirmək üçün vacibdir. Yerli logistika sektorunun təkmilləşdirilməsinə ehtiyac yaranarsa, yeni plan hökumət planının icrası ilə bağlı digər təşəbbüslər vasitəsilə həyata keçiriləcək.

### Nəticə

Beynəlxalq iqtisadi əlaqələri nəqliyyat-logistikasız düşünmək mümkün deyil. Beləki nəqliyyat-logistika sistemi olmadan iqtisadi əlaqələri düşünmək mümkünsüzdür. Yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat və logistika sistemi ÜDM-i birbaşa 3 faiz artırma bilər. makroiqtisadi amillər beynəlxalq ticarətin artmasına müsbət təsir göstərir. Açıq bazarlara və azad ticarətə əsaslanan inkişaf son iki onillikdə iqtisadi artımın əsas vasitəsi olmuşdur.

### Ədəbiyyat

1. Alekseyeva, L.D. (2008), Logistika sisteminin davamlı fəaliyyətinin və inkişafının təmin edilməsi. Diss. cand. iqtisadiyyat Elmlər. Sankt-Peterburq.
2. Artamonova, E.N., Bespeçnaya A.A. (2016) Nəqliyyat logistikasının problemləri haqqında / Elmi konfransın bülleteni, , No 7-2 (11). Elm və təhsilin nəzəri və tətbiqi məsələləri.

3. Guzenko, N.V. (2013), Dəmir yolu nəqliyyatında yük operatorları üçün logistik xidmətlərin şaxələndirilmiş inkişafı. Diss. cand. iqtisadiyyat Elmlər. Rostov-na-Donu.
4. Zimin, V.A. (2011), Logistika infrastrukturunun inkişafı. Diss. cand. iqtisadiyyat Elmlər. Moskva.
5. Karxova, S.A.(2004), Regional nəqliyyat və logistika sisteminin formalaşması. Diss. cand. iqtisadiyyat Elmlər. Irkutsk.
6. Lukinykh, V.F. (2011), Çoxsəviyyəli regional logistika sisteminin idarə olunması nəzəriyyəsi və metodologiyası. Diss. Dr Econ. Elmlər. Sankt-Peterburq.
7. Bepalov, R.S. (2008), Nəqliyyat logistikası. Effektiv çatdırılma sisteminin qurulması üçün ən son texnologiyalar / R.S. Bepalov. Moskva: Vershina
8. Gadzhinsky, A.M. (2013), Logistika: "İqtisadiyyat" hazırlığı istiqamətində ali təhsil müəssisələri üçün dərslik / Moskva
9. mida.gov.az Logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsi

**Rəyçi: i.e.f.d. Təbriz Yadigarov**

Göndərib: 01.05.2022

Qəbul edilib: 02.06.2022