

AZƏRBAYCANDA TRANZİT MARŞRUTLARIN ÜZƏRİNDƏ ƏLAVƏ DƏYƏRLƏRİN YARADILMASI

Xülasə

Azərbaycanın TRACECA və “Şimal-Cənub” dəhlizlərindəki strateji mövqeyi ölkəni global nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevirmək potensialını artırır. Tədqiqat tranzit marşrutlarında əlavə dəyər yaradılmasının iqtisadi artıma təsirini empirik təhlil, statistik modelləşdirmə və KPI sisteminin integrasiyası kimi metodlarla araşdırır. Qeyd olunur ki, 70 mindən çox kiçik və orta müəssisə illik 1 milyard manatdan çox əlavə dəyər yaradır, lakin yüksək xərclər və qeyri-kafi rəqəmsallaşma inkişafı məhdudlaşdırır. Proqram infrastrukturun modernləşdirilməsi və rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi ilə 2030-cu ilə qədər tranzit daşımalarını 50 milyon tona çatdırmağı hədəfləyir.

Açar sözlər: *tranzit marşrutları, əlavə dəyər, nəqliyyat-logistika, rəqəmsallaşma, infrastruktur.*

GİRİŞ

Azərbaycanın Avropa və Asiya arasında strateji coğrafi mövqeyi, TRACECA və “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində iştirakı ölkəni global nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevirmək üçün əlverişli potensial yaradır. Qloballaşmanın intensivləşməsi və sənaye bazarlarında rəqabətin artması şəraitində tranzit marşrutlarında əlavə dəyər yaradılması iqtisadi artımın təmin edilməsində və qeyri-neft sektorunun inkişafında mühüm rol oynayır. Statistik məlumatlara əsasən, Azərbaycanda nəqliyyat-logistika sektorunda fəaliyyət göstərən 70 mindən çox kiçik və orta müəssisə illik 1 milyard manatdan artıq əlavə dəyər formalaşdırır, bu da sektorun iqtisadi əhəmiyyətini vurğulayır. Bununla belə, yüksək əməliyyat xərcləri, rəqəmsallaşmanın qeyri-kafi səviyyəsi və ixtisaslı kadr çatışmazlığı sektorun potensialının tam reallaşmasına maneə törədir. Bu problemlər Azərbaycanın global bazarda rəqabət qabiliyyətini artırmaq və 2030-cu ilə qədər tranzit daşımalarının həcmi 50 milyon tona çatdırmaq kimi strateji hədəflərə nail olmaq üçün tranzit marşrutlarında əlavə dəyər yaradılması mövzusunun sistemli tədqiqini zəruri edir.

Neftdən asılılığın azaldılması və iqtisadiyyatın diversifikasiyası Azərbaycanın “Azərbaycan 2030: Milli Prioritetlər” strategiyasının əsas istiqamətlərindən biridir. Nəqliyyat-logistika sektoru bu hədəfə çatmaqda əsas güvvələrdən biridir, lakin infrastrukturun köhnəlməsi, rəqəmsal texnologiyaların zəif tətbiqi və kadr çatışmazlığı əlavə dəyərin yaradılması prosesini məhdudlaşdırır. Bu baxımdan, innovativ texnologiyaların tətbiqi, proseslərin optimallaşdırılması və kadrların ixtisasının artırılmasına yönəlmiş elmi tədqiqatlar həyata keçirilməlidir. Belə tədqiqatlar makroiqtisadi (region üçün) və mikroiqtisadi (müəssisələr üçün) faydalar təmin edərək iqtisadi dayanıqlılığı gücləndirəcək.

Gələcək tədqiqatlar əlavə dəyərin ölçülməsi üçün standartlaşdırılmış metodologiyaların hazırlanmasına, rəqəmsal texnologiyaların (İnternet of Things, süni intellekt) logistika zəncirlərinə integrasiyasına və kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı kimi yüksək marjlı xidmətlərin inkişafına fokuslana bilər. Logistika mərkəzlərinin region iqtisadiyyatına təsiri və infrastrukturun modernləşdirilməsi ilə bağlı təhlillər Azərbaycanın global logistika zəncirlərində mövqeyini möhkəmləndirəcək. Bu tədqiqatlar ölkənin iqtisadi rəqabət qabiliyyətini və dayanıqlılığını artırmağa xidmət edəcək.

Nəticə etibarilə, tranzit marşrutlarında əlavə dəyər yaradılması Azərbaycanın iqtisadi potensialının reallaşdırılmasında strateji əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat – loqistika sektorunda əlavə dəyərin formalaşması

Sənaye bazarlarında rəqabətin artması, qloballaşma və regionallaşma proseslərinin dinamik inkişafı, istehlakçıların mal və xidmətlərin xüsusiyyətlərinə dair tələblərinin mürəkkəbləşməsi şəraitində müasir biznes bazar mühitində davamlılığın qorunmasına və əlavə dəyər yaradılmasına əsaslanan rəqabət üstünlüklərinin formalaşdırılmasına yönəlmiş yeni həllər və inkişaf formaları axtarır. Nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarında müəssisələrin qarşılıqlı əlaqəsinin tərəqqi tendensiyalarının tədqiqi, nəqliyyat-logistika zəncirlərinin müxtəlif səviyyələrinin formalaşdığını göstərir. Bu zəncirlərə həm ümumi, həm də lokal əlavə dəyər yaratma prosesləri xasdır və onların integrasiya prinsipləri ayrıca tədqiqat məsələsini təşkil edir.

Elmi ədəbiyyatda dəyər və əlavə dəyər aşağıdakı kimi müəyyənləşdirilir [5, s.76]:

1. *Dəyər* – müəyyən əmtəənin və ya xidmətin müəyyən dərəcədə arzuolunan, faydalı və ya vacib keyfiyyətidir;

2. *Əlavə dəyər* – satılan mal və ya xidmətlər üçün pul və ya digər ekvivalentlərdə ədalətli və adekvat olan müqabil dəyərdir.

Bu halda, nəqliyyat-logistika zəncirlərində əlavə dəyər yaratmaq müştəriyə əlavə logistika xidmətləri təklif etməklə və ya əməkdaşlıq edən müştərilərin və ya müəssisələrin ehtiyaclarını proqnozlaşdırmaq və onların ən çox təsdiqlənmiş tələblərini ödəməklə mümkündür. Əlavə dəyərin əldə edilməsinin nəticəsi daha yüksək mənfəət və bazarda daha yüksək rəqabət mövqeyinin əldə edilməsidir. İnformasiya əsrinin şəraitində hər hansı bir şirkət adekvat idarəetmə qərarlarının qəbulu və rəqabət üstünlüklərinin təmin edilməsi məqsədilə məlumatların toplanması və emalı prosesini sürətləndirməyə yönəlmiş müasir texnologiyalar və yanaşmalar tətbiq etməyə çalışır. Eyni zamanda, səmərəliliyin artırılması və əlavə dəyərin yüksəldilməsi konteynerlərdən, kompüterlərdən, mobil terminallardan, malların vahid kodlaşdırma sistemlərindən, nəqliyyat vasitələrinin peyk izləmə sistemlərindən, elektron məlumat mübadiləsindən və elektron pul köçürmələrindən istifadə etməklə baş verir ki, bu da, məsələn, müştərinin maddi axın vəziyyəti haqqında onlayn məlumatlandırılması ehtiyacını ödəyə bilər.

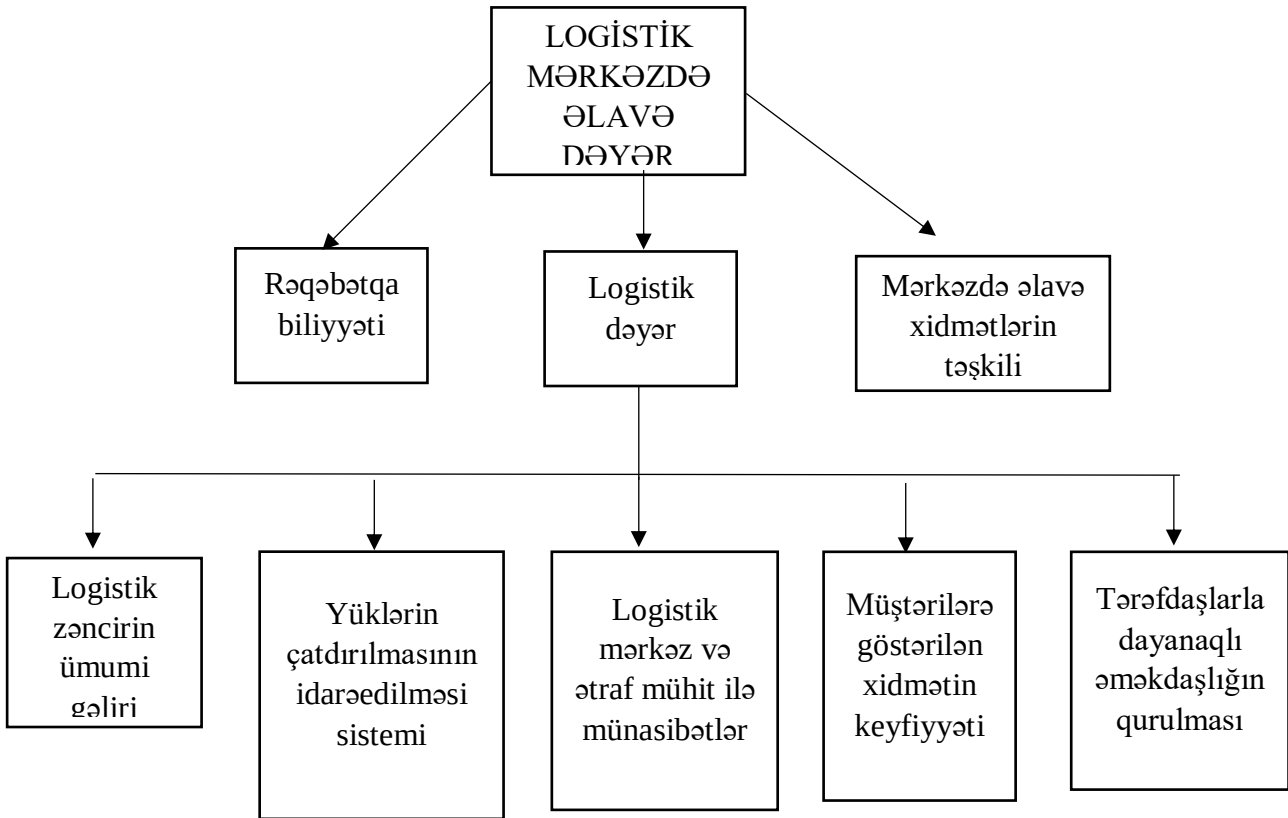
Əlavə dəyərin formalaşdırılması üçün logistika mərkəzi mümkün qədər geniş çeşiddə və həcmdə əlavə xidmətlər təklif etməlidir. Bu dəyər “alıcının genişləndirilmiş məhsul üçün ödəməyə hazır olduğu qiymət ilə istehsal xərcləri və istifadə üçün çatdırılma dəyəri arasındakı fərq” kimi müəyyənləşdirilir [3, s. 135]. Bu dəyərə məhsulların funksional parametrlərinin artırılmasına yönəlmiş əməliyyatlar təsir edə bilər. Xidmətlər, adətən, logistika mərkəzlərində məhsullarla zənginləşdirilir. Genişləndirilmiş xidmətin yerinə yetirilməsi zamanı “yük göndərən – yük alan” münasibətləri əsasında əlavə yeni dəyər yaradılır ki, bu da nəqliyyat-logistika zəncirində ümumilikdə bir sıra təsirlərə səbəb olur (bax şəkil 1).



Şəkil 1. Logistika mərkəzində əlavə dəyər yaradılmasının amilləri və nəticələri

Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Xidmətlərin mürəkkəbliyi mərkəzdə onların idarə edilməsinin inteqrasiyası ilə birlikdə mühüm rol oynayır. Mürəkkəblilik əsasən əsas proseslərin xarakteri ilə müəyyən edilir, bundan əlavə, xidmətlər informasiya axınlarını, biliklərin idarə edilməsini və logistika mərkəzinin baş ofisi ilə əməkdaşlıq edən tərəfdaşlar arasında koordinasiyanı əhatə edə bilər. Mərkəzdə idarəetmənin inteqrasiyasından danışarkən, biz müəyyən biznes strategiyası və rəqabət mühiti ilə bağlı olan əsas proseslərin inteqrasiyasını nəzərdə tuturuq. Şəkil 2-də logistika mərkəzində əlavə dəyərin əldə edilməsi proseduru təqdim olunmuşdur.



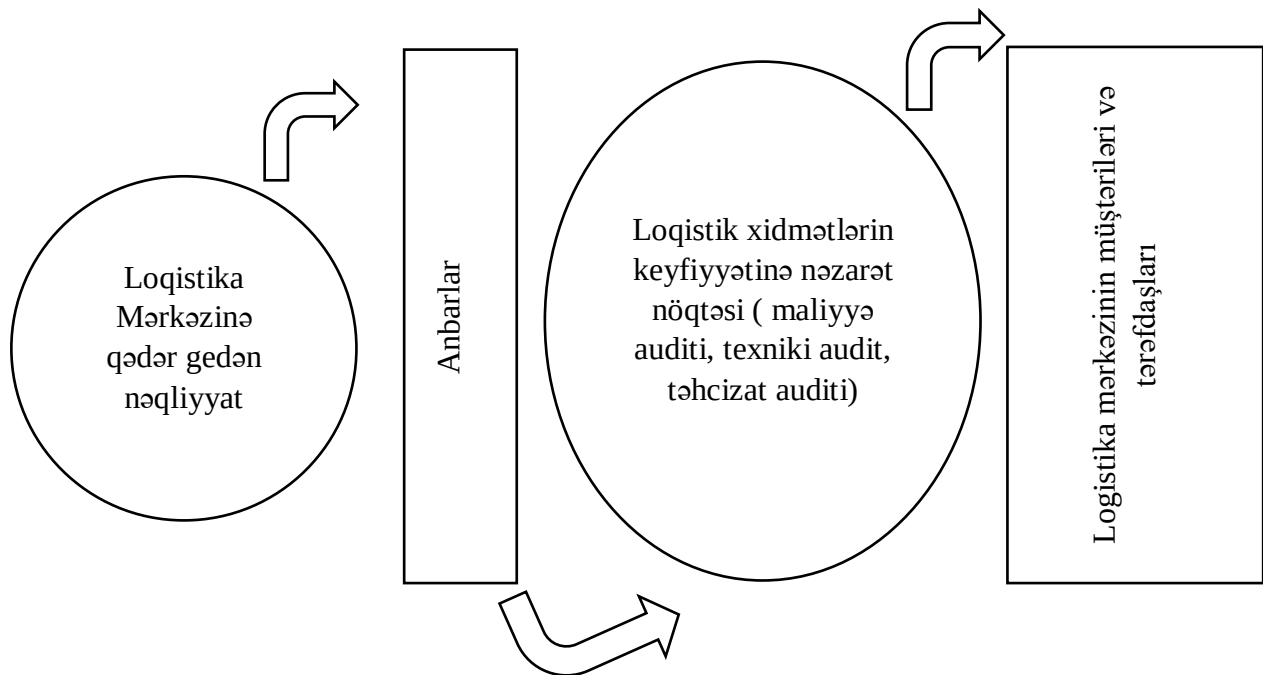
Şəkil 2. Logistika mərkəzində yaradılmış əlavə dəyər

Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Şəkildən göründüyü kimi, əlavə dəyərin yaradılması müştərilərə bəzi əlavə xidmətlərin təqdim edilməsi və ya müştərilərin sifarişlərinin gözlənilən parametrlərinin proqnozlaşdırılması və ödənilməsi yolu ilə də mümkündür. Bütün bu səylər əlavə dəyərin yaratma yolları kimi çıxış edir. Logistik əlavə dəyərinin ən mühüm komponenti logistik mərkəz ilə əməkdaşlıq edən müəssisələr arasında kooperasiyadır; buna müxtəlif amillər, o cümlədən həyata keçirilən fəaliyyətlərin koordinasiyası mühüm təsir göstərə bilər. Elastik, günün sorğularına cavab verən, müqavilələrin imzalanması müəssisələr arasında əməkdaşlığın yüksək keyfiyyətindən xəbər verir [1,s.320]. Logistika əlavə dəyərinə dolayı təsir informasiyanın birgə mübadiləsi və birgə qərar qəbulu ilə göstərilə bilər. Çox vaxt elə olur ki, logistika mərkəzi ilə əməkdaşlıq edən müəssisələr arasında əməkdaşlıq nə qədər yaxşı olarsa, logistika əlavə dəyəri də o qədər yüksək olur. Bununla belə, əməkdaşlıqda pozuntular da logistika dəyərinin digər mənbəyi olur, çünki onlar yeni əməkdaşlıq formalarını inkişaf etdirir. Bütün bu komponentlər logistik əlavə dəyər zəncirinin əsasını təşkil edə bilər. Logistika mərkəzində və onunla əməkdaşlıq edən biznes subyektlərində dəyərlərin niyə yaradıldığını izah edir. Qarşılıqlı asılılıq, koordinasiya və zəncirdəki yerləşmə onların fəaliyyətlərinin harmoniyası sayəsində dəyərə təsir göstərir. Qarşılıqlı asılılıqlar logistik mərkəz ilə bir tərəfdən, digər

tərəfdən təchizat dəyəri zənciri iləndə bağlı olan subyekt arasında əlaqələr şəbəkəsinin keyfiyyətinə təsir edir.

Bundan əlavə, logistika mərkəzində xidmət səmərəliliyinin standartlaşdırılması səmərəliliyi artır, zəncirdəki əməkdaşlıq isə mərkəzə dəyişən mühiti daha az xərclə idarə etmək üçün daha yaxşı anlayış və imkanlar verə bilər [2]. Qeyd etmək lazımdır ki, logistika mərkəzində yeni əlavə dəyərin yaradılması, məsələn, daxil olan materiallara və daxil olan nəqliyyat və anbar xidmətlərinə xüsusi nəzarət tətbiq edildikdə arta bilər. Bu, şəkil 3-də göstərildiyi kimi ola bilər, burada yeni dəyər, keyfiyyətə nəzarət zonalarına nəqliyyat yolu ilə materialların və məhsulların saxlanma nəzarətini tutmaqla əldə edilir.



Şəkil 3. Logistika mərkəzində nəzarət nöqtəsinin qurulması yolu ilə əlavə dəyərin reallaşdırılması algoritmi

Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

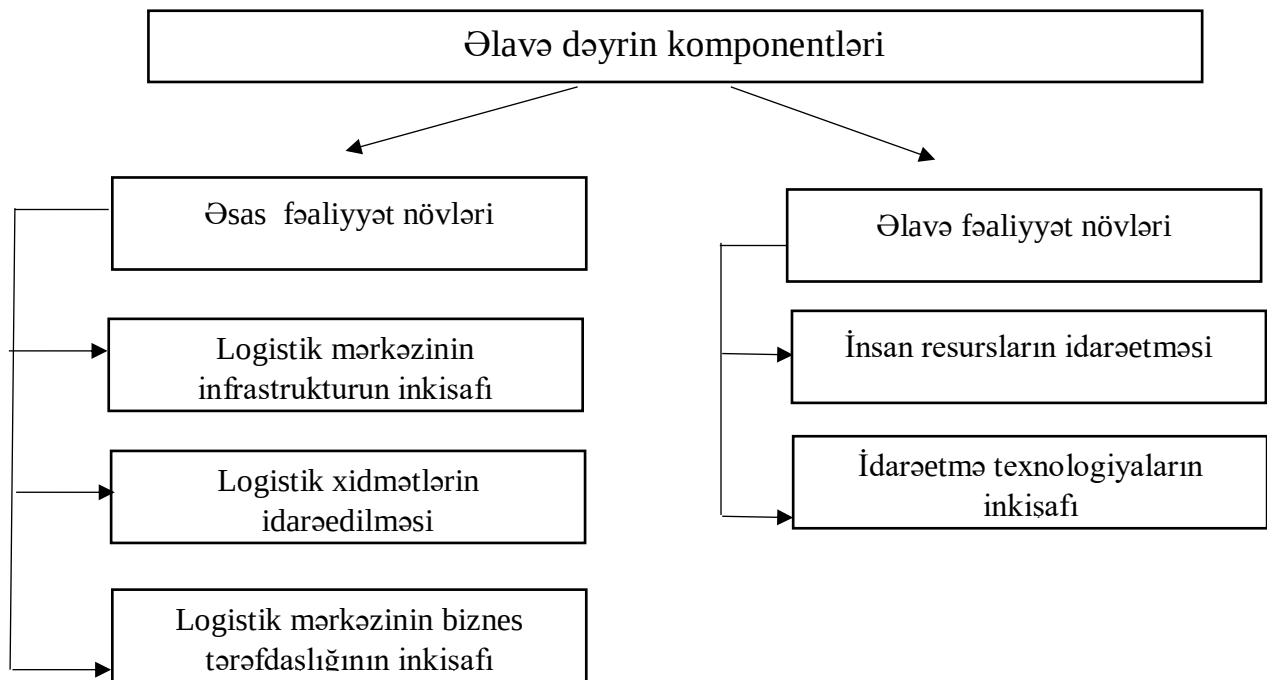
Logistika mərkəzində logistika xidmətlərinin keyfiyyətə nəzarət nöqtələri, həmçinin norma və standartların tətbiqi və nəzarətini təmin edir. Prosedur xidmətin tamamlanma müddətini uzada bilər ki, bu da vaxtı minimuma endirməyə meyli olan rəqabət baxımından sərfəli deyil, lakin xidmətin keyfiyyətinin zamanla sabitliyini təmin edir. Beləliklə, nəticədə balans mərkəzdə yeni logistik əlavə dəyərinin təşviqi üçün nəzarət nöqtələrinin institusionalaşdırılması lehinə danışır. Logistika mərkəzi əməliyyat səmərəliliyi sayəsində eyni xidmətləri rəqib şirkətlərdən daha yaxşı göstərdikdə və beləliklə müştərilər üçün yeni dəyər formalaşdırdıqda rəqabət üstünlüyü əldə edir. Nəhayət, logistika mərkəzində və bütün təchizat zəncirində yaradılmış əlavə dəyər birgə iş və integrasiya səyləri sayəsində formalaşır.

Logistika mərkəzləri getdikcə daha çox elektron ticarət və ya internet kimi müasir texnoloji həllərdən istifadə edir. Mükəmməlliyə nail olmaq üçün mərkəzlər qəbul edilmiş qərarların icrasına imkan verən strategiya qurmalıdır. Bunun üçün mərkəzdə qərar qəbulundan məsul olan bütün rəhbərlər və işçilər öz fəaliyyətlərində aşağıdakı tələbləri və şərtləri nəzərə almalıdırlar:

1. ətraf mühit, rəqabət və əməkdaşlıq edən tərəfdaşların və müştərilərin ehtiyaclarının anlaşılması;
2. logistika mərkəzinin yaxşı biznes baxışı;
3. birgə mənəvi dəyərə və mədəniyyətə əsaslanan biznes modelinin işlənilib hazırlanması;
4. rəqabət strategiyasının hazırlanması və mərkəz üçün prioritet vəzifələrin müəyyənləşdirilməsi;

5. mərkəzdə və təchizat zəncirində əsas proseslərin məntiqi əsaslar əsasında sinxronizasiyası;
6. müasir sistemlərə və texnologiyalara investisiya qoyulması;
7. proseslərin daimi dəyişikliklərə ehtiyacının insanlara aşılmaq və dəyişiklikləri dəstəkləmək;
8. mərkəzin ən səmərəli şəkildə idarə edilməsi.

Bütün bu komponentlər biznes modelinin qurulması zamanı nəzərə alınmalı və dəyişən bazar şərtlərinə uyğunluğu yoxlanılmalıdır. Qeyd edilməli olan mühüm komponent proseslərin yenidən mühəndisliyinə investisiya qoyulmasıdır. Bütün bu sistemlər və texnologiyalar əlavə dəyər yaratma proseslərini dəstəkləyə bilər. Bu, mərkəzin özündə və ya sistemin işlədiyi təchizat zənciri çərçivəsində baş verə bilər. Bütün bu elementlər yeni dəyərlərin formalaşmasına təsir etsə də, iki sistem başlıca rol oynayır – mərkəzdə əsas proseslərin sinxronizasiyası və informasiya sistemlərinə investisiyalar. Uğursuzluqların minimallaşdırılması təchizat zəncirində məhsuldarlığın optimallaşdırılmasına gətirib çıxarır. İnfrastruktur və texnologiyaların əlavə dəyərin inkişafına təsirinin ətraflı təsviri şəkil 4-də göstərilmişdir.



Şəkil 4. Logistika mərkəzində idarəetmə vasitəsilə əlavə dəyərin yaradılması
Mənbə: şəkil müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Şəkil 3.3.4-də logistika xidmətlərinin adekvat idarə edilməsi və lazımi texnoloji infrastruktur vasitəsilə əlavə dəyərin necə formalaşdığı göstərilmişdir. Şəkildən göründüyü kimi, logistika mərkəzində yaxşı idarə olunan əsas proseslər bir-birinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Əsas element – *logistika xidmətlərinin idarə edilməsi* – digər idarəetmə növlərinə ən böyük təsir göstərir. Bundan əlavə, xüsusi proseslərin bir təchizat zəncirində fəaliyyət göstərməsi və idarə edilməsi sayəsində yeni əlavə dəyər yaradılır. W. Paprocki və J. Piereigud bildirirlər ki, logistika mərkəzində yeni əlavə dəyər region üçün makroiqtisadi mənfəətin və təchizat zəncirinin ayrı-ayrı üzvləri üçün mikroiqtisadi mənfəətin inkişafı sayəsində inkişaf edir [5]. Bununla belə, qeyd etmək lazımdır ki, logistik mərkəzlər əlavə dəyərin inkişafından təkcə regionda deyil, həm də yaxın ərazidə tədarük zəncirində faydalanır.

Azərbaycanda nəqliyyat, anbar təsərrüfatı və logistika sahəsində fəaliyyət göstərən 70 mindən çox kiçik və orta sahibkarlıq subyekti illik 1 milyard manatdan çox əlavə dəyər yaradır [13]. Əlavə dəyərin artımı aşağıdakı amillər hesabına əldə edilir:

- xidmətlərin həcmnin artırılması (məsələn, tranzit daşımalarının artması);
- xərclərin azaldılması (məsələn, rəqəmsallaşdırma və ya enerji səmərəliliyi vasitəsilə);

- yüksək gəlirli yeni xidmətlərin yaradılması (məsələn, yüklərin emalı, yeni daşınma şəraiti və s.).

Bizim fikrimizcə, Azərbaycanda yükdaşıma müəssisələrində əlavə dəyərin artımı proqramının işlənilib hazırlanması üçün ölkənin nəqliyyat sektorunun spesifikliyi, onun güclü tərəfləri, məsələn, coğrafi mövqeyi və beynəlxalq dəhlizlərdə (TRACECA, “Şimal-Cənub”) iştirakı, eləcə də aktual problemlər – yüksək nəqliyyat xərcləri, qeyri-kafi rəqəmsallaşdırma, ixtisaslı kadr çatışmazlığı, infrastrukturun köhnəlməsi və innovasiyaların məhdud maliyyələşdirilməsi nəzərə alınmalıdır. Proqram xərclərin azaldılmasına, səmərəliliyin və rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına, həmçinin Azərbaycanın strateji məqsədlərinə uyğun olaraq qeyri-neft ixracının artırılmasına kömək etməlidir. Aşağıda Azərbaycanın yükdaşıma nəqliyyat sektorunun reallıqlarına uyğunlaşdırılmış ətraflı proqram təqdim olunur:

Proqramın məqsədi

Yükdaşıma müəssisələrində əmək məhsuldarlığının artırılması, proseslərin optimallaşdırılması, innovasiyaların tətbiqi və qeyri-neft sektorunun ixrac potensialının genişləndirilməsi hesabına əlavə dəyərin artırılması. Proqram 2030-cu ilə qədər Azərbaycanın TRACECA (“Orta Dəhliz”) və “Şimal-Cənub” dəhlizləri çərçivəsində regional nəqliyyat-logistika mərkəzi kimi mövqelərinin möhkəmləndirilməsinə yönəlib.

Proqramın mərhələləri

1. Nəqliyyat infrastrukturunun modernləşdirilməsi

Təsvir:

Dəmir yolu və avtomobil infrastrukturunun bəzi hissələrinin köhnəlməsi, həmçinin bəzi sahələrin (məsələn, Bakı–Astara marşrutu) qeyri-kafi keçiricilik qabiliyyəti yükdaşıma həcmələrini məhdudlaşdırır. İnfrastrukturun modernləşdirilməsi keçiricilik qabiliyyətini artırmağa, yüklərin çatdırılma müddətini azaltmağa və xərcləri azaltmağa imkan verəcək ki, bu da birbaşa əlavə dəyəri artırıcaq.

Tədbirlər:

- “Şimal-Cənub” dəhlizinin tranzit potensialını illik 30–35 milyon tona çatdırmaq məqsədilə Yalama–Astara dəmir yolu xəttinin (502 km) əsas hissələrinin yenidən qurulması. 30–35 milyon ton hədəfi aşağıdakı amillərlə əsaslandırılır:

1. Cari tutum: 2024-cü ildə bu sahə 0,8 milyon ton yük daşıyıb [6]. Modernləşdirmə 2027-ci ilə qədər keçiricilik qabiliyyətini 10 milyon tona çatdıracaq [7].

2. Astara–Rəşt sahəsinin tamamlanması: İranla razılaşma (2025-ci il) Hindistan və İran bazarları ilə integrasiya sayəsində 10–15 milyon ton əlavə edəcək [8].

3. Tələbatın artımı: “Şimal-Cənub” dəhlizi Hindistandan Avropaya çatdırılma müddətini 15–20 günə endirəcək və bu hesablamalarımıza görə tranzitin illik artımını stimullaşdıracaq.

4. Alyat limanı ilə sinerji: Liman (25 milyon ton) və Yalama–Astara birgə işləyərək 50 milyon tona qədər ümumi tranzit təmin edəcək, bunun 30–35 milyon tonu dəmir yoluna düşəcək.

- Mövcud yolların yükünü azaltmaq və dövlət-özəl tərəfdaşlıq (DÖT) mexanizmləri vasitəsilə özəl investisiyaları cəlb etmək üçün əlavə pullu avtomobil yollarının (məsələn, Bakı–Quba–Rusiya sərhədi yolunun genişləndirilməsi) tikintisi.

- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Alyatda müasir kranlar və avtomatlaşdırılmış yükləmə/boşaltma sistemləri ilə təchiz edilməsi ilə yük dövriyyəsinin illik 15 milyon tona çatdırılması.

Gözlənilən effekt:

- tranzit yüklərinin həcmənin artması ilə nəqliyyat müddətinin azalması.
- enerji səmərəli infrastruktur hesabına istismar xərclərinin azalması.
- DÖT vasitəsilə azı 500 milyon dollar əlavə investisiyanın cəlb edilməsi.

İcrası müddəti: 2025–2028-ci illər.

2. Rəqəmsal texnologiyaların və avtomatlaşdırmanın tətbiqi

Təsvir:

Azərbaycanda logistikada rəqəmsallaşmanın aşağı səviyyəsi marşrutların səmərəsiz idarə edilməsinə, yüksək inzibati xərclərə və gömrükdə gecikmələrə səbəb olur. İnformasiya-

kommunikasiya texnologiyalarının (İKT) və avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərinin tətbiqi proseslərin optimallaşdırılması hesabına əmək məhsuldarlığını və əlavə dəyəri artıracaq.

Tədbirlər:

- gömrük xidmətləri və beynəlxalq logistika sistemləri (məsələn, TRACECA) ilə integrasiya olunmuş yükdaşıma idarəetməsi üçün vahid rəqəmsal platformanın yaradılması. Platforma yüklərin real vaxt rejimində izlənilməsinə, sənəd dövriyyəsinin avtomatlaşdırılmasını və marşrutların optimallaşdırılmasını təmin etməlidir.

- yanacaq istehlakının, nəqliyyat vasitələrinin vəziyyətinin və marşrutların monitorinqi üçün yükdaşıma müəssisələrində avtopark idarəetmə sistemlərinin (*Fleet Management Systems*) tətbiqi ilə yanacaq xərclərinin azalması.

- Abşeron Logistika Mərkəzi kimi logistika mərkəzlərində anbar əməliyyatlarının avtomatlaşdırılması üçün IoT (*Internet of Things* -Əşyaların İnterneti) texnologiyalarından istifadə ilə yüklərin emal müddətinin qısaldılması.

Gözlənilən effekt:

- rutin əməliyyatların avtomatlaşdırılması hesabına əmək məhsuldarlığının artması.
- rəqəmsal sənəd dövriyyəsi sayəsində inzibati xərclərin azalması.
- xüsusilə TRACECA dəhlizi çərçivəsində Azərbaycan daşıyıcılarının beynəlxalq bazarlarda rəqabət qabiliyyətinin artması.

İcrası müddəti: 2025–2027-ci illər.

3. Kadrların ixtisasının artırılması

Təsvir:

Nəqliyyat sektorunda logistlər, sürücülər və texniki personal daxil olmaqla ixtisaslı mütəxəssis çatışmazlığı müasir texnologiyaların tətbiqini məhdudlaşdırır və məhsuldarlığı azaldır. Kadrların yenidən hazırlanması və təlim proqramları işin səmərəliliyini artırmağa və innovasiyaların tətbiqinə kömək edəcək.

Tədbirlər:

- rəqəmsal logistika sistemlərinin idarə edilməsi, müasir nəqliyyat vasitələrinin istismarı və gömrük işləri üzrə mütəxəssislərin hazırlanması üçün böyük logistika mərkəzlərində (məsələn, Alyat və Bakı) təlim mərkəzlərinin yaradılması.

- beynəlxalq yükdaşıma standartları üzrə təlimlər keçirmək üçün beynəlxalq təşkilatlarla (məsələn, UNECE və ya IRU) əməkdaşlıq.

- Azərbaycanda təsərrüfat subyektlərinin 99%-ni təşkil edən kiçik və orta müəssisələrin (KOM) əməkdaşları üçün təlim proqramlarının subsidiyalaşdırılması.

Gözlənilən effekt:

- yüksək ixtisaslı yerli və xarici kadrların cəlb edilməsi hesabına əmək məhsuldarlığının artması.

- 2028-ci ilə qədər sertifikatlaşdırılmış mütəxəssislərin sayının artması.

- sürücülərin peşəkar hazırlanması sayəsində qəzaların və dayanmaların azalması.

İcrası müddəti: 2025–2029-cu illər.

4. Logistika mərkəzlərinin və əlavə dəyər zəncirlərinin inkişafı

Təsvir:

Logistika mərkəzlərinin yaradılması və əlavə dəyər zəncirlərinin inkişafı (məsələn, kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracdan əvvəl emalı) yükdaşıma gəlirlərini artırmağa imkan verəcək. Bu, xüsusilə qeyri-neft sektoru üçün aktualdır, çünki 2024-cü ildə global miqyasda əlavə dəyər 3,4% artmışdır [9].

Tədbirlər:

- 2028-ci ilə qədər Abşeron Logistika Mərkəzi (28 hektardan 35 hektara qədər genişləndirmə ilə) daxil olmaqla 5–6 logistika mərkəzinin tikintisinin başa çatdırılması, Aİİ ölkələrinə ixrac üçün kənd təsərrüfatı məhsullarının emalına diqqət yetirilməsi.

- Dağıstan vasitəsilə keçən kənd təsərrüfatı yükləri üçün Aİİ standartlarına uyğun emal imkanları ilə “yaşıl dəhliz”in təşkili ilə gömrük rəsmiləşdirilməsinin sadələşdirilməsi.

- yüksək əlavə dəyərli məhsulların istehsalı üçün logistika mərkəzlərinin yaxınlığında texnoparkların yaradılması (məsələn, kənd təsərrüfatı məhsullarının qablaşdırılması və konservləşdirilməsi).

Gözlənilən effekt:

- yüklərin emalı hesabına qeyri-neft sektorunda əlavə dəyərin 10–12% artması.
- 2028-ci ilə qədər kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracının artması.
- logistika və əlaqəli sahələrdə yeni iş yerlərinin yaradılması.

İcrası müddəti: 2025–2030-cu illər.

5. İnvestisiyaların cəlb edilməsi və maliyyə dəstəyi

Təsvir:

Nəqliyyat müəssisələrinin uzunmüddətli maliyyələşmə çatışmazlığı və aşağı investisiya imkanları sektorun əsas problemlərindəndir. Özəl və beynəlxalq investisiyaların cəlb edilməsi, həmçinin dövlət dəstəyi müəssisələrin modernləşdirilməsinə və onların gəlirliliyinin artırılmasına kömək edəcək.

Tədbirlər:

- enerji səmərəli nəqliyyat vasitələrinin və rəqəmsal texnologiyaların alınması üçün Aİİ və yerli banklar vasitəsilə nəqliyyat sektorunda KOM-lər üçün imtiyazlı kredit proqramlarının genişləndirilməsi.

- DÖT çərçivəsində nəqliyyat layihələri üçün investisiya fondunun yaradılması ilə 2030-cu ilə qədər 1 milyard dollar cəlb edilməsi.

- “Azərbaycan 2030: milli prioritetlər” proqramına uyğun olaraq ekoloji texnologiyalara (məsələn, yükdaşıma üçün elektromobillərə) investisiya qoyan müəssisələr üçün vergi güzəştlərinin təmin edilməsi.

Gözlənilən effekt:

- 2028-ci ilə qədər nəqliyyat sektoruna investisiyaların 20% artması.
- modernləşdirmə hesabına müəssisələrin gəlirliliyinin 10–15% artması.
- neft sektorundan asılılığın azalması (ÜDM-də neft sektorunun payı 2016-cı ildə 40,2%-dən 2024-cü ildə 30,6%-ə enmişdir [10]).

İcrası müddəti: 2025–2030-cu illər.

Aktual problemlər və onların nəzərə alınması

1. yüksək nəqliyyat xərcləri: Proqram rəqəmsallaşdırma və infrastrukturun modernləşdirilməsi vasitəsilə marşrutların optimallaşdırılmasını nəzərdə tutur ki, bu da yanacaq və xidmət xərclərini azaldacaq.

2. qeyri-kafi rəqəmsallaşdırma: İKT və avtomatlaşdırılmış sistemlərin tətbiqi səmərəsiz idarəetmə və gecikmələr problemini həll edəcək.

3. kadr çatışmazlığı: Təlim mərkəzləri və beynəlxalq əməkdaşlıq işçilərin ixtisasını artıracaq.

4. infrastrukturun köhnəlməsi: Yolların və limanların yenidən qurulması keçiricilik qabiliyyətini və etibarlılığı artıracaq.

5. Maliyyələşmənin məhdudluğu: İmtiyazlı kreditlər, DÖT və vergi güzəştləri investisiyaları cəlb edəcək.

2030-cu ilə qədər gözlənilən nəticələr

Məhsuldarlığın artması və yüklərin emalı hesabına nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin 25% artması. Bu rəqəm Dünya Bankın hesabatında da təsdiqlənir [11].

TRACECA və “Şimal-Cənub” dəhlizləri çərçivəsində Azərbaycan vasitəsilə tranzit daşımalarının illik 50 milyon tona çatdırılması (50 milyon ton rəqəmi 2027–2028-ci illərdə əsas infrastruktur obyektlərinin modernləşdirilməsindən sonra hesablanmış potensialı əks etdirir: Alyat limanı – 25 milyon ton [12], BTK – 15 milyon ton [13], Yalama–Astara – 15–20 milyon ton [14]. Cəmi: 25 milyon ton (Alyat limanı) + 15 milyon ton (BTK) + 15 milyon ton (Yalama–Astara) = 55 milyon ton. Yüklərin mümkün kəsişməsi (məsələn, liman vasitəsilə yüklər qismən BTK ilə təkrarlana bilər) və koordinasiya və tələbat məhdudiyyətləri nəzərə alınaraq, yekun qiymətləndirmə konservativ proqnoz üçün 50 milyon tona endirilmişdir).

- nəqliyyat və logistika sahələrində yeni iş yerlərinin (say daxil edilməyib, çünki dəqiq rəqəm yoxdur).

- milli prioritetlərə uyğun olaraq ÜDM-də qeyri-neft sektorunun payının 70%-ə çatdırılması.

Monitoring və nəzarət

- proqramın icrasına nəzarət etmək üçün Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi yanında idarələrarası komissiyanın yaradılması.

- ildə bir dəfə daşıma həcmələri, əlavə dəyər və investisiyalar kimi göstəricilərin qeyd olunduğu irəliləyiş hesabatlarının dərc edilməsi.

- hər mərhələnin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi üçün KPI (*Key Performance Indicators*, inglis dilindən tərcümədə “Əsas İcraat Göstəriciləri”) sisteminin integrasiyası (məsələn, xərclərin 10% azalması, məhsuldarlığın 20% artması). KPI – tapşırıqların yerinə yetirilməsinin uğurluluğunu, məqsədlərə nail olunmasını və proseslərin səmərəliliyini qiymətləndirmək üçün istifadə olunan kəmiyyət və keyfiyyət metrikalarıdır. Logistikada KPI nümunələri: çatdırılma müddəti, sifarişlərin vaxtında yerinə yetirilmə faizi, yük vahidinin emal dəyəri, müştəri məmnuniyyəti səviyyəsi. KPI sistemi təşkilatın məqsədləri ilə bağlı olan və irəliləyişi izləməyə imkan verən belə göstəricilərin strukturlaşdırılmış toplusudur. KPI sisteminin integrasiyası bu göstəricilərin iş proseslərinə daxil edilməsini nəzərdə tutur ki, onlar gündəlik fəaliyyətin bir hissəsi olsun. Buraya aşağıdakılar daxil ola bilər:

- logistika zəncirinin hər mərhələsi üçün xüsusi KPI-lərin hazırlanması (məsələn, yükün qəbulu, saxlanması, emalı, daşınması, çatdırılması).

- KPI üzrə məlumatların avtomatik toplanması üçün proqram təminatının (məsələn, ERP və ya WMS) qurulması.

- işçilərin KPI ilə işləməyə və qərar qəbulu üçün onlardan istifadəyə öyrədilməsi.

- darboğazların müəyyənləşdirilməsi və proseslərin təkmilləşdirilməsi üçün göstəricilərin müntəzəm monitorinqi və təhlili.

NƏTİCƏ

Tədqiqatımızın nəticələrinə görə, Azərbaycanda tranzit marşrutlarında əlavə dəyərin yaradılması ölkənin TRACECA və “Şimal-Cənub” beynəlxalq dəhlizləri çərçivəsində regional nəqliyyat-logistika mərkəzi kimi mövqelərinin möhkəmləndirilməsinin əsas amilidir. Qlobal rəqabət və müştəri ehtiyaclarının mürəkkəbləşməsi şəraitində Abşeron Logistika Mərkəzi kimi logistika mərkəzləri innovativ texnologiyaların tətbiqi, rəqəmsallaşdırma, infrastrukturun modernləşdirilməsi və kadrların ixtisasının artırılması hesabına rəqabət üstünlüklərinin formalaşdırılmasında mühüm rol oynayır. Müəllif tərəfindən təklif olunan proqram proseslərin optimallaşdırılması, xərclərin azaldılması və kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı kimi yüksək marjlı xidmətlərin spektrinin genişləndirilməsi yolu ilə 2030-cu ilə qədər nəqliyyat sektorunda əlavə dəyərin artırılmasını hədəfləyir. Statistik göstəricilərin empirik qiymətləndirilməsi göstərdi ki, təkə tranzit daşımalarının həcmi illik 50 milyon tona çatdırmağa deyil, həm də yeni iş yerləri yaratmağa, ÜDM-də qeyri-neft sektorunun payını təqribən 70%-ə çatdırmağa və davamlı iqtisadi artımı təmin etməyə imkan verəcək. KPI sisteminin integrasiyası, əlavə dəyər zəncirlərinin inkişafı və Azərbaycanın coğrafi mövqeyindən strateji istifadə ölkənin global bazarda rəqabət qabiliyyətini gücləndirəcək, region və logistika zəncirinin iştirakçıları üçün makro və mikro iqtisadi fayda yaradacaq. Gələcək tədqiqatlar əlavə dəyərin ölçülməsi üçün göstəricilərin işlənilməsinə və müəssisələrin müasir texnologiyalar və infrastruktur dəstəyi ilə nəqliyyat-logistika zəncirlərində integrasiya mexanizmlərinin hazırlanmasına yönəldilməlidir.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Arshinder Arun Kanda, S.G. Deshmukh. Supply chain coordination: Perspectives, empirical studies and research directions, International Journal of Production Economics 115 (2008) 316–335.

2. Frazelle E. Supply Chain Strategy. The Logistics of Supply Chain Management // McGraw-Hill, New York USA, 2002.

3. Krawczyk S. Logistikanın dəyər yaradılmasındakı rolu: Tətbiqi logistikanın ayrı-ayrı məsələləri; redaktor L. Bukovski. — Polşa Elmlər Akademiyası, Varşava, 2007.
4. Paprocki W., Pieriegud J. Logistika mərkəzlərinin inkişafı, Eurologistics, № 5/2003
5. Stephen M., Rutner C., John Langley, Jr, (2000), “Logistics Value: Definition, Process and Measurement”, The International Journal of Logistics Management, Vol. 11 Iss 2 pp. 73 – 82.
6. <https://corp.ady.az/ru/mediya-2/novosti/novosti/azerbaidzanskije-zeleznije-dorogi-dostizeniya-poslednix-20-let-i-perspektivy>
7. https://www.carecprogram.org/uploads/2020-CAREC-RSA_AZE_RUS_2nd_2021-7-27.pdf
8. <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-iran-trade-exchange-via-railway-up-by-over-30-2024-1-12-0>
9. <https://www.investopedia.com/articles/investing/101015/why-opec-and-non-opec-countries-matter.asp>
10. https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Экономика_Азербайджана#.2A_2024
11. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>
12. <https://www.trend.az/business/4001150.html>
13. <https://report.az/ru/infrastruktura/sushestvuyut-vozmozhnosti-dlya-uvelicheniya-gruzoperevozok-cherez-azerbajdzhan/>
14. <https://casp-geo.ru/azerbajdzhan-ukreplyaet-pozitsii-v-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorah>

Z.B.Agayev

doctoral student, Baku Eurasian University

Creating added value on transit routes in Azerbaijan

Abstract

Azerbaijan's strategic position in TRACECA and "North-South" corridors enhances its potential as a global transport-logistics hub. The study explores the impact of creating added value on transit routes on economic growth using empirical analysis, statistical modeling, and KPI system integration. Over 70,000 small and medium enterprises generate more than 1 billion manats in added value annually, yet high costs and insufficient digitalization hinder progress. The proposed program aims to modernize infrastructure and implement digital technologies to achieve 50 million tons of transit shipments by 2030.

Keywords: *transit routes, added value, transport-logistics, digitalization, infrastructure.*