

UDK 164.04

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ LOGİSTİK SİSTEMİNDƏ EFFEKTİVLİK İNDEKSİNİN ARTIRILMASI YOLLARI

V.E. QASIMOV*, N.F. AĞAYEV*

Dünyada logistika sahəsinin mövcud vəziyyətinin və effektivliyinin qiymətləndirmək üçün ölkələr arası Logistik Performance Index - LPI - indexi istifadə olunur. LPI 2014-də qeydə alınmış tərkib hissələrinə görə Azərbaycanın vəziyyətinə nəzər saldıqda aydın görünür ki, ölkəmiz gömrük və infrastruktur sahələrinə görə digər komponentlərdən daha yaxşı vəziyyətdədir.

Açar sözlər r: logistik effektivlik indeksi, logistika, təchizat zənciri, beynəlxalq daşımalar, nəqliyyat dəhlizləri.

Giriş. Dünyada logistika sahəsinin mövcud vəziyyətinin və effektivliyinin qiymətləndirilməsi ölkələr üzrə problemlərin aşkara çıxarılmasına, onların həll olunmasına və optimallaşdırılmasına yardım edir. Dünya Bankı 2007-ci ildən etibarən hər iki ildən bir ticarətin təchizat zəncirinin effektivliyini və ya logistik performansını ölçmək üçün Logistik Performans İndeksini (LPI) hazırlayır. 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 və 2018-cü illər üçün hazırlanan LPI indeksinin sonuncu nəşri 160 ölkəni əhatə edir.

Təchizat zənciri beynəlxalq ticarətin bel sütunudur. Onun logistikası işə yük daşınması, anbarlaşdırma, sərhad şəffaflığı, ödəmə sistemləri, həmçinin istehsalçılar və ticarətçilər tərəfindən istifadə olunan əhəmiyyəti artan digər funksiyaları əhatə edir. Yaxşı logistik performans iqtisadi inkişaf, diversifikasiya və yoxsulluğun azaldılması üçün əhəmiyyətlidir. LPI və onun komponentləri ölkələrə onlar və onların ticarət tərəfdaşlarının üzləşdiyi çətinlikləri başa düşməyə kömək edir.

Tədqiqatın məqsədi. Ölkəmizdə logistik sistemin effektivlik indeksinin artırılması yollarını təhlili aparılır və vahid strategiyanın hazırlanması üçün tövsiyələrin işlənməsindən ibarətdir.

Rəqabətə bağlanma (Connecting to Compete) başlığı ilə yayımlanan LPI sorğularının dördüncüsü olan 2018 LPI nəticələrinə əsasən Almaniyaya 4.20 balla ən yaxşı nəticə göstərən dövlət olmaqla, Əfqanıstanı 1.95 balla ən pis nəticə göstərmişdir (1-dən 5-ə qədər olan bölgü üzrə). Almaniyaya hər dörd LPI sorğuları üzrə birinciliyini qorumuşdur. Əvvəlki illərin sorğularına nisbətən sonuncu sorğularda daha aşağı nəticə göstərən dövlətlər ümumi ballarını daha yaxşı nəticə göstərən dövlətlərə nisbətən daha sürətlə inkişaf etdirirlər. Əlbəttə ki burada əsas səbəblərdən biri inkişaf etmiş ölkələrdə artıq güclü infrastruktur və logistik sistemin qurulmasıdır.

* Azərbaycan Milli Aviasiya Akademiyası

2018 LPI sorğu anketi əvvəlki 5 anketlə bənzər olub yenə milli və beynəlxalq olmaqla iki hissəli standart anket formalarından ibarətdir. Beynəlxalq LPI ölkələri 6 komponentdə təhlil edilir: – Gömrük və sərəhəd rəsmiləşdirilməsinin effektivliyi (Gömrük); Ticarət və nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti (İnfrastruktur); Rəqabətə davamlı qiymətlərlə daşımaların təşkili asanlıqı (Beynəlxalq daşımalar); Logistik xidmətlərin keyfiyyəti və təcrübə (Logistik xidmətlərin keyfiyyət); Daşımaların izlənilməsi (Mövqeyin müəyyən edilməsi); Daşımaların planlaşdırılması və ya gözlənilən çatdırılma müddəti ərzində müştəriyə çatma tezliyi (Vaxtı-vaxtında)

Milli hissədə iştirakçılar işlədikləri ölkənin logistik mühiti əsasında kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərini təqdim edirlər. 2016-cü il anketində əvvəlki sorğu ilə müvafiq olaraq logistika peşakarları ilə (1000 beynəlxalq logistik agentliyi ilə) 6000-dən çox dəyərləndirmə olmuşdur. 2012-ci il hesabatında ilk dəfə anketə daxil edilən “yaşıl logistika” sualı bu hesabatda da təkrarlanmışdır. Azərbaycan sonuncu beynəlxalq LPI sorğusunda dəyərləndirilən ölkələr sırasına daxil deyil. Bu isə ölkənin logistik mühiti haqqında daha ətraflı məlumat almağa imkan vermir [1].

Logistik performans indeksi hesabatında ölkələr LPI ballarının məcmu bölüşdürmələrinə görə bərabər sayda ölkə daxil olan 5 LPI qrupuna ayrılmışdır. Əlavə olaraq bu 5 qrup əvvəlki LPI hesabatlarında edildiyi kimi LPI ballarının bölüşdürülməsinə görə logistika dostu olmayan ölkələr (alt LPI qrupu), qismən yaxşı nəticə göstərən ölkələr (3 və 4-cü qrup), davamlı yaxşı nəticə göstərən ölkələr (2-ci qrup) və logistika dostu (üst LPI qrupu) olmaqla 4 kateqoriyada adlandırılmışdır. Azərbaycan 2014-cü ildə 2.45 balla bu kateqoriyalarda 4-cü LPI qrupunda, digər bir ifadə ilə qismən yaxşı nəticə göstərən ölkələr kateqoriyasına daxil olmuşdur. Bu göstərici ilə Azərbaycan ən yaxşı nəticə göstərən Almanyanın (4.12) balının 59 faizinə malikdir [2].

2014 LPI hesabatında Ticarətin Asanlaşdırılmasının Faydaları / WEF 2013 Ticarətin Asanlaşdırılması Hesabatından nəticələr” adı altında aşağıda ifadə edilən faydalı dəyərləndirməyə yer verilmişdir: Ticarətin asanlaşdırılmasının tərkib hissələrindən əsas ikisi sərəhədin idarə olunması ilə nəqliyyat və rabitə infrastrukturudur. Sadəcə bu ikisinin inkişaf etdirilməsi qlobal ticarətdə 1.6 trilyon dollarlıq (14,5%), qlobal ÜDM-də isə 2,6 trilyon dollarlıq (4,7 %-lik) bir artıma səbəb olur. Dünya miqyasında tariflərin tamamilə aradan qaldırılması isə qlobal ÜDM-də yalnız 400 milyard dollar (0.7 %), beynəlxalq ticarətdə 1,1 trilyon dollar (10,1 %) səviyyəsində bir artıma səbəb ola bilər [3]. (Ticarətin asanlaşdırılmasında daha mülayim bir inkişafın əldə edildiyi bir ssenari üçün qlobal ticarətdə 9.4 %, qlobal ÜDM-də isə 2.6 %-lik bir artım ola biləcəyi proqnozlaşdırılmışdır).

Ümumi olaraq baxıldıqda LPI balları ortalamada yüksək gəlirli ölkələr üçün daha yaxşı vəziyyətdədir. Logistik balları yüksək gəlirli ölkələrdə aşağı gəlirli ölkələrə görə ortalamada 53 %, aşağı orta gəlirli ölkələrə görə 42 % və yüksək orta gəlirli ölkələrə görə 30 % daha çoxdur. Ölkələr arasında ciddi logistik fərqlər olmağına baxmayaraq gəlir səviyyəsi performansla təsir edən yeganə amil deyil. Yüksək gəlirli ölkələr adətən daha yüksək logistik ballarına malik olmasına baxmayaraq digər gəlir qrupları daha dağınıqdır. Əvvəlki hesabatlarda olduğu kimi sonuncuda da aşağı gəlir qrupunda olan ölkələr üst LPI qrupu istisna olmaqla hamısında yer alırlar. Yüksək gəlir qrupunda olmamaqla təbii qaynaqlarla zəngin olan Azərbaycanla Türkmənistan, Qazaxıstan, İraq və Qabon aşağı nəticə göstərən ölkələr qrupuna daxil olmuşlar. Nəticə olaraq bu paylanma logistik performansda gəlir qədər tətbiq olunan siyasətin də təsirli olduğunu göstərir. Bu mövqedə yenə də ticarətin asanlaşdırılmasının önəmi ortaya çıxır.

LPI 2014-də qeydə alınmış tərkib hissələrinə görə Azərbaycanın vəziyyətinə nəzər saldıqda aydın görünür ki, ölkəmiz gömrük və infrastruktur sahələrinə görə digər komponentlərdən daha yaxşı vəziyyətdədir. Belə ki 2014-cü il Logistik Performans İndeksinin beynəlxalq hissəsində yer

alan altı komponentdən birincisi olan “Gömrük və sərhad rəsmiləşdirilməsinin effektivliyi” sahəsində Azərbaycan 2012-ci ilə görə 65 pillə irəliləyərək 160 ölkə arasında 82-ci sırada yer almışdır. Azərbaycan bu sahədə 2.57 bal almışdır.

2014 LPI indeksinə görə Azərbaycan “Ticarət və nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti” sahəsində 2012-ci il dəyərləndirməsinə nisbətən 33 pillə irəliləyərək, 68-ci yerdə qərarlaşmışdır. Ümumilikdə infrastruktur digər sahələrlə nisbətdə ən yüksək xalla qiymətləndirilib.

2014 LPI indeksinə görə Azərbaycan “Rəqabətə davamlı qiymətlərlə daşımaların təşkili asanlıığı” sahəsində 2012-ci ilə görə 7 pillə irəliləyərək 160 ölkə arasında 113-cü pillədə yer tutmuşdur. Azərbaycan bu sahədə də 2.57 xal almışdır. “Logistik xidmətlərin keyfiyyəti və təcrübə” ölkəmiz 2012-ci ilə nisbətən 2014-cü ildə 6 pillə geriləməyə baxmayaraq, əvvəlki sorğudakı kimi 2.14 balla dəyərləndirilmişdir. Azərbaycan “Daşınmaların izlənilməsi” sahəsində 68 pillə geriləyərək 160 ölkə arasında 148 balla qiymətləndirilmişdir.

2014 LPI indeksinə görə Azərbaycan “Daşınmaların planlaşdırılması və ya gözlənilən çatdırılma müddəti ərzində müştəriyə çatma tezliyi” sahəsində 69 pillə geriləyərək 2.57 balla 143-cü olaraq dəyərləndirilmişdir. Cəmi iki il ərzində gömrük üzrə 65 pillə irəliləmə, daşınmaların izlənmə bilməsi və vaxtında çatdırılması sahələri üzrə isə müvafiq olaraq 68 və 69 pillə geriləmə hesabatların hazırlanmasında təsadüfi şərtlərin nəticələrinə təsir etmə imkanını diqqət mərkəzinə gətirir. Ümumilikdə əvvəlki illərin sorğularının nəticələrinə nəzər saldıqda aydın görünür ki, hesabatlar arasında xeyli tərəddüdlər yaranmışdır. 2014 LPI hesabatında yeni bir xüsusiyyət olaraq ölkə performanslarını daha yaxşı göstərmək üçün 4 LPI hesabatının 6 LPI tərkib hissəsinə aid balları istifadə edilərək daha aydın bir mənzərə ortaya çıxarılmışdır. Bu yanaşma bir LPI hesabatından digərinə təsadüfi dəyişməni (varyasiyanı) azaltmış və 166 ölkənin müqayisəsinə imkan vermişdir. Hər komponent üçün əlaqəli hər ilin balları ən yeni məlumat ən çox çəkiyə malik olmaqla, 2007-ci il üçün 6.7 %, 2010-cu il üçün 13.3 %, 2012-ci il üçün 26.7 % və 2014-cü il üçün 53.3 % olmaqla götürülmüşdür.

Bu yeni yanaşma ilə yaradılan 2007-2014 LPI-də Almaniya 4,10 bal ilə birinci, Sinqapur (4,06) ikinci və Hollandiya (4,05) üçüncü olmuşdur. Digər tərəfdən 28 AB üzvündən 15-i və 34 OECD üzvündən 23-ü ilk 30-da qərarlaşmışdır. Azərbaycan bu sıralamada 2.47 balla 117-ci olmuşdur. Çəkili LPI ballarına nəzər saldıqda görə bilirik ki, ortalama ballar 2.18-lə 2.83 arasında dəyişməklə birlikdə, tərkib hissələri üzrə mövqeyimiz 82 və 150 arasında artma və ya azalma göstərmişdir.

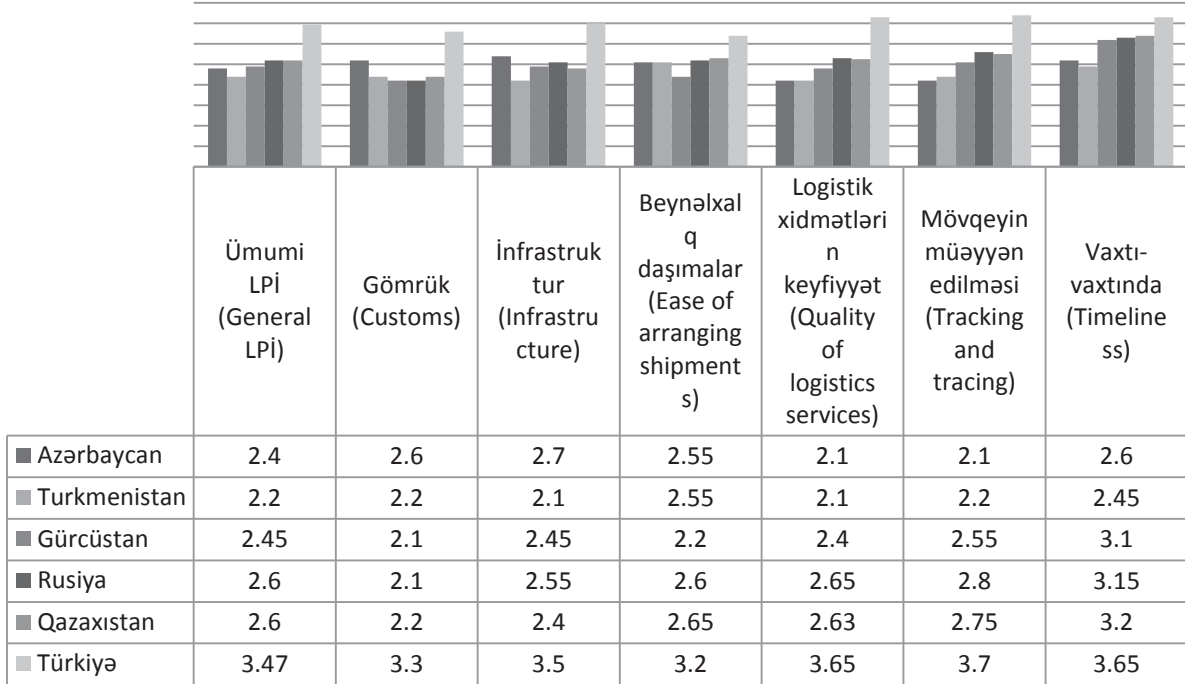
C dv 11.

4 LPI hesabatı üzrə Azərbaycanın dünya ölkələri arasında mövqeyi və xalları

	LPI 2014		LPI 2012		LPI 2010		LPI 2007	
	Sıra	Xal	Sıra	Xal	Sıra	Xal	Sıra	Xal
Gömrük	82	2.57	147	1.92	117	2.14	96	2.23
Infrastruktur	68	2.71	101	2.42	104	2.23	116	2.00
Beynəlxalq daşımalar	113	2.57	120	2.43	55	3.05	90	2.50
Logistik xidmətlərin keyfiyyəti	149	2.14	143	2.14	91	2.48	128	2.00
Mövqeyin müəyyən edilməsi	148	2.14	80	2.75	91	2.65	96	2.38
Vaxtı-vaxtında	143	2.57	74	3.23	100	3.15	124	2.63
Ümumi LPI	125	2.45	116	2.48	89	2.64	111	2.29

Mənbə: Logistik Performans İndeksləri məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Azərbaycanın qonşu ölkələrlə LPI müqayisəsini apardıqda ölkəmizin ümumi göstərici üzrə yalnız Türkmənistandan irəlidə olduğu görülür. Ümumi göstərici üzrə artan ardıcılığı Gürcüstan, Rusiya, Qazaxıstan və Türkiyə izləyir. Ümumilikdə Türkiyə region üzrə bütün LPI komponentləri üzrə liderdir. Üç tərəfinin dənizlə əhatə edilməsi, Qara dənizini Aralıq dənizi ilə birləşdirən boğazların Türkiyə ərazisində yerləşməsi və qurulmuş müasir infrastruktur ölkəni dünya üzrə 47-ci pilləyə daşımışdır.



Qrafik 1. LPI və onun komponentləri üzrə Azərbaycanın qonşu dövlətlərlə müqayisəsi
Mənbə: Logistik Performans İndeksi 2014 məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Azərbaycan Respublikası “TRACECA” və şimal-cənub nəqliyyat dəhlizlərinin vacib hissəsi olduğuna görə, dövlət sərhəd keçid məntəqələrinin buraxılış qabiliyyətinin artırılması son dərəcədə əhəmiyyət kəsb edir. Buna görə də idxal-ixrac əməliyyatlarının müasir tələblərə uyğun aparılması, dövlət sərhədindən keçirilən malların və nəqliyyat vasitələrinin yoxlanılması zamanı süni maneələrin aradan qaldırılması üçün münbit şəraitin yaradılmalıdır. Bu məqsədlə 2009-cu il yanvarın 1-dən “bir pəncərə” prinsipi tətbiq edilməyə başlanılmışdır [4]. Bir pəncərə prinsipi daşınmaya aid sənədlərin yoxlanılması məqsədi ilə toplu şəkildə bir neçə xidmətin əvəzinə yalnız bir dövlət orqanına təqdim edilməsi deməkdir. “Bir pəncərə” prinsipinin tətbiq edilməsinə baxmayaraq Azərbaycanda logistika və beynəlxalq daşımalar sahəsində yenə də ən böyük maneələrdən biri sərhəd keçid məntəqələrində gözləmələrin olmasıdır. Buna əsas səbəb kimi gömrük sənədləşməsi zamanı sənədlərin sayının çoxluğu göstərilə bilər. Bu problem Dünya Bankı Qrupunun 2003-cü ildən bəri hər il nəşr etdiyi “Doing Business” hesabatında da öz əksini tapmışdır. 2014-cü ilə qədər aparılan köhnə metodologiyaya əsasən 2014-cü ildə 189 ölkə arasında aparılan sıralamada ölkəmiz 70-ci olmuşdur. Bu özlüyündə yaxşı göstərici olsa da bu hesabatın alt parametrlərinə diqqət yetirdikdə aydın görünür ki, xarici ticarət sahəsi digər sahələrdən fərqli olaraq daha problemlidir. Hesabatda görmək olar ki, ölkəmiz “beynəlxalq ticarət” göstəricisinə görə 189 ölkə arasında 168-ci yerdə qərarlaşmışdır. Digər region ölkələrindən Gürcüstan isə bu

sıralamada 117-ci və 43-cü yerləri tutmuşlar. 2014-cü ilə aid köhnə metodologiya əsasında hesablamağa uyğun olaraq Azərbaycandan 20 fut çəkili bir standart konteynerin ixracı zamanı 9 sənəd, 28 gün vaxt və 3540 ABŞ dolları tələb olunur. Bu göstəriciləri yaxın qonşularımızla müqayisə etdikdə görürük ki, eyni konteynerin ixracı Gürcüstanda isə daha az, cəmi 4 sənəd 9 gün vaxt və 1885 ABŞ dolları vəsait tələb olunur.

2015-ci ildən etibarən tətbiq edilən yeni metodologiyada “beynəlxalq ticarət” alt parametri əmtənin logistik idxal və ixrac prosesi ilə bu proseslərə sərf olunan vaxt və xərcləri hesablayır. Yeni metodologiyaya əsasən “Doing Business” malların daşınması zamanı bütün idxal və ixrac proseslərini özündə cəmləşdirən 3 dəst alt prosesə – sənədlərin qeydiyyatına, sərhəd və gömrük nəzarətinə və daxili nəqliyyata sərf olunan vaxtı və xərcləri ölçür [5].

Cədvəl 2-ə nəzər saldıqda aydın olur ki, Azərbaycanda idxal zamanı çəkilən xərclər digər qonşu ölkələrdən ucuz deyil, eyni zamanda idxal sənədləşməsi digər ölkələrə nisbətən dəfələrlə daha çox vaxt alır. Daha keyfiyyətli xidmət göstərmək məqsədi ilə sənədləşmə və nəzarətə sərf olunan vaxt azaldılmalı, həmçinin sənədləşməyə çəkilən xərclər əlverişli miqdara gətirilməlidir

C dv 12.

“Doing business 2015” hesabatının “beynəlxalq ticarət” alt bölməsinin əsas göstəriciləri.

		Azərbaycan	Gürcüstan
İxrac			
Tələb olunan vaxt (saat)	Gömrük və sərhəd nəzarəti	34	14
	Sənədlərin tərtib edilməsi	35	48
Tələb olunan xərc (ABŞ dolları)	Gömrük və sərhəd nəzarəti	375	383
	Sənədlərin tərtib edilməsi	300.0	200.0
İdxal			
Tələb olunan vaxt (saat)	Gömrük və sərhəd nəzarəti	32	14
	Sənədlərin tərtib edilməsi	41	24
Tələb olunan xərc (ABŞ dolları)	Gömrük və sərhəd nəzarəti	423	396
	Sənədlərin tərtib edilməsi	200.0	200.0

Mənbə: Cədvəl “Doingbusiness 2015” (<http://doingbusiness.org/>) hesabatına əsasən müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Hal-hazırda Azərbaycanda ixrac üçün üçün tələb olunan ümumi sənədlərin sayı 7 ədəd olmaqla bunlardır: Mənşə sertifikatı, keyfiyyət sertifikatı, beynəlxalq qaimə (CMR), malın invoysu, müqavilə, ixrac gömrük bəyannaməsi, fitosanitar sertifikat. İdxal üçün tələb olunan ümumi sənədlərin sayı isə 5 olmaqla aşağıdakılardır: Mənşə sertifikatı, beynəlxalq qaimə (CMR), malın invoysu, təchizatçı ilə müqavilə, gömrük idxal bəyannaməsi. Yaxın qonşularımızın ixrac və idxal sənədləşməsinə diqqət yetirsək, Gürcüstanda ixrac üçün 3, idxal üçün 4. Sahibkarların beynəlxalq bazarlara giriş imkanını artırmaq, həmçinin ölkəni sərfəli qiymətə xarici məhsullarla təmin etmək məqsədi ilə sənədlərin miqdarının azaldılması bu prosesə daha yaxşı təsir göstərə bilər. Digər tərəfdən isə ölkədə ixrac üçün tələb olunan sertifikatlar müxtəlif dövlət orqanlarından alınmalıdır. Bütün məhsullar üçün tələb olunan mənşə sertifikatı və AB-nə ixrac olunan yeyinti məhsulları üçün keyfiyyət sertifikatı İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyi yanında Antiinhisar Siyasəti və İstehlakçıların Hüquqlarının Müdafiəsi Dövlət Xidmətindən, diri heyvan, kəsilmiş ət və ət məhsulları üçün baytarlıq şəhadətnaməsi Dövlət Baytarlıq Xidmətindən, bütün məhsullar üçün tələb olunan gigiyenik sertifikat Səhiyyə Nazirliyinin Gigiyena və Epidemioloji Mərkəzindən, bitki

və bitki məhsulları üçün tələb olunan fitosanitar sertifikat Fitosanitar Nəzarət üzrə Dövlət Xidmətindən, bütün məhsullar üçün tələb olunan uyğunluq sertifikatı isə Standartlaşdırma, Metrologiya və Patent üzrə Dövlət Komitəsindən əldə edilməlidir. Bu sertifikatların alınma prosedurlarının mürəkkəbliyi ixrac üçün tələb olunan vaxt və xərcin artmasına gətirib çıxarır.

Xarici ticarət əməliyyatları zamanı “dar dəhlizlər” də ticarətin aparılmasına əngəllər yaradır. Bu dəhlizlərdə yük axınının sürətinin azalmasına müxtəlif səbəblər təsir göstərir. Bunlara misal olaraq bəzi yerlərdə zəif infrastruktur (məs: gediş-gəliş yollarının mürəkkəbliyi, texniki vasitələrlə tam təmin edilməmə və s.) və ya bəzi hissələrdə normativ-hüquqi bazanın boşluğunu göstərmək olar. “Dar dəhlizlər” anlayışı gömrük-gömrük, biznes-gömrük istiqamətlərində fərqli yanaşma istiqamətlərinin müəyyən edir. Malların sərhəd-keçid məntəqəsinə daxil olması, müəyyən gömrük rejiminin seçilməsi və malın buraxılması sahələrində buraxılış vaxtının təhqiqatını nəzərdə tutur. Malların sərhəd-gömrük keçidinə daxil olması zamanı maneələrin olması yalnız gömrük prosedurları ilə bağlı deyil. Bu əngəllərə misal olaraq digər nəzarət strukturlarının fəaliyyəti, habelə biznes və kommertiya strukturları da səbəb olur. Bəzi hallarda kommertiya əməliyyatlarının aparılması ilə əlaqədar sərhəd-keçid məntəqələrinin bir anbar kimi istifadə olunması malların gömrük nəzarəti sahəsində qalmasına gətirib çıxarır. Nəqliyyat vasitəsi gömrük nəzarəti zonasına daxil olub gömrük prosedurlarını qısa müddət ərzində keçsə də, gömrük rəsmiləşdirilməsi qurtarıqdan sonra nəqliyyat vasitələri bəzən gömrük nəzarəti zonasını tərk etmir və burada bəzən günlərlə saxlanılır ki, bu da sərhəd prosedurlarının keçmə müddətinə təsir göstərir. Bu problemlərin azaldılması üçün gömrük nəzarəti zonasında nəzarətin artırılmasına və ora daxil olan nəqliyyat vasitələrinin saxlanılmamasına diqqəti artırmaq lazımdır.

Ölkənin logistik mənzərəsini təsvir etdikdə və inkişaf perspektivlərini araşdırdıqda onun ticarət edə bilmə qabiliyyətini və effektiv ticarətə qarşı olan maneələri müəyyən etmək faydalı olacaqdır. Bu məqsədlə Dünya İqtisadi Forumunun 2008-ci ildən bəri nəşr etdiyi Qlobal Ticarət İmkanı Hesabatının (The Global Enabling Trade Report) hazırladığı indeks və göstəricilərə nəzər salaq. Belə ki hesabatın əsas göstəricisi olan Ticarət İmkanı İndeksi müxtəlif mənbələrdən (Beynəlxalq Ticarət Mərkəzi, Dünya Bankı, BMT Ticarət və İnkişaf Təşkilatı (UNCTAD), Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Asosiasiyası (İATA) və s.) əldə olunmuş məlumatlar əsasında ölkələrin sıralamasını təsvir edir. 2014-cü il Qlobal Ticarət İmkanı Hesabatı 138 ölkəni əhatə etməklə Ticarət İmkanı İndeksi (Enabling Trade Index-ETİ) və əlavə ticarət performans indikatorları ilə ölkələrin göstəricilərini ümumiləşdirməyə imkan verir. Hesabat ölkələr üzrə bir sıra göstəriciləri ümumiləşdirmişdir. Bunlara aid edə bilərik: Əsas göstəricilər (əhali sayı, ÜDM, dünya ticarətində idxal və ixracın payı və s.), dəyər zənciri göstəriciləri (sərmayə malları, aralıq mallar, istehlak malları, sərnişin minik avtomobilləri və digərləri), Ticarət İmkanı İndeksi 2014 və onun təsnifatı, ticarət üçün ən problemli amillər.

2014-cü il Ticarət İmkanı İndeksi 4 alt indeksin cəmindən ibarətdir. Bunlar bazara əlçatanlıq (25 %), sərhəd idarəetməsi (25 %), nəqliyyat və kommunikasiya infrastruktur (25 %) və iş mühitidir (25 %). Azərbaycan 2012-ci ildə nəşr edilmiş hesabatda 81-ci yerdə qərarlaşmasına baxmayaraq Ticarət İmkanı İndeksi 2014-də 7 xal üzərindən 3.9 xalla 138 dövlət arasında 77-ci sırada qiymətləndirilmişdir. Bunlardan ən yaxşı göstərici iş mühiti üzrə (7 üzərindən 4.3 xalla dünya üzrə 58-ci yer), ən az xal olan göstərici isə sərhəd idarəetməsi üzrə (3.8 xalla dünya üzrə 94-cü yer) əldə edilmişdir. Ölkə xarici bazara əlçatanlıq üzrə 56-cı yerdə, infrastruktur üzrə 62-ci yerdə qərarlaşmışdır.

İxrac üçün ən problemlı amillər sırasında birinci potensial bazarların və alıcıların müəyyən edilməsi çətinliyi dayanır ki, respondentlərin əksər hissəsi ən problemlı məsələ kimi bunu qeyd etmişlər. İkinci mühüm maneə ticarətin maliyyələşdirilməsinə əlçatanlıqla bağlıdır. Bu məsələni rəqabətli qiymətlərdə idxal olunan məhsullara əlçatanlıq, texniki tələblər və standartlar, uyğun olmayan istehsal texnologiyası və bacarıqlar və s. izləyir. Daxili nəqliyyatın səbəb olduğu yüksək xərclər və gecikmələr, alıcıların keyfiyyət/kəmiyyət tələblərinin qarşılınmasında çətinliklər, həmçinin beynəlxalq nəqliyyatın səbəb olduğu yüksək xərclər və gecikmələr növbəti səbəblər kimi göstərilə bilər. İdxal üçün problemlı amillərə bürokratik idxal prosedurları, sərhəddə korrupsiya, tariflər, daxili tələblər və standartlar, beynəlxalq nəqliyyatın səbəb olduğu yüksək xərclər və gecikmələr, daxili nəqliyyatın səbəb olduğu yüksək xərclər və gecikmələr, uyğun olmayan telekommunikasiya infrastrukturunu və cinayətçilik və oğurluq aiddir.

Azərbaycanda fəaliyyət göstərən şirkətlərin bizneslərinin gələcək inkişafında ən böyük maneələr əhəmiyyətinin azalma sırası ilə aşağıdakı ardıcılıqda dəyərləndirilmişdir: dövlət idarəetməsi, ümumi iqtisadi vəziyyət, ixtisaslı işçi qüvvəsinin olmaması, bu sahədə təklifin həddən çox olması. Həmçinin şirkətlərdə logistik fəaliyyəti həyata keçirmək üçün əsas problemlər aşağıdakılardan ibarətdir:

- Gömrükdə yaranan uzun növbələr və gözləmələr (3-5 gün avtomobil gömrükdə növbəsini gözləyir);
- Gömrük sənədlərin sayının çox olması və ətraflı məlumat üçün ixtisaslı kadrlarla əlaqə saxlamağın mümkün olmaması
- İqtisadi böhran və gömrük rüsumlarının böhrana uyğunlaşmaması
- Dəmir yolu vasitəsi ilə gətirilən yüklərin boşaldılması ilə bağlı problemlər (sənəd və korrupsiya);
- Daxili daşıma şirkətlərinin məhdud sayda olması (inhisar).

Sadalanan neqativ halların aradan qaldırılması və sürətli inkişafı təmin etmək məqsədi ilə ilk öncə dövlət bu sahədəki mövcud problemlərin həll yollarını araşdırmalıdır. İş adamları, idxal-ixrac mütəxəssisləri, logistik menecerlər vasitəsilə müzakirələr aparılmalı, iş mühitində hansı problemlərlə qarşılaşdıqları və bunların hansı həll yollarının təklif edildiyi müəyyən olunmalıdır. Gömrük prosedurları yüngülləşdirilməli, sərhəd-keçid məntəqələrində yaranan uzun növbələr və gözləmələr aradan qaldırılmalıdır. Bu məqsədlə gömrük sənədləri təkmilləşdirilməli, standartlaşdırılmalı və ya onların əldə edilməsi müddətinin qısaldılması üçün yeni mexanizm hazırlanmalıdır. Ölkənin istehlak mallarının çox hissəsi xaricdən idxal olunduğu üçün yüksək gömrük rüsumları ölkədaxili qiymətlərin artmasına səbəb olur. Bunun qarşısının alınması üçün gömrük rüsumları azaldılmalı, həmçinin iqtisadi vəziyyətin çətinliyi ilə əlaqədar olaraq müəyyən məhsulların rüsumsuz idxalına şərait yaradılmalıdır [6, 7].

Nəticə. Azərbaycanın logistik sahəsinin inkişafı üçün yeni infrastruktur layihələrini həyata keçirmək, köhnə sistemin təkmilləşdirilməsi, dünya təcrübəsinin və yeniliklərinin ölkəmizə gətirilməsi, həmçinin mövcud potensialımızdan optimal istifadə qarşısında duran əsas məqsədlərdən olmalıdır. Bunları yerinə yetirmək üçün həm nəqliyyat növlərinin, həm infrastrukturun, həm də insan potensialının birgə inkişafını təmin edən vahid strategiya hazırlanması və tətbiq edilməsinə ehtiyac var.

REFERENCES

1. <https://lpi.worldbank.org/>
2. IATA Supply Chain and Transport Modes kursunun kitabı
3. World Bank Group. "Doing Business 2016" report, Trading Across Borders. <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/azerbaijan#trading-across-borders>
4. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi.
5. World Economic Forum. The Global Enabling Trade Report 2014. Azerbaijan, p.343 http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalEnablingTrade_Report_2014.pdf
6. World Economic Forum rəsmi internet saytı. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities
7. **Gasymov A.A.** Vliyanie sistemy menedzhmenta kachestva na uroven uslug v sfere gruzovyh aviaperevozok // Vestnik Azerbajdzhanskoj inzhenernoj akademii. T.10, №2, 2018. – S. 106-112.
Гасымов А.А. Влияние системы менеджмента качества на уровень услуг в сфере грузовых авиаперевозок // Вестник Азербайджанской инженерной академии. Т.10, №2, 2018. – С. 106-112.

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ИНДЕКСА ЭФФЕКТИВНОСТИ (LPI) В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В.Е. ГАСЫМОВ, Н.Ф. АГАЕВ

Оценка текущей ситуации и эффективности логистики в мире помогает выявлять, устранять неисправности и оптимизировать проблемы в разных странах. Всемирный банк готовит индекс эффективности логистики (LPI) для измерения эффективности или логистической эффективности цепочки поставок в течение двух лет с 2007 года. Последнее издание индекса LPI за 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 и 2018 годы охватывает 160 стран.

Цепочка поставок является основой международной торговли. Логистика охватывает транспортировку грузов, складирование, прозрачность границ, платежные системы и другие функции, которые все чаще используются производителями и торговцами. Хорошие логистические показатели важны для экономического развития, диверсификации и сокращения бедности. LPI и компоненты помогают странам понять проблемы, стоящие перед ними и их торговыми партнерами.

Согласно результатам LPI за 2018 год, которые являются четвертыми из запросов LPI, опубликованных в заголовке «Подключение к конкуренции», Германия имеет самый высокий балл – 4,20 балла, а Афганистан имеет худший результат – 1,95 балла (балл основан на коэффициентах от 1 до 5). Германия заняла первое место во всех четырех исследованиях LPI. По сравнению с предыдущими опросами, страны с более низким рейтингом улучшили свой общий балл быстрее, чем страны с лучшими предыдущими результатами. Конечно, одна из основных причин этого – что страны с ранее хорошими результатами уже создали сильную инфраструктуру и систему логистики, в то время как страны с более низким рейтингом только создали свою.

: индекс эффективности логистики, логистика, цепочка поставок, международные перевозки, транспортные коридоры.

WAYS TO INCREASE EFFECTIVENESS INDEX (LPI) IN THE LOGISTICS SYSTEM OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN

V.E. QASIMOV, N.F. AGHAYEV

Evaluating the current situation and effectiveness of logistics in the world helps to identify, troubleshoot and optimize problems across countries. The World Bank has been preparing the Logistics Performance Index (LPI) to measure the effectiveness or logistical performance of a supply chain over the two years since 2007. The latest edition of the LPI index for 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 and 2018 covers 160 countries.

The supply chain is the backbone of international trade. Its logistics covers cargo transportation, warehousing, border transparency, payment systems, and other functions that are increasingly used by manufacturers and traders. Good logistics performance is important for economic development, diversification and poverty reduction. LPI and its components help countries understand the challenges facing them and their trading partners.

According to the 2018 LPI results, which is the fourth of the LPI queries published in the title of Connecting to Compete, Germany has the highest score 4.20 points and Afghanistan has worst with 1.95 points (with a score based on factors from 1 to 5). Germany has ranked first in all four LPI surveys. Compared to previous surveys, lower-ranked countries have improved their overall score more rapidly than countries with better previous results. Of course, one of the main reasons here that countries with previously good results already have built a strong infrastructure and logistics system, while lower-ranked ones just created theirs.

Keywords: *logistics effectiveness index, logistics, supply chain, international transport, transport corridors.*

<i>Redaksiyaya daxil olub:</i>	<i>14.01. 2019</i>
<i>Tamamlama işlərindən sonra:</i>	<i>12.09.2019</i>
<i>Nəşrə qəbul edilib:</i>	<i>24.09.2019</i>