

UOT 330.01

İlknur Rahib oğlu RƏCƏBLİ
Bakı Biznes Universiteti, doktorant

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DAŞIMALARINDA RƏQƏMSALLAŞMANIN XARİCİ TƏCRÜBƏSİNİN ÖYRƏNİLMƏSİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi - Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda daşımaların həyata keçirilməsində təkmilləşdirilmə işlərinin görülməsi üçün xarici təcrübənin öyrənilməsindən ibarətdir.

Tədqiqatın metodologiyası - Məqalənin yazılmasında əsasən statistik göstəricilərdən, müqayisəli təhlillərdən, statistik araşdırmalardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti - Məqalədə əldə olunan nəticələr Azərbaycan Respublikasında nəqliyyatın inkişaf etdirilməsində, nəqliyyat sektorunun gücləndirilməsində, digər ölkələrin nəqliyyat sektorunda olan yenilikləri tətbiq etməklə daha mükəmməl nəqliyyat sektoru yaratmaqda mühüm rol oynayacaqdır.

Tədqiqatın nəticələri - Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunda rəqəmsallaşmanın inkişafı üçün lazım olan inkişaf göstəricilərini aşkar etməklə nəqliyyatın daha da təkmilləşdirilməsi üçün yeni innovativ layihələr müəyyənləşdirilməlidir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi - Nəqliyyat sektorunun inkişafında beynəlxalq təcrübə öyrənilmişdir. Müxtəlif ölkələrin logistika və ticarət fəaliyyəti üçün yaratdığı siyasəti nəzərdən keçirdik. Azərbaycanın dünyada tanınması, logistikanın və logistika dəhlizlərinin daha uzunmüddətli fəaliyyəti, logistika və beynəlxalq ticarət mərkəzləri üzrə Stateji Yol Xəritəsinin effektiv işləməsi üçün hökumət tərəfindən əsasən dünya praktikasının və beynəlxalq təşkilatların verdiyi məsləhətlər tətbiq edilməlidir.

Açar sözlər: *strategiya, sektor, rəqəmsallaşma, ticarət, sahibkarlıq, kompleks, investisiya, aspekt, nəql edilmə.*

Giriş

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektorunun inkişaf etməsinin həm sosial, həm də iqtisadi cəhətdən ölkəyə təsiri çox böyükdür. Nəqliyyatın sosial cəhətdən inkişaf etməsi ölkədə əhalinin həyat rifahının daha da yaxşılaşdırılmasına çox böyük təsir edir. İqtisadi cəhətdən isə ölkəmizin həm daxili, həm də xarici ticarət əlaqələrinin mükəmməlləşdirilməsində böyük əhəmiyyəti vardır. Nəqliyyatın daha da inkişaf etdirilməsi üçün həmin sektorun rəqəmsallaşdırılması, innovativ yeniliklərin tətbiq edilməsi mühüm amildir. Ölkəxarici ticarət əlaqələri dedikdə isə beynəlxalq yükdaşımaları nəzərdə tutulur. Ölkəxarici nəqliyyat daşımaları müqayisədə daha çox aspektləri özündə əks etdirir. Nəqliyyat sektorunun xarici iqtisadi fəaliyyəti İEÖ (İnkişaf Etmiş Ölkələr) və İEOÖ (İnkişaf Etməkdə olan Ölkələr)-in hər birində nəqliyyat sahəsində müstəqilliyin qorunub saxlanması vacib faktorlardan biri kimi hesab edilir. Yəni, nəqliyyat sektoru artıq müasir dövrdə qloballaşan dünyanın ən fəal strukturlarından biri hesab edilir. Hər bir ölkədə beynəlxalq iqtisadi proseslərin həyata keçirilməsi zamanı nəqliyyat sektorunda olan xidmətlər əsasən iki və ya daha çox ölkə arasında predmetin yerdəyişməsini özündə birləşdirir. Aşağıdakılardan asılı olaraq bu nəqliyyat sektorundan fərqləndirilən xidmətlər bir-birindən asılı olaraq dəyişilir:

- nəqliyyatın növündən: su, yerüstü, hava, boru kəməri, qarışıq xidmət aid edilir;
- nəqliyyatın əsas əməliyyatlarının predmetindən (yük, sərnişin, baqaj);
- nəqliyyatın əsas xarakteristikasından; quru, səpilə bilən, süzülə bilən mallardan ibarətdir.
- daşınan malın müddətliliyindən;
- sərhadikeçmə qaydasından (konteyner, parom və s. aiddir);

• malın daşınmasında olan nəqliyyatın ötürülməsi növünə görə ayrılır (birbaşa, birbaşa olmayan və s.).

Latviya ölkəsində əsas nəqliyyatda yüklərin nəql edilməsi, yük dövriyyəsi üzrə yüklərin daşınması, nəqliyyat rejimi üzrə yüklərin dövriyyəsi üzrə statistik cədvəl aşağıda göstərilmişdir. (https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2021-08/Nr_17_Transports_Latviya_2021_%2821_00%29_LV_EN.pdf).

Cədvəl 2.1.

Latviya ölkəsində nəqliyyatın nəql edilməsinin illər üzrə göstəricisi

| İllər | Daşınan yüklər, min.t. Yük daşımaları, min ton. | | | | Yük dövriyyəsi, mln. Tkm. Yük dövriyyəsi, milyon ton-km. | | | |
|-------|--|----------------------|-----------------|-----------------|---|----------------------|-----------------|-----------------|
| | Dəmir yolu | Avtomobil nəqliyyatı | Boru nəqliyyatı | Hava nəqliyyatı | Dəmir yolu | Avtomobil nəqliyyatı | Boru nəqliyyatı | Hava nəqliyyatı |
| 2010 | 49164 | 46809 | 5635 | 15 | 17179 | 10590 | 2350 | 18 |
| 2015 | 55645 | 62569 | 4718 | 13 | 18906 | 14690 | 1965 | 9 |
| 2016 | 47819 | 63389 | 3617 | 12 | 15873 | 14227 | 1507 | 11 |
| 2017 | 43785 | 68012 | 3387 | 14 | 15014 | 14972 | 1411 | 13 |
| 2018 | 49260 | 76703 | 2664 | 14 | 17859 | 14997 | 1109 | 15 |
| 2019 | 41489 | 73755 | 2716 | 16 | 15019 | 14965 | 1129 | 18 |
| 2020 | 24056 | 75705 | 1523 | 11 | 7979 | 13705 | 516 | 11 |

Belə ki, bi nəqliyyat sektorunun inkişaf etməsində coğrafi mövqə mühüm yer tutur və buna görə də yerləşdiyi coğrafi mövqə və Avropa Birliyinin üzvü olan Latviya ölkəsi logistika xidmətlərinin həyata keçirilməsində və nəqliyyat sektorunda qəbul edilən qanunların, əməliyyatların icrası, həmçinin də logistika üzvlərinin arasında baş verən münasibətlərin tənzimlənməsi proseslərini tam uğurla həyata keçirmişdir. Latviyanın nəqliyyat sahəsində olan həm rəqəmsallaşdırma ilə bağlı, həm də logistika mərkəzlərinin inkişafında əsasən 3 strategiya vurğulanmışdır. Bu inkişaf strategiyaları əsasən aşağıdakılardan ibarətdir:

- effektiv logistika sisteminin yaradılması və aparılması;
- bazar iqtisadiyyatına uyğun olaraq inkişaf istiqamətlərinin müəyyən edilməsi;
- informasiya-kommunikasiya və texnologiyalar baza sisteminin tətbiqinin həyata keçirilməsi;
- digər mərkəzlərlə və ya üzvlər ilə, yəni dövlət, özəl sektorlarla qarşılıqlı birgə yükdaşıma xidməti göstərilməsinə lazımı şərait yaratmaq.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru ilə Latviyanın logistikasının paralel, oxşar şəkildə inkişaf tarixi vardır. Azərbaycan Respublikasında da nəqliyyat daşımaları ildən-ilə dəyişir. Aşağıda göstərəcəyim statistik cədvəldə respublikamızda nəqliyyat sektorunda olan yüklərin daşınması %-lə göstərilmişdir. (<https://www.stat.gov.az/source/transport/>)

Cədvəl 2.2.

Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, əvvəlki ilə nisbətən %-lə.

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Cəmi | 100,2 | 100,0 | 101,8 | 101,6 | 102,2 | 80,2 |
| Dəmir yolu | 78,4 | 90,6 | 94,0 | 95,9 | 109,1 | 96,1 |
| Dəniz | 66,7 | 87,6 | 143,7 | 98,7 | 72,5 | 100,2 |
| Hava | 103,2 | 124,0 | 108,1 | 120,2 | 88,0 | 250,3 |
| Boru kəməri | 99,0 | 97,8 | 98,2 | 99,8 | 100,3 | 95,6 |
| Neft kəməri | 99,8 | 96,6 | 96,4 | 97,5 | 93,5 | 89,5 |
| Qaz kəməri | 96,8 | 101,2 | 103,3 | 106,2 | 117,1 | 107,6 |
| Avtomobil | 107,0 | 102,8 | 102,4 | 103,1 | 104,0 | 71,8 |

Digər statistik cədvəldə isə nəqliyyat sektorunda yükdaşınmaları %-lə deyil, 1000 ton ilə əks etdirilmişdir. (<https://www.stat.gov.az/source/transport/>)

Cədvəl 2.3.

Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, 1000 ton

| İllər Cəmi | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 222 373 | 222 461 | 226 419 | 230 144 | 235 288 | 188 629 |
| Dəmir yolu | 17 090 | 15 479 | 14 558 | 13 954 | 15 222 | 14 631 |
| Dəniz | 6 626 | 5 807 | 8 344 | 8 236 | 5 969 | 5 982 |
| Hava | 129 | 160 | 173 | 208 | 183 | 458 |
| Boru kəməri | 60 923 | 59 556 | 58 490 | 58 402 | 58 596 | 56 040 |
| Neft kəməri | 45 672 | 44 129 | 42 559 | 41 491 | 38 787 | 34 720 |
| Qaz kəməri | 15 251 | 15 427 | 15 931 | 16 911 | 19 809 | 21 320 |
| Avtomobil | 137 605 | 141 459 | 144 854 | 149 344 | 155 318 | 111 518 |

Belə ki, Latviya ilə Azərbaycan Respublikasının logistikasında oxşar cəhət əsasən ondan ibarətdir ki, respublikamız Asiya, Avropa arasında çox mühüm bir nəqliyyat dəhlizi formalaşdırılmış, Latviya ölkəsi də öz növbəsində Avropa ilə Rusiya arasında mühüm bir tranzit mərkəzi olmuşdur. Latviya ölkəsinin paytaxtının Riqa şəhəri olması həmin ölkənin hərtərəfli inkişafına səbəb olmuşdur. Çünki paytaxt şəhər həm siyasi, iqtisadi, sosial cəhətdən inkişaf etmişdir. SSRİ-nin tərkibindən çıxdıqdan sonra, nəzər yetirsək görürük ki, Riqa-nın inkişaf strategiyaları üçün bir çox planlar tərtib edilmişdir, bu planlar startegiyası aşağıdakılardan ibarətdir:

- plan və yaxud başqa sözlə Master Plan (1995-2005);
- Riqa şəhərinin İnkişaf Strategiyası (2005-2018);
- Riqa Nəqliyyat Sisteminin Rəqəmsallaşmasının İnkişaf Proqramı (2005-2018);
- Riqa Ağıllı şəhər və yaxud Ağıllı kənd Konsepsiyasının işlənilib hazırlanması (2002-2008) və digərlərinin həyata keçirilməsi.

Riqa şəhərinin nəqliyyatı üçün işlənilib hazırlanmış bütün qərarlar, proqramlar, planlar, tikilən infrastrukturların demək olar ki, hamısı, həm şəhərin yerləşdiyi coğrafi mövqe, həm də bu planların uğurlu istifadə edilməsi, bu ölkədə nəqliyyatla bağlı olan uğurlu planlaşdırılma işlərinin həyata keçirilməsi, ölkədə olan tranzit, beynəlxalq yüklərin nəqliyyat vasitələri əsasında daşınması, yəni, avtomobil, dəmiryol nəqliyyatına bir-biri ilə qarşılıqlı surətdə əlaqələndirilməsi nəticəsində Riqa-nın logisitka mərkəzinə çevrilməsinə nail olmuşlar [2, s. 75-83].

Çin Xalq Respublikası – Bütün ölkələr kimi Çinin də nəqliyyat sistemi öz xarakterik xüsusiyyətləri ilə digərlərindən fərqlənir. Çinin logistika sistemində nəzər yetirsək görürük ki, bu sektorda rəqəmsallaşmanın inkişaf etməsi həm özəl sektorun canlanmasına müsbət təsirini göstərmiş, həm də Çinin qanunvericilik bazasının formalaşmasına, yenidən inkişafına təkan vermiş və ölkənin güclənməsinə, digər qonşu dövlətlərlə arasında olan sərhad keçid siyasətinin formalaşmasına, məntəqələrin işinin perspektivliyinin artması yollarının tapılmasına və effektivliyin əldə olunmasına səbəb olmuşdur. Belə ki, Çin iqtisadiyyatında özəl sektorun cəlb olunmasına, kiçik və orta sahibkarlığın inkişaf etməsi və dövlət və kollektiv müəssisələrin sayının əhəmiyyətli dərəcədə azaldılması vasitəsi ilə ölkənin iqtisadiyyatının əhəmiyyətli dərəcədə böyüməsinə təkan vermişdir [3, s. 7].

Türkiyə Cümhuriyyətinə baxsaq görürük ki, ölkə tərəfindən nəqliyyat sektorunda rəqəmsallaşma ilə bağlı olan, başlanan özəlləşdirmə siyasəti mövcud olmuşdur. Özəlləşdirmə siyasəti əsasən 1985-1998-ci illər ərzində başlamışdır. Özəlləşdirmə siyasətinin əsas mahiyyəti ondan ibarətdir ki, burada da əsas hədəf mövqeyi Türkiyə Cümhuriyyətində azad sahibkarlığın normal şəkildə fəaliyyət göstərməsi üçün onların hüquq sisteminin yaradılması və struktur təminatını təmin etməklə yanaşı, ölkəyə özəl sektor vasitəsi ilə gələn gəlirlərin normal şəkildə xərclənməsi, nəqliyyat sektorunda rəqəmsallaşmanın daha da inkişaf etdirilməsi və bununla yanaşı olaraq infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsini təmin etməkdir [9].

Ümumi götürsək görürük ki, ölkədə bütün strukturların inkişaf etməsi həmin ölkənin iqtisadiyyatına çox böyük təsir göstərir. Buna görə də Türkiyə Cümhuriyyətində Özəl sektor sahələrinin inkişaf etməsi ölkə iqtisadiyyatında olan gəlirlərin artmasına həm təsir göstərir, həm də xidmət

edir. Türkiyə Cümhuriyyətində dövlət logistikada əsasən qanunun gözətçisi rolunda iştirak edir. Belə ki, o, özəl sektorun cəlb olunmasına maraqlı olmalı, qoyduğu qanunlara sahibkarların riayət etməsini təmin etməli, cərimələrin tətbiq olunmasından öncə sahibkarlar arasında təbliğat işi aparmalıdır [3, s. 8].

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

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

Dünya Ticarət İnstitutuna görə dünyada 570 sərbəst ticarət razılaşması imzalanıb ki, bunlardan 370-i hələ də qüvvədədir [3, s. 11]. Avropa Birliyi (Aİ) və NAFTA-dan sonra dünyanın üçüncü ən böyük sərbəst ticarət zonası ASEAN 2010-cu ildə Çinin qoşulmasından sonra daha da gücləndi. Belə ki, azad ticarət zonasının imkanları 1,9 milyard istehlakçı, təxminən 1,2 trilyon ABŞ dolları həcmində ticarət dövriyyəsinə və ÜDM-i 6 trilyon ABŞ dollarını əhatə edəcəkdir. Bu kimi ticarət zonaları ölkələrə və xarici investitorlara əlavə gəlirlərin gətirilməsinə, yeni ticarət imkanlarının və iş yerlərinin yaradılmasına imkan yaradır. İnkişaf etməkdə olan bazarlarda sərbəst ticarət zonaları və buna bənzər tənzimləmələrin sayı sürətlə genişlənir. Hazırda Hindistanda 600 xüsusi iqtisadi zona təsdiqləmə mərhələsindədir. Braziliya, Çin, Meksika, Rusiya, Cənubi Afrika, Türkiyə və əlavə inkişaf etməkdə olan bazarlarda da sərbəst ticarət zonaları yaratmışlar.

Sərbəst və ya Azad ticarət zonalarında logistika xidmətlərinin aparılmasında rəqəmsallaşdırma

Ölkənin nəqliyyat sisteminin formalaşmasında, inkişaf etməsində Sərbəst və ya Azad ticarət zonalarının inkişaf etməsi, təkmilləşdirilməsi mühim amillərdən biri sayılır. Sərbəst və ya Azad ticarət zonaları, əsasən ölkənin logistika xidmətləri həmin ölkənin ərazilərinin genişlənməsinə, iqtisadi cəhətdən böyüməsinə böyül təsir göstərir. Sərbəst və Azad zonalarda fəaliyyət göstərən şirkətlər əsasən müxtəlif növ güzəştlər çərçivəsində fəaliyyət mexanizmini qurduqdan sonra fəaliyyət göstərməyə başlayırlar. Başqa sözlə desək, Azad ticarət zonalarının daxilində bu cür şirkətlər ölkə ərazisində ticarət sektorunda olan intensivliyin artmasına çox böyük təsir göstərir.

Logistika sahəsinin inkişafında Azad zonaların təsir mexanizmi olduğu kimi Sərbəst ticarət zonalarının da təsiri çox böyükdür. Sərbəst ticarət zonalarının günü-gündən inkişaf etməsi nəticəsində ölkədə birbaşa xarici investisiyaların yığılmasında, onların cəlb olunmasında, bundan əlavə olaraq da ölkənin nəqliyyat və logistika sahəsində olan inkişafetmə prosesinin iştirakında bu ticarət zonasının böyük təsiri vardır. Buna misal olaraq dünyada sərbəst ticarət müqavilələrinin tətbiq olunduğu bir necə iqtisadi birlikləri misal göstərmək olar [8]:

- 1950-1960-cı illərdə Avropa İqtisadi Birliyi (AİB) və Avropa Sərbəst Ticarət Birliyi arasında imzalanan (EFTA), Amerika, 1976-1990-cı illərdə isə Şimali Amerikanın da bu sazişi imzalaması ilə tamamlandı;
- Kanada, Meksika, Amerika Birləşmiş Ştatları arasında ölkələr arasında həyata keçirilən sərbəst Ticarət Sazişi (NAFTA);
- Braziliya, Argentina, Paraqvay, Uruqvay, Venesuela ölkələri arasında imzalanan “Mercado Comum do Sul”;

- Güneyin Ortaq Bazar və ya Mercosur anlaşması;
- Cənub-Şərqi Asiya Ölkələri Assosiasiyası (ASEAN) Bruney, İndoneziya, Malayziya, Filipin, Sinqapur, Tayland arasında 1992-ci ildə ASEAN Sərbəst Ticarət Bölgəsini (AFTA) qurdu.

Nəticə

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sektoru lazımi şəkildə inkişaf etmişdir. Hal-hazırda respublikada nəqliyyat sektorunun inkişafı üçün lazımi layihələr həyata keçirilir. Bunun üçün də beynəlxalq nəqliyyat sektorunda təcrübənin öyrənilməsi vacibdir. Azərbaycanda bununla bağlı Sərbəst və ya Azad ticarət zonalarında logistika xidmətlərinin aparılmasında rəqəmsallaşdırma ilə də işlər aparılır. Ölkənin nəqliyyat sisteminin formalaşmasında, inkişaf etməsində Sərbəst və ya Azad ticarət zonalarının inkişaf etməsi, təkmilləşdirilməsi mühim amillərdən biri sayılır. Sərbəst və ya Azad ticarət zonaları, əsasən ölkənin logistika xidmətləri, həmin ölkənin ərazilərinin genişlənməsinə, iqtisadi cəhətdən böyüməsinə böyük təsir göstərir. Sərbəst və Azad zonalarda şirkətlər əsasən müxtəlif növ güzəştlər çərçivəsində fəaliyyət mexanizmini qurduqdan sonra fəaliyyət göstərməyə başlayırlar. Başqa sözlə desək, Azad ticarət zonalarının daxilində bu cür şirkətlərin fəaliyyət göstərməsi ölkə ərazisində ticarət sektorunda olan intensivliyin artmasına çox böyük təsir göstərir. Logistika sahəsinin inkişafında Azad zonaların təsir mexanizmi olduğu kimi Sərbəst ticarət zonalarının da təsiri çox böyükdür. Sərbəst ticarət zonalarının ölkədə birbaşa xarici investisiyaların yığılmasında, onların cəlb olunmasında, bundan əlavə ölkənin nəqliyyat və logistika sahəsində olan inkişafetmə prosesinin iştirakında böyük təsiri vardır.

ƏDƏBİYYAT

1. (https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2021-08/Nr_17_Transports_Latvija_2021_%2821_00%29_LV_EN.pdf).
2. Əliyev, E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: Zərdabi LTD, 2008
3. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı|| (2006-2015-ci illər).
4. “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu. 11.06.1999.
5. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı”.
6. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı.
7. F. Bağırov. “Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyatın rolunun yüksəldilməsi istiqamətləri”. Bakı, 2009.
8. Z.Qafarov, E.Əliyev. “Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun Azərbaycan Respublikasında tətbiqi”. Bakı, 2002.

*Илькнур Рахиб оглы Раджабли
Бакинский Университет Бизнеса, докторант*

Изучение зарубежного опыта цифровизации международных перевозок

Резюме

Цель исследования. Он заключается в изучении зарубежного опыта с целью проведения работ по совершенствованию транспортного сектора в Азербайджанской Республике.

Методология исследования. При написании статьи использовались статистические показатели, сравнительный анализ, статистические исследования.

Прикладное значение исследования. Важность применения статьи заключается главным образом в том, что полученные в этой статье результаты заключаются в развитии тран-

спортивного сектора Азербайджанской Республики, укреплении транспортного сектора и создании более совершенного транспортного сектора путем применения инноваций в транспортном секторе Азербайджанской Республики. другие страны.

Результаты исследования. В Азербайджанской Республике следует определить новые инновационные проекты для дальнейшего совершенствования транспорта путем определения показателей развития, необходимых для развития цифровизации в транспортной сфере.

Оригинальность и научная новизна исследования. Изучен международный опыт развития транспортной отрасли. Мы рассмотрели политику, созданную разными странами в отношении логистики и торговой деятельности. Для признания Азербайджана в мире, долгосрочной работы логистических и логистических коридоров, эффективной работы Стратегической дорожной карты для логистических и международных торговых центров правительству следует в основном применять мировой опыт и рекомендации, данные международными организациями.

Ключевые слова. стратегия, сектор, цифровизация, торговля, предпринимательство, комплекс, инвестиции, аспект, транспорт.

Ilknur Rahib Rajabli
Ph.D. of Baku Business University

Studying the foreign experience of digitization in international transportation

Summary

The purpose of the study. It consists of the study of foreign experience in order to carry out improvement works in the transportation sector in the Republic of Azerbaijan.

Research methodology. In the writing of the article, statistical indicators, comparative analyses, and statistical studies were used.

Applied significance of the research. The importance of the application of the article is mainly that the results obtained in this article consist in developing the transport sector in the Republic of Azerbaijan, strengthening the transport sector, and creating a more perfect transport sector by applying the innovations in the transport sector of other countries.

Results of the study. In the Republic of Azerbaijan, new innovative projects should be defined for the further improvement of transport by determining the development indicators necessary for the development of digitalization in the transport sector.

Originality and scientific innovation of research. International experience in the development of the transport sector has been studied. We reviewed the policies created by different countries for logistics and trade activities. For the recognition of Azerbaijan in the world, the longer-term operation of logistics and logistics corridors, the effective operation of the Strategic Road Map for logistics and international trade centers, the government should mainly apply the world practice and the advice given by international organizations.

Key words: strategy, sector, digitization, trade, entrepreneurship, complex, investment, aspect, transportation.