

T.İ. İMANOV

LOGİSTİKANIN ƏSASLARI

*İstehsal və mübadilə sferasında material
axınlarının logistik idarəedilməsi*

II HİSSƏ

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin «201» saylı «25.03» 2005-ci il tarixli əmrinə əsasən ali məktəblər üçün dərslik kimi təsdiq edilmişdir.

Bakı - 2005

Rəyçilər: i.e.d., prof.Ş.Ə.Axundov
i.e.d., prof.K.A.Şahbazov

Redaktor: i.e.n, dosent A.T.Məmmədov

T.İ. İmanov. Logistikanın əsasları. II hissə. Bakı,
«Təhsil» NPM, 2005. 670 səh.

Dərsliklə dünyada inkişafı intensiv xarakter alan yeni elmi sahə - iqtisadiyyatda material axınlarının təşkili və idarə edilməsi prosesləri haqqında nəzəri və praktiki biliklər verən logistika sistemli şəkildə göstərilir. Müəllif logistikanın terminoloji aparatı, konsepsiyası və metodoloji əsaslarını təhlil edir, logistik idarəetmənin obyektlərini və funksiyalarını, logistik sistemləri hərtərəfli nəzərdən keçirir. İstehsal və mübadilə sferasında material axınlarının logistik təşkili və idarə edilməsi məqsədilə bir-birilə üzvi əlaqədə olan logistikanın ayrı-ayrı funksional sahələri - tedarük, istehsal, bölüşdürmə, ehtiyat, informasiya, nəqliyyat və anbar logistikası geniş və müfəssəl izah edilir. Dərslik Dövlət Təhsil Standartları çərçivəsində «İqtisadi resursların idarə edilməsi (II 012600) ixtisası üzrə ali peşə təhsilinə müvafiq təhsil proqramı əsasında hazırlanmışdır.

Dərslik iqtisad yönümlü ali məktəb tələbələri üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu aspirant və dinləyicilər üçün faydalı olmaqla, ondan praktik fəaliyyət məqsədilə firma və müəssisələrin logistika və marketinq şöbələrinin əməkdaşları da istifadə edə bilərlər.

j M - 003016
700122 - 2005.

© «Təhsil» NPM, 2005.

GİRİŞ

İqtisadi müstəqillik qazanmış gənc Azərbaycan Respublikası dünya birliyinə özünün müstəqil inkişaf yolu ilə daxil olur. Respublikamızın milli müstəqil inkişaf yoluna qədəm qoyması, tam suveren dövlət kimi fəaliyyətə başlaması xalqımızın tarixində misli bərabəri olmayan nailiyyətdir. Ölkə iqtisadiyyatının hansı formada inkişaf etdirilməsi isə bu gün baş verən gərgin intellektual fəaliyyətdən və bazar islahatlarının aparılması səviyyəsindən asılıdır.

Müasir şəraitdə bazar islahatları mövcud iqtisadi sistemdə köklü dəyişikliklərin həyata keçirilməsinə, təsərrüfatçılıqda köhnə forma və metodların ləğv edilməsinə, iqtisadiyyatda bazar mexanizminin tətbiqi və gücləndirilməsinə, mülkiyyətin dövlətsizləşdirilməsinə və müxtəlif bazar subyektlərinin sərbəst təsərrüfat fəaliyyətinin təminatına istiqamətlənmişdir.

Lakin bir iqtisadi sistemin keyfiyyət baxımından yenisi ilə əvəz edilməsi, ölkə iqtisadiyyatının yenidən qurulması ilə əlaqədar iqtisad elmləri qarşısında bir çox problemlər meydana çıxmışdır. Bunlar isə nəzəri təhlil və əsaslandırılmış üsullarla həll olunmalıdır. Belə problemlərdən ən başlıcası ayrı-ayrı bazar subyektlərinin tələb olunan kəmiyyətdə və keyfiyyətdə, lazımi vaxtda və zəruri yerdə xammal, material, dəstləşdirici məmulatlar və hazır məhsullarla təmin etməkdən ibarətdir.

Ölkəmizdə aparılan əsaslı sosial-iqtisadi islahatların nəticəsi olaraq istər istehsal, istərsə də mübadilə sferasında material resurslarının təşkili və idarə edilməsi sahəsində də əhəmiyyətli dəyişikliklər baş verdi. Belə ki, əvvəllər - keçmiş sovet məkanında resursların bölgüsünü tərəflərin iqtisadi maraqlarını nəzərə almaq «yuxarıdan» mərkəzləşdirilmiş qaydada həyata keçirən köhnə «sərbəst bölgü mexanizmi» ləğv edildi.

«Material axınlarının bölgüsü və hərəkətini tənzimləyən» inzibati- idarəetmə sistemi dağıldıqdan sonra material resurslarının ilkin yaranma mənbəyindən son təyinat yerlə-

rinə çatdırılmasının yeni metod və texnologiyasının müəyyən edilməsi, həmin axınların təşkili, planlaşdırılması və idarə edilməsini kompleks həyata keçirən yeni, çevik bir sistemin yaradılmasını, eləcə də onun keyfiyyət üstünlüklərinin aşkar edilməsi zəruriyyətini meydana çıxardı.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bazar münasibətləri sisteminin dinamikliyi və mürəkkəbliyi, «Material resurslarının bölgüsü» prosesinin keyfiyyət xarakteristikasına olan yüksək tələbkarlıq, çevik istehsal sisteminin yaradılması, istehlakçılara yüksək səviyyəli xidmət işinin təşkili, istehsalın maddi-texniki təminatı, hazır məhsulun satışı, ehtiyatların optimal idarə edilməsi və s. bu kimi məsələlərin əlverişli formada əlaqələndirilməsi və həlli, heç də ilk baxışda görün-düyü kimi, o qədər də asan iş deyil.

Odur ki, mövcud iqtisadi şəraitə uyğun olaraq bu vəzi-fələri «Logistika» adlı yeni bir elm sahəsi yerinə yetirir.

Dərin tarixi köklərinə baxmayaraq logistika nisbi mə-nada gənc elmdir. Bu elm ikinci dünya müharibəsində stra-teji məsələlərin həlli və ordunun silah, yanacaq-sürtkü ma-terialları və ərzaqla təmin edilməsi üçün müdafiə sənayesi ilə təchizat bazası və nəqliyyat arasında dəqiq və düzgün qarşılıqlı əlaqənin yaradılması məqsədinə xidmət göstərirdi. Tədricən logistika anlayışı və metodları hərbi sahədən mülki sahəyə keçərək ilkin olaraq mübadilə sferasında, son-ralar isə istehsal sahələrində material axınlarının hərəkətinin rəşional idarə edilməsi haqqında yeni elmi istiqamət kimi formalaşmağa başladı. Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrin sənaye müəssisələrində, aqrar-sənaye kom-pleksində, NATO-nun işçi aparatında logistik bölmələr ya-radıldı və onlar iri miqyaslı beynəlxalq yarışların keçirilməsi üzrə təşkilat komitəsinin tərkibinə daxil edildi.

Yeni elmi-praktiki istiqamət hesab edilən logistikaya marağın artması bir tərəfdən iqtisadiyyatın bazar yönümündə inkişaf etdirilməsinə olan tələbatdan irəli gəlir-sə, digər tərəfdən aşağıdakı:

• Məhsullaşmalara çəkilən məsrəflərin getdikcə artma-sı;

- Ehtiyatların idarə edilməsi fəlsəfəsində fundamental dəyişikliklərin baş verməsi;
- İstehsalın səmərəliliyinin ən yüksək həddə çatması;
- Marketing konsepsiyasının geniş tətbiq edilməsi;
- Kompyüter texnologiyalarının meydana gəlməsi;
- Kompyüterlərdən istifadə səviyyəsinin yüksəldilməsi kimi amillərlə bağlıdır.

Buna görə də istehsalçı firmalar ilkin olaraq əsas diqqətləri-ni hər məhsul vahidinin maya dəyərinin azaldılmasına yö-nəldirdilərsə, təklifin tələbi üstələdiyi müasir iqtisadi şərait-də təsərrüfat subyektləri qarşısında duran vacib məsələ ümumi xərcləri azaltmaqla məhsul satışını təmin etməkdən ibarətdir. Çünki sahibkarlıq fəaliyyətində iqtisadi nai-liyyətlər əldə etmək üçün yalnız marketing yanaşmaların-dan istifadə yetərli hesab edilmir. Axın proseslərinin idarə edilməsini yüksək effektivli metod və üsullarla təşkil edən, marketinglə qarşılıqlı əlaqədə olan logistika bu gün iqtisa-diyyatda idarəetmə sistemlərinin ən ideal variantı hesab edilir.

«Axın», məsələn, material, əmtəə, yük, informasiya, pul və s. anlayışlarına praktikada mütəmadi olaraq hər gün rast gəlinir. Yalnız logistika bu anlayışlara hər hansı mate-rial predmetlərinin abstrakt formada hərəkəti kimi deyil, müəyyən qanunauyğunluqlarla müvafiq qaydada yaranan və inkişaf edən konkret hal kimi baxır.

XX əsrin sonlarında logistika elmi bir fənn kimi özünə tədarükat və ya təchizat logistikasını, istehsal proseslərinin logistikasını, satış və ya bölüşdürmə, nəqliyyat, informa-siya, anbar, ehtiyatlar logistikasını birləşdirdi. İnsan fə-liyyətinin bu sadalanan hər bir sahəsi kifayət qədər öyrəni-lib və müvafiq iqtisadi əbədiyyatlarda geniş təhlil edilmişdir. Lakin logistika material və informasiya axınlarının mini-mum vaxt və resurs sərf etməklə idarə edilməsi və arzu edi-lən nəticələrin əldə olunması məqsədilə sadalanan fəaliyyət sahələrinə ilk dəfə integrativ formada yanaşır. Logistik ya-naşma eyni zamanda bölüşdürmə və satış sahəsində mate-rial resurslarının fiziki yerdəyişməsi ilə bərabər, praktikada

FƏSİL 7: İSTEHSAL LOGİSTİKASI

7.1. İSTEHSAL LOGİSTİKASININ MAHİYYƏTİ

əhəmiyyətli nəticələr verən logistik xidmət adlanan müvafiq xidmət sisteminin təşkilini də nəzərdə tutur. Beləliklə, logistika hər şeydən əvvəl istehlakçılara yönəldiyindən, onların tələbatının maksimum ödənilməsinə çalışır.

Bütün bunlar onu deməyə əsas verir ki, logistika haqqında ibtidai fikir və rəylərin olmasına baxmayaraq o, XXI əsrin elm və tədris fənni adını almağa iddialıdır. Fikrimizcə bu fənn iqtisad yönümlü ali məktəblərin tədris proqramlarına geniş formada daxil ediləcək və logistik biliklərə malik mütəxəssislərə isə insan fəaliyyətinin praktiki olaraq bütün sahələrində tələbat getdikcə artacaqdır.

Buna görə də dərsləyin müəllifi respublikamızda logistika sahəsində heç bir iqtisadi ədəbiyyatın olmamasını nəzərə alaraq ana dilində təhsil alan tələbələrə kömək etmək üçün ilk dəfə belə bir kitabın hazırlanmasına cəhd göstərmişdir. Dərsləkdə «Logistika» fənninin bütün aspektləri olmasa da, onun arı-ayrı funksional istiqamətləri nəzərdən keçirilmiş və elmi-praktiki ümumiləşdirmələr verilmişdir. Təhlil edilən funksional istiqamətlərin öyrənilməsi, istehsal-iqtisadi münasibətlərin təbiətini, istehsal və mübadilə sferasında logistik idarəetmənin konseptual cəhətlərini başa düşməyə kömək edir.

Dərslək iki hissədən ibarətdir. Birinci hissə – «Logistikanın terminoloji aparatı, konsepsiyası və metodoloji əsasları», **ikinci hissə isə** – «İstehsal və mübadilə sferasında material axınlarının logistik idarə edilməsi» **bölmələrini əhatə edir.**

Kitab, şübhəsiz ki, nöqsansız olmayacaqdır. Müəllifə tənqidi mülahizələrini söyləyən və təkliflər verən (ünvan: Bakı şəhəri, H.Əliyev küçəsi 135, AzDİU, «Marketinq» kafedrası) hər bir oxucuya o, öz minnətdarlığını bildirir.

Keçid dövrünü yaşayan Azərbaycan Respublikasının düşdüyü iqtisadi vəziyyəti ümumi formada aşağıdakı kimi xarakterizə etmək olar:

- inzibati - amirlik sistemindən sənaye istehsalının çevik və səmərəli alətlərlə idarə edilməsini nəzərdə tutan iqtisadiyyatın bazar modelinə keçid və onun törətdiyi spesifik xüsusiyyətlər;

- ayrı-ayrı sahələrdə ümumi böhran hallarının baş verməsinə baxmayaraq milli iqtisadiyyatın güclü industrial bazasının mövcudluğu.

Lakin ənənəvi təsərrüfat əlaqələrinin qırılması, tədiyyə intizamının aşağı düşməsi, texniki-iqtisadi geriləmələr və digər bu kimi problemlər iqtisadiyyatın istehsal aparatına əsaslı surətdə mənfi təsir göstərdi. Bu isə müasir iqtisadi şəraitdə iqtisadiyyatın idarə edilməsinin səmərəli mexanizminin elmi baxımdan axtarılmasını aktuallaşdırır. Belə mexanizmlərdən biri də logistika hesab edilir.

Yaxın və uzaq xarici mənbələrin təhlili göstərir ki, istehsal logistikasına kifayət qədər fikir verilməmişdir və onun nəzəri platforması hələ işlənib hazırlanmamışdır.

Hər bir təsərrüfat subyekti infrastruktur bölmələri tərəfindən özünün müəssisədən kənar xarici əlaqələrini formalaşdırır və daxili bölmələr arasında funksional qarşılıqlı əlaqələr yaradır. Müəssisənin maliyyə, material və əmək resurslarının idarə edilməsi mahiyyət etibarilə məhz infrastruktur bölmələrinin köməyiylə aparılır. Bu zaman logistik konsepsiyanın tətbiq edilməsi, müəssisənin struktur elementlərinin texnoloji aspektdən ixtisaslaşması prinsipinin qorunub saxlanması imkan verir ki, əsas struktur bölmələri və infrastruktur kompleksləri arasında əlaqələrin inteqrativliyinə nail olunsun. Aydındır ki, istər əsas struktur bölmələri və

istərsə də infrastruktur kompleksləri tamın hissələridir və belə integrativ əlaqələrə malik olmadan müstəqil formada fəaliyyət göstərə bilməzlər. Bu qeyd olunanlar özünün bariz nümunəsini, xüsusilə istehsal logistikasının təşkili və idarə edilməsində (çevik istehsal – logistik sistemlərin yaradılması, istehsal daxilində nəqliyyat - anbar alt sisteminin təşkili, (bufer) ehtiyatların yaradılması, logistikanın istehsal proqramlarına təsiri və s.) tapır.

Elmi-texniki tərəqqinin inkişaf etməsi nəticəsində bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrin istehsalçı fəaliyyəti və müəssisələri ötən əsrin 60-cı illərindən etibarən özlərinin iqtisadi fəaliyyətlərinin səmərəliliyini yüksəltmək yolunda ciddi çətinliklərlə üzləşdilər. Belə ki, müxtəlif növ diskret istehsal üçün xüsusi əməliyyatların yerinə yetirilməsi müddəti orta hesabla bütün istehsal tsiklinin 6-8%-ni təşkil etməsinə baxmayaraq yerdə qalan müddətin əksər hissəsi nəqliyyat əməliyyatlarına, əmək cisimlərinin istehsal istehlakına cəlb edilməsi üçün hazırlıq işlərinə və istehsalla bağlı müxtəlif xarakterli gözləmələrə sərf edilirdi. Təbii ki, bu da bir sıra iqtisadi nəticələrə, o cümlədən dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətinin azaldılması ilə əlaqədar son məhsulun dəyərinin təqribən 40% həcmində süni artırılmasına gətirib çıxarırdı. Bu isə hər şeydən əvvəl son məhsulun yaradılması üzrə həyata keçirilən, aparılan texnoloji marşrutun texniki (bir sıra istehsal sahələrində yüksək məhsuldarlığa malik maşın və avadanlıqların yaradılması özünün son həddinə çatmışdı) və təşkilati baxımdan pis təmin edilməsi ilə izah edilirdi. Daha doğrusu, diskret istehsalın ümumi həcmnin 70-80%-ni təşkil edən çox nomenklaturalı istehsal proseslərində idarəetmənin keyfiyyəti və avtomatlaşdırmanın səviyyəsi (idarəetmənin yüksək keyfiyyəti və avtomatlaşdırmanın kifayət qədər yüksək səviyyəsi bir nomenklaturalı məmulatların kütləvi istehsalı üçün xarakterikdir) son zamanlara qədər yüksək dərəcədə inkişaf etməmişdi.

Belə bir vəziyyətin yaranması isə aşağıdakı problem-

lərlə əlaqədar idi:

Birincisi, yüksək məhsuldarlığa malik maşın və avadanlıqların hazırlanması və quraşdırılmasına çəkilən məsrəflər nəticə etibarlı ilə əldə edilməsi planlaşdırılan bazar məntəuinin yüksəldilməsini çox nadir hallarda təmin edirdi. Başqa sözlə, heç də həmişə bu tədbirlərin həyata keçirilməsi mənfəətin artması ilə müşahidə olunmurdu.

İkincisi, istehlakçı bazarında mövcud iqtisadi şərait bazarda gedən prosesləri mürəkkəbləşdirməklə bərabər bazarın tələbatı ilə istehsalın təşkili arasında disbalans yaradırdı.

Üçüncüsü, texnoloji ixtisaslaşmanın getdikcə inkişafı və infrastruktur əməliyyatları kompleksinin çətinliyi material, maliyyə, enerji, vaxt itkilərinin yaranması ehtimalını artırırdı.

Qeyd olunan problemlərin aradan qaldırılması üçün prinsiplə baxımdan optimal logistik konsepsiyaların hazırlanması və onların istehsala ardıcıl tətbiq olunması lazım gəlirdi. Logistikanın metodologiyası mürəkkəb istehsal sistemlərini təkmilləşdirilməsindən ibarətdir. O, müəssisənin menecerini istehsal sistemlərinin təşkili səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün metodlarla silahlandırır və bazarda rəqabət üstünlüyünə nail olunmasına şərait yaradır. Praktiki olaraq logistik konsepsiyaların istehsala tətbiq edilməsi mürəkkəb xarakterə malikdir. Bu hər şeydən əvvəl istehsalın texniki cəhətdən ixtisaslaşması dərəcəsindən və istehsal sahələrində yerinə yetirilən işlərin daşınan yüklərin nəqliyyat aspektindən (istehsal daxilində komplekslərdə nəqliyyat işlərinin 50-60%-i istehsalçı müəssisənin ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat bölməsi tərəfindən yerinə yetirilir) asılıdır. Aydın ki, müasir iqtisadi şəraitdə istehsalın ixtisaslaşma səviyyəsi nə qədər yüksək olarsa bu müəssisə üçün bir o qədər yaxşıdır. Lakin əsas istehsal sferasında yerinə yetirilən əksər logistik əməliyyatlar istehsal əməliyyatlarının tərkib hissəsi olması baxmayaraq istehsal əməliyyatları kompleksində bir o

qədər də tələb olunan səviyyədə və dərəcədə nəzərə çarpmır. Bu isə bilavasitə istehsal proseslərinin təşkil edilməsi zamanı icra edilən müxtəlif səpkili, xarakterli logistik əməliyyatlara diqqət verilməməsi, ümumi logistik sistemdə onların yerinin dəqiq müəyyənləşdirilməsi və fəaliyyətlərinin qiymətləndirilməməsinin nəticəsi idi.

Ümumiyyətlə, bazar münasibətləri təbiət etibarını ilə o qədər potensial imkanlara malikdir ki, o hər dəfə istehsal yerləri üçün və ya bütövlükdə isə istehsal sferası üçün mürəkkəb problemlər yaradır. Ötən əsrin 70-80-ci illərində bu sahədə aparılan bazar tədqiqatları göstərdi ki, iqtisadi inkişafın müasir mərhələsində istehsalın təşkilinin ənənəvi metodlarla aparılması yeni bazar tələblərinə cavab vermir. İstehsal yerlərinin və ya sferasının gözlənilməz və eyni zamanda qaçılmaz vəziyyətlərdən sığortalanması üçün istehsal proseslərinin təşkili məsələlərinə yeni kondeksdən yanaşma tələb olunurdu. Bu yeniləşmə təkcə istehsal sahələrini deyil, eyni zamanda nəqliyyatın, təchizat – satış strukturlarının, anbar və tara – qablaşdırma təsərrüfatlarının da paralel inkişafını nəzərdə tuturdu. Odur ki, müəssisələrdə istehsal – texnoloji proseslərin yeni tələblər nöqtəyi – nəzərdən təşkili ilə bağlı problemlərin həlli və istehsala xidmət göstərən infrastruktur komplekslərinin normal fəaliyyəti məhz logistika hesabına təmin edilir.

Logistikadan istifadə üzrə xarici ölkələrin təcrübəsi bir daha sübut edir ki, logistik prinsip və metodlardan istifadə edən istehsalçı müəssisələr tələb və təklifin dinamikliyi şəraitində bazar yönümlü mürəkkəb və az materialtutumlu məhsul istehsalı, habelə məhsulların yeniləşməsi səviyyəsinin qorunub saxlanması üzrə strategiyaların hazırlanması imkanlarına malik olurlar. Bazar dinamikliyi və tələbin qeyri-müəyyənliyi böyük həcmdə istehsal ehtiyatlarının yaradılmasını zəruriyyətə çevirir. Bu zaman istehsalçı hər dəfə həftə böyük olmayan istehlakçı sifarişlərinin alınması üçün çox maraqlı olur. Bunlar isə əvvəl qeyd edildiyi kimi tələbin

konyukturasını tez nəzərə ala bilən çevik istehsal gücünə tələbat yaradır və bazar uğrunda rəqabət mübarizəsinin spektrini genişləndirir. Belə bir rəqabət şəraitində istehsal olunmuş məhsulların maya dəyərini azaldılması ənənəvi formada istehsal olunacaq məhsul partiyasının həcmi artırılması hesabına deyil, məhz istehsal proseslərinin (bütün material və əmtəə ötürücü kanallar və şəbəkələr də daxil olmaqla) logistik prinsiplər və metodlarla təşkili hesabına nail olunur. Logistik proseslərin isə tədarükat, istehsal, bölüşdürücü və s. ayrılması isə şərti xarakteri daşıyır. İstehsal sahələrində material axınlarının idarə edilməsi bir mərkəzdən təşkil olunur. Bütün logistik əməliyyatlar bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olmaqla yanaşı həm də bir - birindən funksional asılılıq təşkil edir. Onlar material, informasiya və digər axınların idarə edilməsi məsələlərinə vahid bir proses kimi baxırlar. Eyni zamanda əsas istehsalda yerinə yetirilən, cəmləşən logistik əməliyyatların mühüm hissəsi logistik sistemin giriş və çıxışında icra edilən logistik əməliyyatlardan özlərinin xarakterinə və strukturuna görə fərqlənir.

Material axınları material resurslarının saxlanıldığı anbarlardan hazır məhsul anbarlarına qədər uzun bir yol keçməklə əsas istehsalın müvafiq mərhələlərində əməliyyatlara – istehsal istehlakına məruz qalır. Material və onlara uyğun informasiya axınlarının əsas istehsalın bu və ya digər mərhələsində idarə edilməsi bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malik olmaqla bərabər *istehsal logistikası* adlanır.

Deməli, *istehsal logistikasının məqsədi* - istehsal prosesləri ilə müəssisənin qarşılıqlı əlaqədə olan struktur bölmələri arasında yerinə yetirilən logistik əməliyyatların dəqiq sinxronluğuna nail olmaqdır. Daha doğrusu, istehsal logistikasının tədqiqat obyektini sənaye istehsalı zamanı firmadaxili iqtisadi axın prosesləri təşkil edir.

İstehsal logistikasının əsas məqsədindən irəli gələn *vəzifələr*:

a) istehsal güclərinin tam yüklənməsinə nail olmaqla

dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətini artırmaq və ya onların müəssisədən keçmə müddətini minimumlaşdırmaq;

b) istehsalın fasiləsizliyini təmin etmək məqsədilə zəruri səviyyədə material ehtiyatları yaratmaq və bu resursların emalı üçün sərbəst istehsal – logistik gücü idarə etmək;

c) istehlakçıların sifariş paketlərinə uyğun tələbatlarını dolğun ödəmək şərtlə məhsulların maya dəyərini aşağı salmaqdan ibarətdir.

Başqa sözlə, istehsal logistikasının əsas vəzifəsi təkcə logistik sistemlər daxilində deyil, eyni zamanda istehsal prosesləri çərçivəsində material və informasiya axınlarının idarə edilməsinin təşkili məsələlərini özündə əks etdirməkdir.

İntegrativ formada isə istehsal logistikasının əsas *funksiyaları* aşağıdakılardan ibarətdir:

- konkret hazır məhsullara istehlakçı sifarişləri və bazar tələbatının proqnozlaşdırılması əsasında istehsalın planlaşdırılması və təşkili;
 - müəssisənin istehsal sahələri və iş yerləri, habelə digər struktur bölmələri üçün istehsal tapşırıqları üzrə plan – qrafiklərin işlənilib hazırlanması;
 - təchizat və satış xidməti şöbələri ilə razılaşdıqdan sonra məhsul buraxılışı üzrə istehsal qrafiklərinin işlənilib hazırlanması;
 - bitməmiş istehsal normativinin müəyyənləşdirilməsi və ona riayət edilməsinə nəzarətin həyata keçirilməsi;
 - istehsalın operativ idarə edilməsi və istehsal tapşırıqlarının yerinə yetirilməsinin təşkili;
 - kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə hazır məhsullara nəzarət;
 - istehsal yeniliklərinin hazırlanması və praktiki həyata keçirilməsində iştirak etmək;
 - hazır məhsulların maya dəyərinə nəzarət edilməsi.
- İstehsalın ərazi üzrə kompakt yerləşdirilməsi istehsal logistikasının tədqiqat obyektinin xarakterik və eləcə də

fərqli xüsusiyyətini səciyyələndirir.

Son illərdə kütləvi və seriyalı istehsal sferasının əhatə dairəsinin getdikcə azalması halları müşahidə edilir. Universal avadanlıqlarının və çevik istehsal sistemlərinin tətbiq sahələri isə getdikcə artır. Məhz belə bir şəraitdə istehsalçı daha çox fərdi və kiçik partiyalı məhsullar üçün sifarişlər alır. Bütün bunlarla yanaşı hazır məhsul istehlakçıları kiçik zaman kəsiyində (saat, gün) tələbatlarının yüksək zəmanətli ödənilməsi üçün məhsul istehsalçıları qarşısında tələblər irəli sürür.

İstehsal logistikasını aktuallaşdıran digər mühüm cəhət istehsal kooperasiyası çərçivəsində mürəkkəb məmulatların hazırlanması üçün istehsalın təşkil edilməsindən ibarətdir. Bu zaman istər sifariş verilmiş məhsulların hazırlanması üçün istifadə olunan xammal və materialların, eləcə də hazır məhsulların istehsal sahələrində və ya yerlərində hərəkəti üzrə əməliyyatların nəqliyyat baxımından təşkili də istehsal logistikasının obyektinə hesab olunur. Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, material resurslarının istehsal sahələrində optimal hərəkətinin təşkili üçün həm xüsusi nəqliyyat parkından, həm də ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur.

İstehsal daxili material axınlarının idarə edilməsinin təşkili ümumi logistik sistemlərin tərkibində ayrıca element alt sistem hesab olunan istehsal logistikasının yaradılmasını nəzərdə tutur. Bu alt sistem istehsal sferasında cərəyan edən material axınlarını: xammal, material, xüsusi istehsalda hazırlanmış və ya satın alınmış yarımfabrikat, dəstləşdirici məmulat və hazır məhsulları özündə cəmləşdirməklə bərabər logistik sistemin digər elementlərinin də fəaliyyət mexanizminin qurulması və onların ahəngdar işinin təmin edilməsi üçün müvafiq tapşırıqlar – sərəncamlar verir. Məhz istehsal logistikası mikrologistik sistemlərin ətraf mühitin dəyişkən, çevik vəziyyətlərinə uyğunlaşmaq üçün potensial imkanları müəyyənləşdirir. Başqa sözlə, istehsal logistikası

alt sistemi ümumi logistik sistem qarşısında duran məqsədlərə nail olunması baxımından hər bir əlaqəli alt sistemi bilavasitə bu məqsədə xidmət göstərmək üçün hazır vəziyyətə gətirir, sanki onları kökləyir. Aydındır ki, istehsal logistik sistemi ümumi logistik sistemdə həlledici həlqə - mərhələ olmaqla istər özündən əvvəlki alt logistik sistemlər, məsələn tədarükat logistikası, istərsə də özündən sonra, məsələn satış (bölüşdürücü) logistikasının məqsəd və vəzifələrini müəyyənləşdirir və onları bir növ özündən asılı vəziyyətə salır. Eyni zamanda istehsal logistikası peşəkar işçi heyəti hesabına çevik istehsal sahələri yaradır, əsas istehsalın fasiləsiz fəaliyyəti üçün ilkin şərtləri (istehsalın tələb olunan həcmdə material resursları ilə təmin edilməsi üçün ehtiyatların zəruri səviyyəsinin yaradılması və bu səviyyənin qorunub saxlanması) formalaşdırır, istehsal proqramlarında və planlarında istehlakçı tələbinə uyğun dəyişikliklərin aparılmasına köməklik göstərir, müəssisənin bütün struktur bölmələrinin birgə fəaliyyətini təmin edir.

Istehsal logistik alt sisteminin formalaşması üçün mühüm təsiredici amil istehsalın *kastomizasiyasıdır*. Bu, hazır məhsullara müvafiq parametrlərin və xassələrin verilməsi üzrə konkret istehlakçıların sifarişlərini nəzərdə tutur. Sənayedə kastomizasiya kütləvi və fərdi tələb prinsiplərinin birgəliyinə imkan verən texnoloji və logistik əməliyyatlar toplusunu özündə birləşdirir.

Praktiki baxımdan istehsalın kastomizasiyasının geniş yayılmış variantı konkret istehlakçı sifarişləri əsasında kütləvi istehsal olunan məhsulların ayrı – ayrı elementlər və ya əlavə ləvazimatlar üzrə komplektləşdirilməsi formasında özünü biruzə etdirir. Buna bariz nümunə kimi məsələn, minik avtomobillərinin oturacaqlarının müəyyən rəngli dəridən hazırlanması və ya müəyyən markalı stereomaqnitofonla dəstləşdirilməsini göstərmək olar.

Istehsal logistik alt sisteminin fəaliyyəti qeyd olunan cəhətlərdən əlavə bu gün iqtisad elmi üçün əhəmiyyət kəsb

edən məsələlərdən birinin - məhsul istehsalına çəkilən xərclərin azaldılmasına istiqamətlənib. Məhsulların hazırlanması istehsalçı müəssisədən müvafiq xərc - canlı və maddiləşmiş əmək sərfi tələb etməsinə baxmayaraq istehsal xərclərinin strukturunda logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar olan xərclər xüsusi çəkiyə malikdir. Axtarılan məsrəflərin azaldılması bilavasitə istehsal prosesinin özündə buraxılan məhsulun maya dəyərinin aşağı salınmasına – azaldılmasına təsir göstərir.

Istehsal logistikasında material axınlarının idarə edilməsi zamanı «tələbdən artıq məhsulun yaradılması» (zadə) anlayışı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. «Tələbdən artıq məhsul» dedikdə müəssisənin bütün istehsal bölmələrinin fasiləsiz və normal işini təmin edən yarımfabrikat və ya hissələrin ehtiyatı başa düşülür. *Təyinatna görə* tələbdən artıq məhsullar:

- texnoloji;
- dövriyyə;
- nəqliyyat;
- sığorta kimi təsnif edilir.

Tələbdən artıq texnoloji ehtiyat dedikdə – bilavasitə emal və ya nəzarətdə yerləşən hissələr, qovşaqlar və ya yığım vahidləri başa düşülür. Bu növ ehtiyatların kəmiyyəti işçi yerlərinin sayı və onlar tərəfindən emal edilən hissələrin və ya yığım vahidlərinin nəzarət partiyalarının sayı ilə təyin edilir.

Dövriyyə ehtiyatı işin fasiləsizliyini təmin etmək məqsədilə işçi yerlərində yaradılan hissələr, qovşaqlar və ya yığım vahidləri üzrə ehtiyatları özündə birləşdirir.

Nəqliyyat ehtiyatı – bu hissələr, qovşaqlar və ya yığım vahidləri üzrə o növ ehtiyatdır ki, baxılan zaman kəsiyində (cari anda) bir işçi yerindən digərinə və ya bir istehsal se-xindən digərinə keçmə - ötürülmə prosesində yerləşir.

Sığorta ehtiyatı istehsal logistikasında aşağıdakı hal

larda yaradılır:

- a) avadanlıqlar istismardan çıxdıqda;
- b) istehsalda zay məhsul aşkar olunduqda.

Bir sistem kimi istehsal logistik sistemi formalaşdırılmazdan əvvəl, konkret olaraq hər bir hal üçün müəssisənin xüsusiyyətləri, istehsalın tipi, istehsal tsiklinin xarakteri, əsas təchizat sistemi, istehsal sahələrinin və ya iş yerlərinin material resursları ilə təminatı sistemi (material resurslarının iş yerlərinə verilməsi sistemi), material resurslarının norma və normativ sistemi, resurslardan səmərəli istifadə parametrləri tam şəkildə maksimum təhlil olunmalıdır.

a) *İstehsalın tipi*

İstehsalın təşkilati – texniki və iqtisadi xüsusiyyətlərinin məcmusu *istehsalın tipi* adlanır. İstehsal tipi hazırlanan məhsulun nomenklaturası, miqyası, təkrarlanma dərəcəsi, əsas istehsalın qurulma prinsipləri, onlarda texnoloji maşın və avadanlıqların yerləşdirilməsi qaydası, iş yerlərinin ixtisaslaşdırılması səviyyəsi və s. bu kimi əlamətlərlə xarakterizə olunur.

Məhsul istehsalının (buraxılışının) kütləvilik dərəcəsinə görə istehsalın təşkilini:

- a) kütləvi;
- b) seriyalı;
- b) fərdi tiplərini fərqləndirirlər.

Kütləvi istehsal tipində müəssisə məhdud və daima təkrarlanan nomenklaturada məhsul istehsalını həyata keçirir. Bu zaman ixtisaslaşdırılmış maşın və avadanlıqlardan, texnoloji alət və tərtibatlardan geniş istifadə olunur, fəhlələrin ixtisaslaşma dərəcəsi yüksəlir, konkret iş yerinə konkret məmulat təhkim edilir, maşın və avadanlıqlar sex və istehsal sahələrində məhsulun hazırlanması texnologiyasına (texnoloji ardıcılığa) uyğun yerləşdirilir və s.

Seriyalı istehsal şəraitində müəssisə nisbətən geniş nomenklaturada məhsul istehsal edir və həmin məmulatların hazırlanması prosesi müəyyən vaxtdan bir təkrarlanır. Bu

baxımdan seriya dedikdə, müəyyən dövrlərdən bir təkrarlanan eyni konstruksiyalı və təyinatlı məmulatların hazırlanması nəzərdə tutulur. Seriyalı istehsal şəraitində eyni bir iş yerində müxtəlif əməliyyatlar yerinə yetirilir və onlar vaxtaşırı təkrarlanır. Odur ki, dəstədəki hissələrin optimal kəmiyyətini müəyyənləşdirməklə texnoloji avadanlıqların tez – tez yenidən sazlanmasına sərf olunan vaxt azalır, onlardan istifadə yaxşılaşır, əmək məhsuldarlığı yüksəlir, istehsal olunan hazır məhsulun maya dəyəri aşağı düşür və onun keyfiyyət parametri yaxşılaşır.

Məhsulun hazırlanması miqyasından, nomenklaturasından və istehsalın ixtisaslaşma dərəcəsiindən asılı olaraq iri seriyalı, orta seriyalı və kiçik seriyalı istehsal tipləri mövcuddur. İstehsalın təşkilinin hansı seriyaya aid olmasını müəyyən etmək üçün seriyalıq əmsalından istifadə edilir. Bu əmsal müəyyənləşdirmək üçün iş yerində hazırlanan hissələrin sayını həmin hissələrin hazırlanması zamanı istifadə olunan texnoloji avadanlıqların miqdarına bölmək lazımdır. Ümumi formada seriyalıq əmsalı iri seriyalı istehsal üçün 1-10-a, orta seriyalı istehsal üçün 11-20-yə və kiçik seriyalı istehsal üçün isə 21-40-a bərabər qəbul edilmişdir.

Fərdi istehsal şəraitində geniş nomenklaturalı və çeşidli məhsullar istehsal edilir və onların hazırlanması əksər hallarda təkrarlanmır. İstehsalın təşkilinin bu tipində istehsalın mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması səviyyəsi istehsalın təşkilinin digər tipləri ilə müqayisədə aşağıdır, texnoloji avadanlıqlar istehsal sahələrində və ya sexlərdə qrup şəklində yerləşdirilir.

b) *İstehsal tsiklinin xarakteri*

İstehsalın təşkili səviyyəsini xarakterizə edən ən mühüm göstəricilərdən biri istehsalın tsikli (istehsal dövrünün uzunluğu) hesab olunur. Başqa sözlə, istehsalın təşkilinin ayrı – ayrı tipləri istehsal tsiklinin xarakterik xüsusiyyətləri ilə səciyyələnir. **İstehsal tsikli dedikdə – mikrologistik sistem çərçivəsində konkret məhsul istehsalı zamanı**

xammal, material və yarımfabrikatların istehsalı cəlb edilməsi müddəti ilə hazır məhsulu alınmasına qədər olan müddət arasında vaxt intervalı nəzərdə tutulur. Daha doğrusu, istehsal tsikli konkret məhsul istehsalı prosesinin başlanğıc və son anları arasındakı müddətdən ibarətdir. Bu vaxt nə qədər qısa olarsa təbii ki, istehsal müəssisəsinin (sexin, istehsal sahəsinin, ayrı - ayrı iş yerlərinin) növbə, gün, ay və il ərzində məhsul istehsal etmək imkanı bir o qədər çox olacaqdır. İstehsal tsiklinin uzunluğu təqvim günlərinin sayı ilə (uzun olmayan istehsal prosesləri üçün isə saat, dəqiqə və saniyə ilə) ölçülür.

Təsərrüfat subyektləri üçün istehsalın tsiklinin uzunluğunun müəyyənləşdirilməsi hər şeydən əvvəl:

- müəssisənin və onun istehsal bölmələrinin əsas fəaliyyətləri üzrə sifarişlərin (tapşırıqların) təyin edilməsinə;

- məhsul və onun tərkibinə daxil olan hissələrin istehsalına başlanılması və istehsalının qurtarması müddətinin uçotunun aparılmasına;

- məhsulun istehsalı üçün əsas istehsal fondlarına (əsas və dövriyyə fondlarına) tələbatın hesablanmasına;

- müəssisənin istehsal – təsərrüfat fəaliyyətini xarakterizə edən digər göstəricilərin işlənilib hazırlanmasına şərait yaradır.

İstehsal tsiklinin qısaldılması, bütün başqa bərabər şərtlər daxilində müəssisənin məhsul buraxılışı imkanlarının artmasına, fondveriminin və əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinə, dövriyyə vəsaitlərinə tələbatın azaldılmasına və məhsulun maya dəyərinin aşağı salınmasına səbəb olur. Bunlarda nəticə etibarlı ilə istehsalçı müəssisənin mənfəətinin artırılmasına və rentabellik səviyyəsinin yüksəldilməsinə gətirib çıxarır.

İstehsal tsiklini iki hissəyə - *iş vaxtı və fasilələr vaxtına* ayırırlar. Öz növbəsində *iş vaxtı* – əsas texnoloji əməliyyatların icrasına, xammal, material və hazır məhsulların nəql

edilməsinə, nəzarət əməliyyatlarının yerinə yetirilməsinə və eləcə də hazır məhsulun komplektləşdirilməsinə sərf olunan vaxtlarından təşkil olunur.

Fasilələr vaxtının tərkibinə isə - müəssisənin iş rejimi, maşın və avadanlıqların qeyri – normal yüklənməsi, istehsalın və əməyin təşkili ilə əlaqədar fasilələr vaxtı daxildir.

İstehsal tsiklinin uzunluğu bilavasitə:

- a) konkret istehsal şəraitində istehsalın və əməyin təşkili, mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması səviyyəsi,

- b) istehsal olunancaq hazır məhsulların konstruksiya-sının mürəkkəblik dərəcəsi və əmək tutumu,

- c) müəssisənin iş rejimi,

- ç) istehsala texniki xidmətin təşkili formaları,

- d) məhsulların hazırlanmasında istifadə olunan texnoloji proseslərin mütərəqqilik dərəcəsi,

- e) növbə daxili və ya növbələrarası fasilələr vaxtının maksimum olması və s. bu kimi amillərdən asılıdır.

Mikrologistik baxımdan istehsal tsiklinin qısaldılmasında (istehsal tsiklinin qısaldılmasına təsir edən amillərə - məmulatın konstruksiyasının sadələşdirilməsi, qabaqcıl təcrübədən geniş istifadə olunması, müəssisə üçün səmərəli iş rejiminin seçilməsi, məhsulun keyfiyyətinə nəzarətin yaxşılaşdırılması və s. aid edilir) istehsal prosesi zamanı yerinə yetirilən əməliyyatların texnoloji tələblərə uyğun olaraq əlaqələndirilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Belə əlaqələndirmənin aparılması istehsal yerlərində material axınlarının hərəkət marşrutlarını optimallaşdırmaqla bərabər məhsulların hazırlanması prosesini sürətləndirir. Məhz bu nöqtəyə nəzərdən istehsal tsikli material axınlarının keyfiyyət xarakteristikasından və hərəkət istiqamətlərindən çox asılıdır. Material axınlarının hərəkət istiqamətlərindən asılı olaraq istehsal prosesində yerinə yetirilən əməliyyatların əlaqələndirilməsinin aşağıdakı üç:

- ardıcıl;
- paralel;

• ardıcıl - paralel (qarışıq) formalarını fərqləndirirlər.

Əməliyyatların əlaqələndirilməsinin ardıcıl forması onunla xarakterizə olunur ki, hazır məhsul istehsalı prosesində hər bir sonrakı əməliyyat texnoloji sistemdə yerinə yetirilən ixtiyari əvvəlki əməliyyatdan sonra icra olunur. Başqa sözlə, texnoloji rejimin tələblərinə uyğun olaraq əvvəlki mərhələdə emal prosesini keçmiş hissələr üzərində əməliyyatlar bitdikdən - qurtardıqdan sonra növbəti mərhələyə keçid reallaşır və bu mərhələdə əvvəlkindən fərqli olan texnoloji əməliyyatlar icra edilir. Əməliyyatların əlaqələndirilməsinin ardıcıl formasının əsas səciyyəvi cəhəti ondan ibarətdir ki, bir mərhələdə emal prosesinə məruz qalan hissələr bir iş yerindən digərinə dəst halında verildiyindən dəstədə birinci emaldan keçən hissə dəstədəki son hissə üzərində emal əməliyyatlarının başa çatmasını gözləməli olur. Daha doğrusu, belə formada hazırlanan hissələrin xarakterindən və emal xüsusiyyətlərindən asılı olaraq bir mərhələyə tam şəkildə daxil olan material axınları digər mərhələyə də məhz bu şəkildə ötürülür.

Əməliyyatların əlaqələndirilməsinin paralel forması hazır məhsulun hazırlanması məqsədilə dəstədəki hissələrin emal edilməsi üçün texnoloji sistemdə yerinə yetirilən müxtəlif əməliyyatların eyni vaxtda – paralel surətdə həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. Qeyd etmək lazımdır ki, bu zaman hər bir hissə sonrakı əməliyyata əvvəlki əməliyyat başa çatdıqdan sonra birbaşa, yəni dəstədəki bütün hissələrin emal prosesindən keçməsinə gözləmədən ötürülür. Təbii ki, bu da hazır məhsulun komponenti hesab olunan hissələrin ayrı - ayrı iş yerlərində boş dayanması hallarını aradan qaldırır və onların yeni – tələb olunan istehsal sahələrinə tez ötürülməsini təmin edir. Lakin istehsalçı müəssisələr icra edilən texnoloji əməliyyatlar arasında boş dayanmalara yol verməmək üçün vaxt etibarını ilə bu əməliyyatların bərabər yerinə yetirilməsinə çalışmalıdır. Başqa sözlə, mikrologistik

səviyyədə material axınlarının belə - paralel hərəkət formasında ən mühüm məsələ əməliyyatların yerinə yetirilməsi vaxtını sinxronlaşdırmaqdan ibarətdir.

Əməliyyatların əlaqələndirilməsinin ardıcıl – paralel (qarışıq) forması mahiyyət etibarını ilə iş yerlərində və ya istehsal sahələrində yerləşən bütün hissələr üzərində texnoloji əməliyyatların fasiləsiz aparılmasını - sonrakı əməliyyatların dəstədəki bütün hissələr üzərində əvvəlki emal əməliyyatları qurtarmadan başlamasını nəzərdə tutur. Bir dəstədə olan hissələr bir əməliyyatdan digərinə ya «bir – bir», yaxud da dəstənin bir hissəsi kimi verilir. Bu da əlaqəli əməliyyatlarda material axınlarının hərəkət vaxtını qısaldır.

c) Əsas təchizat sistemi

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istər istehsalçı firma və müəssisələrin hüduqlarından kənarında tədarükət əməliyyatlarının, istərsə də firmadaxili maddi-texniki təchizat işlərinin düzgün təşkili istehsal sahibkarlığının nəticələrini səciyyələndirən bütün texniki-iqtisadi və maliyyə göstəricilərini yaxşılaşdırır, istehsalın iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsinə təminat verir.

Maddi-texniki təminat ictimai-iqtisadi proses kimi istehsalın səmərəliliyinin yüksəldilməsində ciddi rol oynayan amillərdəndir. O, təkrar istehsalın iki mərhələsini – bölgü və tədavülü (mübadiləni) bütünlükdə, istehlakı isə qismən özündə birləşdirməklə istehsal mərhələsindən tam asılılıqda və qarşılıqlı təsirdə olur. Məhz buna görə də maddi-texniki təminat ictimai istehsalın həm də keyfiyyət parametrlərinin müsbət istiqamətdə dəyişməsi amili kimi çıxış edir

Düzgün elmi əsaslarla təşkil edilən maddi-texniki təminat məhsulun maya dəyərini aşağı salır, əmək məhsuldarlığı, keyfiyyət və rentabellik kimi göstəriciləri yüksəldir, istehsalın bir qərarda işləməsinə şərait yaradır. Maddi – texniki təminatda ahəngdarlıq istehsalın ahəngdar aparılması üçün həlledici amil rolunu oynayır. Uyğun olaraq təchizat işində yol verilmiş hər hansı bir səhv müəssisə və ya firma-

nın təsərrüfat fəaliyyətinə mənfi təsir göstərir.

İstehsal üçün zəruri olan material resurslarının dövriyyəsinin sürətləndirilməsi, istehsal amilləri ilə yanaşı, maddi-texniki təminatın mütəşəkkillik səviyyəsindən də çox asılıdır. Odur ki, istehsal sahələrində logistik əməliyyatların aparılması istehsal logistikası ilə tədarükat logistikasının integrativliyini tələb edir və istehsal logistikası üçün bu integrasiya səviyyəsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. İntegrasiya hər şeydən əvvəl əsas istehsalın zəruri xammal və materiallara tələbatının dolğun ödənilməsi üçün mütərəqqi təchizat formalarının seçilməsindən ibarətdir.

Sənaye müəssisələri xammal, material, dəstləşdirici məmulatlar və digər istehsal-texniki təyinatlı məhsullarla iki: *anbar və tranzit formada* təchiz edirlər. Təsərrüfat praktikasında birbaşa uzunmüddətli, topdansatış və təminatlı kompleks təchizat formalarından da istifadə edilir.

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

Tranzit formasında isə material axınları birbaşa əlaqəli makrologistik sistemin tətbiqinə əsaslanır və heç bir aralıq vasitəçilərin iştirakını nəzərə almadan istehsalçı müəssisələrdən bu resursların istehlakçılarına uzunmüddətli təsərrüfat müqavilələri üzrə çatdırılır.

Bu formalar arasında optimal nisbətənin yaradılması və onların təkmilləşdirilməsi material resurslarının manevr etmə qabiliyyətini artırır, istehsal ehtiyatlarının səviyyəsini optimallaşdırmağa və istehsal vasitələrinin məhsulgöndərən təşkilatlardan istehlakçı müəssisələrə çatdırılması ilə əlaqədar xərclərin həcm və səviyyəsini müəyyən qədər aşağı salmağa imkan verir.

Sənaye müəssisələrinin təchiz edilməsində anbar formasının xüsusi çəkisinin azaldılması və deməli, tranzit formasının xüsusi çəkisinin artırılması kommersiya fəaliyyətini həyata keçirən firma və şirkətlərin anbar və bazalarında yükləmə – boşaltma, habelə saxlanma xərclərinin azaldılmasına, istehsal üçün zəruri resursların istehsal yerlərinə çatdırılması müddətinin qısaldılmasına səbəb olur. Daha doğrusu, anbar formasına nisbətən tranzit formasının ucuz başa gəlməsi istehsalçı müəssisələri bu formanın tətbiq edilməsi üçün daha da stimullaşdırır.

Lakin nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, təchizatın tranzit formasına nisbətəndə anbar formasının payının getdikcə artması müəssisələrdə istehsal ehtiyatlarının səviyyəsinin yüksəlməsinə, saxlama ilə əlaqədar xərclərin artmasına və müəyyən müddət dövriyyə vəsaitlərinin dondurulmasına, təsərrüfat dövriyyəsindən çıxarılmasına səbəb olur. Bununla əlaqədar olaraq bu iki təchizat forması ilə məhsulların göndərilməsinin iqtisadi cəhətdən səmərəli olmasını qiymətləndirən zaman onların seçilməsinə bilavasitə təsir edən amillər nəzərə alınmalıdır. Belə amillərə:

- a) istehsal ehtiyatlarının səviyyəsi;
- b) nəqliyyat xərclərinin səviyyəsi (bu bilavasitə istehsalçı və istehlakçı müəssisələr arasındakı məsafədən, istehlakçı müəssisənin giriş dəmir yolunun mövcudluğundan və s. asılıdır);
- c) istehlakçı müəssisələrdə material resurslarının saxlanması ilə əlaqədar xərclərin həcmi;
- ç) orta gündəlik istehlak norması;
- d) tranzit norması;
- e) anbar sahələrinin sahəsi və onların genişləndirilməsi üçün investisiya qoyuluşunun həcmi və s. aid edilir.

Burada ən mühüm və eyni zamanda həlledici faktor nəqliyyat tədarükat xərclərinin, yəni nəqliyyat və saxlama xərclərinin kəmiyyəti hesab olunur. Çünki, təchizatın anbar və ya tranzit formasında həyata keçirilməsindən asılı olaraq

həmin xərclərin miqdarı və tərkibi bir – birindən xeyli dərəcədə fərqlənir.

Təchizatın bu və ya digər formasının tətbiqi bütün bərabər şərtlər daxilində material resurslarının orta gündəlik istehlakının kəmiyyətindən də asılıdır. Şəksiz ki, xırda istehsalla məşğul olan istehsalçıların gündəlik istehlak norması və buna uyğun gündəlik tələbat norması az olduğundan onlar üçün məhsulgöndərmənin anbar formasından istifadə iqtisadi baxımdan daha əlverişlidir. İri istehlakçılar üçün bu qaydanı tətbiq etmək yol verilməzdir. Çünki, gündəlik istehlak norması artdıqca iki məhsulgöndərmə arasında vaxt intervalı qısalmır və tranzit məhsulgöndərmələrə daha çox ehtiyac hiss olunur. Daha doğrusu, tranzit formada alınan material resursları ehtiyat şəklində az qalır və nəqliyyat xərclərinin azalma tempi resursların saxlanma xərclərinin artım tempindən çox olur. Ümumi şəkildə isə nəqliyyat – tədarükat xərclərinin həcmi anbar məhsulgöndərmələrə nisbətən azalır.

Təchizat formalarının seçilməsinə təsir edən amillərdən biri də tranzit normasıdır. *Tranzit norması dedikdə, istehsalçı müəssisələrdən bir sifarişlə bir ünvana çatdırılacaq material resurslarının minimum miqdarı nəzərdə tutulur.* İstehlakçı müəssisələr tranzit forma ilə məhsul almaq üçün özlərinin həqiqi tələbatından asılı olmayaraq, tranzit normanın həcmi qədər material sifariş verməlidirlər. Əgər bu zaman istehlakçı müəssisələrdə orta gündəlik istehlakın miqdarı az olarsa və ya tranzit normanın miqdarı artdığı halda onun həcmi dəyişməz qalarsa, onda tranzit formadan istifadə istehsal ehtiyatlarının səviyyəsinin yüksəldilməsinə səbəb olacaqdır. Deməli, tranzit normasının həcmi artdıqca təchizat formasının tətbiq imkanları azalır.

ç) *İstehsal sahələrinin və ya sexlərin material resursları ilə təminatı sistemi*

Firma və müəssisələrin material resursları ilə maddi-texniki təminatı bir – birilə qarşılıqlı əlaqədə olan bir neçə

ardıcıl mərhələni özündə birləşdirir. Bu, adətən istehsal proqramı və məsrəf normalarına görə material resurslarına tələbatın müəyyən edilməsi mərhələsindən tutmuş, potensial məhsulgöndərənlərin siyahısının işlənilib hazırlanması və firma və müəssisənin material resurslarına tələbatının təmin edilməsi mərhələsinə qədər bir-birilə dialektik vəhdətdə olan ardıcıl əməliyyatlar toplusundan ibarətdir.

Müəssisə və firmanın maddi-texniki təminatı bu təsərrüfat subyektlərinin təchizat xidməti şöbəsinin əməkdaşları tərəfindən icra edilir. Onlar istehsal üçün zəruri olan istehsal vasitələrinin optimal həcmi müəyyənləşdirir, müəssisənin vaxtli-vaxtında və fasiləsiz təmin edilməsini həyata keçirirlər. Material resurslarının seçilmiş məqsəd bazarlarından tədarük edilməsi, daşınması və qorunub saxlanması üzrə tədbirlərin az məsrəflər hesabına başa gəlməsi, xammaldan, materialdan səmərəli istifadə edilməsi də məhz bu funksional şöbənin – orqanın işindən bilavasitə asılıdır.

Müəssisələrin təchizat xidmətinin təşkilatı quruluşu istehsalın miqyası və xarakteri, buraxılan məhsulların həcmi və çeşidi, istehsalın ixtisaslaşma səviyyəsi və kooperasiyalaşması miqyası, istehlak edilən material resurslarının həcmi və nomenklaturası ilə müəyyən edilir.

Maddi-texniki xidmətinin əsas vəzifəsi az məsrəflərlə müəssisəni lazım olan yüksək keyfiyyətli material resursları ilə vaxtli – vaxtında və dəst halında təmin etməkdir. Bu vəzifəni yerinə yetirmək üçün müəssisənin təchizat xidməti konkret olaraq bir sıra məsul vəzifələri icra edir. Bunlar aşağıdakılardan:

- istehsal bölmələrində məhsul istehsalına lazım olan xammal və materiallara tələbat – sifarişlərin müəyyən edilməsi;

- material resurslarına sifarişləri yoxlamaq üçün ümumiləşdirici hesablamaların aparılması və yekun sifarişlərinin tərtibi;

- müəssisəyə lazım olacaq materialların təfsilləşdiril-

miş siyahısının tərtibi, onların seçilmiş və kontrakt imzalanaacaq firmalar üzrə yerləşdirilməsi;

- səmərəli təchizat formasının seçilməsi və onun iqtisadi cəhətdən əsaslandırılması;

- məhsulgöndərənlər tərəfindən müqavilə şərtlərinin yerinə yetirilməsinə nəzarət olunması;

- material resurslarının müəssisəyə gətirilməsi, qəbulu və qorunub saxlanması işləri üzrə nəzarətin təşkil edilməsi;

- istehsal ehtiyatları normativinə nəzarət, materialların istehsal istehlakı üçün hazırlanması və onların istehsal bölmələrinə verilməsi işinin təşkilindən ibarətdir.

Yuxarıda qeyd olunan funksiyaları yerinə yetirən müəssisənin təchizat xidməti istehsal bölmələrinin maddi – texniki təminatı zamanı üç mütərəqqi təchizat formasını fərqləndirir:

- aktiv təchizat sistemi;
- qeyri – mərkəzləşdirilmiş təchizat sistemi;
- tranzit təchizat sistemi.

Aktiv təchizat sisteminin mahiyyəti müəssisənin tədarükat logistikası xidmətinin əməkdaşları tərəfindən istehsal sahələrinə və ya bölmələrinə material resurslarının verilməsi, ötürülməsi və çatdırılmasının həyata keçirilməsindən ibarətdir. Bu sistem:

- material resurslarının istehsal sahələrinə çatdırılması limitlərinin və qrafiklərinin müəyyənləşdirilməsini;

- yükləmə – boşaltma və nəqliyyat vasitələrinə tələbatın hesablanması, onların iş qrafiklərinin və rəşional hərəkət marşrutlarının təyin edilməsini;

- çatdırılacaq məhsul partiyası həcmnin hesablanmasını;

- əsas istehsalda material resurslarından istifadəyə nəzarətin həyata keçirilməsini;

- göndərilən material resurslarının keyfiyyət və kə-

miyyət parametrləri üzrə saxlanılmasına cavabdehlik məsuliyyəti daşıyan maddi – məsul şəxslərin müəyyənləşdirilməsini nəzərdə tutur.

Qeyri – mərkəzləşdirilmiş təchizat sistemində əsas istehsal üçün zəruri material resurslarının alınması, onların nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi və daşınması məhz istehsalçı müəssisənin istehsal sahələrinin və ya sexlərin əməkdaşları tərəfindən yerinə yetirilir.

İstehsalçı müəssisənin mərkəzi anbarlarından istehsal yerləri üçün materialların alınması proseduru bu materialların tədarükat bazarlarından əldə edilməsi mexanizmindən fərqlənir. İstehsal yerləri maddi – texniki təchizat xidmətinin anbarından alınması nəzərdə tutulan materiallar (dəstləşdirici məmulatlar) üçün hər bir çeşid üzrə sayları göstərilməklə tələbnamələr tərtib edilir. Tərtib olunmuş bu tələbnamələri istehsal sahələrinin, sexlərin və ya işçi yerlərinin əməkdaşları ya müəssisənin mərkəzi anbarlarına, ya da sexlərarası anbarlara təqdim edirlər. Qeyri-mərkəzləşdirilmiş təchizat sistemi aktiv təchizat sistemindən fərqli olaraq çoxlu vaxt və vəsait tələb edir. Məhz bu nöqtəyi – nəzərdən qeyd olunan sistem özünü iqtisadi cəhətdən yalnız və yalnız satış bazarında təsadüfi – nadir hallarda tələb olunan məhsulların istehsalı üçün lazım olan maddi resursların kiçik partiyalarla alınması zamanı doğruldur. Bu sistemdən istifadənin qaçılmaz olduğu şəraitdə isə vaxt və maliyyə vəsaitləri sərfinə qənaət etmək məqsədilə istehsala materialların limitlər üzrə buraxılışı qaydasından istifadə olunur.

Əsas istehsala material resurslarının limit sistemi üzrə buraxılması istehsal logistikasının formalaşması və normal fəaliyyətinin təmin edilməsi zamanı material və informasiya axınlarının idarə edilməsi prosesinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Bu sistem bir sıra üstünlüklərə malikdir:

- müəyyən vaxt intervalı çərçivəsində fəaliyyət göstərir;

- əvvəlcədən müəyyənləşdirilmiş istehsal tapşırıqları

ilə çox ciddi ahəngdarlıq təşkil edir;

➤ istehsal yerlərinə material resurslarının buraxılması yalnız bu sistem əsasında həyata keçirilir;

➤ istehsala buraxılan material resurslarının sərfinə və onların istehlak normalarına uyğun istehsal istehlakına nəzarət edilir;

➤ əsas istehsalın material resursları ilə təminatı yaxşılaşır;

➤ istehsal bölmələrinin ahəngdar işi təmin edilir.

İstehsalın material resursları ilə təmin edilməsi formalarından asılı olaraq limitləşdirmə müəssisədə tədarükət (təchizat şöbəsi) və istehsal (plan – istehsal şöbəsi) logistikası xidməti şöbələrinin əməkdaşları tərəfindən həyata keçirilir.

Tədarükət və istehsal logistikası arasında kompleks logistik əməliyyatlar bilavasitə material resurslarının iş yerlərinə verilməsindən ibarətdir. Bu kompleks özündə aşağıdakı:

➤ tələb olunan materialların seçilməsi və sifarişlərin komplektləşdirilməsi;

➤ komplektləşdirilmiş sifarişlərin nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi;

➤ nəqliyyat vasitələrinin hərəkət marşrutlarının müəyyənləşdirilməsi;

➤ istehsal istehlakı yerlərində material resurslarının yerləşdirilməsi;

➤ əmək cisimləri üzərində istehsal əməliyyatları aparılan iş yerlərinin qaydaya salınması;

➤ istehsal ehtiyatlarının kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə saxlanması və s. işləri birləşdirir.

Tranzit təchizat sistemində material resursları zavodun ümumi istifadədə olan anbarlarına və resursları istehsal istehlakına hazırlayan tədarükət sahələrinə daxil olmadan birbaşa istehsal bölmələrinə çatdırılır.

Sexlərin, istehsal bölmələrinin və iş yerlərinin material

resursları ilə təmin edilməsi maddi-texniki təchizatın son və həlledici mərhələsidir. Əgər müəssisənin istehsal sahələri və ya yerlərinin təminatı məsələsində nöqsanlara yol verilsə, onda müəssisədənkənar aparılan uğurlu işlərin səmərəsi heçə enə bilər.

İstehsalın materiallarla təchiz edilməsində sexlər üçün limitlərin işlənilib hazırlanması, müəssisədaxili təchizat formasının düzgün seçilməsi, materialların istehlakında israfçılığa yol verilməməsi və başqa bu kimi «mikrotəchizat» tədbirləri firmanın maddi-texniki təminat işçilərinin daimi diqqət mərkəzində olmalıdır.

Nəhayət, bütövlükdə «təchizat strategiyası»nın işlənilib hazırlanmasından başlamış iş yerlərinin material resursları ilə təminatına qədər zəruri olan və həyata keçirilən işlərin keyfiyyəti istehsalçı müəssisələrdə tədarükət fəaliyyətinin təşkili və planlaşdırılmasından və onun həyata keçirilməsi mexanizmindən, habelə tədarükət icraçılarının peşəkarlıq səviyyəsindən asılıdır.

d) Material resurslarının norma və normativlər sistemi

İstehsal logistikasında hazır məhsulun hazırlanması zamanı xammal və materialların sərf normaları xüsusi əhəmiyyət kəsb etdiyindən onlar daima diqqət mərkəzində saxlanılır. *Material resurslarının sərf norması dedikdə logistik əməliyyatlar da daxil olmaqla texnoloji əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı müəyyən keyfiyyətdə vahid məhsul istehsalına xammal, material və yanacaq sərfinin maksimum yol verilən kəmiyyəti başa düşülür. Başqa sözlə, material məsrəfi norması – planlaşdırılan təsərrüfat ilinin xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla tələb olunan keyfiyyətdə məhsul vahidinin istehsalına (vahid həcmdə işin yerinə yetirilməsi və ya xidmətin göstərilməsinə) maddi resurs məsrəfinin elmi cəhətdən əsaslandırılmış ölçüsüdür.*

Material məsrəfi norması iqtisadi kateqoriya kimi ictimai əmək bölgüsünün səviyyəsini, məhsul vahidinə keç-

miş əmək sərfinin ölçüsünü və nəticə etibarlı ilə məhsul istehsalının planlaşdırılan səviyyəsini özündə əks etdirir. Lakin mütərəqqi və texniki-iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış məsrəf norması istehsalın səviyyəsinə və onun təkmilləşdirilməsinə aktiv təsir göstərir. Bu nöqteyi-nəzərdən istehsalçı müəssisələrdə normalaşdırma işinin düzgün təşkil edilməsi istehsalın səviyyəsinin artırılması sahəsində mövcud mütərəqqi meyilləri və ümumi formada kəmiyyət daşıyıcısı kimi elmi-tərəqqinin əsas istiqamətlərini əks etdirir.

Normalaşdırma – canlı və keçmiş əməyin ictimai zəruri məsrəfinin elmi cəhətdən əsaslandırılmış plan ölçüsünün müəyyən edilməsidir.

Material resursları sərfinin düzgün normalaşdırılması istehsalın texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi, istehsaldaxili ehtiyatların aşkara çıxarılması və səfərbər edilməsi, materiallardan istifadədə qənaət rejiminin gözlənilməsi kimi işlərin lazımı keyfiyyətdə icra olunmasına bilavasitə köməklik göstərir. Normalaşdırmanın bir mühüm əhəmiyyəti də müəssisələrin konkret materiallara tələbatının müəyyənləşdirilməsində onun həlledici rol oynamasıdır.

İstehsalçı müəssisələrdə maddi resursları (əsas növlərini) texniki şöbənin (baş texnoloq şöbəsinin) tərkibindəki xüsusi büro, yaxud qrup normalaşdırır. Təmir istismar ehtiyacları üçün materialların normalaşdırılması işi isə baş mexanik şöbəsi (təmir təyinatlı materiallar) və baş energetik şöbəsi (yanacaq, enerji və s.) məşğul olur. Alət, istehsal tərtibatları, ştamplar və habelə müxtəlif təsərrüfat inventarlarının istehsalı ilə əlaqədar olan materialların normalaşdırılması işi isə müəssisənin müvafiq şöbə və sexləri tərəfindən yerinə yetirilir.

İstehsal logistikasının təşkili zamanı istehsalçı müəssisənin təchizat şöbələri ayrı-ayrı struktur bölmələrdən məsrəf normalarını alır, onları əvvəlki illərdə fəaliyyət göstərən məsrəf normaları ilə müqayisə edir, sistemləşdirir və bunun əsasında tədarükat planları işləyib hazırlayırlar.

Maddi resursların məsrəf normaları mütərəqqi, texniki – iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış və qənaət işində səfərbəredici xarakterə malik olmalıdır.

Mütərəqqi material məsrəfi normaları qabaqcıl təcrübəni, elm və texnikanın son nailiyyətlərini özlərində təcəssüm etdirməli və materiallara faktiki qənaət səviyyəsini ötüb keçməlidir.

Maddi məsrəf normaları həm də texniki cəhətdən əsaslandırılmış real normalar olmalıdır. Real, texniki-iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış normaların işlənilib hazırlanması istehsalın texniki səviyyəsi və onun plan ilində yüksəldilməsi imkanı, istehsalın təşkili səviyyəsi və plan ili üçün həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan təşkilati-texniki tədbirlər, işçilərin ixtisas səviyyələrinin yüksəldilməsi və s. kimi tədbirlərin nəzərə alındığı təqdirdə mümkündür.

Material resurslarının normalaşdırılması işinin lazımı keyfiyyətdə yerinə yetirmək və metodoloji cəhətdən səhvə yol verməmək məqsədilə məsrəf normalarının düzgün təsnif edilməsinin elmi – nəzəri və praktiki əhəmiyyəti vardır.

Praktikada material məsrəfi normaları müxtəlif əlaqələrə görə təsnif edilir:

- fəaliyyət müddətinə görə (illik və perspektiv);
- maddi resursların təfsilləşdirilməsi dərəcəsinə görə;
- tətbiq miqyasına görə.

Adından görüldüyü kimi **fəaliyyət müddəti il üçün nəzərdə tutulmuş məsrəf normaları** xammal, material, yanacaq və digər maddi resursların məhsul vahidinə orta illik məsrəfini səciyyələndirməklə cari planlaşdırmada tətbiq olunur. **İllik məsrəf normaları** il üçün istehsalı planlaşdırılmış məhsulların plan maya dəyərinin kalkulyasiyasında (məhsul vahidinin maya dəyərinin müəyyən edilməsində) istifadə edilir.

Perspektiv normalar müəssisənin əldə etmiş olduğu göstəriciləri nəzərə almaqla müəyyən edilir. Ona görə də bu

normalar müəssisənin strateji inkişaf proqramlarının işlənilib hazırlanması zamanı geniş istifadə olunur.

Maddi resursların *təfsilləşdirilməsi dərəcəsinə görə* məsrəf normaları *iriləşdirilmiş (ümumi) və müfəssəl (dəqiq, konkret)* normalara bölünür. *İriləşdirilmiş məsrəf normaları məhsul vahidinə hər hansı adda bir material növündən maksimum yol verilə bilən məsrəf həddini nəzərdə tutur. Ümumi iriləşdirilmiş məsrəf normalarında iri nomenklaturada hər hansı materialdan sərf ediləcək həcm konkret deyil, ümumi şəkildə göstərilir.*

Bu və ya digər məmulatın istehsalı ilə əlaqədar olaraq materiala (məsələn, təbəqə polada) tələbat ümumi məsrəf norması əsasında müəyyənləşdirilir. Belə ümumi normalar, adətən, müəssisənin il üçün iriləşdirilmiş nomenklaturada material resurslarına tələbatının müəyyənləşdirilməsində və bir də materiallara qənaət edilməsinin ümumi şəkildə təhlilində istifadə olunur.

Müfəssəl məsrəf normaları isə məhsul vahidinə hər hansı materialdan konkret texniki parametrləri (tip- ölçüsü, profili, markası, kimyəvi tərkibi, çeşidi, növü və s.) göstərilməklə hesablanmış normalardır. Müfəssəl məsrəf normaları təfsilləşdirilmiş sifarişlərin işlənilib hazırlanması və habelə sexlərin konkret material növləri ilə təchiz edilməsi işində istifadə olunur.

Məsrəf normaları *tətbiq miqyasına görə fərdi və qrup normalarına* bölünürlər.

Fərdi məsrəf normaları konstruktor – texnoloji sənədlə və aparılmış xüsusi laboratoriya tədqiqatı (bəzən statistik məlumatlar) əsasında planlaşdırılmış təşkilatı – texniki tədbirlərin həyata keçirilməsi müddəti və habelə fəhlələrin ixtisas səviyyələri nəzərə alınmaqla konkret müəssisənin məhsulu üçün işlənilib hazırlanır. Fərdi məsrəf normaları bütünlükdə məmulat və ya onun hər hansı bir hissəsi üçün də işlənilib hazırlana bilər.

Qrup məsrəf normaları isə (bir qrup müəssisələr üzrə)

eyni tiptən (həmcins, analoji və ya eyni təyinatdan olan), lakin bir şirkətin müəssisələri tərəfindən istehsal olunan məhsullar üçün işlənilib hazırlanır.

Qrup normaları ayrı-ayrı müəssisələrdə eyni tipli məhsullar üçün fərdi məsrəf normalarının orta kəmiyyəti kimi müəyyən edilir. Qrup normalarının səviyyəsi bir tərəfdən fərdi məsrəf normalarından, digər tərəfdən isə müvafiq məhsulun istehsalı proqramının quruluşundan asılıdır. Başqa sözlə, qrup normalarının səviyyəsi qrupa daxil olan müəssisələr üzrə müvafiq məhsulun istehsal həcmının nisbətindən asılı olaraq dəyişə bilər. Hər hansı materialın yüksək səviyyədə ümumiləşdirilmiş qrup məsrəf norması eyni tipli məhsul istehsal edən bütün müəssisələrin – tabeçilik əlamətindən, mülkiyyət formasından və yerləşdiyi regiondan (təbii-iqtisadi faktorlarından) asılı olmayaraq – həmin məhsul üzrə məsrəf normaları əsasında müəyyən edilmiş orta çəkili məsrəf norması ola bilər.

Nəhayət, *material resurslarının istehlak mərhələsində aldığı təyinat da* müxtəlif məsrəf normalarının işlənilib hazırlanmasını tələb edir. Bu baxımdan onlar əsas material, köməkçi material, yanacaq və elektrik enerjisi normalarından ibarətdir. Materialların təyinatı ilə əlaqədar olaraq məsrəf normalarının müəyyən edilməsində həlledici cəhət norma üçün səciyyəvi ölçü vahidinin düzgün tapılmasıdır. Ölçü vahidi hər bir konkret hal üçün materialın istehlak xüsusiyyətini və bu istehlakın mahiyyətini tam və obyektiv xarakterizə etməlidir.

Əsas material istehsal olunan məhsulun substansiyasını təşkil etdiyindən, onlar üçün məsrəf normaları məhsul vahidinə görə hesablanır. Lakin köməkçi materialların bütün istiqamətlər üzrə istehlakı üçün eyni ölçüdə istifadə etmək mümkün olmur. Məsələn, yanacaq texnoloji ehtiyac üçün (metallərdən sobalarda, termik aqreqatlarda və s.) istehlak olunduqda məsrəf norması istehsal edilən məhsul vahidinə görə (polad, çuqun tökmələr və s.), binaların qızdırılması

üçün istehlak olunduqda isə hər 1000 kub. metrin qızdırılmasına məsrəfin kəmiyyəti kimi hesablanır.

Təyinatının müxtəlifliyinə görə eyni materialın müxtəlif məsrəf normalarının işlənilib hazırlanması maddi resurs normalarını düzgün müəyyən etməklə yanaşı, material resurslarına tələbatın həcmnin də dəqiq hesablanmasını təmin etmiş olur.

Logistik sistemin, xüsusilə istehsal logistikasının normal fəaliyyət göstərməsini xarakterizə edən səciyyəvi cəhət normativ bazanın mövcudluğudur. Bu zaman istehsal logistikasının məqsədi material resurslarından səmərəli istifadəni təmin etməkdən, istehsaldaxili ehtiyatları aşkara çıxarıb səfərbərliyə almaqdan, müəssisənin dövrüyyə fondlarına olan tələbatını düzgün müəyyənləşdirməkdən və müəssisə üçün tədarükat planı işləyib hazırlamaqdan ibarətdir. Odur ki, maddi resursların normativ bazasının elmi əsaslarla düzgün müəyyənləşdirilməsi istehsal sferasında material axınlarının logistik aspektdən hərəkətinin təşkili və idarə edilməsini təmin edir, habelə istehsalın maddi resurslara tələbatının əvvəlcədən proqnozlaşdırılmasına şərait yaradır.

İstehsal yerlərində material axınlarının logistik tələblər nöqtəyi – nəzərdən hərəkətinin rəşional təşkili bir tərəfdən materialların faktiki sərfi ilə material məsrəfi normalarının müqayisə olunmasını tələb edir. Digər tərəfdən isə sexlərə buraxılan materialların miqdarı və istehsal programının yerinə yetirilməsi məlumatlarının tutuşdurulması, müqayisə edilməsini nəzərdə tutur. Əgər istehsal planı (bitməmiş istehsalda aid olunmaqla) yerinə yetirilməyibsə və sex limit üzrə zəruri materialları tamam alıbsa, deməli plan ilində material normadan artıq istehlak ediləlidir. Əgər istehsal tapşırığı plan səviyyəsində və ya artıqlaması ilə icra edilərsə və bunun üçün materiallar limit çərçivəsində və ya ondan aşağı miqdarda istehlak edilərsə, bu materiallardan səmərəli istifadə olunduğunu göstərir.

e) Material resurslarından istifadə göstəriciləri

Materiallardan istifadə səviyyəsinin təhlil edilməsi bu sahədə əldə edilmiş nailiyyətləri müəyyənləşdirməklə yanaşı həmçinin istifadəsiz qalan ehtiyatların aşkara çıxarılmasına imkan yaradır. Buna görə də istehsal logistikasının tətbiq edilməsi zamanı materiallardan istifadə səviyyəsini xarakterizə etmək üçün aşağıdakı əsas normativ:

- xammal və materialların xüsusi məsrəfi;
- materiallardan istifadə əmsalı;
- məsrəf əmsalı;
- xammal və materialların faydalı sərfi göstəriciləri

sistemindən istifadə olunur.

Xammal və materialların *xüsusi məsrəf* göstəricisindən konkret növ xammal və materialın istehsal ediləcək (edilmiş) yararlı məhsul vahidinə orta sərfini xarakterizə etmək üçün istifadə olunur. Xüsusi məsrəf hesabat dövründə mövcud məhsul istehsalına sərf olunan bütün növ material resurslarının həcmi istehsal olunacaq (olunmuş) yararlı məhsulların həcminə bölməklə müəyyən edilir və yalnız natural ölçü vahidləri ilə ifadə olunur. Cari xüsusi məsrəf həm əvvəlcədən müəyyən edilmiş xüsusi məsrəf norması ilə həm də ötən ilin faktiki xüsusi məsrəfi ilə müqayisə edilir. Bu göstəricini istehlak xassələri eyni olan yekcins məhsul vahidi üçün də hesablamaq olar.

Birinci və ikinci rəng eməledici sənaye sahələrində qənaətin səviyyəsini xarakterizə etmək üçün «*materiallardan istifadə əmsalı*» göstəricisindən istifadə olunur. Bu göstərici plan üzrə və faktiki olaraq hesablanır. Plan üzrə bu göstərici hər hansı hissənin təmiz çəkisinin plana görə sərf norması ilə müqayisə etməklə müəyyənləşdirilir. Həmin əmsalın faktik həcmi isə hissənin təmiz çəkisi ilə faktik sərf olunmuş materialın çəkisinin müqayisəsi yolu ilə aşkar edilir.

Praktikada materiallardan istifadə əmsalının tərs kəmiyyəti kimi məsrəf əmsalından istifadə olunur.

Materialların faydalı məsrəfi (hissənin təmiz çəkisi) istehlak olunan materialların istehsal edilən məhsula daxil

olan hissəsidir. Başqa sözlə, faydalı məsrəf istehsal olunan məhsulun istehlak dəyərini yaratmaqla məmulatın çəkisini və material tutumunu müəyyən edir. Material məsrəfinin bu ünsürünün kəmiyyəti texnoloji konstruktor sənədlərində göstərilir.

Materiallardan istifadənin səviyyəsini xarakterizə edən göstəricilər hesablanarkən texniki-iqtisadi şəraitin dərinə və hərtərəfli öyrənilməsi vacib şərtədir. Materiallardan istifadə əmsallarının dəyişilməsi (dinamikasını) öyrənilərkən texnologiyanın mütərəqqiliyi, avadanlıqların sazlığı, istehlak edilən xammalın, materialın və yanacaqın keyfiyyəti, habelə məhsul hazırlanması prosesində iştirak edən kadrların – işçi heyətinin mədəni – texniki səviyyələri də geniş təhlil edilməlidir.

Material resurslarından və eləcə də dövriyyə vəsaitlərinin digər maddi ünsürlərindən səmərəli istifadə edilməsi nəticəsində ümümləşdirici bir göstərici olan *dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürəti* artır. Dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətinin artırılması bu vəsaitlərə ehtiyacın həcmi azaltmaqla onların həm mütləq, həm də nisbi mənada istehsal prosesindən «azad» olunmasına səbəb olur. Bu da onunla nəticələnir ki, dövriyyə vəsaitləri özlərinin dövrə zamanı pul formasından istehsal ehtiyatlarına və bunlardan istifadənin nəticəsi kimi əmək məhsuluna və əmək məhsullarının reallaşdırılması yolu ilə yenidən pul formasına keçməsi müddətini qısaltır. Ümumi formada isə təkrar istehsal prosesinin fazalarının bir – birini əvəzləməsi vaxt etibarını ilə sürətlənir.

Dövriyyə vəsaitlərindən qənaətlə istifadə olunması istehsalçı müəssisələrin rentabelli işləməsində, onun səmərəli fəaliyyət göstərməsində müstəsna rol oynayır, rəqabət qabiliyyətini yüksəldir.

Beləliklə, təsərrüfat fəaliyyətinin bu və ya digər növləri ilə müqayisədə maddi istehsalın cəmiyyət həyatındakı rolu, istehsal prosesinin təşkili və idarə edilməsinin səciyyəvi xarakteri istehsal logistikasının bir sıra xüsusiyyətlərini

müəyyənləşdirir. Məhz istehsal logistikası yeganə sahədir ki, burada material axınları üç maddə:

a) istehsal ehtiyatları (xammal, material, yanacaq, tara və tara materialları, satın alınmış yarımfabrikatlar və s.) formasında istehsal prosesinə daxil olmasını gözləyən əmək cisləri formasında;

b) istehsal prosesinə daxil olmuş əmək cisləri (müəssisənin özünün hazırladığı yarımfabrikatlar, bitməmiş istehsal və yeni məhsulun yaradılması) formasında;

c) istehsal alt logistik sistemindən bölüşdürücü alt logistik sistemə daxil olan hazır məhsul formasında olur.

Adətən, material resursları istehsal sferasında iki - üç əməliyyata məruz qaldıqdan sonra kiçik zaman kəsiyində material axınlarının sadalanan formaları bir – birini əvəzləyir. Nəzərə almaq lazımdır ki, material axınları xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici məmulatları özündə birləşdirdiyindən istehsalçı müəssisənin hüdudlarından kənardə «yarımfabrikat» anlayışı istehsal logistikası tərəfindən qəbul edilmir. Daha doğrusu, yarımfabrikatlar ümumi material axınlarının əsaslı tərkib hissəsi olduğundan o istehsal logistikasının xarakterik xüsusiyyətini səciyyələndirir. Məhz istehsal logistikası yeganə sahədir ki, burada material axınları yarımfabrikat şəklində də verilir.

7.2. İSTEHSALIN TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİNİN ƏNƏNƏVİ VƏ LOGİSTİK KONSEPSİYASI

Bazarın özünü tənzimləmə və iqtisadiyyatın inzibati – amirlik idarəetmə prinsipləri bir-birinə uyğunlaşa bilməzlər. Direktiv planlaşdırma sistemində istehsalın «resurs - bölgü» prinsipi ilə idarə edilməsi cəmiyyət miqyasında total məhsul bolluğu yaratsa da istehsal yerlərinin ayrı-ayrı materiallara, cəmiyyət üzvlərinin isə müxtəlif təyinatlı xalq istehlakı mallarına tələbatını dolğun ödəmirdi. Daha doğrusu, cəmiyyətin iqtisadi cəhətdən inkişaf etdirilməsi üzrə planların qarışı-

lıqlı əlaqələndirilməsinə, problemlərin həllinə kompleks yanaşılmasına, əmək, maliyyə və maddi resurslardan istifadənin balanslaşdırılmasına baxmayaraq istehsal sahələri istər texniki-texnoloji, istərsə də təşkilati- iqtisadi baxımdan bazar tələbinə uyğun fəaliyyət göstərmirdi. Mövcud planlaşdırma sisteminin qeyri-elastikliyi və istehsal sferasının direktiv orqanlar tərəfindən onun üçün müəyyənləşdirilmiş «özünün xüsusi» ahəngi ilə «plan - ixtiyari qiymətə» prinsipi əsasında məhsul istehsal etməsi iqtisadi münasibətlər üzərində planı fetişləşdirirdi və onu ayrıca fəaliyyət sahəsinə çevirirdi.

İstehsal edilmiş məhsulların reallaşdırılması isə istehsalçı müəssisələrlə istehlakçılar arasında direktiv orqanların müəyyənləşdirdiyi «işlək mexanizm» adlanan təhkimetmə planları əsasında həyata keçirilirdi. Bu bir tərəfdən istehsalçı müəssisələri tədavi xərclərinin azaldılması baxımından stimullaşdırma bilən xammal, material və dəstləşdirici məmulatları göndərənlərlə səmərəli təsərrüfat əlaqələrinin qurulmasından inzibati metodlarla, habelə iqtisadi təsiretmə vasitələri ilə çəkirdirdi. Digər tərəfdən istehlakçıların hazır məhsullara dəyişən tələbi (daha doğrusu, məhsullara olan mütləq tələb həcmnin artması), yəni ənənəvi istehsal - satış fəaliyyəti bu növ məhsullar üzrə yaradılmış ehtiyatlar hesabına ödənilməsi prinsipinə əsaslanırdı. Bu tip yanaşma uzun müddət makrosəviyyədə istehsalçı müəssisələri təsərrüfat müstəqilliyindən təcrid etmək, bazar yönümlü məhsul istehsalından yayındırmaqla yanaşı, mikrosəviyyədə də istehsalçı müəssisənin maddi formada pul vəsaitlərinin dondurulmasına, onların saxlanması ilə əlaqədar xərclərin və nəticə etibarlı ilə isə hazır məhsulun maya dəyərinin süni surətdə artmasına gətirib çıxarırdı. Başqa sözlə, maddi formada olan ehtiyatların (tədavi və istehsal sferalarında) pul formasına keçməsi müddəti artır, material resursları ehtiyatlarının texnoloji prosesdə olması müddətinə uyğunlaşmırdı. Eyni zamanda əmtəlik ehtiyatların yaradılması yeni məh-

sul çeşidləri üzrə istehlakçı sifarişlərinin tam ödənilməsi üçün müəssisə və firmaların istehsal imkanlarını məhdudlaşdırırdı. Daha doğrusu, istehsalçı müəssisə öz pul vəsaitlərini (xüsusi və cəlb edilmiş) istehsal və ya əmtəlik ehtiyatlarını (şəklində nə qədər istifadəsiz saxlayarsa, təbii ki, onun yeni məhsulun və ya onun çeşidinin yaradılması üzrə strategiyaların reallaşdırılmasında iqtisadi baxımdan manevretmə qabiliyyəti bir o qədər azalacaqdır. Bütün bunlar isə nəticə etibarlı ilə müəssisənin konservativ mövqe tutmasına şərait yaratmaqla bərabər bazar seqmentlərinin artırılmasına, əlverişli qiymət və texniki siyasətin aparılmasına imkan vermirdi.

İnzibati - amirlik, nisbi bərabərlik sistemindən bazar iqtisadi sistemə keçid mahiyyət etibarlı ilə cəmiyyət miqyasında yeni iqtisadi təfəkkür tərzii və yeni fəaliyyətlər sistemi tələb edir. Burada başlıca cəhət bütün bazar subyektləri kimi istehsalçı müəssisələrin iqtisadi müstəqilliyini təmin etmək, sənaye istehsalının səmərəliliyini yüksəltmək və məhsullar əməyi stimullaşdırmaqdan ibarətdir.

Məhz bazar iqtisadiyyatının prinsipləri əsasında qurulan müasir istehsal kifayət qədər kəmiyyət və keyfiyyət çevikliyinə malik olmalıdır. Buna səbəb – istehsalçı firmanın məhsullarının texniki xarakteristikasına, təklifin keyfiyyət quruluşundakı dəyişikliklərə çevik reaksiya vermək, öz alıcısını itirməmək və dəyanətli - dayanıqlı bazar yaratmaq meylləridir. Bu da «satıcı» bazarından «alıcı» bazarına keçidi tələb edən bazar iqtisadiyyatının əsas şərtlərindən biridir. Belə bir şəraitdə ayrı - ayrı istehlakçılardan daxil olan müxtəlif səpkili istehsal sifarişlərinə operativ və adekvat reaksiya vermək lazımdır. Başqa sözlə, istehsal sferası buraxılan hazır məhsulların həcmnin və çeşidinin geniş miqyasda tez dəyişilməsi qabiliyyətinə və çevikliyinə malik olmalıdır.

Buna görə də bazar iqtisadiyyatının ən mühüm üstünlüyü alıcı bazarında yeni məhsul çeşidinə tələb meydana çıxarsa, habelə bazar tərəfindən uzun müddət tanınan

məhsullara tələb artarsa, mövcud istehsal güclərini baş verən dəyişikliklərə uyğunlaşdırmaqdan ibarətdir. Bu iki: *keyfiyyət çevikliyi və kəmiyyət çevikliyi* istiqamətində həyata keçirilir.

Hazırlanan məhsulların çeşid dəyişkənliyi imkanları - *keyfiyyət çevikliyi* işçi heyətinin peşəkarlıq səviyyəsinin yüksəldilməsi, universal işçi heyətinin təşkili və çevik istehsal sistemlərinin yaradılması hesabına əldə edilir.

Bu əsasda hazır məhsul istehsalı həcmünün artırılması imkanları - *kəmiyyət çevikliyi* işçi əmək resursları və istehsal gücləri üzrə daxili ehtiyatların yaradılması yolu ilə təmin edilir.

Müasir istehsalın malik olduğu bu çevik xassələrin reallaşdırılması logistik idarəetməyə əsaslanır.

Ənənəvi konsepsiyalara uyğun olaraq istehsalın təşkili və idarə edilməsi texnoloji avadanlıqlardan yüksək istifadə səviyyəsinin saxlanılması və istehsal xərclərinin azaldılmasına xidmət edir, ona çalışır. Buna görə də hazır məhsulun istehsal dövründə qeyd olunan bu göstəricilərlə istehsal prosesinə cari nəzarət işi aparılır. Nəzarətin aparılması nəticəsində bu və ya digər idarəetmə xarakterli tədbirlər hazırlanır və həyata keçirilir.

Ümumiyyətlə, logistikadan fərqli olaraq istehsalın təşkili və idarə edilməsi ənənəvi konsepsiyası aşağıdakı şərtləri nəzərdə tutur:

- a) əsas istehsal avadanlıqlarının boş dayanmasına yol verməmək və necə olursa olsun onlardan yüksək istifadə səviyyəsini saxlamaq;
- b) məhsulları mümkün qədər iri partiyalarla hazırlamaq;
- c) hər ehtimalla qarşı «yaman gün» üçün material resurslarının maksimum ehtiyatını yaratmaq.

İstehsalın təşkili və idarə edilməsinin ənənəvi konsepsiyası istehsal ediləcək məhsulun hazırlanması zamanı bazar konyukturasının təhlilinin firmanın ali rəhbərliyi tərəfindən aparılmasını nəzərdə tuturdu. Daha doğrusu, istehsalın təş-

kilinin ənənəvi konsepsiyası «satıcı» bazarı üçün məqbul hesab olunduğundan firmanın ali rəhbəri belə hesab edir ki, «xırda təsadüflər» istisna olmaqla istehsal olunmuş məhsullar müxtəlif, yeni çeşid qrupları üzrə və mövcud həcmdə gətirə və ya tez özünün bazar həllini tapacaq, onun üçün planlaşdırılan bazar mənfəəti gətirəcək və iqtisadi imkanların artmasına şərait yaradacaqdır. Burada məhsulların reallaşdırılması məsələsi ön planda durmur.

Belə yanaşmada istehsalın idarə edilməsinin məqsədi lokal və konkret xarakter daşımaqla texnoloji avadanlıqlarda boş dayanmalara yol vermədən onları maksimum yükləmək, kiçik partiyalarla böyük həcmdə məhsul buraxılığını nail olmaq, işçi heyətinin dar ixtisaslaşması və müəyyən həcmdə zəif məhsul buraxılışı hesabına əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsindən ibarətdir.

Bazarda ayrı - ayrı istehlakçılar arasında rəqabətin mövcudluğu istehlakçı sifarişlərinin artıb - azalması və ya onların yeni keyfiyyət xüsusiyyətlərinə malik olması ilə nəticələnir. Dəyişən bazar şəraitində istehlakçı tələbinin məhsul ehtiyatları hesabına ödənilməsi müəssisənin bazar aktivliyini azaldır və onu bir növ konservatoriya çevirir. Bazar tələbinin qeyri - sabitliyi belə ehtiyatların yaradılması və saxlanılması üzrə yerinə yetirilən bütün fəaliyyət növlərinə «*faydasız*» xarakteri verir.

Logistik prinsiplərlə istehsalın idarə edilməsi və təşkili işi texnoloji avadanlıqlardan yüksək istifadə səviyyəsinin saxlanılması və istehsal xərclərinin azaldılması göstəricilərinin məhsulların reallaşdırılması zamanı əldə edilən mənfəətin həcmi və ya son nəticə kimi istehsalın səmərəliliyi ilə əlaqələndirilməsini tələb edir. Başqa sözlə, istehsal olunan hazır məhsulların nomenklaturası, çeşidi, həcmi, onların real bazar qiymətləri əsasında ayrı - ayrı satış kanalları vasitəsi ilə bazarlarda reallaşma (satış) müddətləri nəzərə alınmalıdır. Daha doğrusu, logistikanın müasir paradigması mini-

mum logistik xərclərlə istehlakçıları tələb olunan keyfiyyətdə, kəmiyyətdə, yerdə və vaxtda zəruri xammal, material və dəstləşdirici məmulatlarla təmin etməkdən ibarətdir. Bununla əlaqədar olaraq material axınlarının ilkin mənbədən son istehlakçıya qədər hərəkətinin optimal təşkili və idarə edilməsi hər şeydən əvvəl bazarda qeyri – bərabər gəlir payına malik olan istehsalçıların hazır məhsul təklifinin həcmindən və eyni zamanda ayrı – ayrı istehlakçı qrupları tərəfindən bu məhsullara olan məcmu tələbin həcmindən asılıdır. Satış bazarı üçün hansı məhsulların istehsal edilməsi və onların hansı məqsəd bazarına çıxarılması məsələləri birmənalı olaraq istehlakçıların tələb paketi əsasında müəyyənləşir. Məhsulların necə istehsal edilməsi və hansı kanallarla bazara çıxarılması problemlərini isə istehsalçılar və bazar subyektləri arasında mövcud olan rəqabət və rəqabət mühiti müəyyənləşdirir. Bu zaman real bazar tələbini nəzərə almayan və ya onu tam və dolğun ödəyə bilməyən müxtəlif nomenklaturalı və çeşidli məhsul istehsalçısı üçün texnoloji avadanlıqların istismar səviyyəsi dəyişməz qalarsa və istehsal xərclərinin azalması halları müşahidə edilməzsə aydındır ki, bu məhsullar onlara istehlakçıların ala biləcəyi qiymətlə maksimum mənfəəti təmin edə bilməz.

İstehsalın logistik təşkili və idarə edilməsi, bilavasitə marketing və logistik strategiyaların uyğunlaşdırılmasından asılıdır. Nəticə etibarı ilə qeyd olunan strategiyaların istehsalla əlaqələndirilməsi və müvafiq müqayisələrin aparılması yolu ilə logistik idarəetmə tədbirləri hazırlanır və həyata keçirilir.

İstehsalın təşkil və idarə edilməsinin ənənəvi və logistik prinsipləri aşağıdakı cədvəldə verilmişdir.

Cədvəl 7.1

İstehsalın idarə edilməsinin ənənəvi və logistik prinsipləri

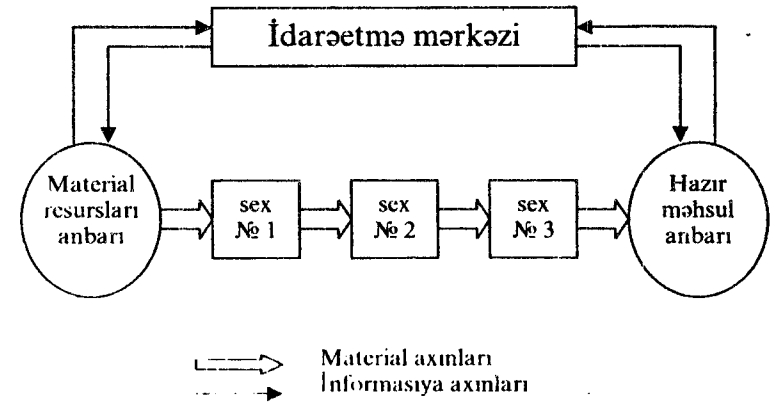
Göstəricilər	Ənənəvi idarəetmə	Logistik idarəetmə
1. İstehsal ehtiyatlarının həcmi	«Yaman gün» üçün maksimum ehtiyat yaradılır	Artıq ehtiyatdan imtina edilir
2. İstehsal tsiklinin yerinə yetirilməsi müddəti	Əgər istehsal tsikli istehsal xərclərini azaldırsa, onda onun müddəti artırılır	Əgər istehsal tsikli iqtisadi səmərəliliyin azaldılmasına təsir göstərsə, onun artırılmasına yol verilmir
3. Hazırlanan məhsulların nomenklaturası	Hazırlanan məhsul nomenklaturası minimumdur	Məhsul nomenklaturası qəbul edilən sifarişlər əsasında müəyyənləşir
4. İstehsalın həcmi	Maksimum iri partiyalarla məhsul istehsal edilir	Sifarişlərlə təsdiq edilməyən məhsullar istehsal edilmir
5. Avadanlığın boş dayanması	Avadanlığın boş dayanması halları minimumlaşdırılır	Ehtiyat güclərinin yaradılması üçün boş dayanmaların səviyyəsi planlaşdırılır
6. Zay məhsul istehsalının səviyyəsi	Texnoloji cəhətdən əsaslandırılmış səviyyədə zay məhsul istehsalına yol verilir	Əgər zay məhsul istehsalı iqtisadi səmərəliliyin azaldılmasına səbəb olursa, ona yol verilmir
7. Məhsulgöndərənlərlə münasibət	Məhsulgöndərənlərə müqavilə iştirakçısı kimi baxılır	Məhsulgöndərənlərə ümumi təsərrüfat tərəfdaşı kimi baxılır

7.3. İSTEHSAL LOGİSTİKASINDA MATERIAL AXINLARININ İDARƏ EDİLMƏSİ

İstehsal logistikasında material axınlarının idarə edilməsi prinsip etibarlı ilə müxtəlif metod və üsullarla həyata keçirilir. Bu metodlar mikrologistika çərçivəsində idarəetmənin «*itələmə*» və «*dartma*» sistemlərinə əsaslanır.

Təsərrüfat praktikasında adətən çoxmərhləli istehsalın təşkili və mikroiqtsadi sferada məhsulların rəşional hərəkətinin həyata keçirilməsi məqsədilə istehsalda fasilələrin baş verməməsi üçün, habelə istehsal yerlərini zəruri xammal və materiallarla təmin etmək üçün istehsal sahələri və yerləri arasında tələb olunan səviyyədə ehtiyatlar yaradılmalıdır. İstər istehsal prosesinə daxil olmasını gözləyən, istərsə də istehsal prosesinə cəlb edilmiş materialların - əmək cislərinin logistik idarə edilməsi üçün istehsal prosesinin bütün mərhələlərini (hissələrin, aqrəqatların və dəstləşdirici məmullatların hazırlanması) əhatə edə bilən müxtəlif istehsal qrafikləri tərtib edilir. Bu istehsal qrafikləri birmənalı «itələyici» sistemlərdən istifadəyə əsaslanır.

Məqsəd bazarı üçün ixtiyari məhsul istehsal edilən zaman ayrı-ayrı işçi yerləri və ya istehsal sahələrinə daxil olan material resursları mövcud subyektin əvvəlki texnoloji mərhələ və ya həlqəsi tərəfindən sifariş verilmir. Material resursları hazır məhsulların hazırlanması texnologiyasına müvafiq olaraq istehsalçı müəssisənin mərkəzi və ya lokal (sex. sahə) idarəetmə aparatı tərəfindən daxil olan ciddi komanda əsasında hər bir növbəti (şəkil 7.1) mərhələyə ötürülür.



Şəkil 7.1. İstehsal logistikasında itələyici sistemlərin ümumi sxemi

Hazırlıq səviyyəsindən asılı olaraq məmullat və ya hissələr istehsal prosesinin əvvəlki mərhələsindən növbəti mərhələsinə qədər uzun bir istehsal yolu keçir. Bu zaman texnoloji prosesdə yaranan fasilələrə və ya hazırlanacaq məhsullara bazar tələbinin dəyişilməsi amillərinə tez uyğunlaşmaq ümumilikdə istehsal üçün təbii ki, çətinliklər yaradır. Məhz bu nöqtəyi - nəzərdən mövcud idarəetmə sistemindən mütəmadi, məsələn, bir ay ərzində istifadə olunması istehsal qrafiklərinin bütün texnoloji mərhələlər üçün eyni zamanda bir neçə dəfə dəyişilməsinə səbəb olur (adətən, istehsal yerlərində bu prosesin reallaşdırılması çox çətinidir).

Material axınlarının idarə edilməsini həyata keçirən bu itələyici sistem istehsalın təşkili və idarə edilməsinin ənənəvi konsepsiyası üçün daha xarakterikdir. İlk belə sistemlər ötən əsrin 60 - cı illərində meydana gəlmişdir. Bu sistemlər real zaman miqyasında dinamik xarici və daxili amilləri nəzərə almaqla müəssisənin bütün struktur, o cümlədən təchizat, istehsal, satış kimi bölmələrinin istehsal planları və proqramlarını üzvi əlaqələndirməyə, onları operativ surətdə korrektə etməyə imkan verirdi.

İstehsalçı firma və müəssisələrin təsərrüfat fəaliyyətinin itələyici sistemlərin köməyi ilə logistik təşkili hesablaşma texnikasının və müasir informasiya texnologiyasının kütləvi tətbiqi hesabına mümkün olmuşdur.

İtələyici sistemlər mürəkkəblilik baxımından müxtəlif dərəcəli istehsal – təsərrüfat mexanizmlərinin fəaliyyətinin idarə edilməsi və tənzimlənməsini həyata keçirməklə, onların elementlərinin vahid məqsəd üçün birgəliyini təmin etməklə yanaşı, eyni zamanda bir sıra məhdudiyətlərə də malikdir. Bu hər şeydən əvvəl istehsal sferasında material axınlarının texnoloji prosesin bir mərhələsindən digərinə ötürülməsi üzrə əməliyyatların hansı idarəetmə mərkəzi və bu mərkəzdə kim tərəfindən idarə edilməsi, onların necə sistemli təhlil edilməsi və qiymətləndirilməsi kimi məsələlərin həll olunması səviyyəsi ilə səciyyələnir. Daha doğrusu, istehsal sahələrində və iş yerlərində material axınlarının hərəkətini itələyici sistemlərin vasitəsilə optimallaşdıran zaman hər bir idarəetmə mərkəzi öz istehsal proqramı və tədarükat müqavilələri üzrə məhsul göndərmə qrafiklərinə riayət olunması üçün müxtəlif idarəetmə metodlarından istifadə edir. Bu müxtəliflikdə məhz, itələyici sistemlərin tətbiqində fərqli cəhətlərin əmələ gəlməsinə şərait yaradır.

İtələyici sistemin ikinci əsas çatışmayan cəhəti ondan ibarətdir ki, hər bir logistik dövrdə idarəetmə mərkəzinin nəzərə aldığı amillərin sayı nə qədər çox olarsa, istehsal logistikasının proqram, informasiya və maddi – texniki təminatı da bir o qədər mürəkkəbləşir. Bu da istehsalçı müəssisədən çoxlu maliyyə və əmək resursları tələb etdiyindən təbii ki, iqtisadi baxımdan əlverişli hesab edilmir.

Nəhayət, belə bir sistemin tətbiqi dəyişən bazar tələbinə çevik reaksiya vermək və yarana biləcək fasilələri aradan qaldırmaq məqsədilə istehsal prosesinin bütün mərhələləri üzrə müəssisənin material ehtiyatlarının olmasını tələb edir. Bu məqsədlə müxtəlif texnoloji mərhələlər arasında daxili sabit – statik ehtiyatların yaradılması nəzərdə tutulur. Belə

növ ehtiyatların yaradılması isə öz növbəsində maddi vəsaitlərin müvəqqəti təsərrüfat dövriyyəsiindən çıxarılmasına – dondurulmasına, istifadəsiz avadanlıqların quraşdırılmasına və əlavə işçi qüvvəsinin cəlb edilməsinə səbəb olur.

Başqa sözlə, istehsal sahələrinin maddi-texniki təminatı prosesində itələyici sistemlər bütün logistik dövrə üzrə ehtiyatların idarə edilməsi sisteminə əsaslanır. Məhsul istehsalı zamanı texnoloji prosesin bütün mərhələlərində istifadə olunan material resurslarının anbar təchizat sisteminin köməyi ilə bərpa edilməsi üçün qərarlar idarəetmə mərkəzi tərəfindən mərkəzləşdirilmiş formada qəbul edilir və həyata keçirilir.

Təsiredici amillər nəzərə alınmadan istehsalın hər bir mərhələsində sabit ehtiyat həcmi saxlamaq, növbəti istehsal tapşırıqlarını yerinə yetirmək üçün istehsal prosesində sərf edilən material resursları üzrə sifarişlərin əvvəlki mərhələdən sonrakı mərhələyə hərəkəti – axını «itələyici sistemin» başlıca prinsipini təşkil edir.

İtələyici sistemlər təkcə istehsal sferasında (istehsal logistikasında) deyil, eyni zamanda məhsulların tədarükü (tedarükat logistikası) və hazır məhsulların realizasiyası (bölüşdürmə – satış logistikası) mərhələlərindən ibarət mübadilə sferasında da geniş tətbiq olunur.

Tedarükat prosesində bu sistemlər hazır məhsulun hazırlanmasına sərf edilən material resursları üzrə ehtiyatların bərpa edilməsi üçün bu və ya digər idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsi məqsədinə xidmət edir. İtələyici sistemlərin tədarükat prosesində başlıca məqsədi istehsal olunacaq məhsul nomenklaturası və ya çeşidinə müvafiq olaraq material resurslarının tədarükat bazarlarından istehsal qrafikləri əsasında alınması və onların istehsal sahələrinə gətirilməsi – verilməsindən ibarətdir. Göründüyü kimi makrosəviyyədə istehsal və tədarük logistikası logistik dövlərinin ayrı-ayrı texnoloji mərhələləri olduqlarından burada da sonrakı istehsal mərhələsi əvvəlki mərhələnin – tədarük prosesinin

vaxtında dəqiq və düzgün aparılmasından funksional asılıdır. Bu asılılıqda tədarükət mərhələsindən xammal, material və dəstləşdirici məmulatların istehsala məhz itələyici sistemin prinsipləri əsasında verilməsini tələb edir.

Hazır məhsulun reallaşdırılması zamanı (böluşdürmə logistikasında) itələyici sistem satış strategiyası və topdan və pərakəndə satış ticarətini həyata keçirən kommersiya müəssisələrində əmtəlik ehtiyatların yaradılması, habelə satışın həvəsləndirilməsi formasında təzahür edir. Başqa sözlə, istehsalçı müəssisə satış imkanlarının genişləndirilməsi üçün çoxlu bazar segmentlərinə malik olmaqla bərabər satışın həvəsləndirilməsi strategiyasını hazırlayır və onu həyata keçirir. Bu strategiya əsasında satışın həvəsləndirilməsi elementləri hesab olunan istehlakçılar (qiymət güzəştləri, lotoreyaların verilməsi, məhsulların kreditə verilməsi, istifadə olunmuş məhsulların əvəzinə yenisinin verilməsi), satıcılar (mükafatlar, artıq məhsul satışına görə yüksək əmək haqqının verilməsi və s.) və vasitəçilər (məhsul partiyasının həcminə görə qiymət güzəştləri, təkrar güzəştlər, mükafatlandırma, xərclərin ödənilməsi və s.) müxtəlif həvəsləndirmə metodlarının köməyi ilə həvəsləndirilir və bu da son nəticədə məhsul istehsalının həcmnin artırılmasına səbəb olur. Belə stimullaşdırma tədbirlərinin hazırlanması və praktikada tətbiq edilməsi istehsal sferasına və bu işə öz növbəsində tədarükət prosesinə təsir göstərir.

Müasir «itələmə» logistik sistemləri təşkil və idarəetmə funksiyalarından əlavə müxtəlif səpkili proqnozlaşdırma məsələlərinin müvəffəq həllinə də imkan verir. Bu və digər məqsədlər üçün əməliyyatların tədqiqi, o cümlədən imitasiya modelləşdirməsindən istifadə olunur.

İtələyici idarəetmə sistemlərinin praktikada sınaqdan çıxmış logistik modelinə nümunə kimi MRP – 1, MRP - 2 (material resurslarına tələbatın planlaşdırılması) sistemlərini göstərmək olar. Bu sistemlər idarəetmə proseslərinin avtomatlaşdırılması səviyyəsi ilə xarakterizə edilməklə aşağıdakı

əsas:

➤ istehsal ehtiyatlarının cari tənzimlənməsi və onların səviyyəsinə nəzarət işinin təmin edilməsi;

➤ real vaxt ərzində müəssisənin müxtəlif struktur bölmələrinin fəaliyyət dairəsinin müəyyənləşdirilməsi və onların əlaqələndirilməsi, habelə bu struktur bölmələrinin fəaliyyətinin operativ tənzimlənməsi kimi funksiyaları yerinə yetirir.

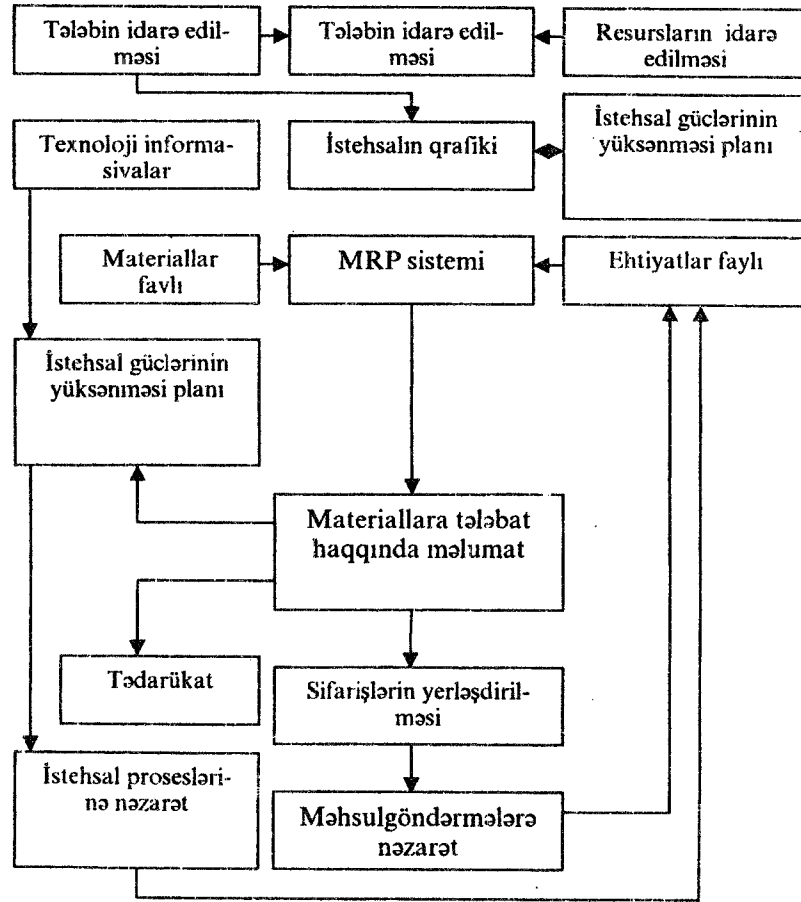
MRP sistemləri daxilində qeyd olunan funksiyaların həyata keçirilməsi məqsədi ilə:

➤ müəyyən zaman kəsiyi üçün ixtisaslaşdırılmış nomenklatura üzrə istehsal planının məlumatlarından;

➤ hazır məhsul vahidinin hazırlanması üçün zəruri olan xammal, material və dəstləşdirici məmulatların spesifik nomenklaturasını və kəmiyyətini özündə birləşdirən və istehsal planları əsasında formalaşan materiallar faylından;

➤ istehsal tapşırıqlarının qrafiklər əsasında yerinə yetirilməsi üçün müəssisənin malik olduğu və sifariş verdiyi material resursları, habelə yolda olan və sığortalaşdırılan material resursları üzrə ehtiyatlar faylından istifadə olunmasını nəzərdə tutur.

MRP sistemi daxilində istehsal qərarlarının qəbul edilməsi müxtəlif tədqiqat metodlarının köməyi ilə həyata keçirilir. Hansı tədqiqat metodundan istifadə edilməsindən asılı olmayaraq məhsulların hazırlanması üçün zəruri olan xammal və materiallara tələbat hesablanır və ayrı-ayrı məhsullar üzrə istehsal qrafikləri tərtib edilir. Nəticədə material axımlarının idarə edilməsinin optimallaşdırılması və informasiya mübadiləsi prosesinin sürətləndirilməsi məqsədilə çıxış informasiyası formasında çap edilir.



Şəkil 7.2. MRP – sisteminin funksional sxemi

MRP – 2 sistemləri MRP sistemlərinin ikinci nəsli hesab olunur. Hər bir nəsil texnologiyanın inkişaf səviyyəsi, tətbiq edilən hesablama texnikasının yeni nəsli, idarəetmənin çevikliyi və yerinə yetirilən funksiyaların genişliyi ilə bir-birindən fərqlənir. MRP – 2 MRP sisteminin icra etdiyi funksiyaları özünə birləşdirməklə bərabər texnoloji proses-

lərin idarə edilməsi funksiyasını da yerinə yetirir (şəkil 7.2).

Müasir iqtisadi şəraitdə istehsal və məqsəd bazarına məhsulların irəlilədilməsi üzrə idarəetmə sistemlərinin əksəriyyəti itələmə sistemlərinə məxsusdur. Belə sistemlərin fəaliyyət miqyası və yerinə yetirdikləri funksiyalar nə qədər iri və çox olarsa, onlar üçün aşağıdakı problemlər də bir o qədər səciyyəvi xarakter alır:

1. Bazar tələbinin kəskin dəyişməsi və ya məhsulların hazırlanması prosesində geriləmələr müşahidə olunan zaman hər bir mərhələ üçün istehsalı əvvəlcədən planlaşdırmaq mümkün olmur. Ona görə də bütün bərabər şərtlər daxilində belə bir çətinlikdən sığortalanmaq məqsədilə ehtiyatların tələb olunan səviyyəsindən də artıq ehtiyatın yaradılması zəruriyyəti meydana çıxır.

2. Müəssisənin idarəetmə personalı üçün normaların tərtib edilməsi və material ehtiyatlarının parametrləri ilə əlaqədar olan bütün vəziyyətləri dəqiq araşdırmaq olduqca çətinidir. Buna görə də istehsal planında izafi sığorta ehtiyatının yaradılmasını nəzərə alınmalıdır.

3. Buraxılan məhsul partiyasının həcmində satış bazarından asılı olaraq baş verən ixtiyari təcili dəyişiklik, habelə istehsal – logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi müddətinin zaman baxımından uzun olması da çox böyük mürəkkəblik yaradır.

Məhz «*dartma*» logistik sistemləri yaranan bu problemlərin həll edilməsinə xidmət göstərir. Bunlara isə istehsal sahələrinin dəqiq və vaxtında istər material resursları və ya yarımfabrikatlarla, istərsə də hissə və qovşaqlarla sadə və etibarlı təmin etmək, habelə onların texnoloji prosesin tələbinə uyğun növbəti mərhələ və ya sahələrə ötürülməsi – daxil olması üçün şərait yaratmaqla aradan qaldırmaq mümkündür.

Sadalanın problemlərin yaranmaması və ya onların həll edilməsi nöqtəyi - nəzərindən «*dartma*» sistemi aşağıdakı tələbləri ödəməlidir:

➤ sifarişlərin əmələ gəlməsinin «normativ» müddə-

tini və sifariş edilən məhsul partiyasının standart ölçüsünü müəyyənləşdirmək;

- ehtiyatlar üzrə parametrlərə və cari sifarişlər üzrə məhsulgöndərmələrin həcminə nəzarət etmək;
- növbəti istehsal tapşırıqlarının yerinə yetirilməsi zamanı material axınlarının dinamik parametrlərinə mütəmadi nəzarət etmək.

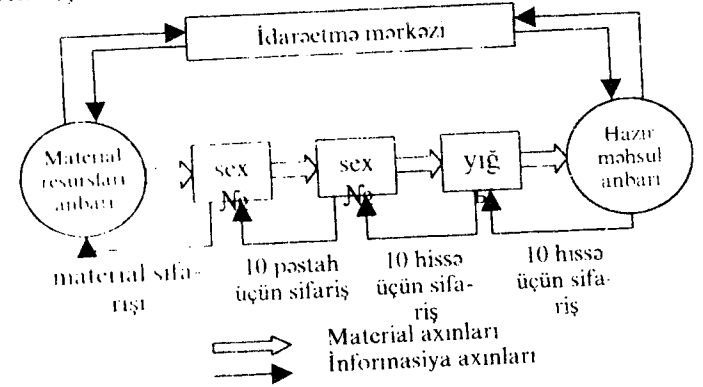
Ümumiyyətlə, çoxmərhələli istehsal və təchizat - satış prosesində «itələyici sistem» lərin əsas məqsədi:

- a) artan tələb dəyişkənliyinin genişlənməsinin qarşısını almaq;
- b) texnoloji əməliyyatlar arasında yaradılan ehtiyatlar üzrə parametrlərin dəyişməsinə minimuma endirmək;
- c) istehsal prosesində ehtiyatların idarə edilməsini qeyri - mərkəzləşdirmə və sexlərin operativ idarə edilməsi səviyyəsini yüksəltmək yolu ilə maksimum sadələşdirməkdən ibarətdir. Bunun üçün istehsal və material ehtiyatları üzərində operativ idarəçiliyi həyata keçirən sex ustaları və ya briqadirlərin səlahiyyətləri artırılır.

Mikrologistik səviyyədə material axınlarının digər «dartma» sistemi istehsalın təşkilinin eyni sistemidir ki, burada hissələr və yarımfabrikatlar bir texnoloji əməliyyatdan keçməklə digərinə texnoloji zəruriyyət yarandıqca ötürülür.

Belə bir sistemin tətbiqi zamanı ciddi istehsal qrafiklərinə o qədər də ehtiyac duyulmur. Texnoloji prosesin son mərhələsi hesab olunan yığım sexində bir məhsul vahidinin və ya məmulatın hazırlanması üçün zəruri olan hissə, qovşaq və komplektləşdirici dəstlərin tələb edilən kəmiyyəti dəqiq müəyyənləşdirilir. Məhz məhsulların hazırlandığı bu xətdən – yığım sexindən əvvəlki sahələrə əldə etmək üçün qablaşdırıcı tara göndərilir. Əvvəlki sahədən götürülən hissələrin yeri bərpa olunmaq üçün onlar yenidən istehsal edilir və bu əməliyyatlar texnoloji prosesin əvvəlinə qədər belə bir sxem üzrə davam etdirilir. Hər bir istehsal sahəsi və ya işçi yeri özünə lazım olan hissələri, qovşaqları və ya dəstləşdirici

məmulatları özündən əvvəlki mərhələdən – istehsal sahəsindən «dartıb» alır. Buna görə də ay ərzində bütün texnoloji mərhələlər üçün eyni zamanda istehsal qrafiklərinin tərtib edilməsinə lüzum qalmır. Təkcə son mərhələ – yığım sexi üçün belə bir proqram tərtib olunur və bu istehsal qrafikinə də istehlakçı tələbindən asılı müvafiq dəyişikliklər həyata keçirilir (şəkil 7.3).



Şəkil 7.3. İstehsal logistikasında dartma sistemlərinin ümumi sxemi

Mövcud sistemin fəaliyyəti zamanı mərkəzi idarəetmə sistemi müəssisənin müxtəlif struktur bölmələri arasında, yəni logistik dövrə üzrə material axınlarının verilməsi (ötürülməsi) mübadiləsi prosesinə qarışmır və onlar üçün cari istehsal tapşırıqları müəyyənləşdirmir. Hər bir növbəti texnoloji mərhələnin istehsal proqramı sonrakı texnoloji mərhələdən daxil olan sifariş parametrləri əsasında qurulur. Bununla əlaqədar olaraq mərkəzi idarəetmə sisteminin əsas funksiyası sonuncu texnoloji mərhələ qarşısında duran vəzifələri müəyyənləşdirməkdən ibarətdir.

Fərz edək ki, müəssisə on məhsul vahidinin hazırlanması üçün istehlakçı sifarişlərinə malikdir. Qəbul edilmiş bu sifarişləri mərkəzi idarəetmə sistemi digər funksional bölmə-

lərə deyil, birbaşa yığım sexinə təqdim edir. Verilmiş sifarişə uyğun olaraq yığım sexi özündən əvvəlki sexdən 10 hissəni tələb edir. Bu ardıcılıq ilkin xammal mənbəyinə – anbara qədər davam etdirilir.

Beləliklə, texnoloji prosesin hər bir sonrakı mərhələsi əvvəlki mərhələdən tələb edilir – «çəkilib» alınır.

Burada diqqət yönəldiləsi məqam ondan ibarətdir ki, mərkəzi idarəetmə sistemindən fərqli olaraq yığım sexi – texnoloji prosesin son mərhələsində çalışan işçi personalı verilmiş sifarişlərin optimal həcmi müəyyənləşdirmək üçün bir sıra spesifik amilləri müstəqil şəkildə nəzərə alır.

Dartma sistemlərinin praktikada geniş istifadə olunan forması «KANBAN» və «İTO» (istehsal texnologiyasının optimallaşdırılması) sistemləridir. «İTO» sistemi Amerika və digər dövlətlərdə 1980 – ci illərdən etibarən intensiv istifadə olunmağa başlanılıb. Bu sistem «KANBAN» və MRP sistemlərində qoyulan prinsipal ideyaların inkişaf etdirilməsi və onların yeni keyfiyyət kəsb etməsinə əsaslanır. İTO sisteminin əsas prinsipi nadir tapılan məhsullar nomenklaturasının müəyyənləşdirmək və istehsalın materiallarla təminatı, habelə məhsulların hazırlanmasının texnoloji mərhələlərində zəif yerləri aşkarlamaqdan ibarətdir.

Dartma sistemlərinin üstün cəhəti ondan ibarətdir ki, o, istehsal prosesinin bütünü kompüterləşdirilməsini tələb etmir. Eyni zamanda satış bazarında alıcıların rəğbətini qazanmaq, onların tələbatını dolğun ödəmək üçün istehsal intizamına və məhsulgöndərmə üzrə bütün parametrlərə riayət olunmasını, habelə bütün struktur bölmələri işçilərinin cavabdehlik məsuliyyətinin artırılmasını nəzərdə tutur. Bu hər şeydən əvvəl istehsal logistik proseslərin mərkəzləşdirilmiş formada tənzimlənməsinin məhdud xarakter daşması ilə izah olunur.

7.4. ÇEVİK İSTEHSAL – LOGİSTİK SİSTEMLƏRİNİN YARADILMASI

Çoxnomenklaturalı fərdi və kiçik seriyalı diskret istehsalın, yəni eyni zamanda çoxnomenklaturalı ədədi məmulatların hazırlanması üzrə iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyinin yüksəldilməsi problemi istehsalın təşkili və idarə edilməsi üzrə yeni metodların axtarılıb tapılması və onların praktiki tətbiqinə əsaslanır. Belə metodlar istehsalın kifayət qədər yüksək məhsuldarlığını və avtomatlaşdırılmasını (işçi qüvvəsinə yer qalmayan - istehsalın robotlaşdırılmasını) təmin etməklə istehlakçı zövqünü tam oxşayan məmulatların hazırlanmasını nəzərdə tutur və bunun üçün işə uyğun istehsal avadanlıqlarının yaradılmasını tələb edir.

Bu baxımdan çoxnomenklaturalı diskret istehsalda istifadə olunan müasir texnoloji komplekslər aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

a) texnoloji əməliyyatların intensivləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması;

b) texnoloji proseslərin avtomatlaşdırılması, istehsala hazırlıq mərhələsi də daxil olmaqla onun bütün mərhələlərinin kompüterləşdirilməsi, istehsalın texniki təminatının yüksək səviyyəsi;

c) icra edilən texnoloji əməliyyatların nəqli, anbarlaşdırma və idarəetmə ilə əlaqələndirilməsi.

Qeyd olunan tələblərin ödənilməsi texnoloji proseslərin təşkili və idarə edilməsi sahəsində yeni prinsiplərin - çevik istehsal sistemlərinin meydana gəlməsini şərtləndirdi. Belə sistemlər istehsalın təşkili və idarə edilməsi üzrə ənənəvi prinsiplərdən (onlara riayət etməklə) yalnız avtomatlaşdırma səviyyəsinə görə fərqlənir. Çevik avtomatlaşdırılmış istehsal rəqəmli – proqramla idarə edilən dəzgahları və emal mərkəzlərini minielektron hesablama maşınları, texnikası ilə birləşdirən avtomatik sistemlərdən ibarətdir. Belə istehsal bir məmulatın emalından tezliklə digərinə keçməyə, eyni vaxtda müxtəlif əməliyyatları yerinə – yetirməyə imkan verir və

müxtəlif növ məmulatların hazırlanmasında tətbiq edilir.

Çevik istehsal sistemlərinin meydana gəlməsini mümkünləşdirən texniki şərtlər aşağıdakılardan:

- unifikasiya edilmiş şəbəkə modulları (istehsala xidməti həyata keçirən manipulyatorlar, robotlar və digər növ qurğuların) bazasında köməkçi və quraşdırma əməliyyatlarının avtomatlaşdırılmasını təmin edən və rəqəmli– proqramla idarə olunan müasir avtomatlaşdırılmış avadanlıqların yaradılması;

- kompyüter texnikasından istifadəyə əsaslanmaqla yük vahidlərinin saxlanması, istehsal sahələrinin tələbatı üzrə anbarlarda axtarılması və iş yerlərinə çatdırılması, habelə onların iş yerlərində müvafiq formada quraşdırılması üzrə icra edilən əməliyyatların avtomatlaşdırılmasını təmin edən bilən qurğuların yaradılması;

- ayrı-ayrı texnoloji əməliyyatlar (vahidləri) və texnoloji komplekslər üçün əlaqəli informasiya – idarəetmə strukturunun qurulmasına imkan verən kifayət qədər etibarlı və nisbi mənada ucuz kompyüter texnikasının aşkar edilməsindən ibarətdir.

Bu baxımdan müasir istehsal kompleksləri üçün texnoloji, parametrik və struktur çeviklik dərəcəsinin yüksək olması və tipik texnoloji, habelə idarəetmə qərarlarının geniş tətbiq edilməsi xarakterikdir.

Beləliklə, müasir iqtisadi şəraitdə elmi – texniki tərəqqinin inkişafı, alıcı bazarının formalaşması, alıcı motivasiyasının dəyişməsi, habelə bütün formada rəqabət mübarizəsinin kəskinləşməsi prosesləri bazar mühitinin dinamik inkişafını şərtləndirən ən mühüm amillərdir. Belə bir şəraitdə fərdiləşdirmə ənənələrinə tabe olmaqla kütləvi istehsal imkanlarının saxlanılmasına çalışan sahibkarlar çevik istehsal – logistik sistemlər (ÇİLS) əsasında istehsalın təşkil edilməsi məsələsinə daha çox üstünlük verirlər.

Çevik istehsal – logistik sistemlər proqramla idarə edilən müxtəlif avadanlıqları, robotlaşdırılmış texnoloji kom-

pleksləri, çevik istehsal modullarını, əlahiddə götürülmüş texnoloji avadanlıqları, müəyyən zaman intervalında avtomatik rejimdə çevik sistemlərin fəaliyyətini təmin edən sistemlərin məcmusundan ibarətdir.

Çevik istehsal – logistik sistemləri ixtiyari nomenklaturalı məhsul istehsalı və ya istehsal xarakterli xidmətlərin göstərilməsi üzrə proseslərin avtomatlaşdırılması səviyyəsi ilə xarakterizə olunur. Bu səciyyəvi xüsusiyyət onlara əsas keyfiyyət xassəsi verir. Belə sistemlər yükləmə – boşaltma və nəqliyyat – anbar əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı əl əməyini tamamilə aradan qaldırır və canlı əmək sərfini minimumlaşdıraraq texnologiyaya keçidi təmin edir.

Çevik istehsal sistemlərinə əsaslanan müasir istehsalın təşkilati praktiki olaraq material və informasiya axınlarının idarə edilməsi sahəsində logistik yanaşmaların tətbiqinə əsaslanır. Bu növ istehsal sistemlərinin yaradılması ənənəsi getdikcə intensivləşir. Buna görə də istehsal sferasında logistik konsepsiyanın geniş yayılması perspektiv xarakter kəsb edir. Deməli, bir sistem kimi istehsal fəaliyyəti ilə logistik sistemlərin fəaliyyətinin modul prinsipi istehsal – təsərrüfat fəaliyyətinin təşkilinin iki forması arasında daha güclü inteqrasiya əlaqələrinin yaradılmasını nəzərdə tutur.

Çevik istehsal - logistik sistemlərin maddi əsasını **çevik istehsal modulları (ÇİM)** təşkil edir.

İstehsalda çevik istehsal modulları (ÇİM) – çevik istehsal sistemlərinin bir qismini əhatə edir. Bu modullar ixtiyari nomenklaturalı məhsulların hazırlanması üçün proqramla idarə olunan texnoloji avadanlıqların müəyyən hissəsini özündə birləşdirir. Çevik istehsal modulları müstəqil fəaliyyət göstərir və məhsul hazırlanması ilə əlaqədar bütün əməliyyatları və funksiyaları avtomatik həyata keçirir. Belə avadanlıqlara **adlı avadanlıqlar** da deyilir. Adlı avadanlıq – xüsusi texniki şərtlərlə hazırlanan və ya qurulan konkret obyekt üçün nəzərdə tutulmuş uzun hazırlanma tsiklinə malik avadanlıq növüdür. Bu növ avadanlıqlar üçün aşağıdakı

xüsusiyyətlər:

- istehsalın fərdiliyi;
- istehsalın ciddi formada müəyyən edilmiş məqsədi;
- xüsusi hazırlanma texnologiyasının zəruriliyi;
- quraşdırma işlərinin mürəkkəbliyi;
- hazırlıq əməliyyatlarının yüksək dəyərliliyi səciyyəvidir.

Logistikada çevik istehsal modulları - avtomatlaşdırılmış sistemin tərkib hissəsi olmaqla əlahiddə fəaliyyət göstərir. Bu istehsal prosesinin davamı kimi nəqliyyat – anbar əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün nəzərdə tutulan texnoloji avadanlıqlar parkının (rəqəmlə idarə olunan dəzgahlar) və emal olunmuş hissələrin iş yerlərinə gətirilməsi və ya iş yerlərindən aparılması üzrə «nəqliyyat – anbar yük emalı» çevik sisteminin müəyyən bir qismini özündə birləşdirir və logistik sistemin elementi hesab olunur.

Müasir şəraitdə çevik istehsal – logistik sistemlərin layihələndirilməsi zamanı praktikada üç mühüm metodologiyadan geniş istifadə olunur. Ümumi formada onları aşağıdakı kimi təsnif etmək olar:

- yeni avadanlıq - yeni texnologiya - istehsalın yeni təşkili;
- yeni texnologiya – yeni avadanlıq – istehsalın yeni təşkili;
- istehsalın yeni təşkili – yeni texnologiya – yeni avadanlıq.

Konseptual baxımdan üçüncü metodologiya daha perspektivli hesab edilir.

Çevik istehsal – logistik sistemləri kiçik seriyalı istehsalın **çevikliyi** ilə iri seriyalı istehsalın **məhsuldarlığı** arasında ahəngdarlığı nəzərə alan istehsal sistemlərinin yaradılması vasitəsi kimi çıxış edir. Belə sistemlərin yaradılmasına tələb əsas və köməkçi avadanlıqların proqramlar əsasında idarə edilməsi, informasiya təminatının və qərarların qəbul edil-

məsi texnologiyasının təkmilləşdirilməsi, habelə icra edilən nəqliyyat – anbar əməliyyatlarının rolunun artması üçün mövcud potensial imkanların aşkar edilməsi ilə əlaqədar meydana gəlmişdir.

İstehsal sahələrində məhsuldarlığın yüksəldilməsinə uzunmüddət texnoloji proseslərin ciddi avtomatlaşdırılması və avadanlıqların ixtisaslaşdırılması hesabına nail olunurdu. Bununla əlaqədar olaraq istehsalın təşkili və idarə edilməsi məsələsinə eyni müstəvidən yanaşan **çeviklik və məhsuldarlıq** bir – birinə münasibətdə əks mövqedə dayanırdı. Onların arasında mövcud olan bu qarşıdurma həllolunmaz həddə gəlib çatmışdı. Lakin proqram idarəetmənin, material və eləcə də informasiya axınlarının idarə edilməsi vasitəsi hesab olunan logistikanın meydana gəlməsi çeviklik və məhsuldarlıq arasında mövcud olan çoxlu maneələri aradan qaldırdı. Daha doğrusu, logistika praktiki olaraq məhsulların hazırlanması (hissələrin emal edilməsi), habelə nəqliyyat – anbar işlərini təmin edən ardıcıl fəaliyyətlərin avtomatlaşdırılmış formada yerinə yetirilməsini təkcə inzibati qaydada deyil, eyni zamanda proqram vasitələri hesabına həyata keçirildiyini sübuta yetirdi. Bu isə öz növbəsində bir daha təsdiq etdi ki, bazar tələbinə uyğun olaraq əsas istehsal sahələrində yeni adda hissə və ya yarımfabrikatın emalına – hazırlanmasına başlamaq üçün informasiya təminatı yeniləşməli və əməliyyatların logistik bloku operativ korrektə edilməlidir.

İstehsalın təşkili baxımından logistik sistemlər qarşısında qoyulan əsas tələb - meyar istehsalın çıxış xarakteristikalarının (məhsul buraxılışının həcmi və ahəngdarlığı, keyfiyyəti və dəyəri) stabil səviyyəsini qoruyub saxlamaqdan, yəni kənarlaşdırıcı təsir göstərə biləcək müxtəlif daxili və xarici amillərin mövcud olduğu bir şəraitdə istehsal proseslərinin stabilliyini təmin etməkdən ibarətdir.

İstehsal – logistik sistemlərə kənarlaşdırıcı təsir göstərə biləcək xarici amillərə bir qayda olaraq:

- bazar tələbinə müvafiq olaraq məhsul çeşidinin yeniləşdirilməsi;

- istehsalın yenidən sazlanması və ya yenidən hazırlanması zəruriyyəti yaradan məhsulların konstruktiv modifikasiyası;

- məhsul buraxılışı həcmnin, habelə sifariş partiyasının kəmiyyətini xarakterizə edən material axınlarının ölçüsünün dəyişilməsi;

- istehsal yerlərinin maddi – texniki təminatında ahəngdarlığın pozulması, o cümlədən məhsulgöndərmə müddətlərində kənarlaşmaların meydana gəlməsi;

- istehsalın bu və ya digər sahələrində yaranan kənarlaşmaları kompensasiya etmək üçün ayrı - ayrı hissələrin (dəst hissələrin) təcili hazırlanması haqqında müəssisənin idarəetmə strukturlarının və ya dispetçer bölməsinin tələbləri aid edilir.

Lokal və ya subsistemlərdə istehsal proseslərinin pozulmasına kənarlaşdırıcı təsir göstərə biləcək daxili amillərə isə:

- istehsal sahələrində fasilələrin yaranması, əsas və köməkçi avadanlıqların istehsaldan çıxarılması;

- kəsici alətlərin sınıması və nəticədə zəruri materialların istehsal istehlakına hazırlanması əməliyyatlarının vaxtında icra edilməməsi;

- zay məhsul istehsalı;

- iş icraçılarının müxtəlif səbəblərdən işə çıxılmaması;

- işçi heyətinin peşəkarlıq səviyyəsinin kifayət qədər aşağı olması və ya çatışmaması;

- texnoloji və istehsal intizamlarına riayət olunmamasından ibarətdir.

Hər bir konkret istehsal üçün proqnozlaşdırılmayan - nəzərdə tutulmayan kənarlaşmaların intensivliyi fərdi xüsusiyyətə malikdir. O, emal edilən hissələrin nomenklaturasının çox olması, seriyalı istehsalın azalması, məhsul çeşidinin

yeniləşməsi əmsalının artmasına uyğun formada artır. Daha doğrusu, onlardan bilavasitə asılıdır.

Beləliklə, *çeviklik* minimum məsrəflərlə və itkisiz (bəzi hallarda isə məhsuldarlığın minimum azaldılması ilə) fəaliyyət göstərən istehsal – logistik sistemlərin dəyişən şəraitə operativ uyğunlaşması qabiliyyətini əks etdirir. Çeviklik istehsal proseslərinin stabil və dayanıqlı fəaliyyətini təmin edən mühüm vasitədir.

İstehsalın təşkili və istehsal-logistik sistemlərin formalaşması prosesində stabilliyin - dayanıqlılığın təmin edilməsi üçün çevikliyi səciyyələndirən mühüm xüsusiyyətləri aydınlaşdırmaq lazım gəlir.

Ümumiyyətlə, çevik istehsal – logistik sistemlərin əsasən aşağıdakı növlərini fərqləndirirlər.

Avadanlıqlar sisteminin çevikliyi. Bu müxtəlif çeşidli məhsul istehsal edilməsini nəzərdə tutan çevik istehsal – logistik sistemlər çərçivəsində növbəti hissə və ya yarımfabrikatların hazırlanmasına keçidin – avadanlıqların «köklənməsi» müddətinin uzunluğunu və keçidin dəyərini xarakterizə edir.

Burada çeviklik göstəricisi kimi avadanlıqların yeni növ hissə və ya yarımfabrikat istehsalı üçün sazlanması müddəti arasında hazırlanan hissələrin sayı qəbul edilmişdir.

Çeşid çevikliyi. Məhsul nomenklaturasının və çeşidinin yeniləşməsi üçün istehsal – logistik sistemlərin qabiliyyətini əks etdirir. Bu növ çeviklik üçün istehsalın yeni adda hissə (yarımfabrikat) hazırlanmasına sərf etdiyi vaxt və dəyər, habelə yeni kompleks logistik əməliyyatların xarakteri səciyyəvidir. Qeyd olunan çevikliyi xarakterizə edən ən mühüm göstərici məhsulların maksimum yeniləşməsi əmsalı (yeni istehsal olunan məhsul nomenklaturasının istehsal olunan ənənəvi məhsul nomenklaturasına nisbəti) və ya istehsal – logistik sistemlərin fəaliyyəti zamanı iqtisadi cəhətdən səmərəli olan kompleks logistik əməliyyatlar hesab olu-

nur. Daha doğrusu, ənənəvi məhsul nomenklaturası daxilində mövcud çeşiddən istehlakçıların tələb etdiyi yeni məhsul çeşidinə keçid müddəti nə qədər qısa zaman kəsiyində baş verərsə bu istehsalın çeşid çevikliyinin bir o qədər yüksək olmasını xarakterizə edəcəkdir. Təbii ki, bu zaman çeşid çevikliyinin planlaşdırılan müddətdə reallaşdırılması istehsalın texnoloji çevikliyi tələb edir və ondan xətti asılıdır.

Texnoloji çeviklik. Bu struktur və təşkilati çeviklik olub, əvvəlcədən tərtib edilmiş istehsal qrafiklərindən mümkün kənarlaşmaların aradan qaldırılması üçün müxtəlif variantlarda texnoloji prosesdən istehsal – logistik sistemlərin rəşional istifadə etməsi qabiliyyətini əks etdirir. Texnoloji çeviklik:

- əməliyyatların çevikliyi (avadanlıqların çevikliyi);
- marşrut çevikliyi kimi iki növə ayrılır.

Avadanlıqların çevikliyi bazar üçün məhsulların hazırlanmasını həyata keçirən texnoloji avadanlıqların bir – birini əvəz etməsi və ya bazarın tələbinə uyğun yeni məhsul çeşidi üçün mövcud avadanlıqların sazlanması – hazırlanması tezliyini – müddətini nəzərdə tutur. İstehsal logistikasına aid iqtisadi ədəbiyyatlarda avadanlıqların çevikliyi özlərinin mənəvi və fiziki köhnəlməsini gözləmədən yenisi ilə əvəzlənməsi – avadanlıqların alınması, gətirilməsi, quraşdırılması və istismara sazlanması müddəti ilə də xarakterizə edilir. Lakin qeyd edilən ikinci cəhət avadanlıqların yeniləşmə göstəricisinə daha yaxın olduğundan onun avadanlıqların çevikliyi bilavasitə xarakterizə edən birinci cəhətlə eyniləşdirilməsi yol verilməzdir.

Üzərlərində texnoloji əməliyyatlar aparılacaq resursların avadanlıqlar üzrə bölüşdürülməsi aşağıdakı kimi həyata keçirilir:

- eynitipli avadanlıqlarda olduğu kimi digər avadanlıqlarda da ayrı – ayrı tələb olunan əməliyyatların yerinə yetirilməsi mümkünlüyü;

- əməliyyatların digər avadanlıqlara ötürülməsi (nəticə etibarlı ilə material və informasiya axınlarının hərəkət marşrutları da tam və ya qismən dəyişir);

- istifadə edilən avadanlıqlar kompleksini saxlamaq şərti ilə icra edilən əməliyyatların yerinə yetirilməsi alqoritminin – ardıcılığının dəyişilməsi.

Coxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutlar (marşrut çevikliyi) ayrı – ayrı növ avadanlıqların müxtəlif səbəblərdən istismardan çıxarılması və ya tədarükət bazarlarından əldə edilən xammal və materialların göndərmə müddətlərinə riayət edilməməsi nəticəsində meydana gələn lokal yükdaşımaların tarazlaşdırılması üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Bu tip marşrutların istehsal – logistik sistemlərdə tətbiq edilməsi mikrosəviyyədə istehsala xidmət edən daxili nəqliyyat sisteminin mövcud olması və onun marşrut dəyişkənliyinə tez reaksiya verə bilməsi qabiliyyətindən də asılıdır. Daha doğrusu, çevik istehsal – logistik sistemlərdə çoxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutların tətbiq edilməsi istehsaldaxili çevik nəqliyyat sisteminin mövcud olmasını tələb edir. İstehsaldaxili nəqliyyat sisteminin mövcudluğu marşrut çevikliyi təminatçısıdır.

Bütün bu qeyd olunanlardan belə nəticəyə gəlmək olar ki, marşrut çevikliyi təmin etmək üçün optimal marşrutlar seçilməlidir. Başqa sözlə, marşrutların seçilməsi çevikliyi səciyyələndirən ən mühüm amildir. Buna görə də məhsul istehsalı zamanı nəqliyyat – texnoloji marşrutun seçilməsi və bir variantdan digərinə keçilməsi çevik istehsal – logistik sistemlərin (ÇİLS) mərkəzi idarəetmə aparatı tərəfindən avtomatik olaraq üç mühüm formada həyata keçirilir:

- istehsalın cari vəziyyətini xarakterizə edən informasiyaların təhlil olunması əsasında. Bu təsərrüfat praktikasında aktiv forma hesab olunur;

- çevik istehsal – logistik sistemlərin dispetçerlərinin göstərişləri əsasında;

• texnoloji avadanlıqları sazlayan və ya texnoloji rejimin hazırlıq səviyyəsini müəyyənləşdirən konkret işçi heyəti: a) texnoloji prosesdə iştirak edən, əmək predmetini emal etmək yolu ilə hazır məhsula çevirən fəhlələr, b) əsas fondların təmirini, istehsal avadanlıqlarının profilaktikasını həyata keçirən fəhlələr tərəfindən qəbul edilən qərarlar nəticəsində.

Göstərilən formalar içərisində ikinci və üçüncü formalar passiv texnoloji çevikliyə uyğun gəlir.

Marşrut çevikliyi xarakterizə edən göstərici kimi konkret məhsul istehsalında istifadə olunan avadanlıqlar parkından ixtiyari avadanlığın çıxarılması nəticəsində istehsal – logistik sistemlərin iş qabiliyyətinin azaldılması hesab oluna bilər. Əgər sistemdə əlavə resursların olması nəzərdə tutulmuşdursa, onda bu göstərici ən yaxşı halda istismardan çıxarılan avadanlığın məhsuldarlığına bərabər və ya ondan kiçik olur. Burada tətbiq olunan sistemin əsas məqsədi müəyyən edilmiş prioritetlər üzrə sifarişlərin yerinə yetirilməsi əhəngdarlığını və ardıcılığını təmin etməkdən ibarətdir.

Belə sistemlər texniki imkanları üst – üstə düşən bir neçə növ avadanlıqlara şamil olunur. Material axınlarının idarə edilməsi prosesində *texnoloji marşrutun seçilməsinin əsas məqsədi* müəyyən dövr üçün nəzərdə tutulmuş (il, rüb, ay) istehsal proqramı çərçivəsində avadanlıqların bərabər yüklənməsindən ibarətdir.

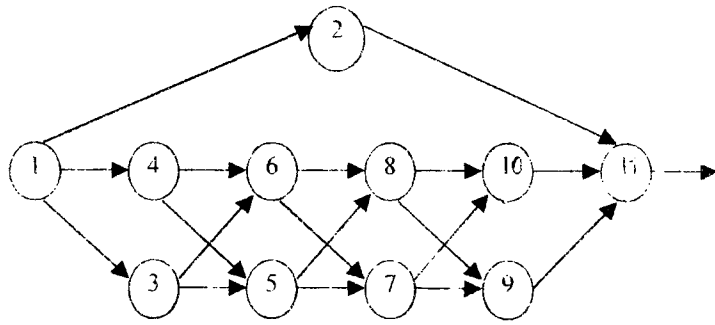
Eyni zamanda kiçik seriyalı istehsal zamanı belə yanaşmadan istifadə olunması avadanlıqların bərabər yüklənməsinə (cari) imkan vermir. Bu onunla əlaqədardır ki, istehsalın texniki hazırlığını aparan anda hazır məhsulun və ya ayrı-ayrı hissələrin dəqiq hazırlanması müddəti həmişə məlum olmur. Məlum olan müddət isə əksər hallarda daxili və xarici amillər çoxluğunun təsiri altında korrekt edilir.

İstehsal sahələrində müəyyən bir dövrdə eyni istehlak təyinatına malik hissələr bir neçə partiyada hazırlanırsa,

müxtəlif variantlara malik nəqliyyat – texnoloji prosesləri tətbiq etmədən istehsal proqramının balanslaşdırılması məsələsinin həlli əhəmiyyətli dərəcədə çətinləşir.

Avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərinə əsaslanan avadanlıqlar üçün bir əməliyyatlar kompleksindən digərinə keçid praktiki olaraq idarəetmə proqramında əvvəlcədən müvafiq dəyişikliklərin aparılmasını nəzərdə tutur. Əgər belə dəyişikliyin aparılması zəruriyyəti resursların istehsala cəlb edilməsindən sonra meydana çıxırsa, onda hissə və ya qovşaqların hazırlanması tsikli uzanır və təşkilati – texniki səbəblər üzündən avadanlıqların əlavə boş dayanması halları artır. Buna görə də seriyalı məhsul istehsalı üçün istehsalın texnoloji və logistik baxımdan hazır vəziyyətə gətirmək və ya onu sazlamaq məqsədi ilə idarəetmə proqramlarının belə dəyişiklikləri nəzərə ala bilən bir neçə variantını hazırlamaq lazım gəlir. Bu isə öz növbəsində çevik istehsal – logistik sistemlərə malik olduğu resurslar çərçivəsində operativ maneəvretmə imkanları verir. Yaxın və uzaq ölkələrin təcrübəsi bir daha sübut edir ki, bir neçə variantda idarəetmə proqramlarının hazırlanması «hazırlıqsız vəziyyətdən və ya məcburi hazırlıqla» müqayisədə ucuz başa gəlir və etibarlı nəticələrin əldə edilməsinə təminat yaradır.

Çoxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutların təhlil üçün sadə formaya malik, hər bir mərhələsi və ya təpə nöqtəsi idarəetmə proqramlarının müəyyən səviyyəsinə uyğun gələn dövrü şəbəkə formasından geniş istifadə olunur (şəkil 7.4).



Şəkil 7.4. Dövri şəbəkə qrafikləri formasında çoxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutların sxemi

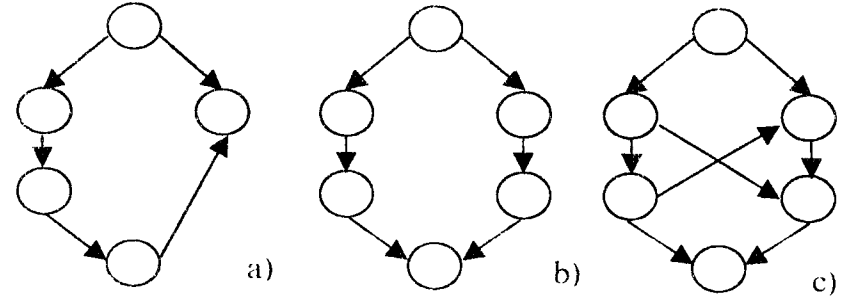
Şəkil 7.4 -də göstərilən marşrutdan aydın olur ki, hər bir halda məhsulun hazırlanması zamanı idarəedici proqram aşağıda göstərilən on üç eyni növ xətti marşrutlardan birindən istifadə etməklə həyata keçirilir:

1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	2
5	5	6	6	6	6	6	6	6	5	5	6	11
7	7	7	8	8	8	7	8	7	8	8	7	
9	9	9	9	10	10	9	9	10	10	9	10	
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	

Qraflar nəzəriyyəsi üzrə bir neçə giriş və çıxış təpə nöqtələrinə malik şəbəkələri təhlil edən zaman material axınları üçün ilkin mənbə rolunu oynayan iki əlavə təpə nöqtələri də daxil edilir. Belə halda, şəbəkə bir giriş və bir çıxışa malik olur. evik istehsal – logistik sistemlərdə axtarılan təpə nöqtəsi material resurslarının bazar üçün əmtəəlik məhsulların hazırlanması məqsədilə texnoloji prosesin ilkin mərhələsinə cəlb edilməsi və ya verilməsi (təpə nöqtəsi 1), istehsal texnologiyası üzrə növbəti istehsal sahələrinə, sexlərə, habelə son nəticədə hazır məhsul anbarlarına (təpə nöq-

təsi 11) ötürülməsi kimi əməliyyatların idarə edilməsi ilə xarakterizə olunur.

Istehsal sferasında nəqliyyat – texnoloji proseslərin təşkili üzrə praktiki təcrübəyə istinadən nəqliyyat-texnoloji marşrutların üç əsas şəbəkə – budaq formasını göstərmək mümkündür (şəkil 7.5).



Şəkil 7.5. Çoxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutun şəbəkə budaq forması

Şəbəkə - budağın sadə forması A variantı hesab olunur. Bu variantda bir – birini təkrarlayan idarəetmə proqramları texnoloji baxımdan yekcinsdir. Daha doğrusu, nəzərdə tutulan ixtiyari idarəetmə proqramları yerinə yetirildikdən sonra material axınları üzərində aparılan əməliyyatların sayı və material axınlarının həcmi eynilik təşkil edir. Bu variantda qarşılıqlı əvəzetmə prosesi ayrı – ayrı idarəetmə proqramları səviyyəsində deyil, məhz icra edilən bütün kompleks əməliyyatlar səviyyəsində həyata keçirilir.

V tipli şəbəkə – budaq formasından o hallarda istifadə olunur ki, hər bir avadanlıqda yerinə yetirilən kompleks əməliyyatlar üçün idarəetmə proqramı texnoloji baxımdan eyni (unifikasiya) xarakter kəsb etmiş olsun. Belə hallarda idarəetmə proqramları məhsul istehsalı üçün sazlanmış bir texnoloji proses çərçivəsində yerinə yetirilir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu variantda istehsal – logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi istehsal prosesinin hazırlıq və son mərhə-

lələrində əlavə məsrəflər, xüsusilə vaxt məsrəfi tələb edir. Bundan başqa, idarəetmə proqramının reallaşdırılması ardıcılığı sadəcə bir modelə malik avadanlıqda deyil, müvafiq əməliyyatın aparılması zamanı eyni texniki parametrlərə malik avadanlıqlarda da həyata keçirilə bilər.

Üçüncü - *S* tip şəbəkə – budaq forması yerinə yetirilən əməliyyatların müxtəlifliyinə görə fərqlənir. Buna görə də bu tip şəbəkə – budaq forması istehsalda yaranan iqtisadi itkilər problemi ilə birbaşa əlaqəlidir. Bu variant o vaxt tətbiq edilir ki, məhsulun hazırlanması zamanı istifadə olunan və bir – birini təkrarlayan avadanlıqlar, özlərinin texniki parametrləri və imkanlarına görə bir - birindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənsin.

Çox hallarda istifadəçilərin sərəncamında hazır şəkildə çoxvariantlı nəqliyyat – texnoloji marşrutlar olmur və belə marşrutları müstəqil formada hazırlamaq lazım gəlir.

İstehsalın həcm üzrə çevikliyi. Bu çeviklik istehsal edilən məhsul partiyasının həcmində dinamik xarakter aldığı bir şəraitdə hissə və qovşaqların (yarımfabrikatların) rəşional hazırlanması üçün istehsal – logistik sistemlərin qabiliyyətini xarakterizə edir. Daha doğrusu, istehlakçı sifarişlərinə uyğun olaraq əmtəəlik məhsul partiyalarının hazırlanması zamanı zəruri hissə və ya qovşaqların istehsal edilməsi imkanları ilə ölçülür. İstehsalın həcm üzrə çevikliyinə əsas göstəricisi istehsal – logistik sistemlərin fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyi təmin edilmək şərti ilə məhsul partiyasının (material axınlarının) minimum həcmi hesab olunur.

Sistemin genişləndirilməsi çevikliyi. Bir çox hallarda bu tip çeviklik istehsal – logistik sistemlərin konstruktiv çevikliyi kimi də adlanır. Bu mövcud sistemin modullaşma imkanlarını, habelə gələcək inkişaf perspektivlərini əks etdirir. Konstruktiv çevikliyin köməyi ilə bir neçə alt sistemlərin vahid bir sistem altında birləşməsi həyata keçirilir.

Konstruktiv çevikliyi xarakterizə edən əsas göstərici logistik sistemlər (nəqliyyat – anbar) və idarəetmə sistemləri

üzrə əsas qərar layihələri saxlanılmaqla çevik istehsal – logistik sistemlər daxilində fəaliyyət göstərə bilən texnoloji avadanlıqların maksimum sayı hesab edilir.

Bu gün konstruktiv çeviklik baxımından ən perspektivli aralıq yükləmə – boşaltma əməliyyatlarına yol vermədən, ixtiyari iş yerləri arasında material axınlarının hərəkətini təşkil edən şəbəkəli istehsaldaxili nəqliyyat sistemləri sayılır.

Konstruktivlik nöqtəyi - nəzərindən az çevik iş xətti və dairəvi nəqliyyat sistemləridir.

Universal sistemlər. Mövcud çeviklik çevik istehsal – logistik sistemlərdə potensial emal oluna bilən hissə, qovşaq və yarımfabrikatların çoxluğu ilə xarakterizə olunur.

Bütün istehsal – logistik sistemlərin universallığı təkə çevik istehsal logistik sistemlərə məxsus əsas avadanlıqların imkanlarından deyil, eyni zamanda köməkçi avadanlıqlardan, həmçinin idarəetmənin və istehsalın mövcud texniki səviyyəsindən asılıdır. Praktikada tez – tez çeşid çevikliyi və sistemin universallığını xarakterizə edən parametrlər üst – üstə düşür.

Universal sistemlərin qiymətləndirilməsini həyata keçirən zaman mövcud olduğu, fəaliyyət göstərdiyi bütün dövr ərzində çevik istehsal – logistik sistemlərdə emal ediləcək yeni növ hissələrin (yarımfabrikat) proqnoz kəmiyyətindən istifadə edilir.

Hər bir istehsal – logistik sistem istehlakçı tələbinin ödənilməsi üçün konkret müəssisələr üzrə strategiyalar hazırlayır. Buna görə də bu istehsal - logistik sistemlər özlərinin texnoloji təyinatına görə deyil, eyni zamanda yerinə yetirdikləri ixtiyari səpkili istehsal – təsərrüfat vəzifələri üzrə ixtisaslaşır. Belə ki, iriseriyalı istehsalda çevik istehsal – logistik sistemlərin yaradılmasının məqsədi müəssisənin istehlakçılar üçün hələ məlum olmayan yeni növ məhsul istehsalına keçməsinə təmin etmək və bir qism texnoloji avadanlıqların istismardan çıxarılması zaman sistemin iş qabiliyyətini

qoruyub saxlamaqdan ibarətdir.

Orta seriyalı məhsul istehsalda bitməmiş istehsalın həcmi aşağı salmaq məqsədilə bu sistem buraxılış partiya-sının həcmi azaldılmasına məhsulların dəst halında hazırlanmasına xidmət göstərir.

Kiçik seriyalı istehsalda isə məhsulların maya dəyərinin aşağı salınması və məhsulların dəst halında hazırlanması üçün çevik istehsal sistemlərindən istifadə edilir.

İstehsal logistik sistemlərin elementlərinin təşkilatı baxımdan dayanıqlığını, sabitliyini qiymətləndirmək üçün *operativ avtonomluq* – xarici təsirlərə məruz qalmadan hər bir elementin xüsusi fəaliyyət qabiliyyətinin qorunub saxlanması göstəricisindən istifadə olunur. Operativ avtonomluğa malik olan istehsal – logistik sistemlər hər bir element üzrə əlahiddə və ya bütövlükdə sistem daxilində yaranan problemlərə operativ qiymət verir və onların aradan qaldırılması üçün potensial imkanları səfərbər edir.

İstehsal proseslərinin təşkilində logistik konsepsiyaların tətbiqi təkcə əsas və köməkçi istehsalı deyil, həmçinin yüklərin yerdəyişməsi – nəqli üzrə kompleks işlərdə avtomatlaşdırılmasını nəzərdə tutur. İşlərin kompleksliliyi hissə, qovşaq və ya yarımfabrikatların iş yerlərinə çatdırılması, verilmiş sifarişlərə uyğun olaraq məhsulların dəqiq və keyfiyyətli hazırlanması, istehlakçı tələbatını ödəməyən məhsulların istehsaldan çıxarılması, yeni növ məhsullar üçün istehsalın sazlanması, mürəkkəb və köhnəlmiş, aşınmış avadanlıqların dəyişdirilməsi, hissə, qovşaq və yarımfabrikatların növbəti işçi yerlərinə ötürülməsi - nəqli üzrə əməliyyatları özündə birləşdirir.

Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, bir adda hissələrin (yarımfabrikatların) hazırlanmasından digərinə (məsələn, kəsici və ölçü alətlərin dəst halında hazırlanmasına) keçid zamanı hazırlıq – yekun işlərinin avtomatlaşdırılması olduqca çətin bir prosesdir.

İstehsal – logistik sistemlərin elementlərinin avtonom-

luq səviyyəsinin operativliyi aşağıdakı göstəricilərlə xarakterizə edilir:

➤ xidmətedici heyət müdaxilə etmədən avtomatlaşdırılmış rejim çərçivəsində işlərin orta davamiyyət müddəti;

➤ avadanlıqlara texniki xidmətin orta davamiyyət müddəti;

➤ istehsal sahələrinə yeni material axınları daxil olan ana qədər yerinə yetiriləcək işlərin maksimal davamiyyət müddəti.

Birinci və ikinci göstəricilər normalaşdırma zamanı istifadə olunan kütləvi xidmət nəzəriyyəsinin metodlarının köməyi, habelə imitasiya modelləşdirməsi yolu ilə işçilərin məşğuluq əmsalının (məşğulluq müddətinin avadanlıqların effektiv iş vaxtı fonduna nisbəti ilə hesablanır) tapılmasına imkan verir.

Üçüncü metod hissə, qovşaq və ya yarımfabrikatların hazırlanması prosesinin çətinliyi ilə müəyyənləşdirilir.

İstehsal – logistik sistemlərin fəaliyyəti zamanı diqqət çəkən məqamlardan biri material axınları üzrə çıxış parametrlərinin yaxşılaşdırılması üçün müəssisədaxili struktur bölmələrinin idarə edilməsindən ibarətdir. Buna görə idarəetmə mərkəzi ixtiyari daxili və xarici faktorların təsiri altında baş verə biləcək təsadüfi kənarlaşmaları nəzərə almaqla istehsal və logistik proseslərin dayanıqlılığının təmin edilməsinə səy göstərməlidir.

İstehsal logistik proseslərin dayanıqlılığını təmin edən ən geniş yayılmış təşkilatı - texnoloji metodlardan biri idarəetmə təsirlərinin operativliyinin yüksəldilməsindən ibarətdir. Bir sıra çevik istehsal – logistik sistemlərdə istehsal prosesinin təşkili «anbar – dəzgah – anbar» sxemi üzrə həyata keçirilir. Bu sxem xüsusilə kiçik seriyalı məhsul istehsalı üçün daha məqsədəuyğundur. O, müxtəlif adda olan hissələrin (yarımfabrikatların) sinxron emal edilməsinə imkan verir, onların operativ çatdırılmasına, eləcə də ixtiyari iş yerlərinin texnoloji ləvazimatlarla vaxtı – vaxtında təchiz olun-

masına təminat yaradır. Bu isə öz növbəsində istehsalın, həmçinin fəaliyyətdə olan istehsal – logistik sistem daxilində material və informasiya axınlarının fasiləsiz idarə edilməsinin təşkilini həyata keçirməyə imkan verir.

İstehsalın təşkili zamanı istehsal – logistik əməliyyatların idarə edilməsində idarəetmə mərkəzi tərəfindən operativ müəyyən edilən məhsul buraxılışı müddəti (məhdudiyət şərti) mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Lakin qeyd etmək lazımdır ki, məhsul buraxılışı müddəti lokal alt sistem tərəfindən yerinə yetirilməsi mütləq hesab edilən əsas şərt kimi qəbul edilmir. Belə bir hal başqa təşkilati və texnoloji meyarlar üzrə optimallaşdırma imkanlarını kəskin surətdə aşağı sala bilər. Buna görə də müddət əvəzinə prioritetlərin müəyyənləşdirilməsi və tənzimlənməsi daha məqsədəuyğundur. Yəni, dəstləşdirilmiş hissələrin (yarımfabrikatların) hissə – hissə hazırlanması ardıcılığını sadələşdirmək və işçi personalına lazım olan məqamda onları operativ dəyişdirmək imkanını vermək lazımdır. Bütün bunlarla yanaşı praktikada işçi personalı tərəfindən asan qəbul edilən sadə prioritetlər sistemi: hissələrin (yarımfabrikatların) normal, təcili və qəza halları üçün hazırlanması geniş yayılmışdır. Özünün xarakterinə görə *prioritetlər mütləq və nisbi* ola bilər.

Mütləq prioritetin seçilməsinə yalnız aşağı təcillik baxımından aşağı sinfə malik olan hissələrin hazırlanmasına yüksək sinif üzrə bütün işlər başa çatdıqdan sonra yol verilir.

Nisbi prioritetlərdən isə qeyd olunan ardıcılığa əməl edilməsi əvvəlcədən müəyyən edilmiş həddən artıq məhsuldarlığın itirilməsi ilə müşahidə olunduqda istifadə olunur. Daha doğrusu, yuxarıda göstərilən ardıcılığa riayət olunmur. Qeyd etmək lazımdır ki, prioritetlik ayrı – ayrı adda olan hissələr (yarımfabrikatlar) üçün deyil, bütün dəst üçün müəyyənləşdirilir. Burada göstərilən ardıcılıq yalnız və yalnız zay məmulatlar əmələ gəldikdə onların kompensasiya edilməsi üçün hissələrin (yarımfabrikatların) təcili hazırlan-

ması tələbi meydana çıxdıqda pozulur.

7.5. MATERIAL AXINLARININ TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİNƏ QOYULAN ƏSAS TƏLƏBLƏR

Material axınlarının müasir təşkili və idarə edilməsi axın proseslərinin *bir istiqamətli, çevik, sinxron, optimal və integrativlik* kimi logistik prinsiplərindən istifadə edilməsini nəzərdə tutur. İstehsalçı müəssisənin operativ idarə edilməsində, məhsulların istehsal qrafiklərinə uyğun göndərilməsində, istehsal resurslarından rəşional istifadə olunması baxımından istehsalın səmərəliliyinin təmin edilməsində material axınlarının təşkili və operativ idarə edilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Buna görə də istehsalın müasir təşkili və operativ idarə edilməsi bir sıra tələblərə cavab verməlidir:

1. Vahid qrafik üzrə eyni zamanda və bərabər həcmi də məhsul buraxılışını həyata keçirmək məqsədilə istehsalın bütün bölmələrinin ahəngdar və razılaşdırılmış iş fəaliyyətini təmin etmək.

Ahəngdar iş dedikdə – hər şeydən əvvəl logistik prinsiplər və metodlar əsasında bütün istehsal proseslərinin (əsas, köməkçi, xidmətedici, idarəetmə və s.) harmoniyası və mövcud resurslardan səmərəli istifadə edilməsi nəzərdə tutulur. Müasir iqtisadi şəraitdə müəssisənin bütün istehsal bölmələrinin razılaşdırılmış işini, ahəngdarlıq tələbini reallaşdırmaq istehsalın təqvim – plan hesablamalarının statistik metodlar əsasında aparılması baxımından olduqca mürəkkəbdir.

2. İstehsal proseslərinin maksimum fasiləsizliyini təmin etmək.

İstehsalçı müəssisənin qeyri - ahəngdar işləməsi mövcud istehsal gücündən, maddi ehtiyatlardan istifadə edilməsini pisləşdirir, məhsulun keyfiyyətinə mənfi təsir göstərir, yeni texnika və texnologiyanın, habelə qabaqcıl istehsal təcrübəsinin geniş tətbiqinə iqtisadi cəhətdən maneələr yaradır.

Bu baxımdan müəssisə kollektivinin ən ali məqsədi istehsalda fasilələrə yol verməmək və istehsalın ahəngdarlığını təmin etməkdən ibarətdir. Ayrı – ayrı müəssisələrdə məhsul istehsalının ahəngdarlığının təmin olunmaması bu istehsalçı müəssisələrlə iqtisadi tərəfdaşa çevrilmiş təsərrüfat subyektlərinin fəaliyyətlərinə neqativ təsir göstərməklə onların qeyri - mütəşəkkil işləmələrinə səbəb olur.

Müasir iqtisadi şəraitdə istehsal proseslərinin fasiləsizliyi anlayışı əsasən bir – birinə münasibətdə əks mövqeyə malik olan iki mühüm cəhəti: istehsal yerlərində əmək predmetlərinin fasiləsiz hərəkəti və iş yerlərinin fasiləsiz olaraq zəruri xammal, material və dəstləşdirici məmulatlarla təmin edilməsi - yüklənməsini nəzərdə tutur. Burada əsas problem məhsul istehsalı zamanı müəssisənin qeyd olunan bu şərtlərdən hansına daha çox üstünlük verməsindən ibarətdir. Müəssisənin və onun ayrı – ayrı struktur bölmələrinin fasiləsiz işləməsinin əsas təşkilatı – texniki şərtləri aşağıdakılardan:

- istehsalın və əməyin düzgün təşkili və onun təkmilləşdirilməsi;
 - məhsul buraxılışı üzrə tapşırıqların elmi cəhətdən əsaslandırılması;
 - məhsulun keyfiyyəti üzərində operativ nəzarətin səmərəli təşkili;
 - istehsalın texniki, texnoloji və konstruktiv hazırlığı ilə əlaqədar işlərin tələb olunan səviyyədə həyata keçirilməsi;
 - istehsal yerlərinin və ya sahələrinin vaxtli – vaxtında zəruri xammal və material, habelə dəstləşdirici məmulatlarla təchiz edilməsi;
 - texnoloji avadanlıqların plan – xəbərdarlıq təmirinin lazımı səviyyədə aparılmasından ibarətdir.
- İstehsalçı müəssisələrdə məhsul buraxılışı üzrə tapşırıqların işlənilib hazırlanması zamanı gün və ya növbə ərzin-

də yerinə yetiriləcək tapşırıqların dəqiq müəyyənləşdirilməsi, onların vaxtı – vaxtında icraçılara çatdırılması və texnoloji əməliyyatların qrafik üzrə yerinə yetirilməsinə nəzarət mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu tapşırıqlar iş vaxtından və mövcud istehsal güclərindən tam istifadə edilməsinə və əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinə ehtiyat mənbələrinin aşkar edilməsi baxımından əlverişli iqtisadi şərait yaratmalıdır.

3. Plan hesablamalarının maksimum etibarlılığının və plan işlərinin minimum əmək tutumluluğunun təmin edilməsi.

Müasir iqtisadi şəraitdə maşınqayırma müəssisələrində bir qayda olaraq istehsalın planlaşdırılması və idarə edilməsinin statistik metodundan geniş istifadə olunur. Bu da bir sıra çətin həll oluna biləcək problemlər yaradır:

a) **istehsal gücünün defisitliyi** (istehsal gücü - aparıcı istehsal sahəsinin aparıcı avadanlıqlarının sayı və onların mexaniki gücləri vasitəsilə müəyyən edilir).

Aydın ki, istehsal gücünün həcminə istehlak edilən xammal və materialların keyfiyyəti, fəhlələrin mədəni – texniki səviyyələri və istehsal edilən məhsulun texniki səviyyəsi təsir etdiyindən müasir iqtisadi şəraitdə onların defisitliyi məsələsi istehsal logistikasının ən aktual problemidir. Bu defisitlik ən çox nədə ifadə olunur?

Əvvəla, nəzərə almaq lazımdır ki, müəssisənin istehsal gücü hesablanarkən metodiki baxımdan ilkin olaraq aparıcı avadanlıqların istehsal gücü, sonra bunun vasitəsi ilə aparıcı istehsal sahəsinin istehsal gücü və sonuncunun köməyi ilə isə aparıcı sexin istehsal gücü müəyyən edilir. Aparıcı sexin istehsal gücü müəssisənin istehsal gücü kimi qəbul edilir. Buna görə də avadanlıqların mexaniki gücünün istehsal gücünə çevrilməməsi və ya bu çevrilişin qəbul edilmiş vaxt fondunda (təqvim, rejim, plan və faktiki işlənmiş vaxt fondu çərçivəsində) həyata keçirilməməsi defisitliyi yaradan ilkin şərtlərdir.

İkincisi, o, sex, sahə və ya avadanlıqlar qrupu aparıcı

hesab olunur ki, onlar əsas texnoloji əməliyyatları yerinə yetirirlər. Orada müəssisənin əsas fondunun aktiv hissəsi və əsas peşədən olan fəhlələrin böyük bir qismi təmərküzləşir. Qeyd olunan cəhətlərdən ixtiyari hər hansı birinin mövcud olmaması defisitliyi yaradan şərt hesab edilir.

Beləliklə, ümumi formada istehsal avadanlıqlarının texniki mükəmməllik səviyyəsinin, tətbiq edilən texnoloji istehsal üsulunun mütərəqqilik dərəcəsinin istehsalın ictimai təşkili formalarının (təmərküzləşmə, kombinəlaşmə, ixtisaslaşma, kooperativləşmə) nəzərə alınmaması nəticəsində istehsal tərtib və təsdiq olunmuş qrafikdən geri qalır. Bu isə öz növbəsində mövcud texnoloji avadanlıqların və istehsal meydançalarının gün və ya ay ərzində istismar müddətinin artırılmasına, avadanlıqların vaxt fondundan qeyri - məhsuldar istifadə edilməsinə, hazır məhsulların göndərilməsi üzrə qrafiklərin pozulmasına, istehlakçıların haqlı narazılıqlarına, son nəticədə konkret məhsul istehlakçıların itirilməsinə, yeni məqsəd bazarlarının axtarılıb tapılması ilə əlaqədar xərclərin artmasına, habelə ödənilməmiş sifarişlərin uçotunun aparılması və digər analoji çətinliklərin yaranmasına gətirib çıxarır.

b) **istehsalın təqvim planının suboptimallığı.** Konkret məhsul istehsalı üçün daxil olan sifarişlərin prioritet əsaslarının dəqiq və aydın olmaması, istehsal qrafiklərinin tərtib edilməsi zamanı istifadə olunan qaydaların qeyri - səmərəliliyi, sexlərdə yerinə yetirilən işlərin cari vəziyyətinin müəmmadi dəyişilməsi və s. hallar istehsal sahələrində işlərin düzgün aparılmamasına səbəb olur. Nəticədə texnoloji əməliyyatların aparılması üçün istehsal tsiklində fasilələr meydana çıxır. Bu da texnoloji avadanlıqların hər dəfə sazlanması hallarını artırır və istehsal qrafiklərinin yerinə yetirilməsində gecikmələrlə müşahidə olunur.

c) **istehsal tsiklinin uzunluğu.** İlk iki problemlə əlaqədar çətinliklərin aradan qaldırılması və ya onların kompensasiya edilməsi üçün planlaşdırılan işçi heyəti müəyyən cəhdlər

göstərir. Adətən, qrafikdən geri qalan istehlakçı sifarişlərinin icra edilməsi məqsədilə əlavə vaxtın ayrılması belə cəhdlərdən hesab oluna bilər. Bu səbəbdən də istehsal əməliyyatlarının yerinə yetirilməsindən ötrü sexlər (sex daxilində texnoloji avadanlıqlar) artıq yüklənir və istehsal sahələri və ya yerləri üçün prioritet sifarişlər anlayışı aradan qaldırılır. Ümumi formada isə bunlar istehsal tsiklinin həddən ziyadə uzadılmasına səbəb olur.

ç) **ehtiyatların optimal idarə edilməməsi.** Bazar üçün nəzərdə tutulan məhsulların hazırlanması zamanı istifadə olunan və ya onun substansiyasını təşkil edən əsas növ xammal, material və dəstləşdirici məmulatlar üzrə məcmu ehtiyatın yaradılmasına baxmayaraq əksər hallar da əməliyyatların texnoloji ardıcılıqla aparılması zamanı bir sıra məhsul mövqeləri üzrə çatışmazlıqlar müşahidə olunur. Bir tərəfdən belə çatışmazlıqların əmələ gəlməsi məhsul istehsalı qrafikində geriləmələrin yaranmasına səbəb olursa, digər tərəfdən məcmu ehtiyatların yüksək səviyyəsi də dövrü vəsaitlərinin dövr sürətini azaltmaqla yanaşı müəssisədən onların saxlanması üçün zəruri olan iri maliyyə vəsaitləri tələb edir.

d) **istehsal texnologiyasından kənarlaşmalar.**

4. Plandan müxtəlif kənarlaşmalar baş verdikdə məqsədə nail olunması üçün çeviklik və maneəvriyin təmin edilməsi.

Material axınlarının təşkili və idarə edilməsi üçün irəli sürülən birinci üç tələbin yerinə yetirilməsinin təhlili göstərir ki, istifadə edilən metodlar bir o qədər də təkmil deyil. Sex və ya istehsal sahələri səviyyəsində planlaşdırmanın qeyri - təkmil olduğu bir şəraitində müəssisənin istehsal planının yerinə yetirilməsini təmin etmək üçün bütün idarəetmə aparatı və dispetçer heyətinin əsas fəaliyyəti istehsalın gedişinin tənzimlənməsi və istehsal yerlərində iş vaxtı və istehsal itkilərini azaltmaq məqsədilə müxtəlif prioritetlər üzrə işlərin bölüşdürülməsini həyata keçirməkdən ibarətdir. Bu material axınlarının təşkili və idarə edilməsinə yeganə tələbdir ki,

«ixtiyari qiymətə» reallaşdırılır və bunun hesabına isə istehsal planı və proqramı yerinə yetirilir.

5. *İstehsal rəhbərliyin fasiləsizliyini təmin etmək.* Hər bir istehsal bölməsi idarəetmə mərkəzindən və ya ali menecerdən müvafiq plan göstərişləri, tapşırıqları alır. Planlaşdırılan son nəticələrə nail olmaq məqsədilə bu struktur bölmələri müvafiq resurslarla təmin edilir. Lakin hesablama texnikasından intensiv istifadə edildiyi bir şəraitdə təqvim – plan hesablamalarının operativ və məqsədəuyğun aparılmaması plan şöbəsinə və sex ustalarına və ya briqadirlərə hər bir iş yerində konkret əməliyyatların etibarlı planlaşdırılmasına, onların yerinə yetirilməsi ardıcılığının və müddətinin müəyyənləşdirilməsinə imkan vermir. Daha doğrusu, planlaşdırmanın sanki fasiləsizliyi iş yerlərinə qədər gedib çatmır. Buna görə də plan şöbəsi və ya onun əməkdaşı, sex ustası və ya briqadir gün ərzində yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulan işləri ani prioritetdən istifadə etmək şərtilə növbədə olan fəhlələr arasında bölüşdürü

FƏSİL 8: TƏDARÜKAT LOGİSTİKASI

8. 1. TƏDARÜKAT LOGİSTİKASININ VƏZİFƏ VƏ FUNKSIYALARI

Tədarükatın mahiyyəti, məzmunu və obyektiv zəruriliyi cəmiyyətin inkişafı tarixinin materialist nöqtəyindən nəzərdən dərk edilməsi ilə bağlıdır. Çünki, maddi nemətlərin istehsalı cəmiyyətin yaşaması və inkişafı üçün zəruri hesab edilən başlıca şərtədir. İctimai quruluşun əsasını təşkil edən istehsal və əmək bölgüsü nəticəsində məhsullarının mübadilə edilməsi zəruriliyi və bu baxımdan cəmiyyətin təbəqələşməsi tarixi inkişafın materialistcəsinə dərk edilməsinə imkan yaradır. Bir tərəfdən istehsal şərtləri ilə eyniyyət təşkil edən bölgü şərtləri mahiyyətə istehsal şərtlərinin astarını təşkil edir, digər tərəfdən isə özlərinin təbiətinə görə onların hər ikisi tarixən eyni dərəcədə keçici xarakter daşıyır.

Dəyərin formaca dəyişməsinə (Pul-Əmtəə və Əmtəə-Pul) həyata keçirən mübadilə sferası həm istehsal, həm də istehlak sferası ilə birbaşa əlaqədədir. K.Marksın göstərdiyi kimi «...İstehsal və mübadilə iki müxtəlif funksiyadır... bu iki ictimai funksiyanın hər biri xeyli dərəcədə xüsusi xarici təsirlər altında olur, buna görə yenə də xeyli dərəcədə hər birinin öz xüsusi qanunları olur. Lakin digər tərəfdən bu funksiyalar hər bir müəyyən zamanda bir-birindən asılı olur və bir-birinə o qədər təsir göstərir ki, bunları iqtisadi ayrının absisi və ordinatı adlandırmaq olardı». Mübadilə sferası özünün iqtisadi təbiətinə görə müəyyən miqdarda pul kütləsinə malik olan istehsalçılara (sahibkarlara) material resursları almaq, bu resurslardan istifadə etməklə yeni - bazar üçün lazım olan məhsullar istehsal etmək və onları yenidən yüksək bazar qiymətləri ilə reallaşdırmaq imkanları yaradır.

Öz növbəsində məhsul istehsalı prosesi üç sadə elementin mövcudluğunu – insanın məqsəd yönü fəaliyyəti kimi *əməyin özünü*, fəaliyyətin istiqamətləndiyi *əmək predmetini*

və cəmiyyətin konkret tələbatının ödənilməsi üçün əmək predmetlərini bu və ya digər formaya salan *əmək vasitələrini* nəzərdə tutur. Deməli, hər hansı bir məhsulun istehsalı prosesi eyni zamanda yeni maddi sərvətlərin yaradılması üçün istifadə olunan istehsal vasitələrinin istehlakı prosesidir. İstehsal prosesinin ictimai formasından asılı olmayaraq bu proses fasiləsiz getməlidir. Bunun üçün isə hər bir cəmiyyət fasiləsiz olaraq öz məhsulunun müəyyən bir hissəsini istehsal vasitələrinə və ya yeni istehsal elementlərinə çevirməlidir. Beləliklə, istehsal prosesinin zəruri olan bu üç elementdən ikisi – əmək vasitələri və əmək predmetləri ilə fasiləsiz təmin edilməsi təkrar istehsal prosesinin zəruri şərtidir.

Müasir şəraitdə istehsalın əmək vasitələri və ya əmək predmetləri ilə təmin edilməsi bazar iqtisadiyyatının mahiyyəti və xüsusiyyətləri ilə müəyyən edildiyindən o müxtəlif formalarda həyata keçirilir.

Bazar iqtisadiyyatının əsas məqsədi və hərəkətverici qüvvəsi, onun ilkin və son nöqtəsi yüksək bazar mənfəəti əldə etməkdən ibarətdir. Buna görə də hər bir məhsul istehsalçısı, istehsal vahidi istehsal yerlərinin yüksək keyfiyyətli xammal, material və dəstləşdirici mə'mulatlara təmin olunmasına və hazır məhsulların satışının səmərəli təşkilinə çalışmalıdır. İstehsal yerlərinin material resursları ilə zəruri kəmiyyətdə və vaxtda təmin edilməsi mülkiyyət formasından və tabeçilik əlamətindən asılı olmayaraq hər bir istehsalçı firma və ya müəssisənin sərbəst fəaliyyət sahəsi hesab edilməklə *tədarükət* işi adlanır. Tədarükət işinin normal təşkili istehsalçı firma və ya müəssisədə maddi-texniki təchizat xidmətini həyata keçirən şöbələrin mütəşəkkillik səviyyəsindən asılıdır. Çünki maddi-texniki təchizatın düzgün təşkili bir tərəfdən müəssisəyə lazım olan material resurslarının alınması üçün əlverişli tədarükət bazarlarının müəyyənləşdirilməsinə, digər tərəfdən isə material resurslarının istehsal ehtiyatı formasında qalması vaxtının qısaltdılmasına səbəb olur.

Beləliklə, tədarükət logistikası logistik sistem daxilində yerinə yetirilən ilk logistik əməliyyat olmaqla xammal, material və dəstləşdirici mə'mulatlara, eləcə də ehtiyat hissələrinə tələbatın dəqiq müəyyənləşdirilməsi mərhələsindən başlayaraq, hesablanmış tələbatın seçilmiş tədarükət bazarından əldə edilməsi, istehsalçı firmaların daxili anbarlarına çatdırılması mərhələsinə qədər həyata keçirilən əməliyyatlar kompleksidir. Tədarükət logistik əməliyyatların əsasını təşkil edir.

Müasir iqtisadi şəraitdə tədarükət işinin təşkili bir sıra köklü keyfiyyət dəyişikliklərinə məruz qalmışdır. Uzun illər məhsulları «resurs-bölgü» prinsipi üzrə həyata keçirən iqtisadiyyatın idarə edilməsinin mərkəzləşdirilmiş planlaşdırma sistemi, təsərrüfat subyektləri üçün qeyri-bərabərlik və ciddi dövlət qiymətlərini müəyyənləşdirməklə istehsalçıların istehlakçılara direktiv qaydada təhkim edilməsinə, məhsulgöndərmələrin ciddi reqlamentləşdirilməsinə əsaslanırdı. Təbii ki, təsərrüfat subyektlərinin iqtisadi müstəqilliyini təmin edən və onların kommersiya fəaliyyəti üçün əlverişli şərait yaradan bazar iqtisadiyyatında məhsulların tədarükəti və bölgüsü ən'ənəvi sistemdən fərqli olaraq əsaslı keyfiyyət dəyişikliklərinə məruz qalmışdır. Məhz bazar iqtisadiyyatı tədarükət üzrə tərəfdaşların azad seçilməsi, onların bərabər hüquqluğunun təmin edilməsi, tədarükət mənbələrinin çoxluğu, məhsulgöndərmələr üzrə müqavilə və ya kontraktlar sisteminin rolunun artması, məhsulgöndərmə proseslərinin öz-özünə tənzimlənməsi, qiymətlərin liberallaşdırılması, istehsalçı və istehlakçı, eləcə də məhsulgöndərən vasitəçi firmalar arasında rəqabət mühitinin olması, tərəflərin cavabdehlik məsuliyyətlərinin, təşəbbüskarlıqlarının və işgüzarlığının artması ilə xarakterizə olunur.

Firmaların rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinin mühüm şərtlərindən biri – istehsal üçün lazım olan materialları, onların əldə edilməsi və göndərilməsinin əlverişli üsullarını tapmaqdan ibarətdir. Bunun üçün ilk növbədə optimal

tədarükat və məhsulgöndərmə ilə bağlı olan işlərin mahiyyətini aşkar etmək lazımdır. Tədarükat prosesinin əsas məqsədi istehsal sahələrinin bu və ya digər materiallara olan tələbinin maksimum səmərəli ödənilməsindən ibarətdir. Tələbin səmərəli ödənilməsi isə bir sıra vəzifələrin yerinə yetirilməsi ilə şərtləşir. Ümumi şəkildə bu vəzifələri aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

1. İstehsal sahələrinin və ya yerlərinin əsas xammal və materiallara, yarımfabrikatlara, habelə dəstləşdirici mə'mulatlara real tələbini müəyyənləşdirmək.

2. Əsas xammal və materialların, dəstləşdirici mə'mulatlardan tələb olunan zəruri vaxtda tədarükatını (bir tərəfdən materialların müəyyən edilmiş zəruri vaxtdan əvvəl alınması döviyyə fondlarının iqtisadi gərginliyini artırır, digər tərəfdən isə məhsul istehsalı üçün lazım olan materialların istehsal proqramında nəzərdə tutulan vaxtdan gec alınması bu proqramın pozulmasına və ya onda müvafiq dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə səbəb olur) həyata keçirmək.

3. Xammal, material və dəstləşdirici mə'mulatlardan sifariş üzrə tələb olunan həcmi ilə göndərmə və ya kəmiyyətə qəbulu arasında mütənəsbibliyi, uyğunluğu təmin etmək. Sifariş normasından artıq material və dəstləşdirici mə'mulatlardan qəbul edilməsi normadan artıq və lüzumsuz mal-material qiymətlilərinin yaranmasına və bu əsasda müəssisənin maliyyə vəsaitlərinin istehsal ehtiyatları şəklində dondurulmasına şərait yaradır. Tələb olunan həcmdən az göndərmələr və ya qəbul etmələr isə müəssisənin istehsal fəaliyyətinə birbaşa neqativ təsir göstərərək onun bazar payını azaldır, bu müəssisənin bazarda normal təsərrüfat tərəfdəşinə çevrilməsinə maneçilik törədir. Bu baxımdan normal fəaliyyət göstərən müəssisələr özlərinin məhsul istehsal proqramlarına uyğun olaraq tədarükat təşkilatları tərəfindən göndərilmiş materialların həm kəmiyyətə, həm də keyfiyyətə qəbul edilməsi işinə çox ciddi yanaşmalıdırlar.

Qeyd edilən vəzifələrin yerinə yetirilməsi hər şeydən əvvəl mövcud bazar qiymətləri ilə alınacaq lazımi material resurslarının zəruri tələbat çərçivəsi daxilində seçilmiş tədarükat bazarlarında və ya onun müvafiq segmentində axtarılması və alınması prosesinin məqsədyönlü formada təşkil edilməsindən bilavasitə asılıdır. Bazarın kompleks tədqiqi və öyrənilməsi zamanı ayrı-ayrı bazar subyektlərinin – firma və şirkətlərin xüsusi şöbələri sifariş etdikləri və ya göndərəcəkləri materialların qiymət amilinə xüsusi diqqət yetirməklə bərabər digər amilləri, məsələn mümkün logistik xərclər, sifariş və məhsulgöndərmələrin həcmi və müddəti, müəssisənin maliyyə vəziyyəti, onun bazar dayanıqlılığı, işçilərin sosial vəziyyəti, onların işə yaradıcı münasibəti, nəqliyyat vasitələri və onlardan istifadə səviyyəsi, anbar təsərrüfatının təşkili problemləri, bazara mal yeridilişi və satış kanallarının seçilməsi məsələlərini də nəzərdən qaçırmamalıdırlar.

İstehsal vasitələrini topdansatış ticarəti vasitəsilə əldə edən ayrı-ayrı istehlakçı müəssisələr üçün bu səpkili işlərin həyata keçirilməsi müəyyən kəmiyyətdə tədavül xərcləri və bu xərclərin dəqiq uçotunun aparılmasını tələb edir. İstehsalın material təchizatı ilə əlaqədar olan tədavül xərclərinin əmək və kapital tutumlu sahələrdə ümumi istehsal məsrəflərinin səviyyəsinə tə'sir dərəcəsi iqtisadiyyatın digər – xüsusi olaraq material tutumlu sahələri ilə müqayisədə o qədər də böyük olmadığını nəzərə alsaq, xammal və materialın əldə edilməsinə çəkilən məsrəflər dəqiq hesablanmalıdır. Çünki bu hesablamanın yerinə yetirilməsi məhsul istehsalı və son məhsulun satışı üzrə siyasəti və onların reallaşdırılması strategiyasını müəyyənləşdirməyə imkan verir.

Qərbi ölkələrində tədarükat fəaliyyətini müntəzəm olaraq həyata keçirmək üçün bir sıra ümumi qaydalar və tövsiyələr işlənib hazırlanmışdır. Bütün bazar subyektləri tərəfindən qəbul edilən bu qaydalar və tövsiyələr öz növbəsində məhsulgöndərənlər və bank sferası ilə münasibətləri əhəmiyyətli şəkildə asanlaşdırmaqla məhsul istehsalı prosesini

sadələşdirir, texnoloji avadanlıqların məhsuldarlığını artırır və sağlam rəqabət üçün əlverişli şərait yaradır. Başqa sözlə, işlənilib hazırlanmış qaydalar və tövsiyələr özlərində tədarükat üzrə tərəfdaşlığın etik normalarını əks etdirirlər. Qeyd edilənləri qısa şəkildə formalaşdırsaq belə nəticəyə gələ bilərik ki, bütün bərabər şərtlər daxilində yüksək və məhsuldar məhsul istehsalının əsasını bir tərəfdən ayrı-ayrı sahibkarlar, digər tərəfdən isə kreditorlar və məhsulgöndərənlər arasında normal iqtisadi münasibətlər təşkil edir. Bu baxımdan tədarükat logistikasında məhsulgöndərənlər mühüm rol oynadıqlarından onlarla iqtisadi münasibətlərin qurulmasında aşağıdakı əsas prinsiplərə riayət olunmalıdır:

- məhsulgöndərənlərlə firmanın (şirkətin) müştəriləri kimi davranmalı;
- işdə ümumi iqtisadi mənafehlərin və ya maraqların üst-üstə düşməsinə nail olunmalı;
- məhsulgöndərənləri firmanın məqsəd və vəzifələrilə tanış etməli və onların işgüzar təsərrüfat fəaliyyətlərindən xəbərdar olmalı;
- məhsulgöndərənlərdə məhsul alınması və göndərilməsilə bağlı problemlər yarandıqda onların həll edilməsi üçün əzmkarlıq nümayiş etdirməli;
- firmanın (şirkətin) qəbul etdiyi müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə riayət etməli;
- məhsulgöndərənlərin təsərrüfat praktikasında mövcud maraqlarını nəzərə almalı;
- işgüzar aləmlə imkan daxilində sabit əlaqələr yaradılmalı və bunlar qorunub saxlanmalıdır.

Logistik dövrənin «*tədarükat*» mərhələsində optimal fəaliyyətə təkcə yuxarıda qeyd edilən xarici amillər deyil, eyni zamanda firmanın (şirkətin) struktur bölmələri arasında iqtisadi kompromislərin axtarılıb tapılması da təsir göstərir. Belə ki, tədarükat işinin həyata keçirilməsi ilk növbədə firmanın (şirkətin) bazar siyasəti ilə təyin edildiyindən onlar bazarın tələbinə uyğun məhsul istehsalına başlamaq üçün

ilkin olaraq özlərinin müvafiq növ xammal və materiallara tələbatlarını müəyyənləşdirməlidirlər. Tələbatın müəyyənləşdirilməsini firma (şirkət) səviyyəsində maddi-texniki təchizat şə'bələri yerinə yetirdiklərindən onlar bu sahədə «təchizat strategiyası» hazırlayırlar. Firmanın təşkilati strukturundan və maliyyə vəziyyətindən asılı olaraq seçilmiş strategiyanın reallaşdırılması ilə bir qayda olaraq marketoloqlar məşğul olurlar. Sonrakı mərhələlərdə tədarükat bazarı seçilir, seçilmiş tədarükat bazarında məhsulların alınması üçün maliyyə imkanları səfərbər edilir. Daha doğrusu, seçimin reallaşdırılmasına lazım olan maliyyə vəsaitlərinin kəmiyyəti və onların ödənilməsi mənbələri (xüsusi və ya cəlb edilmiş) müəyyənləşdirilir. Firmanın mühasibatlığı isə məhsulgöndərənlərlə hesablaşmanın forma və metodlarını dəqiqləşdirdikdən sonra sanki xammal və materialların tədarükatına və eyni zamanda məhsul istehsalına start vermiş olur. İstehsal proqramının tələbinə uyğun olaraq alınmış xammal və materiallar təchizat şə'bəsinin mərkəzi anbarlarından birbaşa və əksər hallarda sexlərarası anbarlardan istehsal yerlərinə ötürülür. Burada istehlakçıların tələblərini ödəyə biləcək müxtəlif sinfə, eləcə də bu sinif daxilində müxtəlif qrupa və növə malik məhsullar istehsal edilməklə hazır məhsul anbarlarında yerləşdirilərək bölgü kanalları vasitəsilə alıcılara çatdırılır. İcra edilən əməliyyatların yerinə yetirilmə ardıcılığı bir daha təsdiq edir ki, firmanın struktur bölmələri ümumi logistik dövrənin ayrı-ayrı hissələri olmalarına baxmayaraq ümumi məqsədə:

- az logistik xərclərlə yüksək bazar mənfəəti əldə etmək;
- istehsal, satış və hazır məhsul ehtiyatlarının səviyyəsini optimal həddə çatdırmaq;
- normadan artıq material qiymətlilərinin yaranmasına yol verməmək;
- sifarişləri vaxtı-vaxtında yerinə yetirmək;

➤ firmanın istehsalçı müəssisə kimi imicini yüksəltmək;

➤ normal logistik servis xidmətləri göstərmək üçün logistik sistemin elementləri olaraq tamliq, bütövlülük, qarşılıqlı əlaqə və keyfiyyət kimi xassələrə malik olmalıdırlar.

İqtisadiyyatın yeni sahələrinin inkişaf etməsi və müxtəlif istehlak xassələrinə malik məhsulların bazarda təşəkkül tapması xammal və materialların tədarükü ilə bağlı olan məsələləri çətinləşdirir. Tədarükat işinin müvəffəq həyata keçirilməsi üçün tədarükat bazarı haqqında geniş və dolğun informasiyaları əldə etmək lazımdır. Toplanmış informasiyaları təhlil etmək və nəticə e'tibarı ilə onları qiymətləndirməklə tədarükat bazarının tutumunu və tədarükatın optimal həcmi müəyyənləşdirmək mümkün olur.

Tədarükat bazarının tədqiqi və öyrənilməsi zamanı problemin qoyuluşuna xüsusi diqqət yetirilməlidir. Çünki tədarükat bazarının öyrənilməsi zamanı firma və müəssisələrin bu bazarda – a) istehsalçı müəssisə, hazır məhsulgöndərən və ya b) material resurslarının istehlakçısı kimi çıxış etməsinin taktika və strategiyasını müəyyənləşdirən ikili yanaşmadan istifadə olunur.

Müəssisələrin məhsulgöndərən statusunda çıxış etmələri ilk növbədə alıcıların maraqlarının nəzərə alınmasını tələb edir. Bu vəziyyət bölüşdürücü (marketing) logistikanın formalaşmasının əsası hesab edilir.

Müəssisələrin material resurslarının istehlakçısı statusunda çıxış etməsi imkan verir ki, onlar özlərinin özəl iqtisadi maraqlarını nəzərə alsınlar və məhsulgöndərənlərlə qarşılıqlı münasibətlər qura bilsinlər.

Tədqiqat işinin aparılmasında tədavül xərclərinin nisbi kəmiyyəti, xüsusi satış proqramında baş verən dəyişikliklər, elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərindən istifadə, satış bazarında firmanın (şirkətin) xüsusi çəkisinin artması, rəqabət mühiti, məhsulgöndərənlərin məhsulgöndərmə intizamına əməl etmələri və onların birdəfəlik tərəf müqabilinə çevril-

məsi, gələcəkdə yeni tədarükat bazarlarının əmələ gəlməsi və bu bazarda fəaliyyət mexanizmi, tədarükatın kəmiyyətcə qeyri-müəyyənliyi kimi amillərin nəzərə alınması mütləq vacibdir. Bazarın tədqiqi müvafiq ardıcılıqlar gözlənilməklə həyata keçirilməlidir:

- bazar probleminin müəyyənləşdirilməsi;
- məsələnin qoyuluşu;
- tədqiqat planının işlənməsi;
- informasiyaya tələbatın təhlili;
- informasiya mənbələrinin axtarılması;
- informasiyaların alınması və yığılması;
- yığılmış məlumatların təhlili və interpretasiyası;
- nəticələrin ümumiləşdirilməsi və hesabatların hazırlanması;

➤ tədarükat üzrə qərarların qəbul edilməsi.

Tədqiqatın aparılması ardıcılığından görüldüyü kimi firmalar (şirkətlər) tədarükat bazarını tədqiq etmək üçün özlərinin bu bazarla bağlı olan problemlərini müəyyənləşdirməlidir. Problemin düzgün müəyyənləşdirilməsi firmaların təsərrüfat fəaliyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərməklə məsələnin həlli üçün tədqiqat planının işlənilməsinə zəruriyyətə çevirir. Tədqiqat planının reallaşdırılması müxtəlif səpkili informasiyalara əsaslandığından ilk öncə zəruri informasiyanın tipi, əldə edilməsi mənbələri, yığılması üsulları və təhlil metodları müəyyənləşdirilməlidir.

Xammal və materialların tədarükatı bazarının tədqiq edilməsi zamanı firmaların (şirkətlərin) hansı tip tədarükat bazarında fəaliyyət göstərməsi də böyük əhəmiyyətə malikdir. Tədarükat bazarının tiplərinin təyin edilməsi firmalara (müəssisələrə) imkan verir ki, onlar özlərinin fəaliyyət istiqamətlərini asanlıqla müəyyənləşdirərək tədarükatla bağlı işlərini tez həll etmiş olsunlar. Tədarükat logistikasında belə bazarlar aşağıdakı kimi təsnif olunur:

- xammal və materiallara tələbatı ödəyən bazarlar;

- məhsulgöndərənlər tərəfindən istifadə edilən bazarlar;
- tam və qismən əvəz edilən məhsullar bazarı;
- yeni bazarlar.

Seçilmiş məqsəd bazarının tədqiq edilməsi informasiyaların toplanmasına əsaslanır. Toplanmış informasiyalar bazarda tələb və təklifin mövcud vəziyyətini, eləcə də bazar tarazlığının meydana gəlməsi şərtlərini əks etdirməklə aşağıdakı suallara cavab verməlidir:

- tədqiq edilən bazarın quruluşu necədir;
- tədqiq edilən bazar necə təşkil edilmişdir;
- bazarın quruluşu gələcəkdə necə olacaq və onun təşkili hansı prinsiplərə əsaslanacaq.

Qeyd edilən məsələləri həll etmək məqsədilə informasiyalar üç aspektdə qruplaşdırılır:

- bazarın müasir təhlili;
- bazar konyukturasının dəyişməsi dinamikası;
- bazar dəyişkənliyinin proqnozlaşdırılması.

İstehsal-texniki tə'yinatlı məhsullar üzrə potensial istehlakçıların sifarişləri tədarükat bazarının təhlil edilməsi üçün mühüm vasitə hesab edilir. Məhz bu sifarişlərdən istifadə etməklə bazarı potensial tələbə istiqamətləndirmək mümkün olur.

Xammal və materialların tədarükat bazarının tədqiq edilməsi işinə müəssisə daxilində yeni növ istehlak xassələrinə malik xammal və materialların alınması ilə əlaqədar olan elmi-tədqiqat və konstruktor işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı yaranan problemlərin həlli vasitəsi kimi də baxılır. Bundan başqa xammal və materialların tədarükat bazarının inkişaf əhəmiyyəti və dəyişmə xüsusiyyətləri haqqında əlavə informasiyaları firmanın (şirkətin) daxili hesabatları əsasında əldə etmək mümkündür.

Material resurslarının alınması üçün bazarın tədqiqi yeni məhsulların layihələşdirilməsilə bərabər aparılır. Daha doğrusu, yeni məhsulun layihələşdirilməsinə başlamazdan

əvvəl firmanın idarəetmə aparatı müəyyənləşdirilməlidir ki, istehsal edəcəkləri məhsulun substansiyasını təşkil edən ayrı-ayrı komponentləri (ünsürləri) haradan, hansı qiymətə, kimdən və necə almaq olar. Əgər məhsul istehsalına lazım olan xammal və materialların qiyməti bahadırsa, onun istehlak yerlərinə çatdırılması, saxlanması və istehsal istehlakına hazırlanması müəssisədən çoxlu əmək və maliyyə resursları tələb edirsə və habelə bu məhsulun maya dəyəri real bazar qiymətindən yüksəkdirsə, onda layihələşdirmə zamanı idarəetmə aparatı obyektiv reallıqdan çıxış edərək iki mühüm qərar qəbul etməlidir. İlkin olaraq belə məhsulun istehsal edilməsi iqtisadi cəhətdən məqsəduyğun olmadığından onun layihələşdirilməsi işi dayandırılır. Digər tərəfdən bu məhsulun istehsalı obyektiv zəruriyyətdən doğursa onda layihələşdirmə zamanı xammal və materialların əvəzedicilərinin istehsalatla əlaqəli edilməsi üçün alternativ variantlar axtarılır. Aydındır ki, əvəzedicilər məhsulun maddi əşya formasına xas olan fiziki-kimyəvi xüsusiyyətlərə malik olduqlarından onlar keyfiyyətlərinə görə təbii xammal və materiallardan heç də geri qalmırlar. Xammal bazasının genişləndirilməsində, iqtisadi inkişaf və sosial tərəqqi baxımından çox ciddi rol oynayan əvəzedicilər materialları və onların keyfiyyəti istehsal prosesinin xarakterinə və müəssisənin texniki-iqtisadi göstəricilərinə həlledici dərəcədə təsir göstərdiyindən onların seçilməsinə həssaslıqla yanaşmaq lazımdır. Odur ki, firmanın (müəssisənin) maddi-texniki təchizat işlərini yerinə yetirən əməkdaşların və ya təchizatla məşğul olan kommertiya təşkilatlarının əsas vəzifəsi qoyulan məsələyə tam və obyektiv yanaşmaq üçün konstruktorları istifadə olunacaq material resursları üzrə kataloqlar, təsvirlər, prospektlər və informasiya bülletenləri ilə təmin etməkdən ibarət olmalıdır. Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, kataloqlar, təsvirlər, informasiya bülletenləri və prospektlərdə bazara çıxarılacaq xammal və materialların qiyməti haqqında informasiyaların olmaması (və ya mötə-

bər olmaması) ilə əlaqədar olaraq gələcəkdə istehsal olunacaq məhsulların layihələşdirilməsi üzrə iqtisadi cəhətdən əlverişli qərarların qəbul edilməsi çətinləşir. Məhz buna görə də firmanın (müəssisənin) maddi-texniki təchizat şöbəsinin və ya təchizatla məşğul olan kommersiya təşkilatlarının başlıca vəzifələri analoji məhsulun bazar qiyməti, xammal və materialların mümkün göndərmə müddətləri və qiymətləri, nəqliyə xərclərlə bağlı olan informasiyaların toplanması, onların qiymətləndirilməsi, habelə müvafiq təhlillərin aparılması və tövsiyələrin hazırlanmasından ibarətdir.

Material resurslarının həcmi, məhsulgöndərmənin müddəti və məhsulların istehsal istehlakına yönəldilməsi satış bazarının nəticəsi kimi istehsal proqramından asılıdır. İstehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün onun xammal və materiallarla təmin edilməsi mexanizmi bir sıra firmaları (şirkətləri) ümumi bir problemlə qarşı-qarşıya qoyur. Belə ki, onlar bir tərəfdən istehsal proqramını sadə və hər vaxt iqtisadi cəhətdən səmərəli olmayan xammal və materiallarla təmin etmək, digər tərəfdən isə iqtisadi baxımdan əlverişli materialların alınması izafi vaxt tələb etdiyindən bu proqramın icrasını müəyyən müddətə qədər ləngitmək və ya saxlamaqla yerinə yetirmək məcburiyyətində qalırlar.

Bazarı tədqiq etdikdən və konkret məhsulgöndərənləri seçdikdən sonra tədarükat şöbəsi konkret məhsulgöndərmələr üçün firmanın (şirkətin) tələbatını müəyyənləşdirir. Tələbatın təyin edilməsi ehtiyatların idarə edilməsi strategiyasına əsaslanır və iki: sifarişlər və məsrəf metodu əsasında müəyyənləşir. Tələbatın plana uyğun təyini keyfiyyət və kəmiyyət üzrə məhsul və xidmətlərin aşkar edilməsi deməkdir.

Sifarişlər əsasında tələbatı müəyyənləşdirmək mümkün olmadıqda və ya bu metodun tətbiqi iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğun hesab edilmədikdə məsrəf metodundan istifadə olunur. Proqnozlaşdırılan tələbat bu halda sadə hesablama metodlarının köməyiylə təyin edilir. Əksər hallarda təsərrüfat

praktikasında buna əlavə kimi proqnozlaşdırmanın intuitiv metodundan da (məsrəflər hər hansı ixtiyari xarici faktorların təsirinə məruz qalmır) istifadə edilir.

Qərb ölkələrində istehsalçı firmalar (müəssisələr) tərəfindən əldə edilən istehsal-texniki təyinatlı məhsullar tədarükatın növləri və alış metodlarına görə təsnif edilir. Belə təsnif etmə istehsal-texniki təyinatlı məhsulların növlərinə (xammal və materiallar, yanacaq, dəstləşdirici məmulatlar və avadanlıqlar) və saxlanma şərtlərinə görə aparılır.

Tədarükat bazarında seçilmiş məhsulların göndərilməsi üsulları da müxtəlifliyinə görə fərqlənir. Əvvəlcədən tələbatı müəyyənləşdirilməyən və uzunmüddətli anbarlaşdırma ehtiyacı olmayan xammal və materialların alınması və göndərilməsi onların istehsal istehlakı yaxınlaşdıqca həyata keçirilir. Mütəmadi olaraq istehlak edilən məhsullar göndərmə müddətləri dəqiq və ciddi qeyd edilən məhsulgöndərmə müqavilələrinin şərtlərinə uyğun olaraq alınır. Belə göndərmə üsulunun tətbiqi zamanı firmalarda (şirkətlərdə) istehsal ehtiyatlarının həcmi azalır, onların saxlanılması ilə əlaqədar xərclərin səviyyəsi aşağı düşür. Sifarişlərin rəsmiləşdirilməsi prosedurunun sadələşdirilməsi və qaimə xərclərinin azaldılması üçün bir məhsul sinfi daxilində qrupuna və növünə görə yaxın olan və kiçik partiyalarla alınmış məhsullar qrup şəklində göndərilir. Mahiyyət e'tibarı ilə sadalanan bu işlər çox əmək tutumlu olduqlarından istər məhsulgöndərən, istərsə də istehsalçı firmalar (müəssisələr) avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərini tətbiq etməklə məhsulgöndərmə və onunla bağlı sənədləşdirmə işlərini həm sadələşdirir, həm də tezləşdirirlər.

Nəqliyyat xərcləri təchizat işini yerinə yetirən kommersiya təşkilatlarının və nəqliyyat şirkətlərinin diqqət mərkəzində olmalıdır. Müxtəlif təyinatlı istehsal vasitələrinin tədarükatını həyata keçirən zaman nəqliyyat xərclərini azaltmaq üçün tək-cə yük daşıma məntəqələri arasında məsafə deyil, həmçinin nəqliyyatın növü, məhsulgöndərmənin

sürəti, yük partiyası və onların qablaşdırılması üsulları, qarışıq və qarşılıqlı məhsulgöndərmə metodlarının seçilməsi və s. nəzərə alınmalıdır.

Tədarükat işində nəqliyyat xərcləri ilə bərabər materialların saxlanması zamanı yaranan əlaqədar xərclərin də uçota alınması mühüm əhəmiyyətə malikdir. Burada təchizatın birmə'nalı məqsədi – istehsal ehtiyatlarının minimum həddi daxilində məhsul istehsalı üzrə tapşırıqların səmərəli icra edilməsinə nail olmaqdan ibarətdir. Qeyd etmək lazımdır ki, müasir iqtisadi şəraitdə aparıcı kapitalist ölkələrinə məxsus olan firma və ya şirkətlər istehsal yerləri və ya sahələrinin əsas növ xammal və materiallar, yarımfabrikatlar və müxtəlif dəstləşdirici mə'mulatlara təchiz edilməsində əsas problemlərlə üzləşmədiklərindən (və ya təchizat işini yüksək səviyyədə təşkil etdiklərindən) onların təchizatla məşğul olan orqanları normadan artıq ehtiyatların yaradılması problemləri ilə də qarşılaşmırlar. Bu heç də o demək deyildir ki, bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrin istehsal sahələrində ehtiyatlar yaradılır və ya bunun üçün heç bir vadaredici səbəblər də mövcud deyil. Qiymətlərin bazar konyukturasından asılılığı və mövsümi dəyişkənliyi, inflyasiya amilinin mövcudluğu, dünya ölkələrini xammal və materiallarla tə'min edən ayrı-ayrı məhsulgöndərənlərdə iqtisadi-siyasi vəziyyətin dəyişməsi və s. ehtiyatların yaradılmasını şərtləndirən mühüm amillərdir. Buna görə də qeyd edilən amilləri nəzərə alan firmalar (müəssisələr) istehsalın fasiləsizliyini tə'min etmək üçün özlərinin xammal və material ehtiyatlarını elə səviyyədə yaratmalıdırlar ki, yaradılacaq ehtiyatları kəmiyyət və keyfiyyətcə qoruyub saxlamaq və idarə etmək onlardan əlavə xərc tələb etməsin. Daha doğrusu, bir manatlıq əmtəəlik və ya istehsal ehtiyatlarının saxlanılmasına çəkilən əmək və maliyyə xərclərinin xüsusi çəkisini minimumlaşdırmaq mümkün olsun.

Müxtəlif istehlakçı firmaların təchizat xidməti şöbələrinin əsas funksiyası firmanın (şirkətin) zəruri materiallara

tələbatını ödəyə biləcək potensial məhsulgöndərənləri seçməkdən ibarətdir. Müasir iqtisadi şəraitdə məhsulgöndərənlərin seçilməsi ümumi formada iki metodla həyata keçirilir. **Birinci metod tələbatın ödənilməsində vasitəçi firmalarla bir-başu əlaqələrin saxlanması və onlara üstünlük verilməsi prinsipinə əsaslanır.** Belə ki, istehsalçı firmalar (müəssisələr) tədarükat işini yerinə yetirən ayrı-ayrı vasitəçi firmaları tapır və onlara müvafiq sifarişlər verir. Vasitəçi firmaların ticarət agentləri sifariş paketləri və istehsalçıların təklifləri üzrə mümkün variantları təhlil edir, aşağı tədarük qiymətinə malik məhsulları və bu əsasda məhsulgöndərənləri seçir, onlara müvafiq sifarişlər verir, sifarişlərin icra edilməsinə nəzarəti həyata keçirir və tədarükat zamanı yaranacaq problemlərin həll edilməsinə çalışır. **İkinci metodda isə məhsulgöndərənlərin seçilməsini firmalar bilavasitə öz öhdəsinə götürməklə tələbatın ödənilməsi imkanlarını kollegial müzakirə edirlər.** Bu zaman ödəmə mənbələrinin axtarılması və tapılması işi firmaların həm tədarükat, həm də istehsal və keyfiyyətə nəzarət şöbələri səviyyəsində və onların qarşılıqlı fəaliyyəti nəzərə alınmaqla aparılır. Oudur ki, maddi-texniki təchizat (tədarükat) şöbəsinin tədarükat bazarından tapdığı mal-material qiymətlilərinin istehsalın tələblərinə uyğunluğu ilkin olaraq istehsalat şöbələrinin əməkdaşları tərəfindən yoxlanılır və sonra keyfiyyətə nəzarət şöbəsinin sərəncamına verilir. Bütün hallarda qeyd edilən şöbələr arasında ümumi razılıq əldə edildikdən sonra konkret məhsullar üzrə məhsulgöndərənlərin seçilməsi başa çatdırılır.

Qeyd edilən metodlarla yanaşı praktikada **üçüncü - yeni, eyni zamanda zəif öyrənilmiş tədarükat bazarları vasitəsilə tələbatların ödənilməsi metodu** da mövcuddur. Belə bazarlar vasitəsilə tələbatın ödənilməsinə zəruriyyət yalnız istehlakçı firmalar prinsipinə yeni məhsul istehsal etdikdə və material resurslarına tələbat idxal hesabına ödənildikdə meydana çıxır. Bu zaman istehlakçı firmaların tədarükat şöbələri tez-tez yeni bazarlar haqqında dolğun və mö'təbər informasiya-

lara malik ticarət agentlərinə və bürolarına müraciət etməli olurlar. Aydın ki, vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən bu firmalar bir tərəfdən istehlakçı firmaların istehsal proqramları, bu proqram üçün zəruri istehsal resursları və onların istehsal etdikləri hazır məhsulun keyfiyyəti və satış bazarı haqqında, digər tərəfdən isə potensial məhsulgöndərənlərin imkanları, daha doğrusu onların yerləşdiyi coğrafi ərazi, materialların nəql edilməsi vasitələri və sifarişlərin yerinə yetirilməsi tezliyi haqqında informasiyalara da malik olurlar.

Vasitəçi firmalar əvvəlcədən danışılmış vasitəçilik haqlarına görə məhsul istehsalçıları və potensial məhsulgöndərənləri tapır və onlarla istehsalçı firmalar arasında gələcəkdə bağlanılması nəzərdə tutulan ticarət əqdləri barədə hər iki tərəfə (əgər vasitəçi firmalarla bu haqda müvafiq razılaşma mövcuddursa) hüquqi və maliyyə məsləhətləri verir. Eyni zamanda istehsalçı və istehlakçı, eləcə də məhsulgöndərən firmalar tərəfindən tədarükat işlərinin icra edilməsi üçün səlahiyyətlərə malik olan vasitəçi firmalar alınacaq və ya göndəriləcək material resurslarının ümumi məbləğindən əldə etdikləri paya uyğun ticarət əqdlərinin təşkilatı və ya maliyyə məsələlərini öz öhdələrinə götürürlər. Belə hallarda onlar məhsulgöndərmələrə kəmiyyət və keyfiyyət nəzarət edir, məhsulların göndərmə qrafiklərinə uyğun şəkildə icra edilməsinə çalışır, anbarlaşdırma, komplektləşdirmə, qablaşdırma, sortlaşdırma kimi köməkçi əməliyyatlar üzrə xidmətlər təklif edir və göstərir.

Mərkəzləşdirilmiş planlaşdırmaya əsaslanan inzibati - amirlik sistemində material resurslarının bölüşdürülməsini «resurs-bölgü» prinsipi üzrə həyata keçirən direktiv plan orqanları ləğv edildiyindən və təsərrüfat subyektləri iqtisadi müstəqillik qazandıqdan sonra bazar iqtisadiyyatının ilk illərindən e'tibarən tədarükat prosesi istehsalçı firmalar tərəfindən planlaşdırma obyektinə çevrildi. İstehsalçı firmaların tələblərinin ödənilməsi üçün məhsulların alınması prosesinin

planlaşdırılması, resursların idarəetmə prosesinin ümumi tərkib hissəsi olmaqla material təchizatı sahəsində mühüm funksiyalardan birini təşkil edir. Planlaşdırmanın aparılması zamanı ölkə daxilində inflyasiyanın tempi, əksər dövlətlərin milli pullarının devalvasiya mümkünlüyü, tədarükat bazarında kapitalın təmərküzləşməsi və onun artımı, istehsalın texnoloji baxımdan inkişafı, tədarükat bazarında yeni istehlak xassələrinə malik material qiymətliələrinin əmələ gəlməsi və s. bu kimi amillərin nəzərə alınması firmaların təchizat xidmətinin perspektiv inkişafını qiymətləndirməyə imkan verir.

Tədarükat bazarında xüsusi çəkiyə malik olan istehsalçı firmaların (müəssisələrin) idarəetmə aparatı belə qənaətə gəlmişdir ki, bu bazarla əlaqələrin düzgün qurulması və burada tədarükat işinin optimal planlaşdırılması firmanın (şirkətin) satış bazarında normal fəaliyyətinə zəmin yaradır. Başqa sözlə, istehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün eyni təmayüllü müxtəlif xammal və materialların bol olduğu bir şəraitdə tədarükat işinin məqsədyönlü aparılması nəticə e'tibarı ilə hazır məhsul satışından normal bazar mənfəətinin əldə edilməsinə səbəb olmalıdır. Əks təqdirdə isə firma (müəssisə) tədarükat bazarını və bu bazarda fəaliyyət istiqamətlərini düzgün müəyyənləşdirmədikdə o, planlaşdırılan mənfəətin, eləcə də hazır məhsulun satışı bazarının itirilməsi ilə üzləşə bilər. Belə bir şəraitdə tədarükatla məşğul olan təchizat orqanları üçün tədarükat planları və bu planların icra edilməsi strategiyasının müəyyənləşdirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Firmalar (şirkətlər) özlərinin təchizat siyasətini hazırlayan zaman əsasən iki mühüm:

1. Nəzərdə tutulan tədarükatın əhəmiyyəti (istehsal edilən məhsulun spesifik xüsusiyyətlərinə potensial təsir etmə; istehsal xərclərinin səviyyəsinin azaldılması və mənfəət həcmının yüksəldilməsi);

2. Məhsulgöndərmə bazarının spesifik xüsusiyyətləri (bazar imkanlarının məhdudluğu; bazara nüfuz edilməsi yo-

lunda maneələrin mövcudluğu; bazarın monopolist və oligopolist xarakteri) kimi aspektlərə daha çox diqqət yönəltməlidirlər.

Qeyd edilənləri praktiki fəaliyyətin əsası kimi qəbul edən istehsalçı firmalar məhsulgöndərənlərlə münasibətləri sistemativ təhlil edirlər. Təhlil nəticəsində konkret tədarükat bazarı və ya onun müvafiq segmentində məhsulgöndərənlərin, eləcə də vasitəçi firmaların davranış tərzini, məhsulgöndərmə intizamı və material resurslarının qiyməti kimi məsələləri diqqət mərkəzində saxlamalıdırlar. Məhsulgöndərənlər məhsulgöndərmə intizamını vaxtaşırı pozmaqla istehlakçı firmaların istehsal proqramının yerinə yetirilməsində fasilələr yaradırlarsa təbii ki, onlar tədarükat bazarının subyektləri üçün normal tərəfdaşa çevrilə bilməzlər. Belə hallarda firmalar (müəssisələr) yeni məhsulgöndərənlərin axtarılması məcburiyyəti ilə qarşılaşırlar. Lakin nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, vasitəçi və ya istehlakçı firmalar yeni məhsulgöndərmə mənbələrini aşkar edən zaman (digər hallar normal olduqda) ilk növbədə məhsulgöndərənlərin məhsulgöndərmələrlə bağlı olan problemlərinin (əgər varsa) aşkar edilməsinə cəhd etməlidirlər. Çünki bu problemlər vaxtında nəzərə alınmazsa və tədarükat prosesi zamanı meydana çıxarsa istehlakçı firmalar arzu edilənz nəticələrlə üzləşə bilərlər.

Sənaye firmalarının maddi-texniki təminatında mühüm məsələlərdən biri də alınan xammal və materialların, dəstləşdirici məmulatların keyfiyyətidir. *Məhsulun keyfiyyəti – onun öz təyinatına müvafiq müəyyən tələbatı ödəməyə yararlı olmasını şərtləndirən özünəməxsus xassələrin məcmusudur.* Bu baxımdan xammal və materialların keyfiyyəti daxili və beynəlxalq tədarükat bazarlarında sət rəqabət mühitinin mövcudluğu şəraitində fəaliyyət göstərən potensial məhsulgöndərənlər arasında böyük aktuallığa malikdir.

Satış bazarları uğrunda mübarizə aparan Qərbi Avropa, Amerika və yapon şirkətləri məhsulların keyfiyyətini qoruyub saxlamaq və yüksəltmək üçün son dərəcədə dəqiq keyfiyyət proqramlarına malikdirlər. Keyfiyyət proqramının tərkib hissəsi kimi onlar xammal və material mənbələrinin keyfiyyət göstəricilərinə də xüsusi diqqət yetirirlər. Belə ki, bu şirkətlər özlərinin idarəetmə aparatlarının tərkibində maddi-texniki təchizat, maliyyə xidməti, istehsal və digər əlaqədar şöbələrin nümayəndələrindən ibarət «məhsulgöndərənlərin seçilməsi» üzrə xüsusi qruplar təşkil edirlər. Bu qruplar tədarükatın predmetinə texniki tələblər irəli sürmək imkanlarına malik olmaqla o məhsulgöndərənləri seçir ki, onlar firma və ya şirkət tərəfindən hazırlanmış tədarükat planlarının yerinə yetirilməsi üçün ödəniş və cari təsərrüfat ilində əlahiddə qabiliyyət nümayiş etdirmiş və ya etdirmək istəyindədir. İlk olaraq bu şirkətlər məhsulgöndərənlərin imkanlarını qiymətləndirən zaman onlara:

- lazımı keyfiyyətdə məhsul istehsalı üçün istehsal güclərinin mövcudluğu;
- müvafiq cihazların köməyiylə istehsal edilmiş məhsulun keyfiyyətinin sınaqdan çıxarılması mümkünlüyü;
- xammal və materiallara nəzarət və onların atestasiyası;
- işçi əməliyyatların kəmiyyətini müəyyənləşdirəcək zəruri sənədlərin və təlimatların varlığı;
- istehsal və nəzarət əməliyyatlarının aparılmasını təsdiq edə biləcək marşrut sənədlərinin (texnoloji kart, texnoloji list və s.) olub-olmaması kimi tələblər irəli sürürlər.

Alınacaq material resurslarının keyfiyyətinin idarə edilməsi üzrə proqramların dəqiq və hərtərəfli işlənilməsi, habelə hesablama işlərini həyata keçirmək üçün məhsulgöndərən firmaların idarə heyətinin öyrədilməsi və təlimlərin təşkili məsələləri də nəzərdən qaçırılmamalıdır. Heyətin öyrədilməsi və təlimin təşkil edilməsi hər şeydən əvvəl avadanlıqlara istehsal xidmətinə peşəkarcasına yerinə

yetirmək üçün yeni texnoloji proseslər barədə onları məlumatlandırmaq və bilik səviyyələrini yüksəltməkdən ibarətdir.

Tədarükat praktikasında aşağı keyfiyyətli məhsulların göndərilməsi halları da müşahidə edilir. Bununla əlaqədar istehlakçı firmalar aşağı keyfiyyətli məhsul göndərmələrin həcmnin azaldılmasına yönəldilmiş müxtəlif iqtisadi tədbirlər sistemi hazırlayır və həyata keçirirlər. Məhz belə hallarla rastlaşan firmalar məhsulları səbəbkar məhsul göndərənlərə dəyəri və daşınma haqları (tədarükat müqavilələrində nəzərdə tutulduqda) ödənilmədən geri qaytarır və müvafiq cərimə sanksiyaları tətbiq edirlər.

Son illərdə dünya praktikasında alınacaq məhsulların keyfiyyətini yüksəltmək, tədarükat müqavilələrinin bağlanması proseduru və onların yerinə yetirilməsinə nəzarət mexanizmini sadələşdirmək üçün məhsul göndərən firmalarla bir sıra əməkdaşlıq formaları, o cümlədən assosiasiyalar meydana gəlmişdir. Belə assosiasiyalar bir qayda olaraq hidravlika, pnevmatika, elektron və elektrotexnika kimi zəruri komponentlərə əsaslanan mürəkkəb texnologiyalı sənaye robotlarının istehsalı, çevik istehsal idarəetmə sistemlərinin yaradılması, istehsal texnoloji sistemlər üçün periferik avadanlıqların istehsalı və quraşdırılması üzrə ixtisaslaşmışlar. Bu tip assosiasiyalar üçün istehsalın perspektiv inkişafı, müvafiq texnika və texnologiyanın yaradılması, bazara birgə çıxışın təmin edilməsi kimi problemlərlə yanaşı istehsalın kooperativ əsaslar üzrə fəaliyyəti və maddi-texniki təminatı məsələləri də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Assosiasiya daxilində kiçik və orta şirkətlər iri firma və ya şirkətlərin son məhsulları üçün zəruri olan və onun substansiyasını təşkil edən yeni elm tutumlu komponentləri layihələşdirir və istehsalını həyata keçirirlər. Başqa sözlə, assosiasiya daxilində sanki kiçik və orta firmalar iri şirkətlərə «təhkim» edilir. Daha doğrusu, bu şirkətlər özlərinə lazım olan material resurslarını daxili inteqrasiya əsasında istəni-

lən təchizat formasında, zəruri həcmdə və zəruri vaxda ala bilərlər. Bu bir tərəfdən onlarda istehsal prosesinin fasiləsizliyinin təmin edilməsinə əlverişli şərait yaradır, digər tərəfdən isə tədarükatla bağlı olan işlərin həcmi əhəmiyyətli dərəcədə azaldır. Məhz qeyd edilən cəhətinə görə kiçik və orta şirkətlər iri şirkətlərin mal-material qiymətliləri ilə təchizat işini keyfiyyətli təşkil etməklə bərabər onlarda texnoloji yeniləşdirmə və məhsul satışı siyasətinə aktiv təsir göstərir. Bütün bunlar assosiasiyaya daxil olan firmalar arasında uzunmüddətli kooperasiyaya, firmaların istehsal etdikləri məhsulların reallaşdırılmasına və yeni təchizat mənbələri haqqında yazılı və şifahi məsləhətləşmələrin aparılmasına şərait yaradır.

Təchizatın nisbi mə'nada yeni forması tədarükat mərkəzlərinin yaradılması hesab edilir. Bu mərkəzləri formalaşdıran zaman tədarükat prosesinin müxtəlif mərhələləri və bu mərhələlərin icra edilməsi üçün ayrı-ayrı işçi heyətinin cəlb edilməsi dərəcəsi nəzərə alınmalıdır. Aydın ki, tədarükat prosesinin mərhələləri və bu mərhələlərdə yerinə yetirilən işlərin xarakterindən asılı olaraq mərkəzin tərkibi müəyyənləşdirilir.

Beləliklə, tədarükat logistikasının funksiyalarını aşağıdakı kimi formalaşdırmaq olar:

- məhsul göndərənlərlə optimal təsərrüfat əlaqələrinin qurulması;
- istehsalın maddi texniki təminatının planlaşdırılması və təşkili;
- istehsal üçün zəruri material resurslarının tədarükatının təşkili və onların daşınması;
- materialların anbarlaşdırılması, saxlanması və istehsal istehlakına hazırlanması;
- istehsalçı müəssisənin sex və digər bölmələrinin maddi texniki təminatının təşkili;
- müəssisənin anbarlarında istehsal ehtiyatlarının idarə edilməsi;

➤ material resurslarına qənaət edilməsi üzrə proqramların hazırlanması və onun yerinə yetirilməsinə nəzarət işi;

➤ təchizat üçün ayrılmış smeta xərclərinin düzgün məsrəf edilməsinə nəzarətin təşkili;

➤ məhsulgöndərənlər üzrə kredit borclarına nəzarət və onların azaldılması üçün müvafiq iqtisadi tədbirlərin həyata keçirilməsi;

➤ bütün istehsal bölmələri ilə razılaşmaqla material resurslarının hərəkəti üzrə plan-qrafiklərin hazırlanması və yerinə yetirilməsi.

8.2. TƏDARÜKAT LOGİSTİKASININ FƏALİYYƏT MEXANİZMİ

Sənayecə inkişaf etmiş ölkələrdə firma və şirkətlərin maddi-texniki təminatının yekcins, standart olmayan mexanizmi fəaliyyət göstərir. Məsələn, Almaniya dövlərində c'maledici sənaye sahələrində istehsal proseslərinin material resursları ilə təminatı məhsulgöndərən müəssisələrin anbarları, mərkəzi terminallar və təchiz ediləcək firmanın (şirkətin) daxili anbarlar sistemə əsaslanır.

İstehsal yerlərinin material resursları ilə maddi-texniki təminatı ehtiyatların yaradılması prinsipi üzrə həyata keçirilir. Bunun üçün ilkin olaraq istehsala lazım olan materialların istər məhsuldgöndərən müəssisələrin anbarlarından, istərsə də mərkəzi terminallardan firmanın (şirkətin) istehsaldaxili anbarlarına və ya birbaşa iş yerlərinə gətirilməsi üçün müvafiq sənədlərin tərtib edilməsi tələb olunur. Bir çox hallarda istehsal üçün lazım olan bəzi növ material resursları xüsusi istehsalda hazırlanırsa onlar ayrı-ayrı məhsul qrupları şəklində anbarlarda ehtiyat formasında saxlanılır. Saxlanılan bu və ya digər ehtiyatlara istehsal yerlərində tələbat yarandıqca sifariş normaları daxilində həmin material qiymətliləri seçilir və onların anbardan məxariə edilməsi üçün

müvafiq anbar və mühasibat sənədləri tərtib edilir. Anbardan məxariə edilməsinə sərəncam verilən ehtiyatlar firmanın şirkətin daxili nəqliyyat vasitəsilə bilavasitə iş yerlərinə qədərdir.

Tələb olunan materiallar istehsalçı firmaların xüsusi – öz anbarlarında yoxdursa (yəni, xüsusi istehsalda hazırlanırsa) və ya anbardakı material resurslarının faktiki həcmi mövcud tələbatı tam ödəmirsə, onda bu firmalar tədarükat təşkilatlarına ehtiyatların yaradılması və ya bərpa edilməsindən ötrü müvafiq sifarişlər verirlər. Ayrı-ayrı istehlakçılardan və ya vasitəçi təşkilatlardan daxil olan sifarişlər paketinin tədarükat təşkilatlarında hər bir məhsul qrupu üzrə ödənilməsi üçün konkret fəaliyyət mexanizmi mövcuddur. Praktiki olaraq bu iş tədarükat təşkilatlarında iki mərhələ üzrə aparılır. İlkin mərhələdə istehlakçı firmalar tərəfindən sifariş edilmiş materialların mərkəzi anbarlarda kəmiyyət və keyfiyyətə mövcud olub - olmaması yoxlanılır. Verilmiş sifarişləri mərkəzi anbarlar hesabına ödəmək mümkündürsə, onda ayrı-ayrı firmalar üzrə sifarişlər yerinə yetirilir və sonra ehtiyatların tamamlanması - buraxılmış material resurslarının kəmiyyətə bərpa edilməsi həyata keçirilir. Sifarişləri sifariş müddəti ərzində mərkəzi anbarlar hesabına ödəmək mümkün olmadıqda tədarükat təşkilatları da öz növbəsində ehtiyatları bərpa etmək və istehsalçı firmaların sifarişlərini vaxtı - vaxtında yerinə yetirmək məqsədilə ayrı-ayrı mal-material qrupları üzrə icmal sifariş paketləri hazırlanır və istehsalçı və ya məhsulgöndərənlərə təqdim edilir. Tədarükat təşkilatlarından icmal sifarişləri qəbul edən istehsalçı və məhsulgöndərən müəssisələr onların ödənilməsi üçün konkret fəaliyyət proqramına və ya müvafiq marketinq strategiyasına malik olmalıdır.

Sifariş edilmiş material resursları tədarükat təşkilatının göstərişləri əsasında ya mərkəzi anbara, ya da tranzit təchizat formasında sifarişçi firmanın daxili anbarına qəbul edilir. Hər iki halda qəbul ediləcək yüklərin nomenklaturası,

onların sifarişlərə uyğunluğu və keyfiyyəti yoxlanılır. Materialların anbara qəbul edilməsi haqqında müvafiq mühasibat sənədləri tərtib edildikdən sonra onlar istehsal yerlərinə çatdırılır.

Materialların qəbulu edilməsi, saxlanması, istehsal istehlakına hazırlanması və istehlak yerlərinə buraxılması ilə əlaqədar olan çoxlu sayda sənədlərin tərtibi və işlənməsi vaxt sərfinə səbəb olur və material gözləyən sifarişçilərə əhəmiyyətli dərəcədə ziyan vurur. Məhsulgöndərmələrin təşkili dövrünün uzunluğu sifarişlərin icra edilməsi zamanı xətalara yaradır. Buraxılan bəzi kateqoriyalı xətalara mal-material qiymətliləri konkret ünvanlarına çatdıqdan sonra aşkar edilir. Məhz əhəmiyyətli məsrəf tələb edən çoxsaylı sənəd növlərinin tərtibi və işlənməsi zamanı xətalara yol verməmək üçün yüksək peşəkarlıq səviyyəsinə malik işçi heyətinə və bu əsasda müasir hesablama texnikasına üstünlük verilməlidir.

İstehsal sahələri və ya yerlərinin maddi-texniki təminatının ehtiyatların yaradılması prinsipi ilə həyata keçirilməsi müasir tələblərə cavab verə bilən kompleks anbar təsərrüfatının yaradılmasını, bu təsərrüfatın saxlanması üçün əmək məsrəfləri və inzibati xərc tələb edir. Anbarların saxlanılmasına çəkilən məsrəfləri əsas xərc maddələri üzrə aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

1. Anbarların saxlanması xərcləri: a) anbar binalarının amortizasiyası; b) anbar avadanlıqlarının amortizasiyası; c) profilaktik tədbirlərə çəkilən məsrəflər; ç) anbarın su, qaz, istiliklə təmin edilməsinə çəkilən məsrəflər; d) binanın sığortalanması və torpaq vergisi; e) icarə haqları.

2. Xidmətedici personala çəkilən məsrəflər: a) anbar işçiləri və qulluqçularının əmək haqqı məsrəfləri; b) işçi və qulluqçuların sosial təminat xərcləri.

3. Nəqliyyat vasitələrinə çəkilən məsrəflər: a) amortizasiya xərcləri; b) yanacaq və enerji məsrəfləri; c) profilaktik

və cari təmir xərcləri; ç) nəqliyyat vasitələrinin sığortalanması və onlardan istifadəyə görə ödənilən vergilər.

4. Ehtiyatların saxlanması zamanı yaranan itkilər: a) anbar binalarının mühafizəsi və materialların köhnəlməsi; b) korroziya və digər itkilər; c) inventarizasiya nəticəsində yaranan kənarlaşmalar (material resurslarının qəbulu və ya buraxılması üzrə uçot işlərində yol verilən nöqsanlar); ç) oğurluq; d) qiymətin aşağı düşməsi nəticəsində yaranan itkilər; e) ehtiyatların sığortalanması.

Qərb iqtisadçıları anbarların saxlanması üzrə əsas xərc maddələrinə kapitaldan istifadəyə görə itirilən faiz dərəcələrini də (anbar binalarının qurulması və onun üçün lazım olan avadanlıqların alınmasını maliyyələşdirmək üçün bank hesablarından çıxarılan pul vəsaitlərinə görə itirilən məbləğ) aid edirlər. Buna görə də maddi - texniki təchizat sistemi mütəmadi olaraq optimallaşdırılır. Başqa sözlə, firma və müəssisələr material resurslarının saxlanması üçün anbar binaları və qurğularına tələbatı minimum səviyyəyə çatdıran, sifarişlərin verilməsi və təchizat predmetlərinin alınması proseduru sadələşdirən işlək fəaliyyət mexanizmi maddi-texniki təminat sistemi axtarırlar.

Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrdə istehsal yerlərinin ayrı-ayrı materiallara tələbatının ödənilməsinə tənzimləyə bilən işlək mexanizm - **kontrakt sistemi** mövcuddur. Praktikada özünü təsdiq etmiş bu məhsuldar sistem ilk dəfə 70-ci illərin sonlarında 80-ci illərin əvvəllərində Şərqi Almaniyada tətbiq edilmişdir. Bazar iqtisadiyyatına keçmiş ölkələrdə korporasiya (birlik), firma və müəssisələrin istehsal-texniki tə'yinatlı məhsullarla təmin edilməsində indikativ planlaşdırmanın tərkib hissəsi hesab edilən kontrakt sistemi müstəsna əhəmiyyətə malikdir.

«... **Kontraktlar korporasiyaların firmadaxili planlarını əlaqələndirməklə istehsalın istehsal vasitələrilə elə bir «qidalandırma» sistemini yaradır ki, dövlətin nə inzibati, nə də di-**

gər buna bənzər formalarda onların fəaliyyətinə müdaxilə etməsinə ehtiyac qalmır» (12).

Deməli, kontrakt - ümumi formada iqtisadi subyektlər arasında hüquq və vəzifələrin müəyyən olunması, dəyişilməsi və ya ləğv edilməsi haqqında qarşılıqlı (ikitarfəli) müqavilə sənədidir.

Təsnifatmə prinsipinə görə kontraktlar aşağıdakı növlərə bölünür:

- birdəfəlik;
- dövri;
- qarışıq ödəniş (pul və ya əmtə) formalı.

Bağlanma formasına görə isə qısa və uzunmüddətli kontraktları fərqləndirirlər. Qısamüddətli kontraktlar bir qayda olaraq anbarda saxlanılan hazır (istehsal-texniki təyinatlı) məhsullarla istehsal yerlərinin maddi təminatı zamanı bağlanır. Bu kontraktların fəaliyyət müddəti iki həftədən iki ilə qədər (ondan artıq uzunmüddətli hesab edilir) olur.

Əmtə formasında olan kontraktlar da müəyyən miqdarda bir məhsulun və ya məhsul nomenklaturasının, həmin miqdarda digər məhsul və ya məhsul nomenklaturasına sadə mübadiləsi aparılır. Bu kontraktlarda birdəfəlik və dövri olmaqla həm müəyyən miqdarda, həm də müəyyən məbləğdə məhsulun dəyişdirilməsi razılaşıdırılır. Qarışıq ödəniş - kompensasiya (pul) formalı kontraktlarda bərabər dəyərli məhsulların qarşılıqlı satışı həyata keçirilir. Əmtə formasından fərqli olaraq bu kontraktlarda iki və daha artıq məhsul növlərinin satışı nəzərdə tutulduğundan tərəflər əsasən məhsulların qiymətini razılaşırlar.

Qeyd edildiyi kimi kontrakt sistemi tərkibcə çox da mürəkkəb olmayan quruluşa malikdir və burada sifarişlərin və onlara uyğun material axınlarının hərəkətini nəzərdə tutan prosedurlar olduqca sadədir. Məhsulgöndərən və sifarişçi firmalar arasında üfqi əlaqələrə əsaslanan bu sistemdə

material resurslarının ilkin təyinat məntəqəsindən son istehlakçıya hərəkəti zamanı onun tədavül (əmtə) və istehsal ehtiyatları formasında qalma vaxtları ilə istehsal istehlakından (e'maldan) keçmə müddətini əhəmiyyətli dərəcədə birləşmə yaxınlaşdırmaq üçün imkan yaranır. Başqa sözlə, material resurslarının ehtiyatlar (tədavül və istehsal sferasında) formasında qalma müddətlərini onun texnoloji prosesdən keçmə müddətinə uyğunlaşdırmaq mümkün olur. Bu cür özünü tənzimləmə nəticə e'tibarı ilə istehsal-texniki təyinatlı məhsulların istehsaldan istehlakçıya bir qərarda (eyni vaxtda və həcmdə) ötürülməsinə, istehsalçının izafi məhsul istehsal etməməsinə, istehlakçının isə tələb olunan səviyyədən artıq material resursları alması imkanlarının minimumlaşdırılmasına səbəb olur.

Beləliklə, kontrakt sisteminin tətbiqi zamanı istehsalçı firmaların texnoloji xəritələrinə tam uyğun gələn material resursları istehlakçılara - sifarişçilərə zəruri həcmdə, keyfiyyətdə, razılaşıdırılmış vaxtda və qiymətlərlə göndərilir.

İstehlakçı firma və müəssisələrin kontrakt sistemi ilə maddi-texniki təminatı ənənəvi sistemlə müqayisədə bir sıra üstünlüklərə malikdir. Hər şeydən əvvəl «resur-bölgü» prinsipilə istehsal sahələrinin maddi-texniki təminatı zamanı tələb olunan material resurslarının nomenklaturasından asılı olaraq idarəetmə icarxiyalarının bütünlük pillələrindən keçən təchizat planlarının tərtib və təsdiq edilməsi olduqca xərc və əmək tutumlu idi. Bu həm istehsalçıdan və həm də istehlakçıdan artıq hesablama və yazışmaların yerinə yetirilməsini, habelə, təchizat planlarının aidiyyəti üzrə yuxarı idarəetmə orqanları qarşısında müdafiə olunması kimi çətin və qeyri - məhsuldar əmək sərfi tələb edirdi. İstehlakçılar çox zamanı tələb olunan material resursları ilə təmin olunmurdu və ya təmin edilirdisə də bu bir qayda olaraq təhkimetmə planlarında kənarlaşmalar əmələ gəlirdi. Ən başlıcası isə istehsalçı müəssisələrin material resursları ilə təmin edilməsində subyektivizmə yol verilməklə sərbəst əmtə-pul

münasibətləri əvəzinə məcburi, «planlı əmtə-pul» münasibətləri həyata keçirilirdi, subyektlər arasında işgüzar münasibətlər həmin subyektlərin təşəbbüsü ilə deyil, mərkəzi plan-bölgü orqanları rəhbərlərinin iradəsi əsasında qurulurdu. Xalq təsərrüfatının plana uyğun və proporsional inkişaf qanununun tələbləri əsasında total məhsul istehsal olunmasına baxmayaraq cəmiyyətin istehsal-texniki təyinatlı və xalq istehlakı mallarına real və potensial tələbi ödənilməmiş qalırdı. Ölkə iqtisadiyyatının malik olduğu maddi, əmək və maliyyə resurslarından istifadə sahəsində bir növ israfçılığa yol verilirdi. İqtisadi fəaliyyət sahələrinin ətraf mühitə neqativ təsiri ildən ilə artırdı.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində fəaliyyət müstəqilliyi qazanan təsərrüfat subyektləri arasında istehsal vasitələrinin bölgüsü prosesində subyektiv maneələrin, bürokratik əngəlliklərin yaranması üçün heç bir obyektiv səbəb mövcud deyil.

Kontrakt sisteminin tətbiqi zamanı müasir hesablama texnikasından istifadə etməklə informasiya mübadiləsi sürətlənir. Burada hər şeydən əvvəl işgüzar yazışmaların və inzibati xərclərin həcmi azalır, istehlakçıların dağınıq anbar sistemlərindən, eləcə də xüsusi anbarlardan istifadə etmələrinə ehtiyac yaranmır. Başqa sözlə, istehlakçı firmaların belə təchizat sisteminin köməyi ilə təmin edilməsi material resurslarının yeni istehlak dəyərlərinə çevrilməsi üçün onların istehsal ehtiyatı formasında qalması müddəti qısalır, məhsul istehsalı prosesində yarana biləcək fasilələr ləğv edilir, dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürəti artır, əmtəə formasında dondurulmuş kapitalın təsərrüfat dövriyyəsinə cəlb edilməsinə şərait yaranır, material resurslarının son məhsula çevrilməsinə sərf olunan texnoloji vaxt qısalır, istehsal ehtiyatlarının saxlanılmasına çəkilən xərclərin həcmi azalır və firmanın bazar çevikliyi artır. Sənayecə inkişaf etmiş ölkələrin praktik təcrübəsi sübut edir ki, bu sistemdən istifadə olunması nəticəsində materialların saxlanması və nəql edilməsinə çə-

kilən xərclərin səviyyəsi azalır və bu da göndəriləcək material resurslarının qiymətinin 5-20 %-ni təşkil edir. Belə əhəmiyyətli qənaətə malik olan firma və müəssisələr qənaət olunmuş məbləği məhsul-göndərənlərin yüksək qiymətə həyata keçirdikləri logistik xidmətlərə (sifarişçi müəssisənin texnoloji prosesinə bilavasitə təsir göstərən, məsələn, müxtəlif hissələr üzrə dəstlərin seçilməsi, dəmir prokatın biçilməsi və s.) yönəldirlər.

Maddi-texniki təminatın kontrakt sistemi əsasında həyata keçirilməsi zamanı mühüm məqamlardan biri də təcili göndərmələrin təşkil edilməsi mümkünlüyüdür. Tələb olunan material resursları sifarişçiyə anbarında geniş çeşidli nümunələr olan, topdansatış ticarətini həyata keçirən vasitəçi strukturlar tərəfindən 24 saat ərzində çatdırılmalıdır. Təcrübə göstərir ki, istehlakçı firmanın xüsusi (daxili) anbarları bu tip təcili tələblərin yalnız 50-60%-ni təmin edə bilirlər. Ticarət vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən firmaların yaxşı təşkil edilmiş anbarları isə bu göstəricini 90% -ə qədər artırmaq imkanına malikdir.

İnkişaf etmiş baza iqtisadiyyatı şəraitində logistik menecment – tədarükat siyasətini həyata keçirən maddi-texniki xidmət orqanları üçün əsas problem bazar tələbinin dəyişkən xarakter daşmasıdır. İstehlakçıların sifariş etdikləri məhsulların göndərilməsi anı ilə material ünsürlərinin istehsal istehlakına cəlb edilməsi vaxt intervalı arasında bazarın hazır məhsullara tələbi sabit olmadığından dəyişkən tələbin idarə edilməsi sanki «idarəedilməz» olur. Tələblə təklifin kəmiyyət göstəricilərində əmələ gələn uyğunsuzluq həm məhsul-göndərmələrin həcmi və xarakterinə, həm də istehsal prosesinin miqyasına və gedişinə qarşılıqlı təsir göstərir. Məsələn, əgər satış bazarının və ya onun ayrı-ayrı seqmentlərinin bu və ya digər təyinatla malik son məhsullara tələbi dəyişkəndirsə, onda istehsalçı firma və müəssisənin maddi-

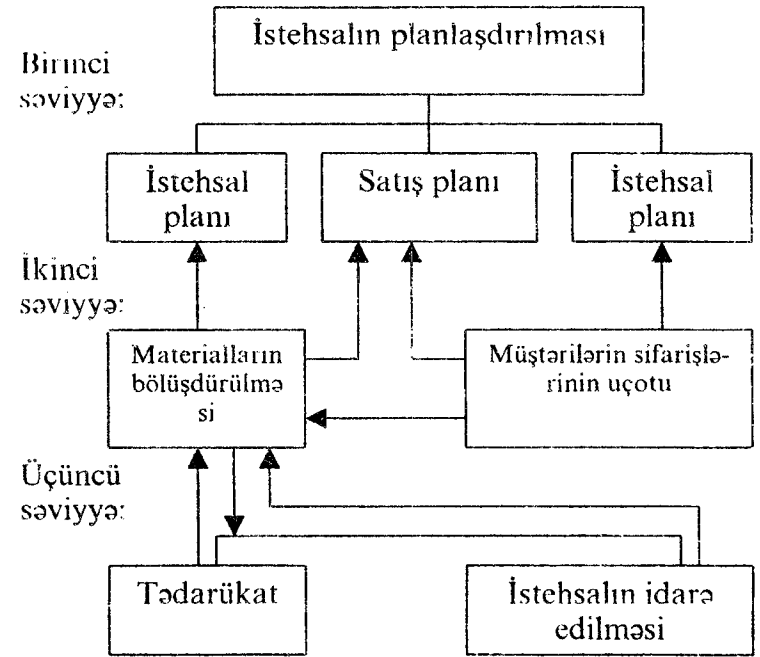
texniki təminat xidmətinin əməkdaşları istehsal istehlakı artıq zəruri hesab edilməyən material və ya hissələrin göndərilməsini məhdudlaşdırmaq (digərləri ilə əvəz etmək) və ya dayandırmaq üçün məhsulgöndərənlərlə razılıq əldə etməlidirlər. Eyni zamanda satış bazarının və ya seqmentinin tələbini nəzərə alan istehsalçı firmalar izafi məhsul istehsal etmək üçün artıq material üsürlərinə malik olmalıdırlar. Bunun üçün isə onlar əvvəlcədən ya anbarda saxlanılan ehtiyatların həcmi və buna müvafiq saxlanma xərclərini artırmalı, ya da məhsulgöndərənlər qarşısında cari sifarişlərin təcili ödənilməsi tələbini qoymalıdırlar. Hər iki halda dəyişkən bazar tələbinin idarə edilməsi yalnız kontrakt sisteminin yaratdığı üstünlüklərə əsaslanır.

Xammal və materiallara tələbatın həcmi müəyyənlandıqdan sonra istehsalçı firmanın maddi texniki təchizat xidməti tədarükat bazarında fəaliyyət göstərmək üçün əlverişli metodlar axtarır və məhsulgöndərmələri təşkil edir.

Son illərdə istehsalçı firmaların konkret materiallara tələbinin ödənilməsi istiqamətində bir sıra təchizat metodları işlənib hazırlanmışdır:

➤ «*Kanban*» *metodu* (konveyer istehsalı şəraitində məhsulgöndərmələrin idarə edilməsi məqsədilə ilk dəfə Yaponiyada tətbiq edilməyə başlanmışdır);

➤ *Materiallara tələbatın planlaşdırılması sistemi (MTP)*. Bu sistem planlaşdırmanın üç səviyyəsini əhatə edir: birinci səviyyədə proqram planlaşdırma, ikinci səviyyədə materialların bölüşdürülməsi və üçüncü səviyyədə isə ehtiyatların idarə edilməsi həyata keçirilir (burada faktiki olaraq plandan kənarlaşmalar mövcud olduqda əks əlaqə vasitəsilə planlaşdırmanın ilk mərhələsinə mə'lumat verilir və nəticədə planlaşdırmanın qapalı sistemi yaranır). Şəkil 8.1.



Şəkil 8.1. Materiallara tələbatın planlaşdırılması sistemi

➤ «*Dəqiq vaxtında*» *metodu*. Bu metodun köməyi ilə istehsal yerlərinə lazım olan materialların hissə-hissə göndərilməsi nəticəsində ehtiyatların səviyyəsi kəskin sürətdə azalır. «Dəqiq vaxtında» metodu operativ təchizatın perspektiv və xarakterik üsullarından olmaqla ilk dəfə 20-ci əsrin 50-ci illərdə Yaponiyada meydana gəlmiş və sonradan bir sıra Avropa ölkələrində, habelə ABŞ-da geniş inkişaf etmişdir. Bu ölkəyə məxsus əksər firmalar təchizat üzrə bu yeni ideyanı modifikasiya edərək onu «sıfır səviyyəli istehsal sistemi», «materiallar üzrə tələbat» və s. adlandırmışlar. Burada əsas məqsəd təchizatın predmetini təşkil edən üsürlərin uzunmüddətli kontraktlar əsasında tədarük edilməsi və ara-

liq anbarlardan keçmədən materialların birbaşa istehsal xətlərinə göndərilməsindən ibarətdir.

➤ *Məhsulgöndərənlərlə uzunmüddətli nümunəvi kontraktların bağlanması nəzərdə tutulan sifarişlər üzrə təchizat sistemi.* Materiallara faktiki tələbatlar yarandıqca istehlakçı firmalar məhsulgöndərənlərlə onun ödənilməsi müddətlərini müqavilədə nəzərdə tutulan ardıcılığa əməl etməklə mərhələ - mərhələ dəqiqləşdirirlər. Başqa sözlə, istehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün alınması nəzərdə tutulan ayrı-ayrı materiallara tələbat yarandıqca tərtib edilmiş sifarişlər məhsulgöndərənlərə təqdim edilir. Məhsulgöndərənlər bu sifarişlərin müqavilədə nəzərdə tutulan ardıcılığa uyğun olub-olmamasını yoxlayır və təkrarçılığa yol vermədən icra edirlər. (şəkil 8.2).

Bir illik nümunəvi kontrakt	Birinci rüb	İkinci rüb	Üçüncü rüb	Dördüncü rüb
	2000 hissə	2500 hissə	3000 hissə	2500 hissə

Həftə	1	2	3	4	5	6
Məhsul-göndərmə	180	170	210	195	200	210
	180	350	560	755	955	1165

Dəqiq-ləşdi-rilmiş sifariş	Gün	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Məhsul-göndər-mə	30	25	36	24	55	60	55	55	25	40
Bölüş-dürmə zonası	30	55	81	105	160	220	275	330	355	395	

Şəkil 8.2. Sifarişlər üzrə istehsalın təchiz edilməsi sistemi

➤ *Proqnoz göstəricilər sistemi:* böyük həcmdə materiallara tələbat istehsal olunacaq məhsulların proqnoz göstəricilərinin hazırlanması zamanı formalaşır. Proqnoz məlumatlarını plan məlumatları əvəz etdikcə istehsal yerlərinə təzmin olan materialların göndərilməsi həcmi dəqiq sifariş görmələrinə uyğunlaşdırılır.

➤ *Müştərilər və məhsulgöndərənlər arasında məhsul-göndərmələrin həcmi, onların nəql edilməsi və s. haqqında məlumatların mübadiləsinə əsaslanan elektron-informasiya mərkəzi.* İstehlakçı firmalarla məhsulgöndərənlər arasında bu cür kommunikativ əlaqə sifarişlərin ötürülməsini, sifarişlərin icra edilməsi ilə bağlı olan ayrı-ayrı logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsini sürətləndirir, satış və istehsal ehtiyatlarının səviyyələrinə operativ nəzarət edilməsini gücləndirir, sifarişlərin tədavül sferasından ötüb keçməsinə tezlaşdırır.

Ünümüyyətlə, tədarükat siyasətinin işlənilməsi və onun həyata keçirilməsi üçün konkret strategiyanın düzgün seçilməsi istehsal proqramı, hazır məhsul satışı və material resurslarına tələbatın müəyyənləşdirilməsi kimi tədbirlər arasında əlaqənin təşkili səviyyəsindən asılıdır. Daha doğrusu, tədarükat işlərinin vaxtında aparılması üçün satış üzrə proqnoz tərtib edilir. Proqnoz istehsalçı firma və müəssisədə planlaşdırma işlərinin aparılmasında ilkin mərhələ hesab edilir. Planın dəqiq və düzgün tərtib edilməsi istehsal və əmtəəlik ehtiyatların səviyyəsinin, habelə istehsal xərclərinin həcmnin müəyyənləşdirilməsi üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır. Başqa sözlə, satış bir tərəfdən istehsal proqramının mərhələ - mərhələ yerinə yetirilməsini həyata keçirirsə, material resurslarına tələbatı ödəyirsə, digər tərəfdən materiallara tələbatla istehsal proqramı arasında tarazlıq təmin edir və onların kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərinə görə bir-birinə uyğun gəlməsinə təsir göstərir.

Tədarükat işlərinin aparılması zamanı istehsalçı müəssisələr üçün əhəmiyyət kəsb edən vacib məqamlardan biri, məhz hazır məhsulun istehsalına lazım olan xammal, mate-

rial və dəstləşdirici məmulatların zəruri çeşidinin dəqiq müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı məsələnin konkretləşdirilməsidir. Daha doğrusu, istehsal üçün lazım olan bütün material resursları içərisində o material resursları ilk növbədə seçilməlidir ki, bu resurslar hazırlanacaq son məhsulun substansiyasını təşkil etməklə texnoloji prosesin normal gedişini təmin edə bilsin. Bu məsələ hər bir istehsalçı müəssisənin qarşısında duran vacib problemdir. Problemin aradan qaldırılması üçün bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən dövlətlərin əksəriyyəti AVS-təhlil metodunun tətbiqinə daha çox üstünlük verirlər.

Bu metod istehsal proqramının yerinə yetirilməsində oynadığı rola və xüsusi çəkisinə görə bəzi növ xammal və materialların tədarük edilməsi üçün bazarın kompleks tədqiqinin aparılmasına, bəzi növ material resursları üzrə isə potensial məhsulgöndərənlərin tapılması üçün tədarük bazarının dəqiq təhlilinin aparılmasına, tədarük bazarında tələb və təklifin inkişaf proqnozunun aşkar edilməsinə, eləcə də potensial məhsulgöndərənlərin qiymətləndirilməsinə şərait yaradır.

Qeyd edilən təhlilin aparılması üçün ilkin olaraq bütün məhsul çeşidləri üç - A, V, S kateqoriyalarına bölünür. A kateqoriyasına o ilkin məhsullar aid olunur ki, onlar tədarükün həcmi 70%, V - 25%, S isə cəmi 5%-ni təşkil edir.

Təhlilin ikinci mərhələsində tədarük ediləcək məhsullar dəyər nöqtəyi-nəzərindən qiymətləndirilir. Daha doğrusu, tədarük ediləcək ayrı-ayrı məhsulların ümumi dəyərinin il ərzində tədarük ediləcək bütün məhsulların dəyərində nisbəti müəyyənləşdirilir. Bundan sonra məhsullar yenidən üç - A, V və S kateqoriyalarına bölünür. Bu zaman hər bir kateqoriyanın qiymətləndirmə dərəcəsi əvvəlki mərhələdə olduğu kimi həyata keçirilir. Yəni A - 70%, V - 25% və S - 5%.

Növbəti mərhələdə istehsalçı firma və ya müəssisənin təchizat strategiyasının işlənilməsinə hazırlanmasına kömək edən meyarların seçilməsi lazım gəlir. İlk növbədə belə meyarlar: məhsulların real bazar qiymətlərində baş verən dəyişkənlik, məhsulgöndərmə imkanları, elmi-texniki tərəqqinin proseslərə təsir dərəcəsi, məhsulgöndərmələrin etibarlılığı və materialların bir-birini qarşılıqlı əvəz etməsi imkanları aid edilir.

İstehsalçı müəssisə və firmalar qiymət dəyişkənliyinə daha çox üstünlük verirlər. Bununla əlaqədar olaraq tədarük ediləcək məhsullar: A - böyük, V - orta, S isə aşağı həddə qiymət dəyişkənliyinə məruz qalan məhsullar kimi təsnif edilir.

Bundan sonrakı mərhələdə məhsullar göndərmələrin dövriliyindən asılı olaraq differensiallaşdırılır:

A - böyük zaman kəsiyində (bir neçə ay ərzində) göndərilən məhsul növləri;

V - göndərmələr arasında fərq bir neçə həftəyə bərabər olan məhsul növləri;

S - qısa müddət (sifarişlər üzrə və ya bir neçə gün) ərzində göndərilən məhsul növləri.

Analoji olaraq istehlakçıları maraqlandıran, onlar üçün vacib hesab olunan meyarlar üzrə də məhsulları təsnif etmək olar. Alınmış nəticələr maddi-texniki təchizat prosesini təşkilatı baxımdan sadələşdirməyə imkan verir.

AVS təhlilinin aparılması zamanı logistika məhsulgöndərmələr vaxtı yaranacaq mümkün risklərin nəzərə alınmasını tələb edir. Belə risklər istehlakçı müəssisələr üçün məhsulların istehlak yerlərinə çatdırılması ilə əlaqədar həyata keçirilən logistik xidmətlərin həcm və xarakterinə bilavasitə təsir göstərir. İstehlakın xarakteri, istehsal üçün material resurslarının əhəmiyyətli dərəcəsi, məhsulgöndərmələrlə bağlı risklər və göstərilən logistik xidmətlərdən asılı olaraq materialların zəruri çeşidi dəqiqləşdirilir (şəkil 8.3).

İstehlakın xarakterinə görə	İstehsal üçün əhəmiyyətinə görə	Məhsulgön- dərmə risklə- rinə görə	Logistik xidmə- tin dərəcəsinə görə
A	A	A	1
		B	2
		C	3
	B	B	2
		B	4
		B	5
		C	5
	C	A	3
		B	5
		C	7
B	A	A	2
		B	4
		C	5
	B	A	4
		B	6
		C	8
		C	5
	C	B	8
		C	9
		A	3
C	A	B	5
		C	7
		A	5
	B	B	8
		C	9
		A	7
		B	9
	C	A	7
		B	9
		C	10

Məhsulların qiymətləndirilməsi

Şəkil 8.3. Tədarükat logistikasında material resurslarının təsnifatı

Verilən sxemdən görüldüyü kimi tədarükat logistikası istehsal sferasında istehlak olunan və göndərmələrin həyata keçirilməsi zamanı müxtəlif səpkili logistik xidmətlər, habelə yüksək dərəcədə kommertiya və təsərrüfat riskləri tələb edən məhsullar daha çox əhəmiyyət kəsb edir. İstehlakın intensivlik xarakteri baxımından istehsal üçün daha çox zəruri olan və məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi zamanı özünün mürəkkəbliyi ilə seçilən ayrı-ayrı məhsul növləri qruplaşdırılır. Praktiki fəaliyyətdə tez- tez rast gəlinən 20 : 80 nisbətindən (20% məhsul növləri 80% diqqət tələb edir) çıxış edərək demək olar ki, A-A-A; A-A-V; A-V-A; V-A-A qrupları tədarükat prosesinin həyata keçirilməsi zamanı xüsusi diqqət tələb edir. İkinci yerdə, daha doğrusu, birinci ilə müqayisədə az diqqət tələb edən məhsullar qrupu: A-A-S; A-S-A; S-A-A və A-V-V; V-A-V; V-V-A gəlir. Yerdə qalan məhsulların 80% - i isə ümumiyyətlə az və ya orta səviyyədə diqqət tələb edən məhsullar qrupuna aid edilir. Ümumi formada qeyd olunan məhsullar 1-2; 3-6; 7-10 şəklində qruplaşdırılır.

Tədarükat logistikasında ayrı-ayrı məhsul növlərinin istehsal üçün əhəmiyyətli olmasını nəzərə alaraq onların göndərilməsi və saxlanması formaları: tələbatdan asılı olan fərdi (ədədi) tədarükat, ehtiyatların yaradılması ilə göndərmələr, ehtiyat yaratmadan («dəqiq vaxtında» prinsipi üzrə) göndərmələr, təhlükəsiz – risk tələb etməyən göndərmələr kimi müəyyən edilir. Birinci forma o hallarda tətbiq edilir ki, istehsalda cəlb edilən material resursları kəmiyyətcə o qədər də böyük olmur və onların bazardan axtarılıb tapılması istehsalçı müəssisə üçün iqtisadi baxımdan problemlər yaratmır. Lakin istehlakçının bazar konyukturasından asılılıq səviyyəsinin yüksək olması bu formanın çatışmayan cəhətini göstərir.

İkinci forma, əldə edilməsi yüksək risklərlə əlaqədar olan və defisitlik dərəcəsi maksimum həddə çatan məhsullara şamil edilir. Tədarükatın belə bir forma üzrə aparılması

istehlakçıların istehsalçı müəssisələrdən və bazar konyukturəsindən asılılığını aradan qaldırır. Lakin məhsulların əldə edilməsi və saxlanılmasına sərf edilən kapitalın əmtəə formasında dondurulması və ya maliyyə resurslarının təsərrüfat dövriyyəsiindən müvəqqəti də olsa çıxarılması bu formanın çatışmayan cəhətini əks etdirir.

Üçüncü forma eyni məhsulgöndərənlərdən alınan, istehsala böyük həcmdə və intensiv cəlb edilən məhsullar üçün xarakterikdir. Belə hallarda yalnız və yalnız təsərrüfat əlaqələrinin uzunmüddətliliyi və qarşılıqlı əlverişliyi haqda danışımaq olar.

Ümumiyyətlə, istehlakçı müəssisələrdə işlənilən hazırlanan maddi-texniki təminat strategiyası onun praktik həllinə imkan verən aşağıdakı minimum tələblərə cavab verməlidir:

1. Material axınlarının yerdəyişməsinə həyata keçirən nəqliyyat müəssisələri və ya departamentlərinin sayı nə qədər olmalı və hansı nəqliyyat növündən istifadə edilməlidir?

2. Logistik yük vahidlərinin yerdəyişməsi zamanı hansı xidmət növləri (qablaşdırma, anbarlaşdırma və s.) tələb olunur?

3. Maddi-texniki təchizat sistemində hansı informasiya – texnoloji metodlar (ştrixləşdirilmiş kodlar, məhsulgöndərmələr haqqında əlavə məlumatların verilməsi və s.) tətbiq edilməlidir?

4. Məhsulgöndərənlərin və nəqliyyat departamentlərinin attestasiyası üçün hansı proqramdan istifadə olunmalı və attestasiyanı necə aparmalı, onun üçün hansı tələblər müəyyənləşdirilməlidir?

5. Maddi-texniki təchizat sistemi yaradıldıqdan sonra onun optimallaşdırılması üçün hansı vasitələrdən istifadə olunmalıdır?

Birbaşa təsərrüfat əlaqələrinin mövcud olduğu bir şəraitdə tədarükat siyasətinin vaxtında və düzgün müəyyənləşdirilməsi tədarükat subyektlərinin özlərinin əsaslandırılmış və əməli işlərindən asılıdır. Belə əsaslandırılmış və əməli işlərə

aylıq məlumat forması kimi aqreqat göstəricilər üzrə məhsulgöndərmə qrafiklərinin (məhsulgöndərənlərlə birlikdə) tərtibi və kontrakt sisteminin tətbiqi aid edilir.

8.3. TƏDARÜKATIN PLANLAŞDIRILMASI

İstehsalın ahəngdar və fasiləsiz gedişini təmin etmək və bu əsasda satış bazarına lazım olan məhsulları istehlakçı tələbinə uyğun keyfiyyətdə hazırlamaq üçün zəruri material resurslarına tələbat və onun ödənilməsi mənbələri müəyyənləşdirilir - tədarükat planı tərtib edilir.

Makro və mikro logistik səviyyədə tərtib edilən tədarükat planlarını bir-birindən fərqləndirmək lazımdır. Bu fərq əsasən onların tərtib edilmə səviyyəsində və tədarükatın həcmində təzahür edir. Çünki, mikrosəviyyədə tərtib edilən tədarükat planları makrosəviyyəli (topdansatış ticarətini həyata keçirən ticarət vasitəçilik strukturları səviyyəsində) tədarükat planlarının tərtibində element kimi çıxış edir. Daha doğrusu, makrosəviyyəli tədarükat planları həm ayrı-ayrı istehsalçı firma və ya müəssisələrdən daxil olan tədarükat planları, həm də özlərinə nisbətən aşağı rəqə malik logistik vasitəçi strukturlardan daxil olan tədarükat (icmal) planları əsasında tərtib edilir. Buna görə də mikrosəviyyəli tədarükat planlarının tərtibi zamanı təsərrüfat subyektlərindən daha çox diqqətli olmaq tələb olunur. «... *çünki, istehsal əgər bir tərəfdən müəssisəyə material axınının son məntəqəsidirsə, digər tərəfdən, materiallara tələbatın müəyyən edildiyi ilkin mərhələdir*» (12). Bu mərhələdə buraxılan, yol verilən ixtiyari xəta makrosəviyyədə təkarlanır və onun aradan qaldırılması sonrakı mərhələlərdə mürəkkəblik yaradır.

Tədarükat logistikasının səmərəli fəaliyyət göstərməsi üçün ilk növbədə istehsal proqramının yerinə yetirilməsinə lazım olan istehsal vasitələrinə, o cümlədən materiallara, alət və avadanlıqlara, yanacaq və sürtkü materiallarına, habelə bitməmiş istehsalın dəyişməsi ilə əlaqədar materiallara

tələbatı dəqiq və düzgün müəyyənləşdirmək tələb olunur. Buna görə də istehsalçı firma və müəssisələrin ayrı-ayrı struktur bölmələri və maddi-məsul şəxsləri vahid tədarükət planları tərtib edən zaman aşağıdakı:

- sifariş paketinə və məsrəf normalarına görə tələbatın müəyyənləşdirilməsi və onun iqtisadi təhlili;
- təfsiləşdirmə sənədlərinin tərtibi, zəruri materialların texniki xarakteristikasının hərtərəfli müəyyən olunması;
- tədarükət bazarının seçilməsi və potensial məhsul-göndərənlərin siyahısının tərtib edilməsi;
- istehsal-texniki təyinatlı məhsulların qiyməti, keyfiyyəti, məhsulgöndərənlərin istehlakçılara coğrafi baxımdan yaxınlığı, məhsulgöndərənlərin ahəngdarlığı və s. parametrlərə görə ən əlverişli məhsulgöndərənlərin seçilməsi;
- seçilmiş məhsulgöndərənlərlə işgüzar danışıqların (yazışmaların) aparılması və tədarükət müqavilələrinin bağlanması;
- tədarükət metodunun müəyyənləşdirilməsi;
- material resurslarının tədarükəti ilə bağlı məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar arasında qarşılıqlı fəaliyyətin təmin edilməsi;
- kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri, qəbul edilmiş məhsulların anbarlarda yerləşdirilməsinin təşkili kimi məsələləri birgə həll etməlidirlər.

Başqa sözlə, istehsalçı firmanın hazır məhsul bazarında normal fəaliyyəti məhz bu tədarükət planlarının düzgün tərtib olunması və əlverişli (rasional) reallaşdırılması dərəcəsi ilə asılıdır. Verilən təsnifatdan görüldüyü kimi bu məsələlər bir-birilə səbəb-nəticə asılılığında olduqlarından bunlardan hər hansı birinin həlli zamanı yol verilən xəta nəticə e'tibarı ilə özündən sonrakı məsələnin yerinə yetirilməsinə əsaslı surətdə tə'sir göstərir, müəssisənin material resursları ilə təminat işini (ilkin mərhələ) və hazır məhsul istehsalı prosesinin (son mərhələ) ahəngdar gedişini pozur.

Çox hallarda isə konkret olaraq satış bazarının itirilməsinə səbəb olur.

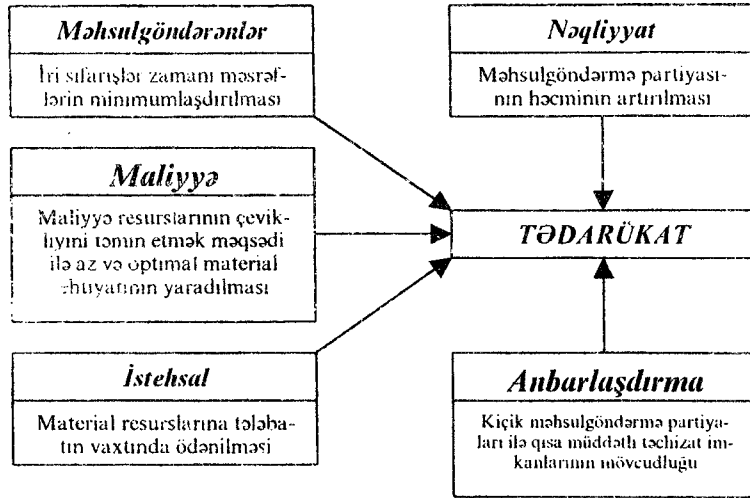
Tədarükətin planlaşdırılması istehsal kommersiya fəaliyyətini həyata keçirən müəssisələrin normal iqtisadi fəaliyyətinin əsas strategiyası hesab olunur. Tədarükətin planlaşdırılması material resurslarına tələbatın müəyyənləşdirilməsindən başlayır. Bu tələbatın tə'yin edilməsi üçün isə ilkin mərhələ istehsalçı müəssisənin son məhsul buraxılışının ümumi həcmi hesab olunur. Material resurslarına tələbatın müəyyənləşdirilməsi üçün:

- ötən hesabat ilində material resurslarının istehlak dinamikasının təhlili;
- optimal məhsul istehsalını təmin etmək üçün tələb olunan material resurslarının nomenklaturası və ümumi həcmi tə'yin edilməsi;
- material resurslarının keyfiyyət parametrlərinə qoyulan tələblərin müəyyənləşdirilməsi;
- müəssisənin anbarında material ehtiyatlarının inventarizasiyasının aparılması;
- material və dəstləşdirici məmulatların xüsusi istehsalda hazırlanması imkanlarının öyrənilməsi;
- kənardan alınacaq material resurslarının zəruri kəmiyyətinin tə'yin edilməsi kimi işləri həyata keçirmək lazımdır.

Material resurslarına tələbatın müəyyənləşdirilməsi, ümumilikdə götürdükdə firma və müəssisələrdə tədarükətin planlaşdırılması maddi - texniki təchizat xidməti orqanları ilə müəssisənin layihələşdirmə xidmətinin birgə fəaliyyəti əsasında həyata keçirilir. Bir tərəfdən layihə xidməti maddi-texniki təchizat xidməti orqanlarına tələb olunan material resurslarının kəmiyyət və keyfiyyəti haqqında informasiyaları təqdim edir, digər tərəfdən isə təchizat xidməti orqanları layihələşdirmə xidmətini tədarükət bazarındakı potensial məhsulgöndərənlər, material resursları və onların keyfiyyəti, qiyməti və s. haqqında informasiyalarla təmin edir. Bu tip

informasiyalara malik olan layihə xidmətinin əməkdaşları keyfiyyət və qiymət parametrlərinin uzlaşdırılmasına çalışırlar. Çünki, yüksək keyfiyyətli material resurslarının alınmasına marağ göstərən təchizat işçiləri nəzərə alınmalıdır ki, keyfiyyət parametri əksər hallarda müəssisədə hazırlanan son məhsulun keyfiyyətinə təsir göstərməyə də nəticə etibarlı ilə onun qiymətinin artmasına səbəb olur. Bu isə öz növbəsində müəssisənin bütün istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin pisləşməsinə, rəqabət qabiliyyətinin zəifləməsinə və bazar mövqelərinin itirilməsinə şərait yaradır (şəkil 8.4).

İkitərəfli təhlilin aparılması istehsal olunacaq məhsulun layihələşdirilməsi və zəruri ilkin material resurslarının (kömiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə) alınması üçün iqtisadi cəhətdən əlverişli qərarların qəbul edilməsinə şərait yaradır. Tədarükənin planlaşdırılması zamanı maddi-texniki təminat xidmətinin əsas vəzifəsi az məsrəflər hesabına



Şəkil 8.4. Material resurslarının tədarükətinin planlaşdırılması zamanı nəzərə alınan əsas prioritetlər

müəssisənin lazım olan yüksək keyfiyyətli material resursları ilə vaxtı - vaxtında və dəst halında təmin etmək, məhsul-göndərənlərlə istehsal bölmələrinin, anbar və nəqliyyat təsərrüfatının maraqlarını uzlaşdırmaqdan ibarətdir:

Bu vəzifəni yerinə yetirmək üçün müəssisənin təchizat xidməti aşağıdakı funksiyaları icra edir:

- istehsal bölmələrində məhsul istehsalına lazım olan səmərəli və materiallara, habelə dəstləşdirici məmullara tələbatın müəyyən edilməsi;
- material resurslarına tələbatı yoxlamaq üçün ümumləşdirici yoxlamaların aparılması və yekun tələbatın sifarişlərin tərtibi;
- müəssisəyə lazım olacaq materialların təfəssiləşdirilmiş siyahısını tərtib edib, onların seçilmiş və müqavilələr bağlanacaq məhsul-göndərən firmalar üzrə yerləşdirilməsi;
- səmərəli təchizat formalarının seçilməsi və onun iqtisadi cəhətdən əsaslandırılması;
- məhsul-göndərənlər tərəfindən tədarükət müqavilələri üzrə şərtlərin yerinə yetirilməsinə nəzarət olunması;
- material resurslarının firma və müəssisəyə gətirilməsi, qəbulu və qorunub saxlanması işlərinə nəzarətin təşkil edilməsi;
- ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət, materialların istehsal istehlakı üçün hazırlanması və onların istehsal yerlərinə verilməsi ilə bağlı əməliyyatların ardıcıl təşkili.

Qeyd olunan bu funksiyaların yerinə yetirilməsi üçün maddi-texniki təminat xidməti müəssisənin istehsal bölmələri, müstəqil təchizat-satış orqanları, habelə məhsul-göndərənlərlə qarşılıqlı əlaqələr yaradır və birgə fəaliyyət göstərirlər.

Firma və müəssisələrdə maddi-texniki təminat xidmətinin təşkilati quruluşu istehsalın miqyası və xarakteri, bazar üçün hazırlanacaq məhsulların həcmi və çeşidi, istehsalın ixtisaslaşma səviyyəsi və kooperasiyalaşma miqyası, is-

tehlak edilən material resurslarının həcmi və nomenklaturası ilə müəyyən olunur.

İstehsal vasitələrinə tələbat satış bazarına çıxarılaçaq əmtəəlik məhsulların həcmi nəzərə alınmaqla firma və müəssisənin bütün ehtiyaclarını özündə əks etdirir.

Planlaşdırmanın keyfiyyətli aparılması, istehsalın fasiləsiz təmin edilməsi və istehsal (satış) ehtiyatlarının minimumlaşdırılması məsələləri arasında mövcud olan ziddiyyət problemin qarşılıqlı kompromislər əsasında həllinə əhəmiyyətli təsir göstərir. Yəni, materiallara tələbatın düzgün hesablanmaması istehsal prosesi zamanı material çatışmazlığı və ya əksinə - normativdən (yol verilən həddən) artıq material resurslarının təsərrüfat dövriyyəsiindən kənar qalması ilə nəticələnir. Bu isə öz növbəsində istehsalçı firma və müəssisələrin iqtisadi və maliyyə göstəricilərinə pis təsir göstərir, istehsalın iqtisadi səmərəliliyini aşağı salır.

Tədarükat planı tərtib edilərkən qarşıya qoyulan əsas məqsəd sifariş olunan materiallara tələbatı və satış bazarının mövqeyini (mövcud vəziyyətini) qiymətləndirməklə istehsal xərclərinin aşağı salınması və istehsalçı müəssisənin ahəngdar işinin təmin edilməsindən ibarətdir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir istehsalçı firma və müəssisənin tələb olunan material resursları ilə vaxtında və yüksək səviyyədə təmin edilməsi üçün tədarükat planı texniki-iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmalıdır. Bunun üçün istehsalçı firma və müəssisələrdə marketing tədqiqatları əsasında istehsal olunacaq hazır məhsulun həcmi və çeşidi planlaşdırılır və hər konkret məsrəf normaları üzrə maddi-texniki təchizat planı tərtib edilir.

Beləliklə, istehsal yerləri və ya sahələri üçün material resurslarının tədarük edilməsi maddi-texniki təminat işinin başlanğıc və məsuliyyətli tərəfi hesab edilir.

Tələbatın müəyyənləşdirilməsi, təhlili və sifariş edilən material həcmi hesablanması.

İstehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün zəruri olan materialların tədarükatının planlaşdırılması prosesində aşağıdakı amillər mütləq nəzərə alınmalıdır:

- tələb olunan materialların nomenklaturası, sinfi, qrupu, alt qrupu və çeşidi;
- məhsul istehsalına lazım olan istehsal resurslarının həcmi;
- istehsal yerlərində materiallara tələbatın yaranması vaxtı;
- məhsulgöndərən firmaların məhsulgöndərmə imkanları;
- istehlakçı firmaların mal-material qiymətlilərini saxlamaq üçün mövcud anbar sahələri və anbar qurğuları;
- materialların tədarük edilməsi ilə bağlı olan tədarükat xərcləri və onların səviyyəsi;
- istehlakçı firmalarda tələb olunan müvafiq növ dəstləşdirici və ehtiyat hissələrinin daxili imkanlar hesabına istehsal edilməsi mümkünlüyü.

Məhsul istehsalı üçün lazım olan zəruri materialların həcmi və onların məhsulgöndərənlərdən daxil olunması dövrilliyinin müəyyənləşdirilməsi üçün elmi cəhətdən əsaslandırılmış və praktikada tətbiq edilmiş bir sıra metodlar mövcuddur. Bu metodlar içərisində ən mühümü tələbatın məhsul istehsalı proqramına uyğun hesablanmasıdır. Belə hallarda bir qayda olaraq MTP (materiallara tələbatın planlaşdırılması) metodikasının köməyi ilə hesablanan asılı tələb nəzərə alınmalıdır. Başqa sözlə, istehlakçı firmaların bazar yönümlü məhsullarına bazar subyektlərinin real tələbinin mövcudluğu son məhsul istehsalı üçün zəruri olan materiallara tələbat paketini formalaşdırır. Məhsulgöndərən firmalardan alınan və ya istehsalçı firmanın istehsal gücləri hesabına istehsal olunan material və ya dəstləşdirici məmullatlara əsaslanmaqla son məhsulun hazırlanması prosesində

materialların məhsulgöndərən firmalardan daxil olma və ya xüsusi istehsalda hazırlanması vaxtı əvvəlcədən mə'lum olmalıdır. Xammal, material və dəstləşdirici məmulatların göndərilməsi müddətindən və xüsusi istehsalda hazırlanacaq məmulatların istehsal dövründən asılı olaraq son məhsula brutto tələbat hesablanır.

Brutto tələbatın sonradan netto tələbatına çevrilməsi üçün bu və ya digər material resursları üzrə anbar ehtiyatlarının səviyyəsi, sifariş edilməsi və ya xüsusi istehsalda hazırlanması, planlaşdırılan məhsulların həcmi nəzərə alınmalıdır. Bu hesablamaları aparmaqla sifarişlərin yerinə yetirilməsi müddətini hesablamaq mümkün olur.

Məhz. buna görə də xammalın və istehsalçı firmaların hazır məhsulunun alınması və ya istehlakçı firmaların xüsusi istehsalında hazırlanmasını uçota alan materiallara tələbatın planlaşdırılması metodikası son məhsula olan tələbatı əsaslanır. Əgər istehsalçıların tələbi mütərəddirdisə, onda belə enib - qalxmaların aradan qaldırılmasına imkan verə bilən metodlardan istifadə olunması məqsədəuyğundur. Belə metodlardan yalnız mütərəddidlərin mütəmadi təkrarlanması (məsələn, mövsümi) halları müşahidə olunduqda istifadə edilir. Mütərəddidlərin aradan qaldırılması üçün əvvəlki dövrlərdə faktiki istehlakın həcmi cari dövr üçün hesablanmış proqnoz məlumatları ilə müqayisə etmək lazımdır.

Ayrı-ayrı dövrlərdə proqnoz məlumatları 0-dan 1-ə qədər intervalda dəyişən α adlanan faktorun aldığı ədədi qiymətlərin köməyiylə korrektə edilir. α nə qədər böyük olarsa metod bir o qədər faktiki istehlakı qiymətləndirmək üçün əlverişli hesab edilir.

Logistikada materiallara tələbatın hesablanması *determinləşdirilmiş, stoxastik və evristik metodlardan* da istifadə edilir.

Determinləşdirilmiş metod sifarişlərin yerinə yetirilməsi dövrü və eləcə də materiallara tələbatın həcmi və yaranma vaxtı mə'lum olduqda tətbiq edilir.

Gözlənilən tələbatın hesablanması üçün riyazi - statistik metodların tətbiqinə ehtiyac yarandıqda ikinci - *stoxastik* metoda üstünlük verilir. Üçüncü metodun tətbiqi isə tələbatın hesablanmasında işçi heyətinin təcrübəsinə əsaslanır.

Tədarükatın həcmi, tədarükatın dövrililiyinin və vaxtının təyin edilməsində sadalanan hər üç metod dəqiqliyi, vaxt məsrəfi, göstərilən xidmətin dəyəri baxımından bir sıra üstünlüklərə və çatışmazlıqlara malikdir. Odur ki, materiallara tələbatın hesablanması zamanı tətbiq edilən bu metodların seçilməsinə:

- istehlakçı firma və ya müəssisənin ixtisaslaşma dərəcəsi;
- sifarişçinin maliyyə və istehsal imkanları;
- istehlak edilən xammal və materialların növü;
- istehsal olunan hazır məhsulun növü;
- anbar təsərrüfatının vəziyyəti və anbarların ixtisaslaşma dərəcəsi;
- ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət metodları və sair amillər təsir göstərir.

İstehsalçı firma və müəssisələrdə material resurslarına tələbat materialların məsrəf istiqamətləri üzrə, məsələn, istehsal proqramının yerinə yetirilməsi, təmir istismar ehtiyaclarının ödənilməsi, istehsal ehtiyatlarının yaradılması, habelə elmi-tədqiqat və təcrübə layihə işlərinin yerinə yetirilməsi üçün lazım olan materiallara tələbat hesablanır.

İstehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün material resurslarına tələbatın hesablanması qaydası. Material resurslarına tələbatın həcmi onların istehlak xüsusiyyətlərindən və hesablama üçün zəruri olan məlumatların mövcudluğundan asılı olaraq müxtəlif metodlarla hesablanır. Bu metodlardan

praktikada ən geniş tətbiq edilən birbaşa hesablama metodu hesab edilir (cədvəl 8.1):

Cədvəl 8.1

İstehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün material resurslarına tələbatın hesablanması metodlarının qısa xarakteristikası

<i>Birbaşa hesablama metodu</i>	<i>Hesablama metodlarının qısa xarakteristikası</i>
Məlumat üzrə $V = Q \times H$	V - materiallara tələbatın həcmi Q - məmulatın illik istehsal proqramı H - hər bir məmulat növü üzrə material məsrəfi norması n - istehsalı konkret (tələbatı müəyyən edilən) materialla əlaqədar olan məmulat növlərinin sayıdır
Hissə (detal) üzrə $V = Q \times H$	Q - hissələrin istehsal proqramı H - hissə növünün hər vahidi üzrə material sərfi norması N - istehsalı konkret materialla əlaqədar olan hissə növlərinin sayıdır
Oxşarlığa görə $V = Q \times H \times \Theta$	Q - məsrəf norması hələlik olmayan məmulatın (hissəsinin) istehsal proqramı H - oxşar məmulatın (hissənin) material məsrəfi norması Θ - yeni məhsulun oxşar məhsuldan fərqləndirici cəhətlərini nəzərə almaq üçün istifadə olunan düzəldici əmsal
Nümunəvi təmsilçiliyə görə $V = Q \times H$	Q - qrupa daxil olan məhsullar üzrə ümumi istehsal proqramı H - nümunəvi təmsilçinin material məsrəfi norması
Dinamik əmsallara görə $V = Q \times \Theta \times \Theta$	Q - tələbatı müəyyən edilən materialların keçən ildə faktiki sərfi Θ - keçən ilə nisbətən plan ilində istehsal proqramının dəyişilmə əmsali Θ - keçən ilə nisbətən plan ili üçün material məsrəfinin dəyişilmə əmsalidir

Bu metodlar istehsal proqramı və materialların sərf norması bu və ya digər formada məlum olduqda tətbiq edilir.

Normativ hesablama metodu. İstehsal yerləri və ya sahələrinin material resurslarına tələbatını bu metodla hesablayan zaman hazırlanacaq məhsul vahidinə material sərfi norması istehsalı planlaşdırılan məhsulların sayına vurulur.

Normativ metodla material resurslarına tələbatı hesablayarkən aşağıdakı:

- əmtəə bazarının kompleks tədqiq edilməsi yolu ilə hazırlanan mə'mulatin istehsal (və ya işin yerinə yetirilməsi) proqramı;

- məhsul vahidinə (və ya işə) düşən material resurslarının sərfi norması kimi ilkin mə'lumatlar tələb edilir.

Normativ metoddan istifadə istehsal, satış və tədarükat (təchizat) proseslərinin əlaqələndirilməsini nəzərdə tutur. Bu zaman istehlakçıya mütləq mə'nada lazım olan məhsullar istehsal olunur və məhsulgöndərənlərə isə bilavasitə məhsul vahidinin istehsalı üçün lazım olan material resursları sifariş edilir.

Hissə (detal) üzrə hesablama metodu. Bu metod mahiyyət e'tibarı ilə normativ hesablama metodundan bir o qədər də fərqlənmir. Burada mövcud olan yeganə fərq istehsal proqramının və sərf normasının məhsul vahidi (mə'mulat) üzrə deyil, bu məhsul vahidini (mə'mulatı) təşkil edən hissələr üzrə verilməsi və tələbatın məhz bu hissələrə görə hesablanmasından ibarətdir.

Oxşarlığa görə hesablama metodu. Plan ilində istehsal proqramı mə'lum olan, lakin mə'mulat (hissə) üçün məsrəf norması hələlik mə'lum olmayan hallarda bu hesablama metodu tətbiq edilir. Bu zaman məsrəf norması bəlli olmayan mə'mulat (hissə) çəkisi, ölçüsü və digər parametrlərinə görə ona oxşar (məsrəf norması olan) mə'mulata (hissəyə) bərabər götürülür və bu materialların sərf normasından resurslara tələbatın hesablanmasında istifadə olunur. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalçılar məhsulların çeşid üzrə

genişləndirilməsini həyata keçirən zaman bu metoddan daha intensiv istifadə edirlər.

Bu metodun tətbiqində əsas məsələ analogi məhsulun seçilməsindən ibarətdir. Seçim düzgün aparılmadıqda düzəldici əmsal öz reallığını itirir və material resurslarına tələbatın hesablanmasında xətalara yol verilir.

Nümunəvi təmsilçiliyə görə hesablama metodu. Bu üsuldən istehsalçı firma və müəssisələrdə tədarükət (və ya maddi texniki təchizat) planının tərtibi zamanı eyni tə'inatlı, lakin ölçülərinə və ya qabaritinə görə az fərqlənən məhsulların geniş müxtəlifliyi və istehsal proqramının hər bir məhsul vahidi üçün ayrılıqda deyil, birlikdə verildiyi hallarda istifadə olunur. Məlumatların mövcud olduğu belə bir şəraitdə həmin qrup məhsullardan bir ədədi (təmsilçi) məsrəf normasına görə nümayəndə kimi seçilir və nümayəndənin məsrəf norması bütün məhsullara şamil edilərək ümumi istehsal proqramına vurulur.

Lakin nümunəvi təmsilçi kimi eləsi seçilməlidir ki, onun məsrəf norması qrupa daxil olan məhsullar üzrə hesablanmış orta çəkili məsrəf normasına yaxın olsun.

Tikiş, radiotexnika, elektrotexnika və s. sahələrdə material resurslarına tələbat bu metodla hesablanır. Bu metodun nöqsan cəhəti ondan ibarətdir ki, plan ilində məhsul istehsalının quruluşunda dəyişiklik edildiyi hallarda, xüsusilə plan dövrü üçün nümunəvi nümayəndənin seçilməsində çətinliklər yaranır.

Bu dəyişiklik material tutumulu məhsulların xüsusi çəkisinin artması istiqamətində olarsa, müəssisələrdə material çatışmazlığı halları yaranır və əksinə.

Dinamik əmsallara görə materiallara tələbatın hesablanması metodu.

Materiallara tələbat keçən ilin statistik məlumatları əsasında, yəni dinamik əmsallara görə hesablanır. Bu metoddan təsdiq edilmiş istehsal proqramı və yaxud materialın sərf norması olmayan təqdirdə istifadə olunur. Material resurslarına tələbat ötən ilin faktiki material sərfini istehsal

proqramının dəyişilmə əmsalına və bir də plan ilində materiallara qənaət əmsalına vurmaqla təyin edilir.

Dinamik əmsallara görə material resurslarına tələbatın hesablanması metodu bir sıra nöqsan cəhətlərə malikdir: material resurslarına tələbat keçən ilin faktiki material sərfinə əsasən hesablandığından plan ilində tələbatı müəyyən olunan materialın istifadə ediləcəyi istehsal şəraitini özündə əks etdirə bilmir; plan ilində istehsal texnologiyasında və istehsal edilən məhsulun nomenklaturasında baş verə biləcək dəyişiklikləri nəzər ala bilmir, ötən ildə material resurslarından istifadə edilməsində yol verilən nöqsanlar (zay məhsul buraxılışı, israfçılıq, qənaət rejiminin tətbiqində məhdudiyətlər və s.) plan ilində də obyektiv reallığa çevrilir.

Material resurslarına tələbat müəyyənləşdirildikdən sonra tədarükət planları işlənib hazırlanır. Bu plan material resurslarının rəşional tədarükətini həyata keçirmək üçün zəruridir. Tədarükət planının işlənib hazırlanması müəyyən dövr üçün tədarükətin həcmnin və tədarükətin metodunun müəyyənləşdirilməsini nəzərdə tutur. Tədarükətin həcmi aşağıdakı formul ilə müəyyən edilir:

$$T_n = V - M_r + N_r - M_n$$

Burada,

T_n - müəyyən vaxt kəsiyində konkret xammal və material növləri üzrə tədarükətin ümumi həcmi;

V - konkret dövr üçün müəssisənin material resurslarına tələbatının həcmi;

M_r - plan ilinin əvvəlinə təchizat şöbəsinin anbarında material ehtiyatı (qalığı);

N_r - konkret dövrün sonuna anbarda material ehtiyatının həcmi;

M_n - məhsulgöndərənlərə sifariş edilən, lakin təchizat şöbəsinin anbarına daxil olmayan məhsul partiyasının həcmi.

Material resurslarının tədarük ediləcək həcmindən asılı olaraq tədarükat metodları müəyyənləşdirilir.

Tədarükat metodunun müəyyənləşdirilməsi

Tədarükat metodunun seçilməsi son məhsulun mürəkkəbliyi dərəcəsindən, dəstləşdirici mə'mulatlardan və materialların tərkibindən asılıdır. Qeyd edilənlərə əsaslanmaqla tədarükat metodları xammal, material və dəstləşdirici mə'mulatlardan *topdansatış ticarəti formasında, kiçik partiya-larla bir qaydada, qiymət cədvəlləri üzrə gündəlik, zəruri hallarda alış* kimi təsnif edilir.

Sadalanan hər bir tədarükat metodunun müsbət və mənfi cəhətlərini nəzərə alaraq onların seçilməsi zamanı vaxtdan səmərəli istifadə olunmalı və izafi tədavül xərclərinə yol verilməməlidir.

Bir partiya ilə məhsulların tədarükü. Bu metod iri partiyalarla xammal və materialların, eləcə də dəstləşdirici mə'mulatlardan bir dəfə – topdan tədarük edilməsi-göndərilməsi prinsipinə əsaslanır. Qeyd edilən üsulla materialların alınması resursların tədarükəti, kəmiyyət və keyfiyyətə qəbul edilməsi, habelə anbarlaşdırılması ilə bağlı sənədləşmələrin həcmi azalır, rəsmiləşdirməni sadələşdirir, sifariş edilən partiyanın tam göndərilməsinə zəmanət verir, məhsul göndərənləri mütəmadi olaraq alıcılar üçün yüksək ticarət güzəştləri tətbiq etməyə vadar edir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, bir partiya ilə məhsulların alınması istehlakçı firmalarda böyük anbar təsərrüfatının yaradılması və anbarların saxlanması üçün bir sıra məsrəflər, o cümlədən:

- anbar sahələrinin saxlanması ilə bağlı olan xərcləri (anbar binalarının amortizasiyası, anbar avadanlıqlarının amortizasiyası, profilaktik təmir məsrəfləri, istilik elektrik enerjisi və su məsrəfləri, binaların sığortalanması və torpaq vergisi, icarə haqları);

- xidmətedici heyətə çəkilən məsrəfləri (anbar işçiləri və qulluqçuların əmək haqları, fəhlə və qulluqçuların sosial tələbatının ödənilməsi üzrə xərclər);

- nəqliyyat vasitələrinə çəkilən xərcləri (amortizasiya, yanacaq və enerji məsrəfləri, profilaktik və cari təmir xərcləri, nəqliyyat vasitələrinin sığortalanması və vergisi);

- ehtiyatların yaradılması və saxlanması xərclərini (anbarların mühafizəsi və materialların qorunması, korroziya və sair itkilər, inventarlaşma nəticəsində kənarlaşmalar, qiymətin azalması nəticəsində yaranan itkilər, ehtiyatların sığortalaşdırılması) tələb edir.

Anbarların saxlanması üzrə əsas xərc maddələrinə anbar sisteminin yaradılması və onun müasir texnoloji avadanlıqlarla təmin edilməsi üçün pul vəsaitlərinin hesablaşma hesablarından maliyyələşmə məqsədilə çıxarılması nəticəsində maliyyə kapitalına görə faizin itirilməsini də aid edirlər. Tətbiq edilən metod bir tərəfdən sifariş proseduru-nun və tədarükat predmetlərinin alınması prosesini sadələşdirirsə, digər tərəfdən anbarlara tələbatın artması və dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətinin azaldılması kimi əsaslı çətinliklərə malikdir.

Kiçik partiyalarla bir qaydada alış. İstehsalçı firmalar bir partiya ilə materialların tədarükətini həyata keçirən zaman istər istehsal proqramının fasiləsiz yerinə yetirilməsi zəruriyyəti baxımından, istərsə də tədarükat predmetlərinin alınmasını sadələşdirə bilən yeni fəaliyyət mexanizminin axtarılıb tapılması nöqteyi-nəzərindən yuxarıda qeyd edilən bir sıra çətinliklərlə üzləşirlər. Yaranan çətinliklərin aradan qaldırılması üçün istehlakçılar ilk əvvəl o məhsulları sifariş verirlər ki, bu məhsullar ona müəyyən dövr ərzində lazım olur və məhsul göndərənlər məhz bu dövrdə onları zəruri partiyalarla göndərə bilər. Daha doğrusu, belə bir şərait istehsal prosesində fasilələr yaranması hallarına imkan vermədən istehsalçı firmaların məhsul göndərmə intizamından

asılı olur. Kiçik partiyalarla bir qaydada müntəzəm alış metodunun tətbiq edilməsi istehsal ehtiyatlarının səviyyəsini normalaşdırır, dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətini artırır, müəssisədaxili və sexlərarası anbar sahələrindən səmərəli istifadə olunmasına şərait yaradır.

Bu metodun köməyi ilə xammal, material və dəstləşdirici məmulatları alan istehlakçı firmalar istehsalı planlaşdırılan məhsulların buraxılışını tezləşdirir, anbar əməliyyatlarının sadələşdirir, məhsulgöndərmələr üzrə sənədləşdirmə işlərini və bu işlərin yerinə yetirilməsi ilə bağlı olan məsrəfləri azaldırlar. Eyni zamanda kiçik partiyalarla bir qaydada məhsul alışı metodu istehsal etdikləri məhsullara yüksək bazar tələbinin yarandığını müşahidə edən firmalara əlavə məhsul buraxılışı üçün izafi həcmdə xammal və materialların sifariş verilməsini çətinləşdirir və alınmış bütün partiyanın dəyərinin bir dəfəyə ödənilməsinə tələb edir.

Qiymət cədvəlləri üzrə gündəlik (aylıq) alış. Tədarükatın bu metodundan ucuz və tez istehlak olunması nəzərdə tutulan məhsulların alınması zamanı istifadə edilir. Ucuz qiymətlərlə tədarük edilən materiallar və bu əsasda istehsal olunan məhsullar yüksək bazar mənfəəti vəd etdiyindən istehlakçı firmalar qiymət faktorunu daim diqqət mərkəzində saxlayırlar.

Qiymət cədvəlləri gündəlik və ya aylıq tərtib edilməklə tədarük ediləcək xammal və materialların nomenklaturası və onlara tələbatın həcmi, eləcə də anbarda olan mal-material qiymətlilərinin və hazır məhsulların həcmi haqqında mə'lumatları özündə əks etdirir. İstehlakçı firmalar tədarükatı planlaşdırılan ayrı-ayrı məhsul qruplarının qiymət səviyyəsini gündəlik və ya aylıq nəzarətdə saxlayır və qiymətlərdə aşağı düşmə halları müşahidə etdikdə məhsulların alınması üçün qərarlı olurlar. Başqa sözlə, bu firmalar qiymətin aşağı düşməsi nəticəsində əldə etdikləri qənaətlə bir-başə və ya kiçik partiyalarla məhsulların alınması zamanı üzləşdikləri maliyyə itkilərini müqayisə edirlər. Praktiki bə-

şərdən qənaətin dəyər kəmiyyəti yaranan itkilərin dəyər kəmiyyətini üstələyirsə, onda alıcılar bu metodun tətbiq edilməsinə daha çox üstünlük verirlər. Qiymət cədvəlləri gündəlik statistikası, beynəlxalq xarakterli əmtəə birjalarmın, elektron kommunikasiya vasitələri ilə keçirilən internet ticarətinin - Web (dünyada elektron ticarətinin 80%-i ABŞ-də, 10%-i Avropanın, 5%-i isə Asiyanın payına düşür) məlumatlarına əsaslanır. Qiymət cədvəllərinin belə mötəbər mənbələrə istinadən tərtib edilməsi istehlakçı firmaları bu və digər tədarükət metodlarının tətbiqi zamanı yarana biləcək maliyyə itkilərindən sığortalayır, həm ölkədaxili və həm də beynəlxalq tədarükət bazarlarında xammal və materialların qiymət konyukturasında baş verən dəyişikliklərə nəzarət olunmasına şərait yaradır, habelə məhsulların tələb olunan vaxtda istehlakçılara göndərilməsini sürətləndirir.

Zəruri hallarda məhsulların alınması. Bu metod tədarükatın ikinci metodu ilə oxşarlıq təşkil etməklə bərabər bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malikdir. İlkin olaraq istehlakçı firmalar zəruriyyətdən çıxış edərək məhsulgöndərənlər üçün məhsulgöndərmələrin dəqiq həcmi qoymur, sadəcə sifarişin təqribi həcmi müəyyənləşdirirlər. Daha doğrusu, istehsalçı firmalarla məhsulgöndərənlər arasında bağlanmış tədarükət müqavilələrində ümumi sifarişin həcmi müəyyənləşdirilir. İstər məhsulgöndərənlərdə hər bir sifarişin icra edilməsinə, istərsə də istehlakçılarda ayrı-ayrı mal-materialların alınmasına tələbat yarandıqca onlar öz aralarında sifariş partiyalarının həcmi, onların göndərilmə müddətləri və nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi barədə şifahi və ya yazılı əlaqə yaradırlar.

İkincisi, istehlakçı firmalar məhsulgöndərənlərə sifariş partiyasının tam dəyərini deyil, yalnız bir partiya şəklində alınmış və ya anbarlaşdırılmış material partiyasının dəyərini ödəyirlər.

Üçüncüsü, əgər tədarükat müqaviləsi üzrə tərəflər öz öhdəliklərini yerinə yetirmişlərsə, yəni müqavilənin fəaliyyət müddəti qurtarmışdırsa, onda istehlakçı firmalar məhsul-göndərənlər tərəfindən göndərilmiş yeni məhsul partiyasını qəbul etməyə və ya haqqını ödəməyə məsul deyillər. Başqa sözlə, zəruri hallarda materialların alınması metodunun tətbiqi müəyyən edilmiş kəmiyyətdə materialların alınması üçün ciddi öhdəliyin olmasına əsaslanır.

İnkişaf etmiş kapitalist ölkələrində tədarükatın *ümumi sifariş* (satıcılardan müəyyən məhsul vahidinin alınması üçün kontrakt formasında tətbiq edilən sifarişdir. Bu satıcılara məhsulların göndərilməsi hüququnu vermir. Məhsullar göndərmə üçün yalnız razılıq və ya dəyərin ödənilməsi haqqında müvafiq mühasibat sənədi - qəbz olduqda həyata keçirilir.), *hesab-fakturasız sifariş* (məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar arasında uzunmüddətli təsərrüfat əlaqələri, etibarlı iqtisadi münasibətlər olduqda tətbiq edilir. Hesab-fakturasız sifarişlərdən həmçinin istehlakçıya coğrafi baxımdan yaxın olan ərazidə bir məhsulgöndərənini və ya konkret məhsul istehsalçısının mövcud olduğu hallarda da istifadə olunur), *elektron sifarişlər* və *ehtiyatlar yaratmadan sifarişlər* (məhsulgöndərənlər özlərində istehlakçılar üçün müəyyən səviyyədə ehtiyat yaradır və alıcıların bu məhsullara konkret tələbatının həcmi və vaxtını bildiyindən əvvəlcədən razılaşdırılmış qrafiklərə uyğun olaraq məhsul-göndərmələri həyata keçirirlər) kimi metodları da mövcuddur.

Tədarükatla xüsusi istehsalın təşkili arasında seçimin aparılması

Tədarükat fəaliyyətinin təşkili və idarə edilməsi zamanı istehsalçı firmanın maddi-texniki təchizat orqanları və logistik menecerləri son məhsul istehsalı üçün lazım olan materialların tədarük edilməsi və ya xüsusi istehsalda hazırlanması kimi mühüm məsələni hər dəfə həll etmək məcburiyyətində qalırlar. Nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, xüsusi

istehsalın təşkili də ilkin xammal mənbəyinə bu və ya digər dərəcədə yaxın ərazidə tədarükat əməliyyatlarının həyata keçirilməsini tələb edir. Belə bir halda söhbət əsasən maddi-təbii əməyin məhsulları - bitmiş istehsalın nəticəsi hesab edilən materialın və ya mə'mulatin istehsalı və ya tədarük edilməsi haqqında seçimdən gedir. Buna xarakterik nümunə kimi dəzgahqayırma müəssisələrinin özlərinin hazırlamadığı, lakin ixtisaslaşmış müəssisələrdən tədarük etdiyi müxtəlif növ elektrik motorlarının, avtomobil zavodunun hazırladığı hər bir avtomobilə ixtisaslaşmış firmalardan alınmış (özündə istehsalı mümkün olmadığından) şinlərin quraşdırılmasını göstərmək olar.

Hal-hazırkı vaxta qədər praktikada formal üsulların köməyi ilə material və ya mə'mulatin tədarük edilməsi (və ya xüsusi istehsalda hazırlanması) haqqında birmənalı mülahizələrin aparılmasına imkan verən ümumi bir metod mövcud deyil. Bu məsələlərin həlli ayrı-ayrı şəxslərdən asılı olduğundan əsasən intuitiv xarakter daşıyır.

İngilisdilli elmi-texniki ədəbiyyatlarda *«özündə hazırla və ya al»* məsələsi *«Make or Buy Problem»* və ya qısaldılmış formada MOV problemi adlanır. Qeyd etmək lazımdır ki, material və ya mə'mulatin xüsusi istehsalda hazırlanması məsələsi hərtərəfli yanaşa tələb edir. Birincisi, burada təchizat, tədarükat, layihə-konstruktor, marketinq və mühasibatlıq kimi struktur bölmələr arasında qarşılıqlı fəaliyyət və onun qurulması prinsipləri nəzərə alınmalıdır. Digər tərəfdən isə məsələnin həll edildiyi vaxt intervalında bir sıra faktorların (tələb, qiymət və tariflərin dəyişməsi, yeni texnoloji avadanlıqların meydana gəlməsi, lizinq xidmətinin genişləndirilməsi və s.) təsiri imkanları öyrənilməlidir. Eyni zamanda burada əsas diqqət materialların müasir xüsusi avadanlıqlarda hazırlanması imkanlarının aşkar edilməsi ilə yanaşı, bu və ya digər məqsədlər üçün xüsusi nəqliyyatın, anbarların, işçi personalının, xüsusi xammalın və yarımfabrikatın, habelə maliyyə vəsaitlərinin bu prosesin təşkili üçün

Üçüncüsü, əgər tədarükat müqaviləsi üzrə tərəflər öz öhdəliklərini yerinə yetirmişlərsə, yəni müqavilənin fəaliyyət müddəti qurtarmışdırsa, onda istehlakçı firmalar məhsul-göndərənlər tərəfindən göndərilmiş yeni məhsul partiyasını qəbul etməyə və ya haqqını ödəməyə məsul deyillər. Başqa sözlə, zəruri hallarda materialların alınması metodunun tətbiqi müəyyən edilmiş kəmiyyətdə materialların alınması üçün ciddi öhdəliyin olmasına əsaslanır.

İnkişaf etmiş kapitalist ölkələrində tədarükatın *ümumi sifariş* (satıcılardan müəyyən məhsul vahidinin alınması üçün kontrakt formasında tətbiq edilən sifarişdir. Bu satıcılara məhsulların göndərilməsi hüququnu vermir. Məhsullar göndərmə üçün yalnız razılıq və ya dəyərin ödənilməsi haqqında müvafiq mühasibat sənədi - qəbz olduqda həyata keçirilir.), *hesab-fakturasız sifariş* (məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar arasında uzunmüddətli təsərrüfat əlaqələri, etibarlı iqtisadi münasibətlər olduqda tətbiq edilir. Hesab-fakturasız sifarişlərdən həmçinin istehlakçıya coğrafi baxımdan yaxın olan ərazidə bir məhsulgöndərənini və ya konkret məhsul istehsalçısının mövcud olduğu hallarda da istifadə olunur), *elektron sifarişlər* və *ehtiyatlar yaratmadan sifarişlər* (məhsulgöndərənlər özlərində istehlakçılar üçün müəyyən səviyyədə ehtiyat yaradır və alıcıların bu məhsullara konkret tələbatının həcmi və vaxtını bildiyindən əvvəlcədən razılaşdırılmış qrafiklərə uyğun olaraq məhsul-göndərmələri həyata keçirirlər) kimi metodları da mövcuddur.

Tədarükatla xüsusi istehsalın təşkili arasında seçimin aparılması

Tədarükat fəaliyyətinin təşkili və idarə edilməsi zamanı istehsalçı firmanın maddi-texniki təchizat orqanları və logistik menecerləri son məhsul istehsalı üçün lazım olan materialların tədarük edilməsi və ya xüsusi istehsalda hazırlanması kimi mühüm məsələni hər dəfə həll etmək məcburiyyətində qalırlar. Nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, xüsusi

istehsalın təşkili də ilkin xammal mənbəyinə bu və ya digər dərəcədə yaxın ərazidə tədarükat əməliyyatlarının həyata keçirilməsini tələb edir. Belə bir halda söhbət əsasən maddi-təbii əməyin məhsulları - bitmiş istehsalın nəticəsi hesab edilən materialın və ya mə'mulatin istehsalı və ya tədarük edilməsi haqqında seçimdən gedir. Buna xarakterik nümunə kimi dəzgahqayırma müəssisələrinin özlərinin hazırlamadığı, lakin ixtisaslaşmış müəssisələrdən tədarük etdiyi müxtəlif növ elektrik motorlarının, avtomobil zavodunun hazırladığı hər bir avtomobilə ixtisaslaşmış firmalardan alınmış (özündə istehsal mümkün olmadığından) şinlərin quraşdırılmasını göstərmək olar.

Hal-hazırkı vaxta qədər praktikada formal üsulların köməyiylə material və ya mə'mulatin tədarük edilməsi (və ya xüsusi istehsalda hazırlanması) haqqında birmənalı mülahizələrin aparılmasına imkan verən ümumi bir metod mövcud deyil. Bu məsələlərin həlli ayrı-ayrı şəxslərdən asılı olduğundan əsasən intuitiv xarakter daşıyır.

İngilisdilli elmi-texniki ədəbiyyatlarda *«özündə hazırla və ya al»* məsələsi *«Make or Buy Problem»* və ya qısaldılmış formada MOV problemi adlanır. Qeyd etmək lazımdır ki, material və ya mə'mulatin xüsusi istehsalda hazırlanması məsələsi hərtərəfli yanaşa tələb edir. Birincisi, burada təchizat, tədarükat, layihə-konstruktor, marketinq və mühasibatlıq kimi struktur bölmələr arasında qarşılıqlı fəaliyyət və onun qurulması prinsipləri nəzərə alınmalıdır. Digər tərəfdən isə məsələnin həll edildiyi vaxt intervalında bir sıra faktorların (tələb, qiymət və tariflərin dəyişməsi, yeni texnoloji avadanlıqların meydana gəlməsi, lizinq xidmətinin genişləndirilməsi və s.) tə'sir imkanları öyrənilməlidir. Eyni zamanda burada əsas diqqət materialların müasir xüsusi avadanlıqlarda hazırlanması imkanlarının aşkar edilməsi ilə yanaşı, bu və ya digər məqsədlər üçün xüsusi nəqliyyatın, anbarların, işçi personalının, xüsusi xammalın və yarımfabrikatın, habelə maliyyə vəsaitlərinin bu prosesin təşkili üçün

- tedarükət və ya xüsusi istehsalda məhsulların hazırlanması variantları arasında seçim aparan zaman resursların anbarlaşdırılmasına çəkilən məsrəflər azalır mı?
 - məhsulgöndərmələrin ahəngdar həyata keçirilməsi haqqında istehsalçı firma tam qənaətə malikdir mi və alternativ məhsulgöndərənlərdən operativ istifadə imkanları varmı?
 - alınacaq dəstləşdirici hissələr potensial məhsulgöndərənlərə məxsus olan patent mühafizəsi altındadır mı və ya əksinə onlar xüsusi ixtiranın predmeti hesab edilirlər mi?
 - nadirlik baxımından tedarük ediləcək material və ya dəstləşdirici hissənin tedarükət bazarında əldə edilməsi nə dərəcədə mürrəkəbdir və bu məqsədlə xüsusi bazar tədqiqatlarının aparılmasına ehtiyac varmı?
 - bu tip materialların kənarında axtarılması potensial məhsulgöndərənlərdə qarşılıqlı marağın yaranmasına səbəb ola bilər mi və onlarda başqa məmulatların göndərilməsi ilə bağlı məsələlərin həllində (müqavilərin bağlanması) həvəsləndirici motivlər yaradır mı?
 - xüsusi istehsalın genişləndirilməsi və onun diversifikasiyası üçün zəruriyyət mövcuddur mu?
 - potensial məhsulgöndərənlərdə və xüsusi istehsalda yarana biləcək mümkün problemlər və onlardan sığortalanma səviyyəsi necə təşkil edilmişdir?
 - material və ya mə'mulata tələbat stabil xarakter daşıyır mı və tələbatın səviyyəsi və strukturu necədir?
- Qoyulan bu suallara cavabların axtarılıb tapılması mütləq mənada «hə» və ya «yox» sözlərindən ibarət olmalıdır. Bu sualların hər birinin nisbi cavablandırılması qərarları qəbul edən şəxslərin və şəxsin müəyyən dərəcədə tutduğu mövqedən, məsələlərə yanaşma tərzindən, məsələlərin qoyuluşundan və lazımlılıq dərəcəsindən (hənsinin birinci və ya ikinci dərəcəli olması), habelə onları qiymətləndirmə səviyyəsindən asılıdır.

Buna görə də MOV probleminin həlli yaradıcı xarakter daşıyır və aparılan ekspertizanın nəticələrinə əsaslanır.

8.4. MƏHSULGÖNDƏRƏNLƏRİN SEÇİLMƏSİ

Tedarükət prosesi bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olan fəaliyyətlərin özündə birləşdirir. İlk olaraq bu proses sifarişlərin hazırlanması mərhələsindən başlayaraq tələb edilən material resurslarının nəzərdə tutulan keyfiyyət parametrlərinə uyğun olunmaqla verilən vaxt çərçivəsində lazımi yerlərə əlverişli şərtlərlə çatdırılmasından ibarətdir. Daha doğrusu, tedarükət prosesi istehsal proqramı və hazır məhsul satışı bazarının tələbləri əsasında hazırlanmış və konkret məhsulgöndərənlərə ünvanlanmış sifarişlərin yerinə yetirilməsi ilə təkmilləşir. Buna görə də material resurslarının tedarükəti üçün hazırlanan və ayrı-ayrı məhsulgöndərənlərə təqdim edilən sifarişlər vaxtında tərtib olunmalı, məhsulgöndərənlər dəqiq və düzgün seçilməli, məhsulgöndərmə müqavilələri tərəflərin bütün mə'suliyət və öhdəliklərini nəzərə almaqla vaxtında tərtib edilməli və bağlanmalıdır.

Bu və ya digər növ material resurslarının tedarük edilməsi haqqında qərar qəbul etdikdən sonra məhsulgöndərənlərlə münasibətlərin rəsmiləşdirilməsi ilə bağlı məsələ meydana çıxır.

Məhsulgöndərənlərlə münasibətlərin rəsmiləşdirilməsi üçün tələbnamələrdən və sifarişlərdən istifadə olunur.

Tələbname – bu müəssisələrlə tedarükət münasibətlərinə girən və onların göndəriləcək məhsullara hər hansı konkret vaxt kəsiyində potensial tələbatını əks etdirən sənəddir.

Sifariş – məhsulgöndərənlərdən zəruri kəmiyyətdə və razılaşdırılmış keyfiyyətdə lazımi məhsulların tələb olunan vaxt müddətində göndərilməsi üzrə tələbləri özündə birləşdirən direktiv sənəddir. Beləliklə, sifarişə tələbnamənin konkretləşdirilmiş və detallaşdırılmış hissəsi kimi baxmaq olar.

Alicıların məhsulgöndərənlərə təqdim etdiyi sifarişlər əsasında tədarükat müqavilələri bağlanır.

Mütəmadi olaraq konkret bazar və ya bazar segmenti üçün məhsul istehsalı ilə məşğul olan firma və müəssisələr tədarükat üzrə sifarişlərini əvvəlcədən tərtib etməlidirlər. Bu sifariş paketində konkret material resursları üçün nəzərdə tutulan potensial tələblər bir qayda olaraq yaranan faktiki tələbdən artıq olmalı, onu qabaqlamalıdır. Doğrudur, böyük zaman kəsiyi üçün bu qabaqlama bir tərəfdən material ehtiyatlarının səviyyəsinin artmasına, əmtəə formasında pul vəsaitlərinin dondurulmasına, istehsalın məhsul üzrə differensiasiyasında dəyişikliklərin aparılmamasına səbəb olsa da, digər tərəfdən isə məhsulgöndərənin ahəngdarlığında əmələ gələ bilən kənarlaşmaları zəiflətməyə (dempfirləşdirməyə) imkan verir. Buna görə də sifarişlərin verilməsi zamanı qabaqlama vaxtının seçilməsi üçün mövcud optimal variantlardan istifadə olunmalıdır.

Sifarişlərin tərtib edilməsi üzrə siyasət iqtisadi ədəbiyyatlarda əsasən «*cırıldayan təkər*» effekti adlanır. Belə yanaşmanın mahiyyəti ondan ibarətdir ki, tələbnamələrinə tez və çevik reaksiya verilməsini arzulayan istehlakçılar – alıcılar özlərini rəqiblərlə müqayisədə aktiv aparır və necə deyirlər «hamıdan daha çox səs salmaqla» çıxış edirlər. Yəni, makromühitə aid edilən bütün faktorları özlərinin diqqət mərkəzində saxlamağa cəhd edirlər. İstehlakçıların bu tip davranış tərzini ötən əsrlərdə mövcud olmuş ticarət praktikası ilə bağlıdır və ticarətlə məşğul olan araba karvanının müvəqqəti məskən saldığı düşərgələrdə ilk növbədə o araba təkərini təmir edirdilər ki, hərəkət zamanı başqaları ilə müqayisədə daha çox səs salırdı. Bu məntiqlə sifarişlərin tərtib edilməsi zamanı ilk növbədə istehsal sahələri və ya yerlərinə lazım olan material resursları arasında texnoloji prosesin tələbləri baxımından istehsal istehlakı tez baş verən material resurslarına daha çox üstünlük verilir. İstehsalın bu növ resurslara tələbi prioritetliyə malikdir.

Tərtib edilmiş sifarişlər əsasında bu və ya digər material resurslarına texniki tələbin dəyər nöqtəyi - nəzərindən tələb aparılır. Burada əsas məqsəd dəyəri yüksək olan ayrı-ayrı material resurslarının qiymətini və mahiyyət e'tibarı ilə isə qiyməti təşkil edən bütün ünsürlərin uçotunu aparmaqla mövcud və proqnozlaşdırılan bazar konyukturası şəraitində sifarişin dəyəri müəyyənləşdirilir. Nəticədə iqtisadi baxımdan alınması və ya xüsusi istehsalda hazırlanması əlverişli olan material resurslarının əvəzedicilərinin axtarılması üçün variantlar tərtib edilir. Və ya bu materiallar üzrə daha az tədarükat bazarlarının aşkar olunması ucuz və əvəzicili materialların tətbiqi üçün texnoloji yeniliklərin edilməsi, hazır məhsulun əmtəəlik görkəmi və keyfiyyətinə xələl gətirmədən konstruktiv dəyişikliklərin aparılması üçün tədbirlər planlaşdırılıb hazırlanır.

Qeyd etmək lazımdır ki, logistikanın prinsipindən və onun müstəqil elmi- praktiki istiqamət kimi yaranmasından asılı olmayaraq maddi-texniki təchizat bölmələrində bu və ya digər istehsal prosesi üçün zəruri olan komponentlərin göndərilməsilə bağlı olan işlərin təşkili sahəsində böyük nəzəri və praktiki təcrübə toplanmışdır. Onu da nəzər almaq lazımdır ki, bu təcrübə inzibati - amirlik sisteminin mövcud olduğu bir şəraitdə: iqtisadi müstəqillikdən məhrum olan tərəflər arasında iqtisadi münasibətlərin direktiv xarakter kəsb etdiyi, istehlakçılar məhsulgöndərənlərə «resurs-bölgü» prinsipi ilə təhkim olunduğu və sərt qiymət qoyma əsasında resursların mərkəzləşdirilmiş formada bölüşdürülməsi və göndərilməsinin həyata keçirildiyi şəraitdə formalaşmışdı. Lakin müasir iqtisadi şərait iqtisadi fəaliyyətin bütün sahələrində əsaslı keyfiyyət və struktur dəyişiklikləri tələb etdiyindən və bütün fəaliyyət sahələri məhz bazar iqtisadiyyatına xas olan prinsiplər əsasında qurulduğundan material resursları və hazır məhsulların tədarükəti və məhsulgöndərilmələri ilə əlaqədar olan sahələrdə də toplanmış praktiki və

metodoloji təcrübələr nəzərə alınmaqla keçid iqtisadiyyatını xarakterizə edən aşağıdakı əlamətlər meydana çıxdı:

- tədarükat və məhsulgöndərmələr üzrə alternativ mənbələr əmələ gəldi;
- bu mənbələrin seçilməsində tərəflər iqtisadi müstəqillik qazandılar;
- qiymətin əmələ gəlməsində bazar subyektlərinin rolu əhəmiyyətli dərəcədə artdı;
- bazar mənfəətinin artırılmasına maraqlı olan tərəflər özlərinin istehsal - kommersiya fəaliyyətinə birbaşa iqtisadi cavabdehlik məsuliyyəti daşımağa başladılar;
- tədarükat və ya məhsulgöndərmə əməliyyatlarının iştirakçıları bu əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı özlərinin iqtisadi maraqları baxımından bərabər hüquqlu tərəfdaş kimi çıxış edirlər.

Xammal, material və dəstləşdirici məmulatların tədarükatı və göndərilməsi prosesinin öz - özüə tənzimlənməsi nəticəsində bu prosesləri iqtisadi və hüquqi baxımdan tənzimləyən müqavilələr, kontraktlar və digər normativ - hüquqi sənədlərin rolu əhəmiyyətli dərəcədə artır.

Beləliklə, sifarişlərin hazırlanması (kalkulyasiyası) və emalı sahəsində maddi-texniki təchizat bölmələrinin sərəncamında olan metodoloji və texniki üsulları nəzərə almaqla sifarişlərin hazırlanması və emalı üzrə əməliyyatları məhz bazar münasibətləri sisteminin tələbləri baxımından «qurmaq» lazımdır. Təbii ki, bütün bunları ilkin mənbədən son istehlakçıya qədər material axınlarının hərəkətinə vahid tam kimi baxılmasını nəzərdə tutan logistik prinsiplərin vasitəsilə həyata keçirmək lazımdır.

Bir sözlə tədarükat logistikasının iqtisadi səmərəliliyi maddi-texniki təminatın iqtisadi səmərəliliyindən və ya əksinə asılıdır.

Sifarişlərin sənədləşdirilməsi. İnzibati - amirlik sisteminə əksər müəssisə və təşkilatlar tərəfindən xammal və

materiallara sifarişlərin verilməsi üçün sifariş - naryadlarda istifadə olunurdu. Bazar subyektlərinə iqtisadi müstəqillik vəd verən müasir iqtisadi şəraitdə istehsal yerlərinin material resurslarına tələbini rəsmiləşdirmək üçün sifarişlər paketindən istifadə olunsada onun tərtib və təqdim edilmə proseduru direktiv planlaşdırma dövründən əsaslı surətdə dəyişdi. Firmalarda (şirkətlərdə) tədarükat işləri ilə bağlı sənədləşdirməni sadə şəkildə həyata keçirmək üçün standart blank və ya sənəd formalarının hazırlanması zəruriyyəti meydana çıxdı. Məsələn, dəniz konosamenti (**Bill of Lading**), beynəlxalq yükdaşımada tətbiq edilən nəqliyyat sənədləri (**Non-Negotiable Sea Waybill**), hesab-fakturalar (**invoice**) və s. Tətbiq edilən bu sənəd formalarında aşağıdakı mə'lumatlar əks etdirilir:

Sənədin adı. Sənədin adı onu işgüzar yazışmalarda mövcud olan sonsuz sayda sənəd növlərindən fərqləndirmək üçün tətbiq edilir. Tədarükat praktikasında istifadə olunan sənədləri bir-birindən fərqləndirmək üçün «tədarükat», «sifariş» və ya «məhsulgöndərmələr üzrə sifariş» sözləri kimi qruplaşdırılan sənəd növlərindən istifadə olunur.

Sıra nömrəsi. Sıra nömrəsi sifariş nüsxələrinə əlavə edilən sənədlərdə (əmtəə-nəqliyyat qaiməsi, yük gömrük deklarasiyası, hesab-faktura, məhsulların sertifikatı və s.) istifadə olunur. Xammal və materialların tədarükatı zamanı sənədlərin sıra nömrəsi ilə nömrələnməsi sənədlərin ardıcıl yığılmasına və lazımı sənədin tez axtarılıb tapılmasına köməklik göstərir.

Firmanın (şirkətin) adı və hüquqi ünvanı. Sənədlərdə sifarişçi firmanın adının və hüquqi ünvanının olması ilkin olaraq tədarükat üzrə tərəfdaşın hüquqi şəxs statuslu təsərrüfat subyekti olmasını təsdiq və təsbit edir. Firmanın (şirkətin) adı onun gələcək bazar fəaliyyətində yüksək imic qazanmasına dolayı da olsa təsir göstərir. Bu baxımdan tədarükat üzrə tərəfdaşa çevrilən istehlakçı (gələcəkdə malatın) və istehsalçı firmalar (gələcəkdə məhsulgöndərən ad-

lanmaqları arasında müqavilələrinin bağlanması üçün bəzi şərtlərli informasiyanın olması onların biri - birini tanımasına əsas verir. Yük və bank göstəricilərini özündə əks etdirən bu mə'lumatın mövcudluğu məhsul partiyalarının və hesab fakturaların göndərilməsinə, eləcə də təsərrüfat və ya mülki iddialar üzrə yazışmaların vaxtında həyata keçirilməsinə şərait yaradır.

Sifarişlər üzrə cavabdehlik. Sifariş blanklarında mal-material qiymətlilərinin göndərilməsi ilə əlaqədar yaranan bələk problemləri operativ həll etmək üçün cavabdeh olan və ya məsuliyyət daşıyan şəxsin adı, soyadı və iş telefonu göstərməlidir. Adətən məhsulgöndərənlərə ünvanlanması nəzərdə tutulan sifarişlərin hazırlanması zamanı firmadaxili hər bir şöbə sifariş sənədlərində (blanklarında) o icraedici şəxsləri qeyd edirlər ki, onlar həm məhsulgöndərənlərin tələbini ödəyə bilsin, həm də firma daxilində müvafiq sifarişin icra edilməsi ilə bağlı təşkilati-iqtisadi məsələlər üzrə ixtisaslaşmış mütəxəssis olsun. Bu meyarlar əsasında cavabdeh şəxslərin seçilməsi məhsulgöndərənlərin həyata keçirilməsi prosesində meydana çıxan cari problemlərin həll edilməsini sürətləndirir və istehsal prosesində fasilələrin yaranmasına imkan vermir.

Məhsulgöndərənlərin adı, ünvanı və sifarişin tarixi.

Məhsulgöndərənlərin vaxtı və göndərilən material resurslarının kəmiyyəti.

Alınacaq material resurslarının təsviri.

Məhsulgöndərilən yerin ünvanı – yük göstəriciləri. Bir çox hallarda firma və şirkətlərin hüquqi ünvanları onların mal-material qiymətlilərinin qəbulu ünvanı ilə eyniyyət təşkil etmir. Buna görə də sifariş sənədlərində (blanklarında) materialların qəbulu ünvanı - dəmir yolu stansiyası, limanın və ya portun adı, giriş dəmir yolunun (vetkanın) kodu dəqiq göstərməlidir.

Qiymət. Sifariş blanklarında göndəriləcək material resursları ilə bağlı meydana çıxan mübahisəli məsələlərə yol

verməmək üçün istehlakçı firmalar onları təmin edən qiymət haqqında zəruri mə'lumatları qeyd etməlidir. Bir qayda olaraq məhsulların alış qiymətləri, məhsulgöndərənlərlə bağlı franko qiymətləri, məhsulgöndərənlərin ticarət güzəştliyi və əlavə xidmətlərə görə haqlar bu mə'lumatın tərkib hissələrini təşkil edir.

Ödəmə şərtləri. Satılacaq və ya alınacaq məhsullara görə ödəmə şərtlərinin sifariş blanklarında dəqiq müəyyən təşkilatlaşdırılması tərəflərin iqtisadi fəaliyyətlərinin nəticələrinə əsaslı təsir göstərir. Alıcı və satıcının maraqlarını nəzərə alan ödəmə şərtləri:

➤ ödəmələrin operativ və əlverişli olmasını təmin etmək;

➤ göndərilmiş məhsullara görə satıcılardan tədiyyələrin alınmasını təmin etmək;

➤ alınan tədiyyələrə görə məhsulların zəruri vaxtda göndərilməsinə şərait yaratmaq;

➤ inflyasiyanın mövcudluğu və valyuta kurslarında dəyişikliklərin baş verdiyi zaman satıcı və alıcının kommersiya və təsərrüfat maraqlarının qorunması kimi məsələləri həll etməlidir.

Məhz müxtəlif hesablaşma formalarının tətbiq edilməsi formasından asılı olmayaraq sifarişçilərlə məhsulgöndərənlər arasında maliyyə anlaşmazlıqlarına imkan yaratmamaq üçün sifariş blanklarında hər iki tərəfin bank göstəriciləri aydın və düzgün göstərməlidir.

Beynəlxalq praktikada kiçik partiyalarla məhsulgöndərənlər istisna olmaqla firma və şirkətlər tədarükat işlərini sadələşdirmək məqsədilə adətən *dörd rəngli sifariş nüsxələrindən* geniş istifadə edirlər. Burada əsas məqsəd sifarişlərin verilməsi və icra edilməsi mexanizminə nəzarət etmək, eləcə də işin yerinə yetirilməsi zamanı texniki səhvlərin yaranmasına yol verməməkdən ibarətdir.

Birinci nüsxə (ağ) – məhsulgöndərənlərə göndərilir. Bu, məhsulgöndərmə sifarişi adlandırılmaqla bir tərəfdən

məhsulgöndərənleri razılaşdırılmış şərtlər daxilində mal-material qiymətlilər üzrə göndərmələrin vaxtında yerinə yetirilməsinə, digər tərəfdən isə sifarişçiləri göndərilmiş məhsulların qəbul edilməsi və dəyərinin ödənilməsinə məcbur edir.

İkinci nüsxə (çəhrayı) – alınmış mal-material qiymətlilərinin dəyərinin ödənilməsi əsas hesab edilməklə istehsalçı firmanın (şirkətin) maliyyə şöbəsinə verilir.

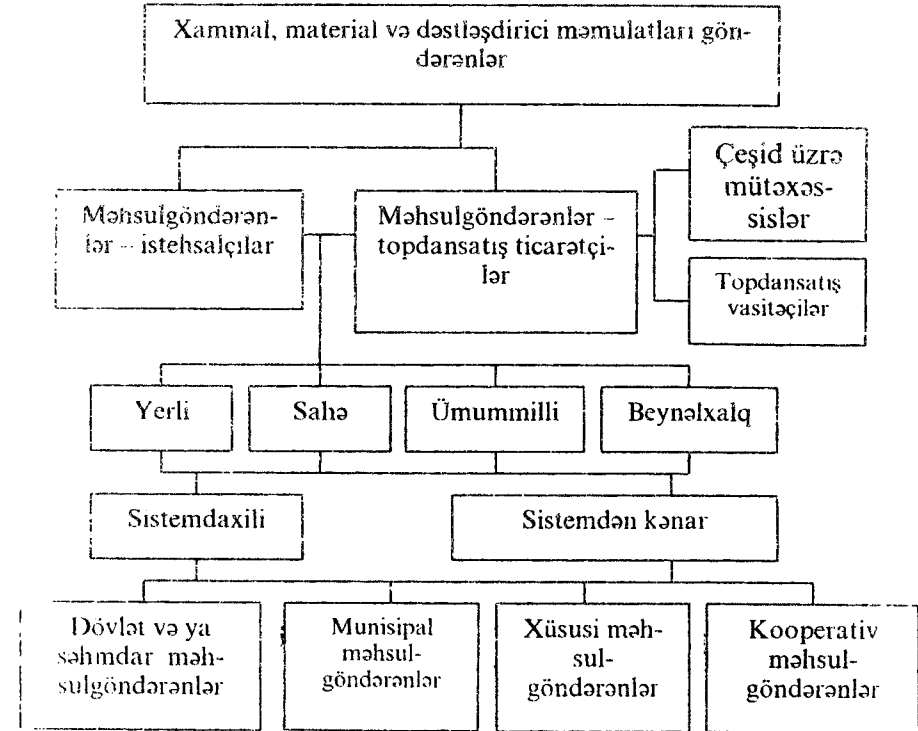
Üçüncü nüsxə (mavi) – sifarişçi firmanın (şirkətin) maddi-texniki təchizat şöbəsinə verilir. Şöbə nəqliyyat qaimələri ilə sifariş blanklarında göstərilmiş məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətinin uyğun olub - olmamasını yoxlayır və nəticə haqqında tədarükət və maliyyə şöbələrinə məlumat verir.

Dördüncü nüsxə (yaşıl) – nəzarət üçün saxlanılır və məhsulgöndərənlərlə yaranmış mübahisəli məsələlərin həlli zamanı istifadə edilir. Firmanın maddi-texniki təchizat şöbəsi göndərilmiş məhsulların alınmasına öz razılığını bildirdikdən sonra bu sifariş nüsxəsi arxivə təhvil verilir.

Firma və şirkətin fəaliyyət xüsusiyyətlərindən asılı olaraq sifariş sənədlərinin (blanklarının) rəngi və istifadə üsulları müxtəlif ola bilər.

Tədarükət və məhsulgöndərmə üzrə fəaliyyətlərin planlaşdırılması və reallaşdırılması məhsulgöndərənlərin seçilməsi və müvafiq sifarişlərin verilməsi mərhələsindən başlayır. Bunun üçün müxtəlif informasiya mənbələrinə əsaslanaraq tədarükət mənbələrinin aşkar edilməsi və öyrənilməsi (tədqiq edilməsi) ilə əlaqədar olan işlərə dövrü tədbir kimi deyil, sistematik yanaşma tələb olunur. Praktik fəaliyyətdə məhsul istehsalçıları müxtəlif - ixtisaslaşmış məhsulgöndərənlərlə işgüzar münasibətlərə girir və onlarla uzunmüddətli təsərrüfat əlaqələri qururlar.

Məhsul istehsalçıları üçün müxtəlif və eyni zamanda mümkün məhsulgöndərənləri aşağıda verilmiş formada təsnif etmək olar (şəkil 8.5).



Şəkil 8.5. İstehsal-satış fəaliyyətini təmin edən məhsulgöndərənlərin təsnifatı

Şəkil 8.5 - dən görüldüyü kimi tələb olunan məhsulların müxtəlif və çoxsaylı potensial məhsulgöndərənləri mövcud olduğundan onların içərisindən istehsalçı firma üçün aktual problemin – istehsal-satış fəaliyyətinin müvəffəq yerinə yetirilməsini rəasional təmin edən məhsulgöndərənlər seçilir. Seçim proseduru bir qayda olaraq aşağıdakı mərhələlər üzrə aparılır:

- potensial məhsulgöndərənlərin seçilməsi;
- seçilmiş məhsulgöndərənlərin maliyyə imkanları, ehtiyat güclərinin mövcudluğu, məhsulun keyfiyyətinin ida-

rə edilməsi, bu firmalarda psixoloji mühit və s. aspektlərdən təhlil olunması:

➤ aparılan təhlil əsasında onların reyting üzrə (ixtisaslaşması, coğrafi mövqeyi, məhsulgöndərmə intizamı və etibarlılığı, qiymət göstəriciləri və s.) sıralanması (ranjirovkası)

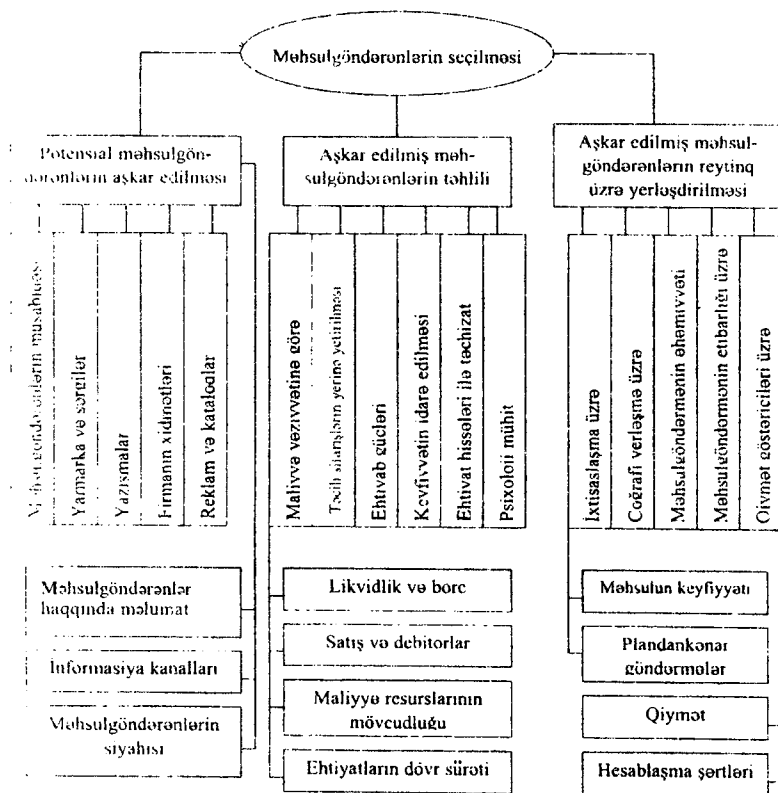
Məhsulgöndərənlərin seçilməsinə qoyulan tələblər. Tədarükat logistikasında mühüm problemlərdən biri məhsulgöndərənlərin seçilməsi hesab olunur. Bu problemin aktuallığı təkcə müasir tədarükat bazarında eyni material və ya istehsal resurslarına malik olan çoxlu sayda məhsulgöndərənlərin fəaliyyət göstərməsilə deyil, onların istehlakçı firmalarda logistik strategiyanın reallaşdırılması üçün nə qədər etibarlı əməkdaşə çevrilməsi ilə səciyyələnir. Logistikaaya aid iqtisadi ədəbiyyatlarda məhsulgöndərənlərin seçilməsi mərhələləri şəkil 8.6-da təsvir edilmişdir.

Konkret növ (çəşid) material resursları üzrə məhsulgöndərənlərin seçilməsi istehlakçı firmanın məqbul hesab etdiyi müvafiq meyarlar çoxluğuna əsaslanır. Bu meyarlar və ya onların əhəmiyyətliliyinə görə sıralanması istehlakçı firmaların biznes fəaliyyətinin strateji və taktiki məqsədlərindən asılı olaraq müəyyənləşdirilir.

Məhz buna görə də məhsulgöndərənlərin seçilməsi zamanı üç əsas meyar: təklif edilən xammal, material və dəstləşdirici materialların *qiyməti*, material və istehsal resurslarının *keyfiyyəti* və firmalar tərəfindən alıcıların tədarükat predmetləri ilə təmin edilməsi zamanı göstərdikləri *xidmətin keyfiyyəti* xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Məhsulgöndərənlərin seçilməsində kifayət qədər (məsələn, əllidən artıq) vacib hesab edilən digər mühüm meyarlar da mövcuddur. Bura məhsulgöndərənlərlə alıcılar arasında məsafə və onların coğrafi mövqeləri, cari və təcili sifarişlərin yerinə yetirilməsi müddəti, məhsulgöndərənlərdə ehtiyat istehsal güclərinin mövcudluğu və məhsulların keyfiyyətinin idarə edilməsinin təşkili, məhsulgöndərənlərin is-

tehlakçı firmalara göndərdikləri avadanlıqları lazım olan ehtiyat hissələrilə təmin etmək qabiliyyəti və istehlakçı firmalara texniki lizinq qaydasında xidmət göstərməsi mümkünlüyü, istehsalçı və məhsulgöndərən firmaların maliyyə vəziyyəti və kredit vermək imkanları, məhsulgöndərənlərin etibarlılığı və istehlakçı firmaların tələbatlarının dolğun ödənilməsi qabiliyyəti, istehsalın perspektiv inkişafı və artımı. əmək kollektivində psixoloji mühit və s. aid edilir.



Şəkil 8.6. Məhsulgöndərənlərin seçilməsi prosesinin sxemi

Qeyd edilən amillər arasında göndərilən məhsulların **keyfiyyəti** məhsulgöndərənlərin seçilməsi və istehsalın səmərəli təşkili baxımından ən vacibi hesab olunur. Göndərilən material resurslarının keyfiyyəti istehsalçı firmanın quruluşu, ölmədən tərəfindən əvvəlcədən sertifikat sənədlərində əks etdirilən, müvafiq standartlara cavab verən spesifik xarakteristikalar, texniki və konstruktiv parametrlər, fiziki və kimyəvi xassələrə görə müəyyənləşdirilir. Tədarükata cavabdehlik məsuliyyəti daşıyan istehlakçı firmanın logistik menecerləri göndərilən məhsulların faktiki parametrlərinin standartlara (və ya bağlanmış müqavilələrə) uyğun olmasını yoxlayırlar. Adətən istehsalçı firmalarda belə nəzarət işləri hazır məhsulların bazara çıxışı zamanı həyata keçirilir. Əgər məhsulgöndərən və istehlakçı firmalar bir - birini uzun müddət tanıyırlarsa və məhsulgöndərənin etibarlılığı istehlakçı firmalarda heç bir ehtimalın yaranmasına səbəb olmurrsa, onda əksər hallarda bu səpkili yoxlama - nəzarət işləri aparılmır.

Məhsulgöndərənlərin etibarlılığı - bazar subyektləri ilə uzunmüddətli əməkdaşlıq ənənələrinin yaradılmasında mühüm göstərici olmaqla istehsalçı firmaların keyfiyyətli material resursları ilə zəruri həcmdə və vaxtda təmin edilməsi tələbinin ödənilməsi qabiliyyətidir. Etibarlılıq kompleks göstərici olmaqla material resurslarının tədarükü prosesinin bütün cəhətlərini əhatə edir və tədarükat bazasında əməkdaşlığın müasir JIT «*lean production*» tipli mikrologistik strateji prinsipə əsaslanır.

Məhsulgöndərənlərin seçilməsində göstərilən xidmətin keyfiyyəti göstəricisi isə məhsulun və eləcə də xidmətin etibarlılığını əks etdirir. Xidmət - məhsulgöndərmələrlə bağlı əlub bir tərəfin (istehsalçı və ya məhsulgöndərən firmanın - satıcının) digər tərəfə (istehlakçı firmalara - alıcıya) təklif etdiyi, göstərdiyi fəaliyyət növüdür. Ona görə də məhsulgöndərənlər «**yaxşı xidmət - yaxşı mənfəət**» dir prinsipindən çıxış etməklə göstərilən xidmət növlərini və bu xidmətlərin

dəyərini artırmaq, eləcə də əmək məhsuldarlığı ilə bərabər xidmətin daxili keyfiyyətini yüksəltməyə çalışırlar. Məhz məhsulgöndərmələrlə bağlı yaranan problemlərin həlli üsullarından, kiçik və ya böyüklüyündən asılı olmayaraq müəyyən zaman ərzində istehlakçı firmaların istər zəruri material resursları ilə təmin edilməsi, istərsə də istehsal resurslarının istehsal istehlakına hazırlanması prosesində göstərilən xidmət növləri onun etibarlı olmasına zəmanət verir. Nəzərə almaq lazımdır ki, istehlakçı firmalara (müəssisələrə) tələb olunan səviyyədə göstərilən ayrı-ayrı xidmət növləri (nəqliyyat, anbar, informasiya, audit, faktoring, injirinq, konsaltinq, lizinq və s.) onları istehsalın təşkili baxımından bir sıra qayğılardan azad edir və yüksək istehlak xassələrinə malik məhsul istehsalı üçün əlverişli iqtisadi mühit formalaşdırır.

Istehlakçı firmaların (müəssisələrin) məhsul istehsalı ilə bağlı müəyyən tələbatlarının məhsulgöndərənlər tərəfindən dolğun ödənilməsi mümkünlüyü və qabiliyyəti onların seçilməsini şərtləndirən ən vacib keyfiyyətdir. Bu seçimi həyata keçirmək üçün istehsalçı firmaların istehsal gücləri, tətbiq edilən istehsal avadanlıqları parkının tərkibi, anbar sistemləri və distribyutiv şəbəkələr, material resurslarının böyük həcmdə göndərilməsi imkanlarının mövcudluğu, məhsulgöndərmələrin təşkili səviyyəsi və onlara nəzarət tipli işlər analitik təhlil edilir. Təhlilin aparılması firmanın logistik menecmentinə imkan verir ki, onlar mövcud logistik stratejiyanın, eləcə də biznes fəaliyyəti üzrə strateji məqsədlərin yerinə yetirilməsi üçün potensial imkanları qiymətləndirə bilsinlər. Bu qiymətləndirmə zamanı isə təkcə qeyd edilən göstəricilərin mövcud səviyyəsi deyil, eyni zamanda onların istehsalın dəyişən parametrlərinə tez və çevik uyğunlaşa bilmələri də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Istehsalçı firmalar (müəssisələr) məhsulgöndərənlərin gələcəkdə mübahisələrə səbəb ola biləcək müəyyən istehsal və ya distribyutiv strategiyası ilə razılaşmaya da bilərlər.

Odur ki, məhsulgöndərənlərlə perspektiv qarşılıqlı əməkdaşlıq imkanlarını qiymətləndirən zaman material resurslarının nəql və ehtiyatların idarə edilməsinə ilə bağlı məsrəflərin azaldılması istiqamətlərinə daha çox diqqət verməlidirlər.

Məhsulgöndərənlərin seçilməsində növbəti meyar onların maliyyə vəziyyətinin qiymətləndirilməsindən ibarətdir. Bir çox hallarda istehsalçı firmalar potensial məhsulgöndərənlərin maliyyə vəziyyətini qiymətləndirməkdə çətinlik çəkir və qiymətləndirmənin obyektivliyini yüksəltmək üçün ixtisaslaşdırılmış agentlərin xidmətindən istifadə etməli olurlar. Bu agentlərin əsas funksiyası qeyri - formal kanallardan istifadə etməklə məhsulgöndərənlər haqqında informasiyalar əldə etmək və müvafiq qərarlar hazırlamaqdan ibarətdir. Tərtib olunan informasiya arayışlarında məhsulgöndərənlərin maliyyə vəziyyəti aşağıdakı göstəricilər üzrə qiymətləndirilir:

- məhsulgöndərənlərin likvidliyinin borc öhdəliklərinin məbləğinə nisbəti;
- satışın həcmnin debitor borclarına münasibəti;
- təmiz mənfəətin satışın həcminə nisbəti;
- pul vəsaitlərinin dövriyyəsi;
- sifarişlərin dövriyyəsi və s.

İstehsalçı və ya məhsulgöndərən firmaların maliyyə vəziyyəti hər şeydən əvvəl göndərilən məhsulların qiymət faktorundan asılıdır. Bir çox hallarda material resurslarının qiyməti hazır məhsulun dəyərinin əksər hissəsini təşkil edir. Odur ki, bu firmalar istehlakçı firmaların iqtisadi maraqlarını nəzərə almadan tedarük bazarında inhisarçılıq siyasəti aparırlarsa təbii ki, yüksək bazar payı ilə bərabər mənfəətlə də təmin olunacaqlar. Lakin istehsal edilən məhsulların optimal satış kanalları ilə ənənəvi alıcılara satılması, reallaşdırılması istehsalçı firmaların əsas məqsədini, fəaliyyət prinsipini təşkil etdiyindən onlar tələb və təklif əsasında

müəyyənləşən bazar qiymətlərinin tətbiqinə daha çox üstünlük verməlidirlər. Deməli, bir tərəfdən yüksək inhisarçı qiymətlərin tətbiqi satıcı firmalar üçün əlverişlidirsə, digər tərəfdən bu qiymət siyasəti onların maliyyə vəziyyətinə neqativ təsir göstərə bilər. Buna görə də alıcılar qeyd edilən cəhətlərin əhəmiyyətini nəzərə alaraq o satıcılara üstünlük verirlər ki, onlar alınmış material resurslarının dəyərinin ödənilməsində möhlətli tədiyyələrdən geniş istifadə edir, material resurslarını kredit şəklində göndərmək qabiliyyətinə malikdir və güzəştli qiymətlərin tətbiqinə daha çox üstünlük verirlər.

Seçmə prosesinin aparılmasında qeyd edilən kəmiyyət meyarları ilə yanaşı müəyyənləşdirilməsi çətinlik yaradan və əhəmiyyətli rola malik bir sıra qrup - keyfiyyət göstəriciləri də mövcuddur. Belə göstəricilər sisteminə məhsulgöndərənlərin imici, biznes fəaliyyətində və kütləvi informasiya vasitələrində bir əməkdaş kimi haqlarında neqativ məlumatların olmaması, uzunmüddətli əməkdaşlığa meylik və tərəf müqabili olmaq qabiliyyəti, əmək kollektivlərində psixoloji mühit və işçilərin tətillik riski, müəssisələrin imicinin dəyişməsi və onların fəaliyyətinin sosial əhəmiyyəti və s. aid edilir. Sadalanan göstəricilərdən ixtiyari hər hansı birinin neqativ qiymətləndirilməsi firmaların potensial məhsulgöndərənlər siyahısından çıxarılmasına əsas verə bilər. Buna görə də firmalar bu sahədə vacib funksiyaların yerinə yetirilməsinə - konkret növ material resurslarının qablaşdırılması, alıcılara onların istismar xüsusiyyətlərinin öyrədilməsi, kondisiyaya uyğun olmayan material resurslarının geri qaytarılmasının təşkil edilməsi, satışdan qabaq və satışdan sonra keyfiyyətli servis xidmətinin göstərilməsi, əmtəə istehsalçıların istifadə etdikləri material resurslarının yeni modifikasiyasının hazırlanması prosesində birgə əməkdaşlığa çalışmalıdırlar.

Sadalanan meyarlar içərisində məhsulgöndərənlərin coğrafi mövqeyinin nəzərə alınması istehlakçı firmaların

material resurslarının daşınmasına çəkdiyi nəqliyyat xərclərinin uçotunun aparılması üçün vacibdir. İstehlakçı firmaların digər potensial məhsulgöndərənlərlə müqayisədə məsafəyə yaxın firmalarla əməkdaşlıq etmələri material resurslarının aralıq saxlanması ilə əlaqədar olan logistik əməliyyatları ləğv edir, «Lean production» (JIT) yanaşma prinsipinin və qısa istehsal dövrünün tətbiqi kooperasiya üçün əlverişli şərait yaradır, həmçinin məhsulgöndərmələrin etibarlılığını artırır. Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, yüksək keyfiyyətə və əlverişli qiymətə məhsulları olan məhsulgöndərənlər bir - birindən uzaqda da yerləşə bilərlər. Buna görə də istehlakçı firmalar potensial məhsulgöndərənləri seçən zaman əsas meyarların müsbət və mənfi aspektlərini iqtisadi cəhətdən qiymətləndirməli və onları diqqət mərkəzində saxlamalıdır.

Xammal və materialların tədarükati prosesində potensial alıcıların seçilməsi zamanı mühüm meyarlardan biri əldə ediləcək məhsulların qiymət amilidir. İstehsalçı firmaların tədarükat üzrə menecerləri material resurslarının qiymətlərini dörd mühüm prosedür əsasında: əmtəə birjalarının qiymətləri, prays-vərəqləri, qiymət kotirovkaları və məhsulgöndərənlərlə birbaşa danışıqların aparılması vasitəsilə müəyyənləşdirirlər.

Əmtəə birjalarının qiymətlərindən (qiymət kotirovkasından) logistik menecerlər yalnız taxıl, əlvan və qara metal, neft və neft məhsulları, əməl edilməmiş ağac materialları və sənaye kimi birja məhsullarının alınması zamanı istifadə edirlər. Xüsusilə iri flyuçers birjalarında birja qiymətləri tələb və təklifin tarazlaşdırılması baxımından ən əlverişli orientasiya vasitəsidir.

Prays-vərəqlər adətən xüsusi mətbəələr tərəfindən nəşr edilir, ofis avadanlıqları və texnika (və ya texnologiya) kimi standart məhsullarla birlikdə göndərilir. Məhsulgöndərənlər tərəfindən hazırlanan kataloqlar bütün növ material resursları haqqında müfəssəl prays-vərəqləri özündə birləşdirir.

Tədarükat üzrə menecerlər məhsulgöndərənlər arasında rəqabət mühitinin qorunub saxlanması və qiymətin azaldılmasına nail olmaq üçün həm standart və həm də xüsusi növ material resursları üzrə qiymət kotirovkası metodundan tez-tez istifadə etməli olurlar. Bu proses adətən alıcıların tələb olunan material resurslarının spesifikasiyası və bu spesifikasiyanın təmin edilməsi haqqında bütün zəruri informasiyalara malik «kvota tələbnaməsi»nin (request for quotes - RFQs) məhsulgöndərənlərə (istehsalçı firmalara) təqdim etməsi mərhələsindən başlayır. İstehsalçı firmalar «kvota tələbnaməsi»ni aldıqdan sonra göndərə biləcəyi məhsulların spesifik xüsusiyyətləri, qiymət və keyfiyyət, nəqliyyat şərtləri, məhsulların həcmi və göndərmə qrafiki haqqında məlumatları hazırlayırlar. Məhsulgöndərənlər tərəfindən geri qaytarılan RFQ-də həmçinin ayrı-ayrı məhsulların hazırlanmasına çəkilən məsrəflər, məhsulgöndərmələr və servis xidməti ilə bağlı xərclər haqqında məlumatlar da öz əksini tapmış olur. İstehlakçı firmaların tədarükat üzrə menecerləri müxtəlif məhsulgöndərənlərdən «kvota tələbnaməsi»nə verilmiş cavab məlumatlarını müqayisə etməklə aşağı qiymət və servis xidmətini təmin edən optimal məhsulgöndərənləri seçirlər.

Ümumiyyətlə, xammal və materialların, eləcə də onların tətbiqilə hazırlanmış məhsulların tədarükatını həyata keçirən zaman istehlakçı firmalar (müəssisələr) alınan məhsulların qiymət tərkibinə xüsusi əhəmiyyət verirlər. Son zamanlar normal tərəfdaşlara çevrilmiş satıcı və alıcı arasında mütəmadi olaraq tədarükatın predmetini təşkil edən məhsulların müəssisə daxili qiymətini müəyyənləşdirən zaman istehsal xərclərinin tərkib elementləri haqqında informasiyaların mübadiləsinə böyük ehtiyac duyulur. Belə bir yanaşma bir qayda olaraq uzunmüddətli tədarükat müqavilələrinin bağlanması zamanı tətbiq olunduğundan istehlakçı firmalar bu müqavilələri bağlamaq üçün birbaşa danışıqlardan geniş istifadə edirlər. Danışıqlar prosesi zaman baxımından uzun

bir dövrü əhatə edir və bu müddət ərzində istehlakçı firmalar müxtəlif hesablama metodlarından istifadə etməklə tədarük ediləcək material resurslarının alış qiyməti və eləcə də xüsusi istehsalın dəyər təhlilini aparırlar:

- sadə kalkulyasiya metodu (ümumi tədavül xərclərinin istehsal edilmiş məhsulun həcminə nisbəti);
- ekvivalent göstəricilər üzrə kalkulyasiya (ayrı-ayrı xərc maddələri üzrə tədavül xərclərinin orta səviyyəsi əsas götürülür);
- sabit (daimi) kalkulyasiya (avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərinin bazasında hər bir əməliyyatların icra edilməsi üzrə xərclərin dəqiq uçuğu).

Qiymətin təhlilini aparan zaman əlavə iş və xidmətlər, məsələn məsləhətləşmələrin aparılması, məhsulların göndərilməsi üzrə sənədlərin hazırlanması, qablaşdırma, gömrük rüsumları nəqletmə və s. əlaqədar xərclər də nəzərə alınmalıdır. Tədarükətin qiymət üzrə təhlili mürəkkəb və çoxcəhətli olduğundan onun aşağıda qeyd edilən mərhələlərlə aparılması tələb olunur:

- məhsulun yaradılması mərhələsindən son istehlakçıya çatdırılması anınadək qiymətin təhlili (tədarükətin xərcləri də aid olunmaqla kalkulyasiya maddələri üzrə NETTO qiymətinin təyin edilməsi);
- görülmüş işlər və yerinə yetirilmiş xidmətlərin ümumi dəyərində əsasən hesablanmış qiymətin təhlili;
- məhsulların faydalılıq dərəcəsinə görə qiymətlərin təhlili;
- analoji məhsulların qiymətlərinin yüksəlməsi zamanı qiymətlərin təhlili;
- məhsul vahidinə çəkilən ilkin xərclərə görə qiymətlərin təhlili;
- sürüşkən qiymətlərin köməyiylə aparılan təhlil;
- açıq məlumatlar - valyuta, birja kursları və gömrük statistikasına əsasən qiymətlərin təhlili.

Qeyd edilən meyarların tətbiq edilməsi üçün zəruri olan informasiyaların toplanması müxtəlif mənbələrdən - istehsalçı firmanın özünün apardığı xüsusi tədqiqat, bank və maliyyə institutları, potensial məhsulgöndərənlərin rəqibləri, sənaye - ticarət palatası və ya assosiasiyası, informasiya agentlikləri, dövlət qeydiyyat palataları, vergi, lisenziya xidmətlərindən alınan mə'lumatlara əsaslanır.

Məhsulgöndərənlərin seçilməsi haqqında qərarların qəbul edilməsi üçün son mərhələ onların sıralanması (ranjinqovkasi) və reyting üzrə yerləşdirilməsi hesab edilir. Bu prosesin aparılması üçün vahid mexanizm mövcud deyil və o, təbiət etibarını ilə yaradıcı xarakter daşıyır.

Birincisi, məhsulgöndərənlərin reytingini müəyyənləşdirən ixtiyari bir göstəricinin digər göstərici ilə müqayisəsinin aparılması zamanı onun xüsusi çəkisinin müəyyənləşdirilməsində subyektivliyə daha çox meyl edilir. Məsələn, əgər bütün göstəricilərin bir yerdə çəkisini 100 faiz qəbul etsək, onda bu faizin nə qədərini məhsulların keyfiyyətinə, onların coğrafi mövqeyinə, nə qədərini plandan kənar göndərmələrə, qiymət amilinə, hesablaşmanın şərtlərinə və məhsulgöndərmələrin etibarlılığına düşdüyünü istehsalçı firmanın kəndeksindən müəyyənləşdirmək qeyri-mümkündür. Sadəlikən hər bir parametr konkret vəziyyətdən asılı olduğundan onların ümumiləşdirilməsi yol verilməzdir. Daha doğrusu, məsələn, məhsul istehsalı zamanı istehsal yerlərində texnoloji səbəblərdən hazır məhsulu təşkil edən komponentlərdən hər hansı biri çatışmazsa o, istehsalın fasiləsizliyini təmin etmək üçün ixtiyari qiymətə mütləq alınmalıdır. Bu zaman məhsulgöndərmələrin etibarlılığı kimi parametr digər göstəricilərlə müqayisədə özünün 100 faizlik şkala üzrə ən yüksək ədədi qiymətini alır. Lakin hər hansı bir komponentin müvəqqəti olaraq istehsal yerində olmaması yol verilməzsə (məsələn, avtomobilin işıqlarını-faralarını avtomobil konveyerdən düşdükdən sonrada quraşdırmaq mümkündür. Bu tip komponentin - ünsürün olmaması tex-

noloji prosesdə fasilələr yaratmır), onda qiymət və hesablaşmanın şərtləri ön plana çəkilir, məhsulgöndərmələrin etibarlılığı isə öz əhəmiyyətini bir qədər azaldır.

Beləliklə, sadalanan hər bir faktorun xüsusi əhəmiyyətinin müəyyənləşdirilməsi qeyri - formal və yaradıcı akt hesab edilir. Buna görə də vəziyyətdən çıxmaq üçün praktiki olaraq müstəqil ekspertlər tərəfindən aparılan bal şkalaları üzrə qiymətləndirmələrdən istifadə olunur.

İkincisi, bu və ya digər göstəricinin qiymətləndirilməsi səviyyəsi yalnız bir məhsulgöndərən üçün xarakterikdir və onun formal metodlarla hesablanması ümumi formada qəbul edilmir.

Məhsulgöndərənlərin axtarılması, təhlili və seçilməsi üzrə ənənəvi metodlar müasir iqtisadi şəraitin tələbləri baxımından yeniləri ilə daha da zənginləşdirilmişdir.

Son dövrlərdə praktiki olaraq məhsulgöndərənlərin seçilməsi işi firmanın agentlərinə həvalə edilir. İstehsal sahələri ilə texniki nəzarət şöbəsi arasında qarşılıqlı fəaliyyəti təmin edən bu agentlər bütünlüklə tədarükat prosesinə və ya firmanın tədarükat şöbəsilə birlikdə tədarükatın hər hansı bir mərhələsinə kollegial cavabdehlik məsuliyyəti daşıyırlar. Agentlərin tədarükat işlərinin həyata keçirilməsi mexanizmi firmaların özünün tədarükat mexanizmindən əsaslı fərqlənir. Belə ki, milli və ya beynəlxalq tədarükat bazarlarında fəaliyyət göstərən məhsulgöndərənlərin seçilməsilə bağlı çətinliklərlə rastlaşan bu agentlər ixtisaslaşmış büro və vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən firmaların xidmətindən istifadə edirlər. Bu firma və büroların məqsədi müvafiq haqlar əsasında əvvəlcədən bəyan edilən parametrlər üzrə əlverişli məhsulgöndərənləri axtarıb tapır və meydana çıxan hüquqi və maliyyə məsələləri haqqında məsləhətləşmələri həyata keçirirlər. Alıcı şirkətlər bu bürolara özlərinin əlahiddə səlahiyyətlərini həvalə edir və onlarda alıcıların adından məhsulgöndərmələrin təşkili, maliyyələşdirilməsi və reallaşdırılması ilə bağlı bir sıra məsələləri həll edirlər. Göstə-

rilən xidmətlərə görə ödəmələr bir qayda olaraq ya bağlanan müqavilənin ümumi dəyərində, ya da mənfəətə görə faizlə hesablanır. Adətən qeyd edilən firmaların xidmətindən istifadə olunmasına istehlakçıların və onların agentlərinin müraicət etməsinə səbəb yeni satış bazarları və bu bazarlar üçün istehsal edilən məhsullara prinsip e'tibarı ilə lazım olan yeni xammal, material və dəstləşdirici məmulatın əldə edilməsi zəruriyyətinin yaranmasıdır.

Təkliflərin alınması və qiymətləndirilməsi. Tədarükat bazarında potensial məhsulgöndərənlərdən təkliflərin alınması və qiymətləndirilməsi müxtəlif formada təşkil edilə bilər. Dünya praktikasında *müsabiqə yolu ilə ticarət və məhsulgöndərənlərlə istehsalçılar arasında yazılı danışıqlar* bu təşkilin ən mütərəqqi və geniş yayılmış formaları hesab edilir.

Müsabiqə ticarəti (tender) - potensial məhsulgöndərənlərin tapılması üçün tətbiq edilən əhəmiyyətli formada. Müsabiqə ticarəti yüksək qiymətə malik olan xammal, material və dəstləşdirici məmulatların tədarükat bazarında alınması təklif olunduqda və ya məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar arasında uzunmüddətli təsərrüfat əlaqələri yaratmaq lazım gəldikdə keçirilir. Bu növ ticarət həm məhsulgöndərənlərə, həm də istehlakçı firmalar üçün əlverişlidir. Məhsulgöndərənlər bu və ya digər xammal və materialların istehlakçıları ilə gələcəkdə quracaqları iş birliyinin bütün şərtləri haqqında dəqiq mə'lumata malik olmalıdır. *«Alıcı şahdır»* prinsipinə əsaslanan istehlakçı firmalar isə istər milli, istərsə də beynəlxalq tədarükat bazarlarının subyektləri kimi çıxış edən ayrı-ayrı məhsulgöndərənlərdən təkliflər alır və onların içərisindən özünə iqtisadi baxımdan (məhsulgöndərənlərin məhsulgöndərmə intizamı, alınacaq materialların qiyməti, nəqləmə vasitələri və onların tarifləri, optimal məhsul partiyasının göndərilməsi şərtləri və qaydaları, məhsulgöndərənin coğrafi mövqeyi və s.) əlverişlisini seçir.

Tenderin keçirilməsi aşağıdakı ardıcılıqla həyata keçirilir:

- reklam;
- tender sənədlərinin hazırlanması;
- tender sənədlərinin kütləvi informasiya vasitələrində (qəzet və jurnallarda) dərc edilməsi;
- tender təkliflərinin qəbulu və onların e'lan edilməsi;
- tender təkliflərinin qiymətləndirilməsi;
- ticarət iştirakçılarının ixtisaslaşma dərəcələrinin təsdiq edilməsi;
- təkliflərin qəbulu və tədarükat müqavilələrinin bağlanması.

Müsabiqə ticarətinin təşkil edilməsi mürəkkəb və çoxplanlı bir işdir. Məhz buna görə də dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində olduğu kimi istehsalçı və istehlakçı firmalar arasında iqtisadi münasibətlərin yüksək səmərəli formasının qarantı olan ticarətin müsabiqə yolu ilə həyata keçirilməsi mexanizmini bilmək və bunun üçün zəruri sənədləşdirmə işlərinin aparılması vərdislərinə malik olmaq lazımdır.

Mahiyyət baxımından çoxluq təşkil edən tender sənədləri bir sıra funksiyaları yerinə yetirir:

- ticarətin keçirilməsi haqqında iştirakçıları təlimatlandırır;
- alınan məhsullar və ya göstərilən xidmətlər haqqında qısa məlumatlar verir;
- təkliflərin qiymətləndirilməsi üçün meyarları müəyyənləşdirir;
- gələcək müqavilələrin şərtlərini təyin edir.

Tender təkliflərinin qiymətləndirilməsi tender sənədlərində göstərilən meyarlara uyğun olaraq çox ciddi şəkildə aparılır. Qiymətləndirmənin həyata keçirilməsi əsasən aşağıdakı qaydalara əsaslanır:

- təkliflərin qiymətləndirilməsini həyata keçirən tender komitəsinin üzvləri əvvəlcədən təyin edilir;

➤ yalnız tender sənədlərində şərh edilmiş tələblərə cavab verə biləcək təkliflərə baxılır;

➤ tender sənədlərində elan olunmuş qiymətləndirmə proseduruna şərtsiz riayət edilir;

➤ ticarət iştirakçıları ilə hər hansı ixtiyari danışıqlara yol verilmir.

Tender komitəsi tender təkliflərinin qiymətləndirilməsi haqqında hesabat tərtib edir. Bu hesabatda tender təkliflərinin qiymətləndirilməsi əsaslandırılır, qəbul edilməyən təkliflərin səbəbləri şərh edilir və gələcəkdə müqavilələrin bağlanması tövsiyə edilməsi göstərilir.

Müsabiqə ticarətinin qalibi kimi sərfəli və tender təkliflərinə yüksək peşəkarlıqla cavab verə biləcək iştirakçı qəbul edilir.

Praktikada potensial məhsulgöndərənlərdən təkliflərin alınmasının başqa üsulu *məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar arasında yazılı danışıqlar* hesab olunur.

Yazılı danışıqlar prosesində istehlakçı firmalar potensial məhsulgöndərənlərdən ona lazım olan mal-material qiymətlilərinin göndərilməsi üçün rəsmi təkliflər paketi alır. Bu bir qayda olaraq iki üsulla həyata keçirilir. Birinci halda məhsulgöndərmələr üzrə yazışmalara başlamaq və onu qəbul etmək ideyasını *satıcı təklif edir*. İstehsalçılar – satıcılar potensial alıcılara – istehlakçı firmalara məhsullar haqqında özəl təkliflərini (və ofert) göndərirlər. Bu sənədlər müsabiqə yolu ilə ticarətin keçirilməsi zamanı alınan təkliflərlə demək olar ki, eyniyyət təşkil edir. Təkliflərin ciddi təyin edildiyi müsabiqə ticarətindən fərqli olaraq yazılı danışıqlar zamanı ofertlər müxtəlif forma və məzmunu malik ola bilər. Adətən ofertlər məhsulların adı, məhsulların kəmiyyəti və keyfiyyəti, qiyməti, göndərmə vaxtı və şərtləri, ödəmənin şərtləri, tara və qablaşdırmanın xarakteristikası və təhvil (təslim) qaydaları kimi göstəriciləri özlərində əks etdirir.

Ofertlər ciddi və sürüşkən (sərbəst) olur. Ciddi ofertlər ofertin fəaliyyət müddəti göstərilməklə yalnız bir alıcıya göndərilir. Ofertin fəaliyyət müddəti ərzində satıcı öz ilkin şərtlərini dəyişə bilməz. Əgər alıcılar bu müddət ərzində satıcıların təklifinə heç bir reaksiya vermirlərsə, onda təklif qəbul edilməmiş hesab olunur və satıcı təklif azadlığına malik olur. Daha doğrusu, müddət başa çatdıqdan sonra satıcı bu təkliflə yeni alıcılara müraciət edə bilmək imkanına qazır.

Əgər təkliflər alıcı tərəfindən qəbul edilirsə onda o, satıcıya ofertin fəaliyyət müddəti ərzində təkliflərin qəbul edilməsi haqqında müvafiq informasiya göndərir. Bir çox hallarda alıcı təklif edilmiş məhsul partiyasının qiyməti, həcmi, göndərmə şərtləri və müddəti ilə razılaşırsa satıcıya özünün məqbul hesab etdiyi əks təklifləri ünvanlaya bilər. Kontragentlər təkliflərin fəaliyyət müddəti ərzində razılaşma əldə edə bilmirlərsə danışıqlar satıcının ciddi ofert üzrə öhdəliklərini nəzərə almadan davam etdirilir. Ciddi ofertlər bir qayda olaraq ənənəvi əməkdaşlara göndərilir.

Sərbəst ofertlər alıcıya münasibətdə satıcının heç bir öhdəliyini nəzərdə tutmur. Bu cür ofertlər qeyri-məhdud sayda potensial alıcılara göndərilir və özündə yuxarıda qeyd edilən göstəricilərdən əlavə reklam üzrə informasiya materiallarını birləşdirir.

Potensial alıcılara daxil olmuş təkliflərin qiymətləndirilməsi üçün müxtəlif üsullardan istifadə edilir. Bu müsabiqə ticarətində olduğu kimi ciddi reqlamentləşdirilmiş proses də ola bilər. Təkliflərin qiymətləndirilməsində əsas meyar məhsul partiyasının yüksək keyfiyyəti ilə bu partiya daxil olan məhsulların minimal qiymətlərinin uzlaşdırılmasından ibarətdir.

Məhsulgöndərənlərlə və alıcılar arasında yazılı danışıqların təşkil edilməsinin ikinci üsulunda danışıqlara başlanılması ideyası *alıcılar tərəfindən* verilir. Alıcı potensial məhsulgöndərənlərə təklif (ofert) almaq məqsədilə kommer-

siya məktubu və ya sorgu göndərir. Bu tip sorgularda qiymətdən başqa (cavab təklifində müəyyənləşir) bütün lazımi əkvizitlər - məhsulun adı, tələb olunan keyfiyyət, məhsul-göndərmələrin müddəti və şərtləri, ödəmələr haqqında məlumatlar öz əksini tapmalıdır. Potensial alıcı özünün satıcı kontragentinə müraciət etdikdə, bu sorgular sifarişlərlə bəzələnir.

1.5. TƏDARÜKAT ÜZRƏ HESABLAŞMALARIN ƏSAS FORMALARI VƏ QAYDALARI

Ömtəlik məhsul və onun hazırlanması üçün lazım olan komponentlərin istehsalı, satışı və istifadəsi prosesində müəssisələr və logistik vasitəçilik missiyasını həyata keçirən firmalar arasında pul dövriyyəsini əmələ gətirən iqtisadi münasibətlər yaranır.

Pul dövriyyəsini tərkib hissəsi olan tədiyyə vasitəçilik etdiyi firma və müəssisələr arasında iqtisadi münasibətlərin xarakterinə görə pul hesablaşmalarıdır. Buna görə də tədarükat bazarında aşkar edilmiş potensial məhsul-göndərənlərlə aldıkları mal-material qiymətlilərinin dəyərini etmək üçün müxtəlif hesablaşma formalarından istifadə edirlər. Daha doğrusu, istər istehsalçı, istərsə də istehlakçı firmalar məhsulgöndərmələrlə bağlı işgüzar fəaliyyətlərini həyata keçirən zaman özlərinin iqtisadi tərəfdaşları ilə müxtəlif formada hesablaşma münasibətlərinə girirlər. Bu münasibətlər alınmış material və istehsal resurslarının dəyərinin müəyyən edilmiş müddətdə alıcı tərəfindən ödənilməsi, eləcə də məhsulgöndərənlərin istehlakçı firmalardan tədiyyələrinin tələb edilməsi üzrə istehlakçı hüquqlarına əsaslanır.

Hesablaşma forması tədiyyə dövriyyəsində tədiyyələrin qanunvericilik normaları çərçivəsində xüsusi hərəkət formasıdır.

Qeyri-nəgd tədiyyə dövriyyəsinin təşkili formaları tədiyyə sistemi adlanır. Tədiyyə sistemi iqtisadi fəaliyyət zamanı yaranan müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsini təmin edən dövlətin qanunla tənzimlənən elementlər toplusudur. İstənilən ölkənin tədiyyə sisteminin inkişaf dərəcəsini müəyyənləşdirən amillərə: iqtisadiyyatın ümumi inkişaf səviyyəsi, bank qanunvericiliyinin əsasları və hesablaşmalarda mövcud ənənələr aid edilir.

Hər hansı hesablaşma formasının tətbiq edilməsi məhsulun xarakterindən, təhvil-qəbul yerindən və qaydasından asılı olaraq ölkənin milli qanunvericilik aktları və normativ sənədləri ilə müəyyən edilir və məhsulgöndərmələr üzrə bağlanmış müqavilələrdə öz əksini tapır. Aydındır ki, firmalar (şirkətlər) arasında hesablaşma əməliyyatları alıcının müvafiq banklarda olan hesablarından (cari, valyuta və s.) məhsulgöndərənlərin müvafiq hesablarına konkret (və ya tələb olunan) maliyyə vəsaitini köçürülməklə qeyri-nəgd qaydada həyata keçirilir. Bundan başqa məhsulların alınması və ya satışı zamanı milli (mərkəzi) bankın icazə verdiyi hallarda nəgd hesablaşma qaydaları da tətbiq edilir.

Tədiyyələrin həyata keçirilməsi üsul və yollarının məcmusu, sənəd dövriyyəsi qaydaları və pul vəsaitlərinin hesablaşmada iştirak edən tərəflərlə banklar arasında hərəkəti hesablaşma formaları adlanır.

Milli iqtisadiyyatda pul hesablaşmaları əmtəə və qeyri-əmtəə əməliyyatları üzrə hesablaşmalara bölünür.

Əmtəə əməliyyatları üzrə hesablaşmalara material resurslarının və ya hazır məhsulun satışı, xidmətlərin göstərilməsi və maddi vəsaitlərin sistem daxili bölüşdürülməsi ilə əlaqədar olaraq başqa təsərrüfat əməliyyatları üçün müəssisə və firmalar arasındakı hesablaşmalar aid edilir. Qeyri-əmtəə əməliyyatları üzrə hesablaşmalar isə büdcəyə ödəniş, bankdan müxtəlif məqsədlər üçün kredit alınması və geri qaytarılması, qeyri-əmtəə əməliyyatları üzrə faizlərin ödənilməsi, mənfəət, amortizasiya ayırmaları və dövriyyə vəsa-

itlərinin sistem daxili bölüşdürülməsi ilə əlaqədar hesablaşmalardan ibarətdir. Bütün bu əməliyyatlar üzrə firma (şirkətlər) və müəssisələr (təşkilatlar) arasında hesablaşmalar aparıldıqda bir sıra prinsiplərə riayət olunmalıdır:

- hesablaşmalar material resursları və ya hazır məhsullar yüklənib göndərildikdən, xidmətlər isə göstərildikdən sonra, ondan əvvəl və ya onlarla eyni vaxta aparılmalıdır;
- banklar haqqında qanunda və bank təlimatlarında nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla tədiyyə ödəyicinin razılığı əsasında aparılmalıdır;
- alıcı (istehlakçı) hesablaşma sənədləri üzrə ödənişlərdən yalnız məhsulgöndərmələri tənzimləyən normativ hüquqi sənədlərdə, müqavilələrdə və bank təlimatlarında göstərilmiş səbəblərə görə imtina edə bilər;
- hesablaşma ödəyicinin xüsusi vəsaiti (limitləşdirilməmiş və ya limitləşdirilməmiş çek kitabçaları və akkreditivlərlə hesablaşma aparılması halları istisna olmaqla) və ya cəlb edilmiş vəsaitlər hesabına aparılmalıdır;
- tələb olunan maliyyə vəsaitləri məhsulgöndərənin hesabına yalnız həmin məbləğ ödəyicinin hesabından silindikdən sonra daxil edilir.

Məhsulgöndərənlərlə alıcı arasında hesablaşma eyni şəhər və özgə şəhər hesablaşmalarına bölünür. Firma və müəssisələr arasında aparılan hesablaşma əməliyyatlarına müxtəlif yaşayış məntəqələrində yerləşən bank idarələri xidmət etdikdə o, özgə şəhər hesablaşmaları, eyni bank idarəsi və ya eyni şəhərin müxtəlif bank idarələri xidmət göstərdikdə isə eyni şəhər hesablaşmaları adlanır.

Hər hansı hesablaşma formasının tətbiqi həm material resursları və hazır məhsulun xarakterindən, qəbul – təhvil yerindən və qaydasından, həm də bir sıra başqa şərtlərdən asılı olaraq müqavilələrlə müəyyənləşdirilir.

Əmtəə və xidmətlər üzrə qeyri - nəgd hesablaşmalar aşağıdakı formalarla həyata keçirilir:

- tədiyyə tapşırıqları;
- akkreditiv;
- plan tədiyyələri;
- veksellər;
- çeklər;
- klirinq;
- tədiyyə tələbnamələri;
- xüsusi hesablar;
- inkassa tapşırıqları (vəsaitlər sərəncam vasitəsilə mübahisəsiz silindikdə);
 - plastik kartlarla.

Tədarükat praktikasında istifadə edilən hesablaşmanın formaları bir - birindən sənəd dövriyyəsi və tədiyyə vasitələrinin növünə görə fərqlənir. Hesablaşma formalarının seçilməsinə məhsulların növü, onların tələb və təklifi arasındakı nisbət, tədarükat işləri üzrə tərəfdaşlar arasında kommersiya əlaqələrinin xarakteri, tərəfdaşların bir-birinə məkanca yaxınlığı, coğrafi mövqeyi və məhsulların nəql edilməsi üsulları, hesablaşma əməliyyatlarının əmək tutumluluğu, tərəfdaşların maliyyə imkanları və maliyyə vəsaitlərinin dövr sürəti təsir göstərir. Buna görə də elə hesablaşma forması seçmək lazımdır ki, o, işgüzar tərəfdaşlar üçün əlverişli olmaqla bərabər onların arasındakı təsərrüfat əlaqələrinin xarakterini daha düzgün əks etdirə bilsin.

Firma və müəssisələr özlərinin xüsusi pul vəsaitlərini səhm nəzarət paketinin 49 faizi dövlətin əlində cəmləmiş Universal Səhmdar Bank, Kapital Bank, Beynəlxalq Bank və onların ayrı-ayrı filiallarında, habelə fəaliyyətləri Respublikanın Milli Bankı tərəfindən tənzimlənən kommersiya banklarında (cari və hesablaşma hesablarında) saxlayırlar. Hesablaşma hesabları fəaliyyət xarakterindən və mülkiyyət formasından asılı olmayaraq büdcədən maliyyələşməyən bütün təsərrüfat subyektləri üçün, cari hesablar isə büdcədən maliyyələşən idarə və təşkilatlar üçün açılır.

Tədiyyə tapşırıqları.

Tədiyyə tapşırıqları vasitəsilə hesablaşma formasından özgə və eyni şəhər hesablaşmalarında əmtəə və xidmətlərin haqqının, həm də qeyri-əmtəə əməliyyatlarının qabaqcadan ödənilməsi üçün istifadə olunur.

Tədiyyə tapşırığı hər hansı firma və ya müəssisənin ona xidmət edən bank bölməsinə onun hesabından digər firma və ya müəssisənin hesabına müəyyən məbləğin köçürülməsi – silinməsi üçün verilən tapşırıqdır.

Bazar iqtisadiyyatına keçidlə əlaqədar olaraq poçt, teleqraf, elektron və məhsullara (xidmətlərə) görə tədiyyə tapşırıqları ilə bank köçürmələrindən geniş istifadə edilir. Tədiyyə tapşırıqları əsasında vəsaitlərin bir bankdan bir neçə alıcının hesabına köçürülməsi zamanı icmal tədiyyə tapşırıqları tərtib edilir. Digər hesablaşma sənədləri kimi tədiyyə tapşırıqları da müvafiq blank formaları şəklində fərdi kompyuterlərdə əlavə və düzəlişlər, pozma və silmə hallarına yol vermədən hazırlanmalı və tərtib edildiyi 10 gün ərzində banka təqdim edilməlidir. Tədiyyə tapşırıqları özlərində aşağıdakı rekvizitləri əks etdirir:

- sənədin adı;
- sənədin nömrəsi, yazıldığı gün, ay, il;
- məhsul və xidmətlərə görə vəsaitlərin köçürüldüyü bankın adı, müxbir hesabı və kodu;
- maliyyə vəsaitlərini köçürənin adı, onun bankda olan hesablaşma hesabının nömrəsi, vergi ödəyicisi kimi identifikasiya kodu;
- maliyyə vəsaitlərini alanın adı, onun bankda olan hesablaşma hesabının nömrəsi, vergi ödəyicisi kimi identifikasiya kodu;
- məhsul və xidmətlərə görə vəsaitləri alan bankın adı, müxbir hesabı və kodu;

• ödəmənin təyinatı və bu təyinatı əsaslandıran müqavilə və ya hesab fakturanın nömrəsi, bağlanma və ya verilmə tarixi;

• rəqəm və sözlə yazılmaqla tədiyyənin məbləği.

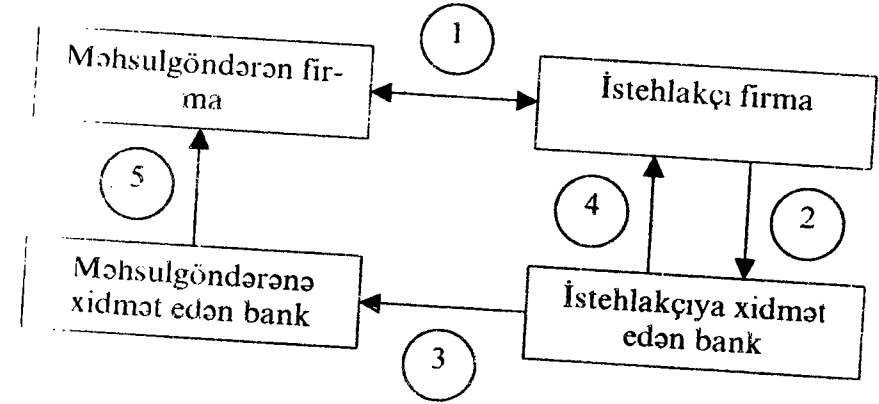
Bir neçə nüsxədən ibarət olmaqla tərtib edilən tədiyyə tapşırıqlarının birinci nüsxəsində firmanın (şirkətin) möhürü və baş mühasib də daxil olmaqla prezidentin (direktorun) imzası qoyulur. Tədiyyə tapşırıqlarının birinci nüsxəsi əsasında tələb olunan pul vəsaitləri ödəyicinin hesabından silinərək alıcının, başqa sözlə, məhsulgöndərən hesabına köçürülür.

Qeyri-nəgd hesablaşmalar üzrə beynəlxalq praktikada mövcud olan təcrübəyə istinadən tədiyyə tapşırıqlarının *təcili, vaxtından əvvəl və təxirə salınmış (uzadılmış) növləri* mövcuddur. Təcili tədiyyələrə bir qayda olaraq məhsullar göndərildikdən sonra tətbiq edilən tədiyyə tapşırıqlarını aid edirər. Vaxtından əvvəl və ya təxirə salınmış tədiyyələrdən tərəflər tədarükət müqavilələrində nəzərdə tutulduğu hallarda istifadə edirlər.

Tapşırıqlar bank tərəfindən o vaxt aksept edilir ki, tapşırıqların məbləği bankın ayrıca hesabında depozitə qoyulsun. Hesablaşmanın bu formasından istifadə edən məhsulgöndərənlər (vəsaiti alanlar) aşağıdakı səbəblərlə əlaqədar olaraq risk daşıyıcısına çevrilirlər.

Birincisi, məhsulgöndərənlər tərəfindən tədiyyə tapşırıqlarının hesabda kifayət qədər vəsaitin olmaması və ya ssuda ala bilməməsinə görə vaxt baxımından yol verilən gecikmələr, **ikincisi** isə tədiyyə tapşırığının yerinə yetirilməsi zamanı vəsaitlər vaxtında hesablara köçürülmür. **Birinci** göstərilən riskdən tədarükət müqavilələrinin bağlanması zamanı hesablaşmaların şərtlərini dəqiq müəyyənləşdirməklə yayınmaq mümkündür. **İkinci** risk birmə'nalı formada hesablaşma əməliyyatlarının aparılmasına mə'suliyyət daşıyan bankların iş laqeyd yanaşması səbəbindən yaranır. Tədiyyə

tapşırıqları ilə hesablaşmaların formaları şəkil 8.7 -də verilmişdir.



Şəkil 8.7. Tədiyyə tapşırıqları əsasında hesablaşmaların aparılması sxemi

1 - material resursları və ya hazır məhsulların göndərilməsi;

2 - istehlakçı firma tərəfindən faktiki qəbul edilmiş (və ya göndərilməsi nəzərdə tutulan) material resurslarının dəyərində uyğun olan tədiyyə tapşırıqlarının hazırlanması və onun banka təqdim olunması;

3 - tədiyyə tapşırıqlarının məhsulgöndərəne xidmət edən banka təhvil verilməsi və tədiyyə tapşırığında göstərilən məbləğin istehsalçı (məhsulgöndərən) firmanın hesabına köçürülməsi;

4 - istehlakçı firmaya hesablaşma hesabından tədiyyə tapşırığında göstərilən pul vəsaitinin silinməsi haqqında müvafiq bank çıxarışının verilməsi;

5 - istehsalçı (məhsulgöndərən) firmaya göndərilən material resurslarının və ya hazır məhsulların dəyərini ödə-

nilməsi haqqında müvafiq bank çıxarışının təqdim olunması.

Tədarükət əməliyyatlarının iştirakçıları arasında məhsul-göndərmələrə görə təcili ödəmə halları nəzərdə tutulduqda 1 və 2 əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi ardıcılığa davayıdır.

Məhsul alan istehlakçı firmalara xidmət edən banklar tərəfindən tədiyyə tapşırıqları yalnız onların hesablarında ödənilməsi nəzərdə tutulan tədiyyənin məbləği qədər maliyyə vəsaiti olduqda qəbul edilir.

Akkreditiv hesablaşma forması.

Ümumiyyətlə, tətbiq edilən bu və ya digər növ hesablaşma forması, xüsusi ilə bank köçürmələri üzrə tədiyyə və inkassalar bilavasitə ödəyicidən çox asılıdır. Bu asılığın aradan qaldırılması üçün akkreditiv hesablaşma formasında istifadə olunur. Akkreditiv beynəlxalq hesablaşma formalarından biridir.

Akkreditiv – («acredo» latın sözü olub - etibar deməkdir) akkreditivdə göstərilən şərtlərin yerinə yetirilməsi zamanı fiziki və ya hüquqi şəxslərə müəyyən məbləğin ödənilməsi haqqında bir kredit təşkilatının digər kredit təşkilatına yazılı tapşırıqından ibarətdir.

Məhsul-göndərmələrə görə akkreditiv formada hesablaşmanın aparılması praktiki olaraq ödəyiciləri göndərilən məhsulların dəyərinin ödənilib - ödənilməməsi haqqında qərar qəbul edilməsi prosesindən birmənalı şəkildə uzaqlaşdırır, təcrid edir.

Hesablaşmanın akkreditiv forması beynəlxalq hesablaşmaların aparılması üçün əsas hesab olunur.

Akkreditiv üzrə əməliyyatlarda:

- 1) akkreditivin açılması xahişi ilə banka müraciət edən alıcı (ödəyici – akkreditel);
- 2) emitent bank;
- 3) məhsul-göndərən və ya xidmət göstərən (akkreditiv üzrə benefisiar) firma və şirkətlər;

4) məhsul-göndərənlərin (və ya xidmət göstərənlərin) yerləşdiyi ərazi üzrə müxbir (icraedici) banklar iştirak edirlər.

Dünya praktikasında akkreditivin: *geri çağırılan və çağırılmayan* formalarından geniş istifadə olunur. Geri çağırılan akkreditivlər məhsul-göndərənləri əvvəlcədən xəbərdarlıq etmədən dəyişilə və ya ləğv edilə bilər. Bu formadan çox nadir hallarda istifadə olunur.

Çağırılmayan akkreditivlər məhsul-göndərənlərin və cavabdeh bankın razılığı olmadan (əgər akkreditivin şərtləri yerinə yetirilmişdirsə) dəyişilə bilməz. Çağırılmayan akkreditivlər də öz növbəsində *təsdiq edilən və təsdiq edilməyən* formalarda olur. Təsdiq edilməyən akkreditivlər müxbir bank tərəfindən məhsul-göndərənlərin təqdim etdiyi sənədlər əsasında tədiyyə ödəmələrinin yerinə yetirilməsinə zəmanət vermir. Buna görə də özlərini sığortalamaq üçün məhsul-göndərənlər bu əməliyyatların emitent banklar vasitəsilə aparılmasına cəhd göstərirlər.

Çağırılmayan akkreditivlərin təsdiq edilən formasından istifadə emitent bankın tədiyyə üzrə ödəmələri həyata keçirib - keçirməməsindən asılı olmayaraq xidmət edən bank üçün yerinə yetirilməsi məcburi hesab olunan ciddi öhdəliklər nəzərdə tutur. Aydındır ki, məhsul-göndərənlər üçün ən etibarlı çağırılmayan və xidmət göstərən banklar tərəfindən təsdiq edilən akkreditiv hesab olunur.

Akkreditivlər *ödənilən və ödənilməyən* formalarda da olur. Akkreditivin ödənilən formasında məhsul-göndərənlərə xidmət edən bankın ixtiyarına yalnız akkreditivdə göstərilən məbləğin ödənilməsi üçün lazım olan maliyyə vəsaitinin həcmi qədər vəsait verilir. Ödənilməyən akkreditiv də hesablaşmaların aparılması üçün lazım olan maliyyə vəsaitləri emitent bankın zəmanəti ilə verilir.

Azərbaycan Respublikası daxilində bir məhsul-göndərənə hesablaşmanın aparılması üçün intensiv olaraq akkre-

ditivin çağırılmayan, təsdiq edilən və ödənilən formasından istifadə olunur.

Praktikada akkreditiv hesablaşma formasından istifadə olunması kontragentlər arasında bağlanan müqavilələr əsasında müəyyən edilir. Bu müqavilələrdə akkreditivin fəaliyyət müddəti, akkreditiv üzrə hesablaşmanın forması, emitent bankın adı, akkreditivin növü, akkreditiv açılması haqqında məhsulgöndərənlərin məlumatlandırılması qaydası, akkreditiv üzrə maliyyə vəsaitlərinin alınması üçün məhsulgöndərənlərin ona xidmət göstərən banka təqdim edəcəyi sənədlərin adı, məhsullar göndərildikdən sonra sənədlərin banka təqdim edilməsi müddəti və s. göstərilir.

Akkreditiv bir qayda olaraq alıcılar - ödəyici tərəfindən ona xidmət göstərən banka (emitent banka) verilən ərizələr əsasında açılır. Bu ərizələr standartlaşdırılmış blank formasında olur və kontragentlər arasında bağlanan müqavilələrdə nəzərdə tutulan aşağıdakı şərtləri özündə ehtiva edir:

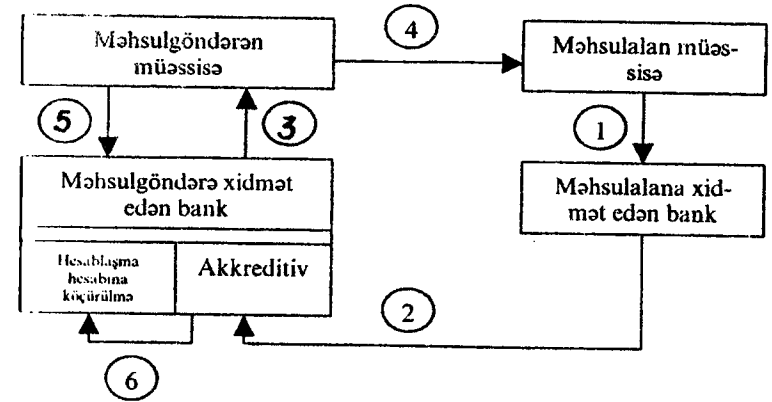
- akkreditiv açılan müqavilənin nömrəsi;
- akkreditivin fəaliyyət müddəti (onun qurtardığı gün və ay);
- məhsulgöndərənin adı və ünvanı;
- akkreditivi istifadə edən bankın adı, müxbir hesabı və kodu;
- akkreditivin növü;
- akkreditiv üzrə alınacaq material resurslarının nomenklaturası;
- akkreditivin məbləği.

Məhsul alanların tapşırığı əsasında emitent bank məhsulgöndərənlərə xidmət göstərən bankın (icraedici bankın) müxbir hesabına ərizədə göstərilən məbləğin həcmi qədər vəsaiti köçürür.

Bağlanmış müqavilələr üzrə göndərilməsi tələb olunan məhsulları alıcılara ünvanladıqdan sonra məhsulgöndərən-

lər onlara xidmət göstərən bankdakı akkreditivləşdirilmiş vəsaiti cari hesablarına köçürmək üçün bu banka aşağıdakı: hesab faktura və ona əlavə edilmiş reystr; nəqliyyat və sığorta sənədləri; məhsulların əmələ gəlməsi haqqında şəhadətnamə; sertifikat və keyfiyyəti təsdiq edən sənədləri təqdim etməlidir. Qeyd olunan bu sənədlər düzgün tərtib edilmiş və tələb olunan müddətdə banka təhvil verilməlidir. Əks halda akkreditiv geri qaytarılır və müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsinə görə məhsulgöndərənlər nəzərdə tutulan (razılaşdırılmış) hədd daxilində iqtisadi cərimələr ödəmək məcburiyyətində qalırlar.

Akkreditiv məhsulgöndərənin bankı tərəfindən ayrılan müddət başa çatdıqdan sonra bağlanır. İstifadə edilməyən məbləğ deponentləşdirilmiş məbləğ kimi alıcıların bankına köçürülür. Akkreditivin şərtlərinin pozulmasına görə məsuliyyəti ödəyicilər qarşısında emitent bank, emitent bank qarşısında isə icraedici bank daşıyır. Akkreditiv formada hesablaşmaların aparılması zamanı sənəd dövriyyəsinə sxematik olaraq şəkil 8.8 -də göstərilən formada vermək olar.



Şəkil 8.8. Akkreditiv formada hesablaşma zamanı sənəd dövriyyəsinin sxemi

- 1- akkreditivin açılması haqqında ərizə və vəsaitlərin deponentləşdirilməsi üçün tədiyyə tapşırığı;
- 2- deponentləşdirilmiş maliyyə vəsaiti;
- 3- akkreditivin açılması haqqında mə'lumat;
- 4- material resurslarının göndərilməsi;
- 5- yüklərin göndərilməsini təsdiq edən sənədlər;
- 6- akkreditivdən vəsaitlərin hesablaşma hesabına köçürülməsi.

Hesablaşmaların akkreditiv formada həyata keçirilməsi tərəflər üçün çox baha başa gəlir. Belə ki, akkreditiv əməliyyatların yerinə yetirilməsinə görə banklar akkreditivin məbləğindən asılı olaraq yüksək komission haqları tələb edirlər. Bu hesablaşma formasının müsbət cəhəti məhsul-göndərənlər üçün göndərilən məhsulların dəyərinin vaxtında və tam ödənilməsinə, alıcılar üçün isə tələb olunan məhsulların müqavilədə nəzərdə tutulan müddətdə göndərilməsinə zamanətin verilməsindən ibarətdir. Lakin alıcıların maliyyə vəsaitlərinin müvəqqəti olaraq dondurulması, yəni, dövr sürətinin azaldılması, akkreditiv əməliyyatların yerinə yetirilməsinə görə bankın tutduğu yüksək komission haqları, məhsul-göndərənlərin isə bu vəsaitdən vaxtında istifadə edə bilməməsi qeyd olunan hesablaşma formasının mənfi cəhətini göstərir.

Plan tədiyyələri (açıq hesablar). Plan tədiyyələri qeyri-nəgd hesablaşma formasıdır. Belə hesablaşmalar ənənəvi logistik əlaqələr malik olan iqtisadi tərəfdaşlar arasında tətbiq edilir. Bu formaya görə hər satılmış məhsul partiyası üçün ayrıca hesablaşma sənədi tərtib edilmir. Bu baxımdan o, nəinki müəssisələrdə sənədlərin rəsmiləşdirilməsi üzrə yerinə yetirilən texniki işlərin sayının azaldılmasına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir, eyni zamanda banka təqdim edilən sənəd axınının da həcmi azaldır.

Əsasən istehlakçıların (alıcıların) tədiyyə tapşırıqları vasitəsilə həyata keçirilən plan tədiyyələri tranzit məhsul-göndərmələr üzrə hesablaşmalarda tətbiq olunmur. Bank

idatələrinin razılığı ilə məqsədəuyğun hallarda tədiyyə tələbnamələrindən istifadə oluna bilər.

Məhsul-göndərənlər və alıcılar arasında bağlanan tələnkət müqavilələrində hesablaşma dövrünün müddəti, plan tədiyyələrinin məbləği, onların ödənilməsi vaxtı və müəyyən dövr üzrə faktiki göndərilən məhsulları uçota almaqla borcların dəqiqləşdirilməsi kimi şərtlər göstərilir.

Plan tədiyyələri hər gün və ya vaxtaşırı (həftədə 1-2 dəfə) aparıla bilər. Bu zaman hər bir plan tədiyyəsi üçün ayrıca sənəd təqdim edilir.

Hesablaşmanın bu forması məhsul-göndərənlərin istehlakçıları faizsiz kreditləşdirməsi adlanır.

Veksellərlə hesablaşmalar. Məhsul-göndərənlərlə hesablaşmaların aparılması zamanı veksellərdən geniş istifadə edilir. Məhsulların mübadiləsi prosesində, o cümlədən tədarükat logistikasının icrası vaxtı istehlakçılar əksər vaxtlarda müxtəlif səbəblərdən məhsul-göndərənlərə aldıkları material və istehsal resurslarının dəyərini ödəyə bilmirlər. Bu zaman tədiyyələrin ödənilməsi vaxtının müəyyən qədər uzadılması və ya təxirə salınmasına ehtiyac yaranır. Belə hallarda istehlakçı firmalar məhsul-göndərən firmalara borc öhdəliyi adı altında *v e k s e l* təqdim edirlər. Məhsul-göndərənlərin vekselləri qəbul etməsi və bu veksellər əsasında istehlakçılarla hesablaşma aparmaları praktiki olaraq kommersiya kreditləri adlanır. Başqa sözlə, istehlakçı firma vekselləri məhsul-göndərənlərə təqdim edirsə o, müəyyən müddət ərzində veksəl üzrə borcun ödənilməsi, kreditin geri qaytarılmasına çalışır. Daha doğrusu, vekselin fəaliyyət müddəti ərzində istehlakçı məhsul istehsalı ilə məşğul olur, onu satır və son nəticədə məhsulun satışından əldə etdiyi gəlirlə veksəl borclarını ödəyir.

V e k s e l – alman sözü olub qiymətli kağızlarla qeyri-nəgd ödəmənin klassik vasitəsidir. Veksəl – veksəl sahiblərinə müddəti çatan anadək borcludan (veksəl verəndən) pul

vəsaitlərini mübahisəsiz tələb etmək hüququ verən qanun formada ciddi müəyyən edilmiş yazılı borc öhdəliyidir.

Vekselin tətbiqi üçün normativ baza 20-ci əsrin 36-cı illərində iştirakçı ölkələr üçün vahid veksəl zonası müəyyən-ləşdirən konvensiya (Sovetlər Birliyinin bu konvensiyaya qoşulması üçün SSRİ - Xalq Komissarlar Şurasının Mərkəzi İcraiyə Komitəsinin 7 avqust 1937-ci il tarixdə işləyib hazırladığı sadə və köçürmə veksellər haqqında əsasnamə) hesab edilir. Bu konvensiya 70-dən artıq ölkənin (Belçika, Braziliya, Bolqarıstan, Macarıstan, Almaniya, Yunanıstan, İtaliya, İsveç və s.) veksəl qanunvericiliyinin əsasını təşkil edir.

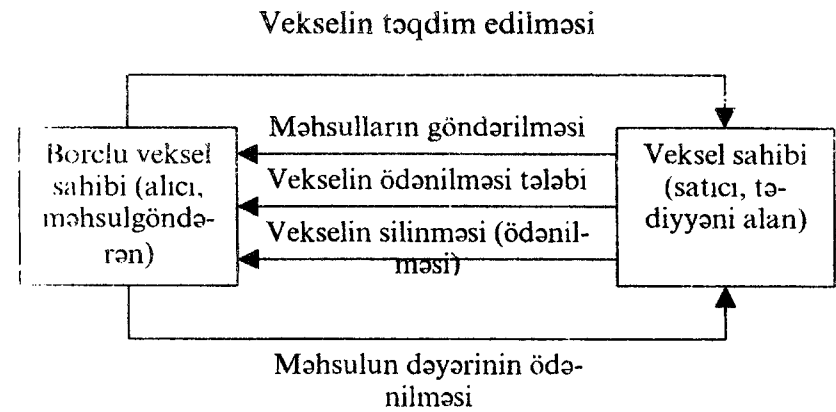
Azərbaycan Respublikası iqtisadi və siyasi cəhətdən müstəqillik qazandıqdan sonra 1996-cı ildə Veksəl haqqında qanun qəbul edilmişdir.

Müasir iqtisadi şəraitdə vekselin əsas funksiyası - məhsulgöndərənlərlə istehlakçılar, kreditorlarla borc alan-lar, habelə idxal və ixrac əməliyyatlarının iştirakçıları ara-sında kredit münasibətlərini rəsmiləşdirən vasitə kimi istifa-də olunmasıdır. Tədiyyələrin təxirə salınmış formasını əv-əlcədən müəyyən edilmiş müddət başa çatanaqəd qəbul et-dikdə veksəl tədiyyə vasitəsinə çevrilir. Odur ki, veksellər təxirə salınmış tədiyyələrin tətbiq edilməsinə şərait yarat-maqla məhsulların istehlakçılara göndərilməsini, onların dəyərinin məhsulgöndərənlərə ödənilməsindən əvvəl yerinə yetirilməsinə imkan verir.

Veksellərin reallığı, həqiqiliyi onun doğru və düzgün tərtib edilməsi ilə müəyyən-ləşdirilir. Bu baxımdan veksəl münasibətlərinin tərəfdaşları beynəlxalq maliyyə institutları tərəfindən qəbul edilmiş veksəl formasına hər hansı ixtiyari düzəlişlər aparmaq səlahiyyətlərinə malik deyillər. Əgər veksəl sənədlərində ümumi qəbul edilmiş qaydalara uyğun olmayan dəyişikliklərə yol verilərsə, bu yalnız tədarükət əməliyyatının tərəfdaşları arasında gələcəkdə yaranacaq problemlərin həlli üçün iqtisad məhkəmələrinin müdaxiləsi-

nə geniş imkanlar yaradır. Məhz qeyd edilən tələblər çərçi-vəsi daxilində tədarükət logistikasının iştirakçıları döv-riyyədə olan sadə və köçürmə veksəl blanklarından istifadə etməlidirlər.

Sadə veksellər - borclunun veksəl sahiblərinə və ya on-ların göstərişilə üçüncü şəxsə müəyyən müddətdə, müəyyən məbləğdə pul vəsaitlərinin ödənilməsi üzrə öhdəliklərini özündə birləşdirən yazılı sənəddir. Sadə veksellərin mübadilə prosesi aşağıdakı şəkil 8.9 - da verilmişdir.



Şəkil 8.9. Sadə vekselin mübadilə prosesi

Sadə vekseldə borclu (ödəyici) veksəl sahiblərinə münasibətdə (və ya veksəl sahibinin göstərişi ilə üçüncü tərəfə münasibətdə) yalnız və yalnız vekselin dəyərini ödəyir və buna görə də vekselin aksept olunması tələb olunmur.

Sadə veksellər yeddi göstəricidən ibarətdir:

- sənəd mətnlərində veksəl qeydləri;
- müəyyən məbləğin ödənilməsi üçün tapşırıq;
- tədiyyənin müddəti;

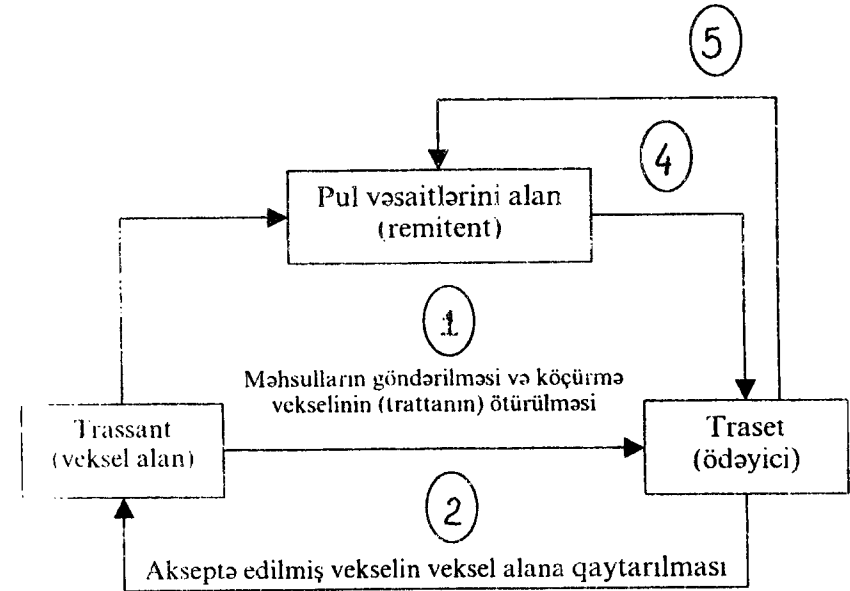
- tədiyyənin ödənilməsi yeri;
- birinci veksəl sahibinin adı (köçürmə veksellərdə remitentin adı);
- vekselin tərtib edildiyi yer və tarix;
- veksəl sahibinin imzası.

Bir çox hallarda köçürmə vekselləri üçün trassantın - ödəyicinin adı kimi göstəricidən də istifadə olunur.

Göndərilən məhsullar üçün kredit üzrə hesablaşmalar zamanı veksellərin tətbiqi bir sıra xoşagəlməz hallar yaradır: satıcı məhsulları nəqliyyat vasitələrinə yükləyəndə qədər alıcıya vekselin dəqiq məbləği haqqında məlumat verməlidir (bu bir çox hallarda mümkün olmur); alıcı veksəl tərtib etməli və onun yoxlamaq üçün satıcıya göndərməlidir; veksəl yoxlamadan keçdikdən sonra satıcı onu imzalamalı və alıcıya göndərməlidir. Bütün bunlardan sonra veksəl üzrə tələb olunan tədiyyələr bank tərəfindən icra (aval) edilir. Buna görə də kommərsiya hesablaşmaları zamanı izafə sənəd dövriyyəsinə yol verməmək və məhsul göndərmələri tezləşdirmək üçün köçürmə veksellərdən (trattalardan) geniş istifadə olunur.

Köçürmə veksəl – üç tərəfin: borclunun (trassant), ödəyicinin (trassat) və veksəl üzrə tədiyyəni birinci alan remitentin iştirakını nəzərdə tutan yazılı sənəddir. Remitləşdirmə – pul vəsaitlərinin veksəl vasitəsilə köçürülməsi deməkdir. Veksəl sahibi (kreditor) debitora (ödəyiciyə) müəyyən məbləğdə pul vəsaitinin konkret vaxtda müəyyən şəxsə (remitentə) ödənilməsi üçün göstəriş verir. Bu zaman debitor öz borcunu şəxsən ödəmir və onun xahişilə bu borcun ödənilməsi üzrə öhdəliyi başqası yerinə yetirir. Yəni, köçürmə vekselin köməyilə borcun ödənilməsi üçüncü şəxsə ötürülür. Buna görə də ödəyici vekselin üz hissəsində müvafiq bank qeydləri aparmaqla köçürmə vekseli mütləq aksept etməlidir.

Köçürmə veksellərin mübadiləsi prosesi aşağıdakı şəkil 8.10-də verilmişdir.



Şəkil 8.10. Köçürmə vekselin mübadiləsi prosesi

3 - akseptləşdirilmiş vekselin pul alana (remitentə) göndərilməsi;

4 - vekselin ödənilməyə göndərilməsi;

5 - vekselin ödənilməsi və vekselin əks tərəfində ödənilməsi haqqında qeydlər aparmaqla onun silinməsi.

Veksellərin fəaliyyət müddəti məhsul istehsalının texnoloji dövrünə görə müəyyən edilir.

Köçürmə veksellərdən (tratta) istifadə zamanı dövriyyədə bir neçə hüquqi və fiziki şəxslər (adətən üç-dörd və ya daha çox) iştirak edirlər. Köçürmə veksellər trassant adlanan veksəl sahiblərinin (kreditor) trassat adlanan digər şəxsə borcluya, veksəl alana müəyyən məbləğin (remitent

adlanan üçüncü şəxsə) ödənilməsi üzrə yazılı təkliflərini özündə əks etdirir. Bu növ veksellərin tətbiqi zamanı veksəl alan borclarını şəxsən özü ödəmir. Daha doğrusu, onların xahişilə bu işləri digərləri yerinə yetirərək köçürmə veksəl vasitəsilə borc digər şəxslərə ötürülür. Buna görə də vekselin üz hissəsində ödəyicinin yazılı formada aksepti tələb olunur. Əgər trassat köçürmə vekselinə aksept edirsə, lakin onu ödəmirsə, onda vekselin özünə veksəl sahibi protest (e'tiraz) e'lan etmək hüquna malikdir. Belə hallarda veksəl sahibləri qeyri – şərtsiz olaraq veksəl üzrə borc məbləğlərinin ödənilməsinə görə müvafiq qaydada iddia tələbləri ilə çıxış edə bilərlər.

Vekselin mübadilə müddəti istehsal olunan məhsulun texnoloji dövrü ilə müəyyən edilir. Bu müddət qurtardıqdan sonra istehsalçı veksəl üzrə yaranan borclarını istehsal etdiyi əmtəlik məhsulların satışından əldə edilən gəlirlə silir. MDB məkanında olduğu kimi Azərbaycan Respublikasında da əmtəlik veksellərin mübadilə müddəti 90 gün qəbul edilmişdir.

Veksəl sahibi tərəfindən vekselin əks üzündə və *allon-jem* adlanan əlavə vərəqədə vekselin ötürülməsi haqqında qeydlərin – indossamentlərin aparılması həm sadə, həm də köçürmə veksellərin verilməsi üsulu hesab edilir. Veksellərin ötürülməsi zamanı iştirakçıların sayı çox böyük ola bilər. Bütün bu iştirakçılar vekselin son sahibi qarşısında əsas borclunun (sadə vekseldə veksəl verən, köçürmə veksellərdə isə akseptant) veksəl üzrə borcların silinməsinə görə mə'suliyət daşıyırlar.

Veksəl üzrə tədiyyələr bank vasitəsilə həyata keçirilir. Tədiyyənin alınması üçün bank tərəfindən veksəl sahibinin tapşırığının yerinə yetirilməsi vekselin *inkassasiyası* adlanır. Vekselin inkassasiyası üçün əsas veksəl sahibinin «inkassa etmə» tapşırığını özündə birləşdirən inkassa indossamenti hesab edilir. Vekseli banka «inkassa» üçün təqdim edən zaman veksəl sahibi kreditor və veksəl mülkiyyətçisi kimi çıxış

edir. Veksellər üzərində inkassa əməliyyatları aparan banklar hər şeydən əvvəl tələb olunan bank müddəti ərzində ödəyicilərə banka daxil olan sənədlər (inkassa sənədləri) haqqında mə'lumat verməlidir. Bu əməliyyatlara görə banka ödənilən komission xidmət haqqı tədiyyənin məbləğinə nisbətən faizlə hesablanır. Tədiyyəni alan bank bu məbləği müstərinin hesabına köçürür və tapşırığın icra edilməsi haqqında ona mə'lumat verir.

Praktikada veksəl üzrə tədiyyələrin ödənilməsi müddətlərinin dəqiq müəyyən edilməsi həm tərəflər arasında münasibətləri sağlamaqdır, həm də tərəfdaşlara xidmət göstərən bankların işinin sadələşdirilməsinə köməklik göstərir. Bu baxımdan bir qayda olaraq tədiyyələr ödənilmə müddətlərinə görə aşağıdakı kimi təsnif edilir:

1. Təqdim etmə müddətinə görə (*at sight*). Razılaşmalara əsasən bu müddət minimum və maksimum (təqdim etmə günündən etibarən bir ildən çox olmamaqla) ola bilər. Məsələn, 2003-cü ilin iyun ayının 19-dan gec olmamaqla.

2. Veksəl təqdim edilən gündən bir neçə gün sonra («*à viso*») ödəməyə görə. Məsələn, veksəl üzərində «Təqdim olunan gündən 5 gün sonra» sözləri qeyd olunur. Təqdim etmə günü ödəyicinin ödəməyə razılaşması və ya imtina etməsi haqqında veksəl üzərində apardığı qeydlərə əsasən müəyyən edilir.

3. Veksəl tərtib edildikdən bir neçə ay sonra («*à dato*») ödəməyə görə. Məsələn, vekseli 5 aydan sonra ödəmək lazımdır. Hesablama vekselin tərtib edildiyi tarixdən bir gün sonra aparılır.

4. Müəyyən ödəmə tarixinə görə. Veksəl üzərində konkret ödəmə tarixi («*at fixed date*») göstərilir. Məsələn, «bəhdəlik götürürük ki, 30 dekabrda tələb olunan tədiyyə ödəniləcək». Əgər ödəmə günü istirahət və ya bayram günlərindən birinə təsadüf edirsə, onda veksəl üzrə tədiyyə istirahət və ya bayramdan sonrakı birinci iş günündə tələb edilir. Veksəl üzərində bu və ya digər səbəbdən konkret ödəmə ta-

rixı göstərilməyibsə bu, həm bank, həm də ödəyici tərəfindən yuxarıda qeyd olunan birinci təsnifat əlaməti kimi qəbul edilir.

Veksel haqqında normativ hüquqi sənədlərə uyğun olaraq veksel verən veksel məbləğinə görə faizin hesablanmasına əlahiddə hal kimi baxa bilər. Bu hər şeydən əvvəl birinci və ikinci təsnifat əlamətlərinə şamil edilir. Faizin dərəcəsi mütləq vekseldə göstərilməlidir. Əgər başqa tarix qeyd olunmayıbsa, faizlər vekselin tərtib olunduğu gündən etibarən hesablanır. Veksel üzrə nəzərdə tutulan gəlir - diskont - veksel məbləğinə (nominala) daxil edilir.

Veksel üzrə alınan məbləğ aşağıdakı formul ilə hesablanır:

$$C = C \times \left(1 + \frac{B}{D} \times \frac{F.D}{100} \right)$$

Burada: S - veksel üzrə alınan məbləğ;

S - vekselin ilkin dəyəri;

V - vekselin mübadilə müddəti;

D - ildə olan günlərin sayı;

F.D. - illik faiz dərəcəsi

Məsələn, fərz edək ki, 30 milyon manatlıq əmtəlik məhsul 120 gün müddətinə veksel hesablaşma formasında alıcıya verilmişdir. Əgər məhsulgöndərən və ya satıcılar verilən kreditə görə illik 40 faiz dərəcəsi müəyyənləşdirmişdirsə, onda nominal veksel:

$$C = 30 \times \left(1 + \frac{120}{360} \times \frac{40}{100} \right) = 33,999$$

milyon manat olacaqdır.

Deməli, vekseldən istifadəyə görə nəzərdə tutulan diskont gəlir (33,999 - 30,000) 3,999 milyon manat təşkil etmişdir.

Çeklərlə hesablaşma. Çek - müəyyən blank formasında olan qiymətli kağızdır. Çeklərlə hesablaşma zamanı çek sahibi ona xidmət edən banka çekdə göstərilən müəyyən məbləğdə pul vəsaitinin öz hesabından alıcının hesabına köçürülməsi haqqında yazılı tapşırıq verir.

Çekin başlıca funksiyası - çekdə göstərilən məbləğin ödənilməsi üçün bank akseptinin tələb olunmamasından ibarətdir.

Çek üzrə hesablaşma aparmaq üçün kassa-hesablama mərkəzində bu məqsədlə xüsusi hesab açılır.

Banklar firma və müəssisələrə çeki o halda verirlər ki, onlar bu hesab üçün müəyyən qədər pul vəsaitini deponentləşdirsinlər. Bundan sonra isə bank bu vəsaiti kassa-hesablaşdırma mərkəzində xüsusi hesaba köçürür.

Çek sahibi yazıb tərtib etdiyi çeki banka təqdim edir. Bank çekdə göstərilən tədiyyənin alınması üçün çeki kassa-hesablaşma mərkəzinə göndərir. Burada pul vəsaitlərini ödəyən hesabından - bankından məbləğ silinir və çek sahibinə xidmət edən bankın hesabına köçürülür.

Aşağıdakı çek növləri mövcuddur:

- bank tərəfindən aksept edilməyən çeklər;
- bank tərəfindən aksept edilmiş çeklər;
- limitləşdirilmiş çek kitabçalarının çekləri;
- limitləşdirilməyən çek kitabçalarının çekləri.

Bank tərəfindən aksept edilməmiş çeklər yeni şəhərdə xüsusilə hesablaşmalarda tətbiq edilməklə onlardan gəlirlərin büdcəyə qaytarılması üçün yerli maliyyə orqanları tərəfindən istifadə olunur. Bank tərəfindən aksept edilmiş çeklər isə büdcədən maliyyələşən təşkilatların aldıkları məhsullar və onlara göstərilən xidmətlərin dəyərinin ödənilməsində, habelə maliyyə orqanları tərəfindən büdcənin gəlirləri Rəbi-

tə və İnformasiya Texnologiyaları Nazirliyinin müəssisələri vasitəsilə qaytarıldıqda tətbiq edilir.

Limitləşdirilmiş və limitləşdirilməyən çek kitabçalarının çekləri eyni şəhər hesablaşmalarında alınmış material qiymətlilərinin dəyərinin və göstərilən xidmətlərin haqqının ödənilməsində tətbiq edildiyi halda, başqa şəhərlərdə yerləşən firma və ya müəssisələr arasında hesablaşmalarda təhvil – qəbul aktları (sənədləri) ilə alınmış material resurslarının və göstərilən xidmətlərin haqqının ödənilməsində də istifadə olunur. Onlar eyni zamanda nəqliyyat təşkilatlarının və poçt - rabitə müəssisələrinin göstərdikləri xidmətlər üzrə daimi hesablaşmalarda geniş tətbiq edilir.

Limitləşdirilmiş çek kitabçalarının fəaliyyət müddəti məhsulğöndərən və alan arasında razılaşma (müqavilə) əsasında müəyyən edilir və bu haqda banka xəbər verilir. Əgər çek müqavilədə göstərilən müddətdən sonra tərtib edilib banka təhvil verilsə o, pul vəsaitlərinin silinməsi üçün hüquqi gücə malik olmur.

Limitləşdirilmiş çek kitabçaları ilə hesablaşmalar firma və müəssisələrdə çek kitabçalarının olmasını nəzərdə tutur. Bu kitabçalar firma və müəssisələrə onlara xidmət göstərən bank tərəfindən müvafiq müraciət formasında verilir. Çek kitabçaları ilə yanaşı müştərilər (firma və müəssisələr) verilən hər bir çek üzrə çek sahibinin identifikasiyası üçün lazım olan identifikasiya kartoçkalarını da alırlar. Bu kartlarda çekin yazıla biləcəyi məbləğin limiti göstərilir. Çek kitabçasında qoyulmuş limitin məbləği hesablaşma hesabından və ya kredit ayrılmaqla ayrıca hesabda deponentləşdirilir.

Çek kitabçaları müxtəlif vəsait mənbələri hesabına ayrıca verilir. Bir çek kitabçası ilə bir və ya bir neçə müəssisə və təşkilatlarla hesablaşmaq mümkündür. Konkret bir təşkilatla hesablaşmaq üçün ayrılan çek kitabçasından başqa təşkilat və ya müəssisə ilə hesablaşma əməliyyatlarının aparılmasında istifadə etmək olmaz.

Limitləşdirilmiş çek kitabçalarının limiti həmin kitabça ilə ödənilə biləcək ümumi məbləğə deyildir. Çek kitabçasının limiti qurtardıqdan sonra yazılan çeklər etibarsız sayılır. Çek kitabçasının limiti bank tərəfindən onun üz qabığında yazılır. Eyni çek kitabçasının limitinə (çek istifadə edilmədikdə) bank tərəfindən maksimum dörd dəfə əlavələr edilə bilər.

Limitləşdirilməyən çek kitabçalarının etibarlılıq müddəti bir ilə qədər olduğu halda, limitləşdirilmiş çek kitabçalarının etibarlılıq müddəti altı aya qədərdir. Bu kitabçaların həmin dövrdə istifadə edilməmiş çekləri sonrakı dövrdə ödənişə qəbul olunmur.

Çek blankında aşağıdakılar qeyd edilməlidir:

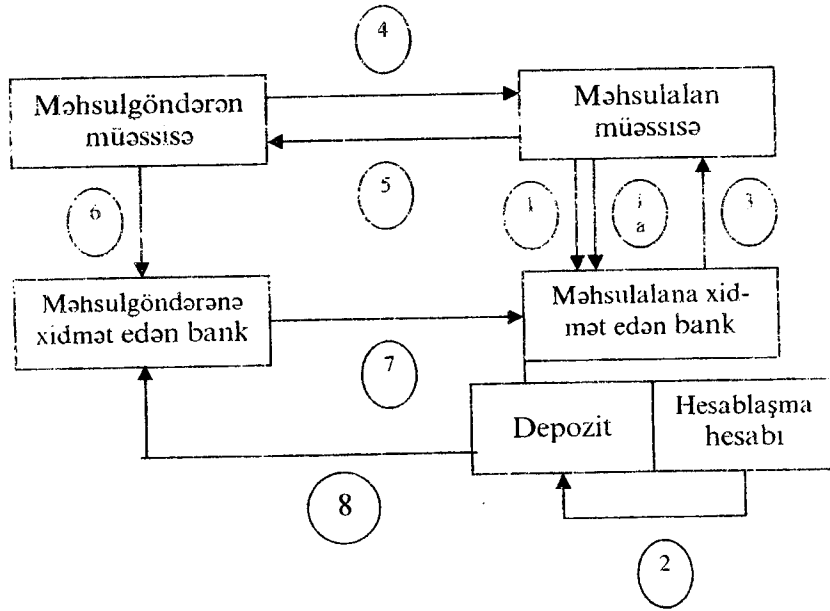
- bankın adı və ünvanı;
- çek sahibinin şəxsi hesab nömrəsi;
- çek sahibinin (firma və ya şirkətin) tam adı və ünvanı;
- bankın müxbir hesab nömrəsi;
- çekdə yazıla biləcək məbləğin ən yüksək həddi.

Limit çeklərindəki məbləğ rəqəm və yazı ilə göstərilməklə bankın məsul şəxsləri tərəfindən imzalanır və möhürlənir.

Çeki qəbul edən firma və müəssisələr mütləq:

- çekin məbləğinin onun əks tərəfində və çek kitabçasında göstərilən məbləğdən çox olmaması;
- çek sahibinin çekdə göstərilən hesab nömrəsinin çek kitabçasındakı müvafiq qeydlərə uyğun olması;
- çekin doldurulması anında çek sahibinin imzasının çek kitabçasındakı imza ilə eyniyyət təşkil etməsini yoxlamalıdır.

Çek doldurulduqdan sonra 10 gün müddətində ödənilmək üçün banka təhvil verilməlidir. Çeklə hesablaşma zamanı sənəd dövriyyəsi sxematik olaraq şəkil – 8.11 - də verilmişdir.



Şəkil 8.11. Çeklə hesablaşmalar zamanı istifadə olunan sənəd dövriyyəsinin sxemi

1 - çek kitabçasının alınması üçün ərizə;
 1a - vəsaitlərin deponentləşdirilməsi üçün tədiyyə tapşırığı;

- 2 - deponentləşdirilmiş vəsait;
- 3 - çek kitabçasının alınması;
- 4 - material resurslarının yüklənməsi;
- 5 - çek;
- 6 - ödəmələrin aparılması üçün çeklərin reystri;
- 7 - ödəmənin tələb edilməsi;
- 8 - pul vəsaitlərinin köçürülməsi.

Klirinq. Qeyri - nəgd hesablaşmanın bu forması ingilis sözündən olub fiziki və hüquqi şəxslərin məhsullara, xidmə-

tlə və qiymətli kağızlara görə qarşılıqlı tələbləri və öhdəliklərinin hesablanmasına əsələnir.

Qarşılıqlı tələblərin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, bərcü tərəflərin bir-birinə olan eyni tələbləri və öhdəlikləri silinir, tədiyyələr isə alınan fərqə görə aparılır. Qarşılıqlı tələblərin ödənilməsinə əsaslanan bu hesablaşma forması dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürətinin artırılmasına, başqa sözlə, dövriyyədə iştirak edən maliyyə vəsaitlərinin azaldılmasına və nədəlməşdir. Qarşılıqlı borclara görə hesablaşma iki təsərrüfat subyekti, qruplar və sahələr arasında aparıla bilər.

Klirinq qaydasında hesablaşma bir-birilə qarşılıqlı və ardıcıl təsərrüfat əlaqələrinə malik olan iki və qrup firmalar (müəssisələr) arasında aparılmaqla vaxta görə birdəfəlik və daim zaçot qaydasında həyata keçirilir.

Zaçot hesablaşmalarının əksər hissəsi bankın iştirakı ilə aparılır. Əgər zaçot üzrə hesablaşmalar bankın iştirakı olmadan aparılarsa, onda bank hesablaşmayan məbləğ üçün tapşırıq və ya çek təqdim edir.

Birdəfəlik zaçotlara bir bank müəssisəsi tərəfindən xidmət göstərilən iki müəssisə arasında qarşılıqlı tələbnamələrin qrup şəklində və müəssisə qrupu arasındakı qarşılıqlı tələbnamələrin qrupvari zaçotu aid olunur. Bank vasitəsilə birdəfəlik zaçotların aparılması zamanı bank tərəfindən xidmət göstərilən hər bir müştəri üçün müvəqqəti (zaçotun aparıldığı dövrdə) hesablaşma hesabı ilə bərabər ayrıca zaçot üzrə aktiv-passiv hesab açılır. Bu hesabın debetində zaçotun digər iştirakçısına hesablanan məbləğ, kreditində isə başqa iştirakçı tərəfindən daxil olan məbləğ göstərilir. Adətən, bu əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün müddət (bir və ya bir neçə gün) müəyyənləşir.

Daimi zaçotlara qarşılıqlı hesablaşma şöbələri vasitəsilə aparılan hesablaşmalar və qarşılıqlı tələbnamələrin qalığı üzrə dövrü hesablaşmalar aid edilir.

Bankın iştirakı olmadan klirinq hesablaşmaları qarşılıqlı məhsulqondərmələr və ya xidmətlərin göstərilməsinə

görə daimi xarakterə malik logistik əlaqələr zamanı aparılır və hesablaşmanın müddəti və qaydaları tərəflərin razılığı əsasında müəyyən edilir. Qarşılıqlı hesablaşmalar firmaların özü tərəfindən müstəqil aparılır, onların bank hesablarında yalnız saldo (qalıq) əks olunur.

Zaçotun aparılması üçün müxtəlif sənədlərdən – tədiyyə tapşırığı, çeklər, veksellər, tədiyyə tələbnamələri, məhsul və xidmətlərə görə vaxtında ödənilməyən tədiyyə tələbnamələri və s. istifadə olunur. Müəyyən olunmuş müddətdə zaçot üzrə xüsusi hesab bağlanır və hər bir iştirakçı üçün zaçota görə qalıq müəyyən edilir. Kredit qalığı hesablaşma hesabına, debitor qalığı isə hesablaşma hesabından silinir. Vəsaitin olmadığı hallarda hesablaşmalar bank kreditlərinin (əgər mümkünsə) köməyi ilə aparılır. Müvəqqəti açılan hesablara zaçot qurtardıqdan sonra daxil olan vəsaitlər bank kreditinin bağlanmasına yönəldilir.

Cədvəl 8.2

Klirinq hesablaşmalarının effektivliyinin müəyyənəndirilməsi üçün nümunə

Nö		Məbləğ
1	Zaçotun aparılması zamanı ödənilən ümumi sənədlərin məbləği	100
2	Klirinq hesablarının debet qalığının hesablanmayan ümumi məbləği	40
3	Tədiyyənin hesablanan hissəsi (səh.1-2)	60
4	Zaçotun effektivlik səviyyəsi (səh 3 x 100%) / səh. 1	60
5	Klirinq hesablarının kredit qalığının hesablanmayan hissəsi	20
6	Zaçot üçün istifadə olunmayan daxilolmaların səviyyəsi (səh 5x100%) / səh.1	20
7	Klirinq hesablaşmasında iştirak edən tərəflərə qısamüddətli kreditlərin verilməsi	10
8	Zaçot əməliyyatlarında kreditin iştirak səviyyəsi (səh 7x 100%) /səh.1	10

Klirinqin effektivliyi hesablanan tədiyyənin sənədlərlə ödənilən məbləğə nisbətinin faizlə ifadəsidir. Bu göstərici yüksək olduqda, zaçot da bir o qədər effektiv hesab edilir.

Birdəfəlik (sahələrarası və lokal) zaçotlardan Azərbaycan Respublikasında ödənilməyən tədiyyələrin azaldılması məqsədilə çox intensiv istifadə olunur. Belə hesablaşmaların aparılması çox hallarda direktiv orqanların təsəbbüsü ilə həyata keçirilir.

8.6. TƏDARÜKATIN HÜQUQİ ƏSASLARI

Tədarükət əməliyyatlarının normal aparılması tədarükət üzrə müqavilələr və onların yerinə yetirilməsindən asılıdır. Tədarükətin əsasını təşkil edən bu müqavilələrin bağlanması üçün təsərrüfat hüququnun əsasları haqqında mükəmməl və geniş biliyə malik olmaq tələb olunur.

Beynəlxalq səpkili tədarükət əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi prosesində tərəflər mənsub olduqları ölkələr arasında mövcud olan ikitərəfli müqavilələrdə ticarət münasibətlərinin tənzimlənməsi məsələləri üzrə öhdəliklər və onların yerinə yetirilməsi şərtlərini mütləq nəzərə almalıdırlar. Bu zaman beynəlxalq səpkili müqavilələr və onun şərtlərinin hər bir ölkənin milli qanunvericilik normalarına uyğun gəlməsinə xüsusi diqqət yetirmək lazım gəlir.

Belə beynəlxalq müqavilələr hər bir ölkənin icraedici strukturları tərəfindən bağlanan müxtəlif adlara malik olan sənədlərdən, məsələn, «Ticarət və dəniz nəqliyyatı haqqında müqavilə», «Ticarət və iqtisadi əməkdaşlıq haqqında müqavilə», «Klirinq hesablaşmaları haqqında müqavilə» və sairədən ibarətdir.

Bu tip müqavilələr və niyyət protokollarında tədarükət əməliyyatları üzrə iştirakçıları maraqlandıran məqamlar:

- məhsulların gömrük baxışına (rüsüm və yığımlar) cəlb edilməsinə təsir göstərən qarşılıqlı ticarət rejiminin təyin edilməsi;

- ticarət əməliyyatları üzrə bu və ya digər məhdudiyətlər;
- ticarət və digər tədiyyələr üzrə valyuta hesablaşmaları;
- klirinq sövdələşmələri;
- razılaşdırılmış tərəflər üçün məhsul göndərmə şərtlərinin ümumi xarakterliyi;
- ticarətin obyektinə və s. ibarətdir.

Buna görə də tədarükət əməliyyatlarını yerinə yetirməzdən əvvəl məhsul göndərən və ya alan (kontragent) ölkələr arasında ticarət müqavilələrinin mövcud olması və bu müqavilə üzrə yerinə yetirilməsi məcburi hesab edilən öhdəliklər dəqiq və hərtərəfli öyrənilməlidir. Ticarətin aparılması şərtlərini alıcı və ya satıcı firmalar müstəqil formada və ya məsləhət (konsaltinq) firmalarının köməyiylə öyrənə bilərlər. Nəticə etibarilə bu öhdəliklər və onların icra edilməsi səviyyəsinin tədqiqi minimum məsrəflərlə nəticələrin operativ alınmasına təminat verir, vaxt itkisini azaldır, gələcəkdə tərəflər arasında iqtisadi mübahisələrin yaranması hallarını aradan qaldırır.

Beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının normativ tənzimlənməsinin digər mühüm forması beynəlxalq təşkilatların (məsələn, Avropa iqtisadi komissiyasının) işləyib hazırladıkları çoxcəhətli konvensiyalar hesab edilir. Buna görə də BMT-nin 1980-ci ildə Vyanada keçirilən Konvensiyası beynəlxalq səpkili tədarükət (alqı-satqı) müqavilələrinin bağlanması haqqında əsas ilkin şərtləri müəyyənləşdirmişdir. Konvensiya yalnız o ticarət tərəfdaşları üçün əlverişlidir ki, onların əsas ticarət şəbəkələri (müəssisələri) və ya tədarükət bazarı konvensiyanın iştirakçıları olan müxtəlif dövlətlərdə yerləşmiş olsun.

Vyana Konvensiyasında iştirakçı ölkələrin hər bir tərəffat subyektinin şifahi formada bağladığı müqavilələrin qəbul edilməməsi şərti nəzərdə tutulmuşdur. Bununla bəra-

bər Vyana Konvensiyasında bir sıra şərtlər müqavilələrin tətbiq imkanlarını məhdudlaşdırır. Məsələn, o, şəxsi istifadə üçün məhsulların, hərəcə ticarətinin obyektinə hesab edilən məhsulların, qiymətli kağızlar və müxtəlif pul nominasiyalarının, habelə hava və su nəqliyyatı gəmilərinin alqı-satqısı üzrə əməliyyatlara tətbiq edilmir. Konvensiya iştirakçı ölkələrin satıcı və alıcılarının hüquq və öhdəliklərini müəyyənləşdirməklə tədarükət müqavilələrinin bağlanması prosesini sadələşdirir. Daha doğrusu, tərəflər tədarükət müqavilələrinin bağlanması zamanı bu və ya digər səbəbdən konkret razılaşmalar əldə edə bilmədikdə bu müqavilədə «*tərəflərin tədarükətlə bağlı bütün hüquq və öhdəlikləri Vyana Konvensiyasının şərtləri ilə müəyyənləşdirilir*» şərtini mütləq göstərməlidirlər. Belə bir razılaşma tərəflər üçün müqavilə şərtlərini sadələşdirmək baxımından əlverişlidir və müqavilələrin daha yığcam olmasına şərait yaradır.

Ümumiyyətlə, tədarükət əməliyyatlarının iştirakçıları arasında nümunəvi (standart) müqavilələrdən intensiv istifadə olunur. Nümunəvi müqavilə əvvəlcədən yazılı formada dəqiq və tam şərh edilmiş və ya unifikasiya edilmiş bir sıra şərtlər məcmusundan ibarətdir. Belə müqavilələr işgüzar tərəfdaşlar arasında bütün aspektlər üzrə razılaşmalar əldə edildikdən sonra hüquqi gücə malik olan sənəddir. Tədarükət praktikasında nümunəvi müqavilələr məhsulun hansı bazardan (regional, milli və beynəlxalq) alınmasından asılı olmayaraq bir qayda olaraq bir məhsul nomenklaturası və ya məhsul partiyası üçün tətbiq edilir.

Müqavilənin əsas elementləri.

1. Təkliflərin verilməsi və qəbulu. Müqavilə tədarükət üzrə tərəfdaşlardan hər hansı birinin konkret qiymət və məhsul göndərmə şərtlərini özündə əks etdirən ixtiyari məhsul partiyasını təklif etdikdə və digər tərəfin isə bu təklifləri (bəzi hallarda düzəlişlər aparılmaqla) qəbul etdiyi hallarda rəsmiləşdirilir.

2. **Maliyyə şərtləri.** Müqavilə o vaxt hüquqi gücə malik olur ki, burada tərəflərin maliyyə təhdüdləri nəzərə alınmış olsun. Yəni, tərəflər arasında hansı hesablaşma formalarından istifadə olunması, istehlakçıların alınan material qiymətlilərinin dəyərini ödəməsi və ya gec ödəməsi şərtləri, keyfiyyətsiz məhsul göndərmələr, məhsulların kəmiyyətcə çatışmaması və sairəyə görə tətbiq edilən iqtisadi sanksiyalar maliyyə şərtlərinə aid edilir.

3. **Müqavilənin bağlanması üçün səlahiyyət hüquqlu şəxslər.** Müqavilənin bağlanması üçün firma və ya müəssisə tərəfindən vəkil edilmiş və ya onun adından çıxış etmək hüququna malik olan müəyyən kateqoriyalı şəxslər (prezident, direktor, baş direktor) səlahiyyətli hesab olunurlar.

4. **Müqavilənin qanunauyğunluğu.** Müqavilə ölkənin hüquq normalarının tələblərinə tam cavab verməlidir. Məsələn, ölkə qanunvericiliyi ilə istehsalı qadağan edilmiş məhsullar üçün bağlanmış tədarük müqavilələri qeyri-qanuni sayılır.

Müqavilələrin quruluşu. Tədarük müqavilələrinin quruluşu (struktur) müqavilənin preambulu (müqəddiməsi); müqavilənin predmeti və müqavilənin şərtlərindən (məhsulların miqdarı; məhsulun keyfiyyəti; məhsulun qiyməti; göndərmə müddəti və tarixi, məhsul göndərmələrin bazis şərtləri; ödəniş şərtləri, qablaşdırılma şərtləri; məhsulların təhvil – qəbul qaydası; tərəflərin hüquq və öhdəlikləri və s.) ibarətdir:

A. Müqavilənin preambulu. Müqavilə sözü bir qayda olaraq məndən əvvəl yazılır və bu hissədə aşağıdakılar göstərilir: kontraktın adı, və sıra sayı, kontraktın bağlandığı yer və tarix, tərəflərin adı (firma və ya müəssisənin adı, onların hüquqi vəziyyəti, müqabil tərəf hesab edilən ölkənin və ya şəhərin adı, habelə, tərəf müqabilinin xidməti adı, məsələn, satıcı və ya alıcı, tədarükətcə və ya məhsul göndərən).

B. Müqavilənin predmeti. Burada müvafiq keyfiyyət sertifikatları üzrə göndərilməsi nəzərdə tutulan məhsul və ya

məhsul partiyasının (qrupunun) adı, onların xarakteristikaları (məsələn, maşın və mexanizmlərin məhsuldarlığı, istehsal gücü, yanacaq və material məsrəfi norması və s.) çeşidi (növi, markası, modeli və s.) göstərilir.

C. Müqavilənin şərtləri. Müqavilə tərəflərin razılaşdırılmış və dəqiq ifadə edilmiş müxtəlif şərtləri əsasında bağlanır. İlk olaraq bu şərtlər əsasən aşağıda qeyd olunanlardan ibarət olmaqla bütünlüklə müqavilədə öz əksini tapmalıdır.

1. **Məhsulların miqdarı.** Müqavilələrdə məhsulların qədəri miqdar ölçüləri ilə ifadə edilir. Məsələn, ədəd hesabı ilə sayı, çəkisi; metr (dekametr), yaxud litr (dekalitr) hesabı ilə kəmiyyəti; ton, kiloqram və digər göstəricilərlə çəkisi şərh edilir. Bu baxımdan müqavilədə xüsusi diqqət tələb edən bəzi məqamları nəzərə almaq lazımdır:

a) Məhsulların özünəməxsus spesifik xüsusiyyətləri tədarük bazarından alınan bu və ya digər material qiymətlilərinin ölçü vahidlərinin seçilməsinə təsir göstərir. Məsələn, taxıl, şəkər, kömür, metal və bu qəbildən olan məhsullar üçün çəki vahidi sentner, kiloqram, ton və s. ölçü vahidləri qəbul edilir. Meşə materialları üçün uzunluq və həcm ölçüləri (metr, kub, metr), neft məhsulları üçün – həm çəki, həm də həcm (barrel) ölçüləri götürülür.

b) Tədarük müqavilələrində məhsulların kəmiyyət miqdarının müəyyənləşdirilməsinə ilkin olaraq tədarükün həyata keçirilməsi mexanizmi, ikincisi isə beynəlxalq logistik əməliyyatların aparılması zamanı bəzi ölkələr qəbul edilmiş ümumi miqdar ölçü vahidlərindən fərqli olaraq özlərinin milli ölçü vahidləri sisteminin tətbiqi də təsir göstərir.

Belə bir halda yaranmış vəziyyətdən çıxış kimi tədarük müqavilələrində adətən hər iki ölçü vahidləri sistemi – həm ümumqəbul edilmiş, həm də həmin ölkənin öz milli ölçü vahidlər sistemi tətbiq edilir.

c) müqavilədə məhsulun xalis çəkisi və ya qablaşdırıldığı tara ilə birlikdə ümumi çəkisi mütləq qeyd edilməlidir.

Daha doğrusu, məhsulların qablaşdırıldığı digər materialların çəkisinin göndərilən məhsulların miqdarına daxil edilib edilməməsi haqqında qeydlər aparılır. Bununla əlaqədar olaraq müqavilədə məhsulların miqdarı: məhsulların daxili və xarici taralarla birlikdə çəkisi; məhsulların legal netto (tarasız) çəkisi; məhsulların brutto çəkisi kimi ifadələrlə göstərilir.

2. Məhsulların keyfiyyəti. Müasir iqtisadi şəraitdə tədarükat bazarında baş verən keyfiyyət dəyişikliklərinə uyğun olaraq alıcılar yalnız yüksək keyfiyyətli məhsul göndərənlərə daha çox üstünlük verirlər. Buna görə də istehlakçıların tələb etdikləri keyfiyyətdə məhsulun və ya məhsul partiyasının alınması üçün keyfiyyət standartları haqqında müqavilədə şərtlər nəzərdə tutulur. Ümumiyyətlə, məhsulların keyfiyyətinin müəyyən edilməsi üçün onların xarakterik xüsusiyyətlərindən və tədarükat əməliyyatları üzrə beynəlxalq təcrübədən asılı olan üsullar mövcuddur:

a) standartlar vasitəsilə keyfiyyətin müəyyən edilməsi. Belə standartlar ölkələrin hökumət orqanları (bura milli, yəni - sahə və respublika standartları aid edilir), sahibkarlar ittifaqı, elmi-texniki assosiasiyalar və institutlar, sığorta şirkətləri tərəfindən işlənib hazırlanır. Əgər məhsullar beynəlxalq ticarətin subyekti hesab edilirsə, onda bu məhsullar ISO standartına uyğun istehsal olunmalıdır.

b) texniki şərtlər üzrə keyfiyyətin müəyyən edilməsi. Texniki şərtlər tədarükatın predmeti hesab edilən məhsullara yuxarıda qeyd olunan standartlar olmadıqda tətbiq edilir. Bu tip standartlar məhsulların texniki xarakteristikasını müəyyənləşdirməklə ya sifarişçilər, ya da istehsalçılar tərəfindən təqdim edilir.

c) müqavilədə göstərilən spesifik vasitə ilə. Spesifikada məhsulları xarakterizə edən zəruri texniki parametrlər əks etdirilir.

ç) nümunələr üzrə yoxlamalar (sınaqlar) aparmaqla keyfiyyətin müəyyən edilməsi. Bu üsulun köməyiylə məhsul-

ların keyfiyyəti nümunəvi hesab edilən məhsulların keyfiyyəti ilə müqayisə edilir. Belə bir müqayisənin aparılması üçün tədarükat üzrə tərəfdaşların hər birinin razılığı tələb olunur. Bir qayda olaraq hər bir məhsul və ya məhsul partiyası üzrə üç eyni nümunə seçilir. Seçilən nümunələrdən biri satıcıda, digəri alıcıda, üçüncüsü isə ticarət palatasında və ya ona bərabər tutulan təşkilatlarda saxlanılır.

d) əvvəlcədən yoxlama üsulu ilə keyfiyyətin müəyyən edilməsi. Belə bir üsulla yoxlamanın aparılması üçün satıcılar məhsul göndərmələri həyata keçirməzdən əvvəl alıcıları dəvət edir, onların birgə iştirakı ilə yoxlamayı aparır və məhsulları müşahidə edən sənədlərdə «yoxlama və ya sınaq aparıldı» ifadəsi qeyd edirlər.

e) məhsulların tərkibində əsas komponentlərin (ünsürlərin) xüsusi çəkisinin müəyyən edilməsi yolu ilə. Təbii ki, bu üsulla keyfiyyətin müəyyən edilməsi üçün ixtisaslaşdırılmış laboratoriyalar tələb olunur. Bu laboratoriyalarda əsas komponent üzrə (məsələn, filizin tərkibində dəmir və ya xromun) keyfiyyət müəyyənləşdirilir və faizlə göstərilir.

ə) «tel-gel» (fransız sözü olub – azəri türkcəsində «necə varsa» deməkdir) üsulu ilə keyfiyyətin müəyyən edilməsi. Bu üsulla göndərilən məhsulların keyfiyyətinə istər satıcılar, istərsə də məhsul göndərənlər məsuliyyət daşıyırlar. Bir qayda olaraq bu üsul əsasən təzəcə yığılan kənd təsərrüfatı məhsullarının (taxıl, sitrus meyvələri) daşınmasında, habelə istehsal-texniki təyinatlı yüklərin dəniz və çay daşımaları zamanı tətbiq edilir.

2. Məhsulların qiyməti. Məhsulların qiyməti - valyuta sistemi ilə müəyyənləşdirilən pul vahidinin kəmiyyətidir.

Tədarükat müqavilələrində material resurslarının qiymətini müəyyən edən zaman məhsulların ölçü vahidləri, bəzis qiyməti, təsbit (qeyd) etmə üsulu, qiymətin real bazar səviyyəsi kimi göstəricilər nəzərə alınmalıdır.

Məhsulların *ölçü vahidləri* əvvəldə qeyd olunduğu kimi bu məhsulların xarakterindən və beynəlxalq logistikada mövcud olan praktik təcrübədən asılıdır.

Məhsulgöndərmələr zamanı məhsulların qablaşdırılması, markalanması və konversiya (mühafizə etmə, saxlama) dəyərləri, lixter (iri yük gəmilərində yükləmə – boşaltma əməliyyatlarının aparılması üçün istifadə olunan yastı dibli yeikənli gəmidir) işlərinin, o cümlədən kranlardan istifadə, məhsulların gəminin bortuna yüklənməsi, yerləşdirilməsi və əməliyyatların yerinə yetirilməsi ilə bağlı çəkilən xərclərin, habelə hər növ vergilər, gömrük haqlarının tərəflərdən kimin ödəməsi üçün məhsulgöndərmələrin *bazis qiymətləri* (məhsulun qiymətinə daxil edilən, onun dəyərini artıran) - şərtlərindən istifadə olunur. Müqavilələrdə məhsulgöndərmələrin bazis qiymətlərinin müəyyənləşdirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Çünki, bu qiymət məhsulların nəql edilməsi – daşınması ilə bağlı xərcləri bu və ya digər dərəcədə özündə əks etdirir. Bu qiymətlər idxal, ixrac və ya tranzit ölkənin valyutası ilə göstərilə bilər.

Bağlanan tədarükat müqavilələrində məhsulların qiyməti ilə bağlı məsələlər müxtəlif cür tənzimlənir. Bəzi tədarükat müqavilələrində məhsulun qiymətinin müqavilənin qüvvədə olduğu dövrlərdə dəyişməz qalması haqqında razılaşma təsbit olunursa, bir qisim müqavilələr üçün isə qiymətlərin gündəlik qiymət cədvəlləri əsasında müəyyənləşdirilməsi əsas götürülür. Buradan görüldüyü kimi qiymət müqavilə bağlandığı zaman, müqavilənin fəaliyyət göstərdiyi müddətdə və ya onun yerinə yetirilməsi anındakı vəziyyətinə görə təsbit edilir. Bununla əlaqədar olaraq müqavilə qiymətlərini möhkəm (sabit), mütəhərrik və dəyişkən qiymətlərə ayırırlar:

1. sabit qiymətlər – müqavilə bağlandığı zaman qoyulur və müqavilənin qüvvədə olduğu dövr ərzində onun dəyişməsi qeyri - mümkündür. Müqavilənin qiymətlə bağlı bölməsində «*qiymət sabitdir və müqavilənin icrası zamanı*

deyişikliyi hesablaşmalar aparılana qədər heç bir dəyişikliyə məruz qalmır» ifadəsi qeyd olunur. Bu tip qiymətlər qiymətləri nisbətən dəyişilməz olan hazır məhsullara tətbiq edilir.

2. mütəhərrik qiymətlər - bu qiymətlər də müqavilə bağlanan zaman təsbit olunur və müqavilədə birmənalı göstərilir ki, onun (müqavilənin) yerinə yetirilməsi prosesində onun - bazarda baş verən qiymət dəyişkənliyi ilə əlaqədar yenidən baxmaq mümkündür. Mütəhərrik qiymətlər xammal və yarımfabrikatlara tətbiq edilir.

Tərəflər müqavilənin bağlanması anından məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi anına qədərki dövrdə bazarda baş verən qiymət dəyişkənliyindən özlərini sığortalamaq məqsədilə müqavilədə konkret qiymət müəyyənləşdirmirlər. Lakin məhsulgöndərmələrin müqavilə üzrə icra olunması müddətinə, məsələn 3 gün qalmış qiymətin müəyyənləşdirilməsi haqqında öhdəliklər götürürlər. Bu zaman tərəflər hansı mənbələr əsasında qiymətin müəyyənləşdirilməsini müqavilədə mütləq qeyd etməlidirlər. Bir qayda olaraq qiymətlər beynəlxalq əmtəə birjalarının rəsmi dərc edilmiş qiymət cədvəlləri (kotirovkaları) üzrə təyin edilir. Məsələn, müqavilədə göstərilir ki, «*alüminium xəlitəsindən hazırlanan məmulatlar üçün qiymət məhsulgöndərmələrə 3 gün qalmış London metal birjasının dərc edilən qiymət cədvəllərində A7 markalı alüminiumun orta qiymətlərinə nisbətə 1,75 təşkil edəcəkdir*». Digər mənbə kimi müxtəlif səpkili sorğu bülletenlərində və sahə jurnallarında dərc edilən qiymətlərdən, habelə həqiqi materiallarla təsdiq edilən real bazar qiymətlərindən, MDB məkanında iqtisadi tərəfdaşlar arasında konkret məhsullar üçün tətbiq edilən qiymətlərdən istifadə olunur.

3. dəyişkən qiymətlər - kontraktı qeyd olunan mütəhərrik qiymətlər əsasən uzunmüddətli məhsulgöndərmələr zamanı tətbiq edilir. Bu müddət ərzində məhsulların istehsalı ilə bağlı iqtisadi şərait əhəmiyyətli dərəcədə dəyişik-

liklərə (istehsal xərcləri və buna müvafiq olaraq digər xərc maddələrində baş verən dəyişikliklər) mə'ruz qaldığından bu qiymətlər yenidən nəzərdən keçirilir və yeni yaranmış xərclər uçota alınmaqla müqavilə qiymətlərində düzəlişlər aparılır. Dəyişkən qiymətlər göndərmə müddəti bir ildən artıq müddəti əhatə edən maşın və avadanlıqların satışı zamanı tətbiq edilir. Bu qiymətlər iki: təkliflərin verildiyi və ya müqavilənin bağlandığı tarixə görə müəyyənləşdirilən *baza* və məhsulların hazırlanması və ya göndərilməsi dövrünə görə *dəyişən* hissədən ibarətdir. Baza qiymətləri satıcı tərəfindən konkret materiallar və ya digər mənbələr əsasında müəyyənləşdirilir və müqavilənin bağlanması zamanı alıcılarla razılaşdırılır.

Məhsulların faktiki göndərilməsi anında son qiymət həddi aşağıdakı formul ilə hesablanır:

$$C_1 = C_0 + \left(A + B \frac{M_1}{M_0} \times D \frac{P_1}{P_0} \right),$$

burada: C_1 – hesablanan son qiymət; C_0 - müqavilə (baza) qiyməti; A – qiymətin dəyişən hissəsində dəyişməyən hissəsin xüsusi çəkisi (payı) və ya əngəlləmə əmsalı; B , D ... – materialların dəyəri, iş qüvvəsinin dəyəri və s. bu kimi elementlərin qiymətdə xüsusi çəkisi; M_1 və M_0 – əmtəlik məhsulların hazırlanması üçün istifadə edilən materialların məhsul göndərənlərdən alındığı (M_1) və baza qiymətinin (M_0) müəyyənləşdirildiyi dövrdə qiymət indeksi; P_1 və P_0 qiymətlərin hesablandığı (P_1) və bazara qiymətinin müəyyənləşdirildiyi dövr (P_0) üçün məhsul istehsal edən sahələrdə əmək haqqı indeksidir.

Əgər istehsal edilən məhsulun qiymətində yanacaq və digər material ünsürlərinin məsrəfi əhəmiyyətli pay təşkil edirsə, onda verilən formulda dəyişən hissələr tərkib elementlərinin sayı qədər artırılır. Bu zaman bütün elementlə-

rin xüsusi çəkisi ümumi formada vahiddən böyük olmamalıdır. Praktikada bir qayda olaraq qiymətin dəyişən hissəsində dəyişməyən hissənin xüsusi çəkisi 0,1- dən 0,2 qədər intervalda ədədi qiymətlər alır və əsas fondların istehsal edildiyi məhsulun üzərinə keçirilən dəyərini əks etdirir. Elmi-texniki tərəqqi əsasında istehsalın avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsi nisbi mə'nada hazır məhsul vahidinə düşən əsas fondların xüsusi çəkisinin (payının) dövrüyyə vəsaitlərinin azalan xüsusi çəkisi (payı) ilə müqayisədə getdikcə artmasına səbəb olur. Satıcılar həmişə əngəlləmə əmsalının azalmasına, alıcılar isə onun artmasına daha çox maraq göstərirlər. Çünki əngəlləmə əmsalı məhsul istehsalına sərf edilən canlı (işçi qüvvəsinə çəkilən əmək haqqı məsrəflərinin artması) və maddiləşmiş (xammal və material) əmək məsrəflərinin qiymətə tə'sirini azaldır.

Xammal və materialların qiymətinin, habelə iş qüvvəsinin dəyərinin (əmək haqqı dərəcələrinin) dəyişməsi indeksi inkişaf etmiş və etməkdə olan kapitalist ölkələrində mövcud olan iqtisad yönümlü rəsmi və ya qeyri-rəsmi (xüsusi) məcmuələrdə (məsələn, ABŞ-da «Marshall & Swift») dərc edilir. Buna görə də satıcı və alıcı bu indekslərin hansı mənbələrdən götürülməsi üçün geniş imkanlara malik olur.

Tədarükat müqavilələrində əsasən məhsul göndərən ölkələrin indeksindən istifadə olunur.

Tədarükat müqavilələrinin bağlanması zamanı qiymətin səviyyəsini müəyyənləşdirmək üçün tərəfdaşlar əsasən *dərc edilmiş və hesablanan qiymətlərə* daha çox üstünlük verirlər.

Təkrar informasiya rolunu oynayan dərc edilmiş qiymətlər xüsusi informasiya agentliklərinin məcmuələrində, Dövlət Gömrük Komitəsinin statistik bülletenlərində, Sənaye Ticarət Palatasının informasiya bülletenlərində, Dövlət Statistik Komitəsinin hesabat xarakterli müxtəlif statistik məcmuələrində göstərilir. Bu qiymətlər də öz növbəsində:

- iqtisadi jurnallarda dərc olunan *məlumat qiymətlərinə*;
- birja ticarətinin obyektini hesab edilən *birja qiymətlərinə*;
- açıq satış yolu ilə ən yüksək *hərrac qiymətinə*;
- *orta ixrac və idxal qiymətlərinə* bölünür.

İstehlakçılar qiymət üzrə nə qədər çox informasiya materiallarından istifadə etmiş olsalar, bir o qədər dəqiq real bazar qiymətlərini müəyyən edə bilmək imkanlarına malik olurlar.

4. Məhsulların dəyərinin ödənilməsi. Müqavilədə ödəniş şərtləri əvvəlcədən müəyyən edilir. Bu şərtlər *valyuta ödənişi, ödəmə müddəti, ödəmə üsulu və hesablaşmanın aparılması, valyuta riskinin artması və azalması haqqında qeydlərdən* ibarətdir.

Tədarükat müqavilələrində satıcı və alıcının maraqları baxımından qarşılıqlı hesablaşmaların aparılması şərtləri aşağıdakı əsas vəzifələrin həll edilməsinə imkan verməlidir:

- tədiyyələrin operativliyi və əlverişliyinin təmin edilməsi;
- göndərilmiş məhsullara görə satıcıların tədiyyələri alması üçün şəraitin yaradılması;
- ödənilmiş tədiyyələrə görə məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi;
- valyuta kurslarının dəyişməsi zamanı tərəflərin kommersiya maraqlarının müdafiə edilməsi.

Valyuta ilə ödəniş haqqında müqavilədə aparılan qeydlər bir qayda olaraq xarici ticarətdə material axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı hansı - material resurslarını ixrac və ya idxal edən ölkənin valyutası ilə ödənişlərin həyata keçirilməsini göstərir. Bu - ödəniş valyutası müqavilədə göstərilən qiymətlə üst-üstə düşməlidir. Bunu reallaşdırmaq mümkün olmadıqda müqavilədə valyutanın kursu və bu kurs vasitəsilə ödəniləcək dövrəli valyutanın qədəri qeyd olunmalıdır.

Tədarükat müqavilələrində alınmış məhsulların dəyərinin ödənilməsi üçün satıcı və ya məhsulgöndərənlər arasında tətbiq olunan hesablaşma forması (bu haqda əvvəlki paragrafda geniş şərh verilmişdir), ödəmə üsulları (nəqd, avans və kredit ödəmələr) və ödəmə müddəti göstərilməlidir. Çünki, belə bir şərtin nəzərdə tutulması alınmış məhsulların dəyərini müqavilədə göstərilən müddətdə ödəməyən alıcılar üçün iqtisadi sanksiyaların tətbiqinə imkanlar yaradır.

Alınmış məhsulların dəyərinin ödənilməsini alıcılar məhsulları müşahidə edən aşağıdakı sənədləri aldıqdan sonra həyata keçirirlər:

- məhsulların spesifik xüsusiyyətləri göstərilməklə hesab-faktura və ya hesab-invoyslar;
- konosamentlər;
- məhsulların keyfiyyət sertifikatı haqqında şəhadətnamə;
- əmtəə – nəqliyyat qaimələri;
- sanitariya – gigeniya sertifikatı (sınaq protokolları);
- məhsulların mənşəyi haqqında sertifikatlar.

5. Məhsulların qablaşdırılması. Tədarükat müqavilələrinin yerinə yetirilməsi sahəsində praktiki təcrübə göstərir ki, alıcı və satıcılar arasında nəqləmə və yükləmə – boşaltma şərtlərinin tələblərinə cavab verməyən qarşılıqlı iqtisadi mübahisələr yaranır. Bu mübahisələrin də əksər hissəsi məhsulların qablaşdırılması ilə bağlıdır. Məhsulların xarici mühitin neqativ təsirlərindən qorunması və son istehlak yerlərinə qədər fiziki-kimyəvi xüsusiyyətlərini saxlamaları üçün onlar elə qablaşdırılmalı və markalanmalıdırlar ki, müxtəlif nəqləmə marşrutlarının tətbiq edilməsinə baxmayaraq keyfiyyət xarakteristikalarında heç bir dəyişiklik baş verməsin. Məsələn, dəmir borular dəniz və ya çay nəqliyyatı ilə daşınan zaman istehlakçıların arzusu ilə korroziyaya qarşı boyalarla rənglənir və ya armaturlar xüsusi formada paketləşdirilir. Başqa sözlə, məhsulların qablaşdırılması onların malik olduqları keyfiyyət xüsusiyyətlərinin son təyinat məntə-

qəsinə qədər qorunub saxlanmasına xidmət edir. Tara məhsulun nəqlətmə və saxlanma prosesi zamanı qorunub saxlanmasını təmin edən müstəqil məhsuldur.

Məhsulun tarası və qablaşdırılması dövlət standartlarına, texniki şərtlərə və uçot müqavilə vahidlərinin tələblərinə cavab verməlidir. Əgər tara və qablaşdırmanın cavab verəcəyi tələblər dövlət standartları və uçot müqavilə vahidləri ilə müəyyən edilməmişdirsə, onda o bağlanacaq müqavilələrlə təyin edilir.

Odur ki, tərəflər məhsulgöndərmənin bazis şərtlərini müəyyənləşdirdikdən və nəqlətmə marşrutlarını dəqiqləşdirdikdən sonra məhsulların qablaşdırılması və ya mühafizə edilməsi üsulları haqqında razılaşmalıdırlar. Bununla əlaqədar olaraq məhsulların qablaşdırılması ilə bağlı müqavilədə aşağıdakı şərtlər nəzərə alınır: qablaşdırmanın növü və xarakteri, onun keyfiyyəti, ölçüləri, qablaşdırma üzrə beynəlxalq uçot-müqavilə vahidləri, qablaşdırılan hər bir taranın üzərində markaların və etiket işarələrinin vurulması. Tətbiq edilən markaların növü məhsulun xüsusiyyətlərindən asılıdır.

Hər hansı məhsul növü üçün təyin olunan tara müqavilədə göstərməklə başqa məhsul üçün də istifadə oluna bilər. Praktikada tərəflərin razılaşması əsasında taranın dəyərinin məhsulun qiymətinə daxil edilməsi ilə bağlı ikili yanaşma mövcuddur. Belə ki, əgər hesablaşma və istifadə xüsusiyyətlərinə görə taralar təkrar istifadə məqsədilə əvvəlki məhsulgöndərənə qaytarılıbsa onun dəyəri yeni göndəriləcək məhsulun dəyərinə daxil edilmir. Çünki, təkrar istifadə olunan bu taranın dəyəri artıq istehlakçı tərəfindən əvvəlki məhsul partiyasının alınması zamanı ödənilmişdir.

Məhsulgöndərənlər təkrar taralardan yeni alıcıya məhsul göndərsə onda bu taraların dəyəri yeni göndəriləcək məhsulun (və ya məhsul partiyasının) qiymətinə daxil edilir.

6. *Məhsulların markalaşdırılması.* Markalaşdırmanın əsas şərti kimi müqavilədə əks edilməsi alıcı və satıcının tələblərini nəzərə alan aşağıdakı məqsədlərə xidmət göstərir:

- məhsulların xüsusiyyətlərinin göstərilməsi (məsələn, rezin, radiaktiv və s.);

- nəqlətməni həyata keçirən nəqliyyat agentliklərinə məhsullarla xüsusi rəftar etmək üçün xəbərdarlıq edilməsi (təbiiatla davranmaq, yandırmamaq, elektirik xəttinə qoşulmamaq, oddan qorumaq və s.);

- konkret müqaviləyə aidiyyətinə görə, habelə istehlakçıların adı və ünvanına görə yük yerlərinin sortlaşdırılması;

- məhsul partiyalarında yerlərin nömrələrinə görə yükləmə-boşaltmanın dəst (komplekt) olub-olmamasının saxlanması;

- itirilən məhsulların aşkar edildikdən sonra alıcılarla və ya məhsulgöndərənlərə göndərilməsi;

- nəqliyyat təşkilatlarına qaldırıcı avadanlıqların seçilməsi və gömrük orqanlarına işə rüsumların (yığımların) tutulması üçün məhsulların netto (brutto) çəkisi haqqında məlumatların verilməsi;

Qoyulan bu məqsədin həyata keçirilməsi üçün məhsulların markalaşdırılması minimum aşağıdakı rekvizitlərə:

- istehlakçıların (məhsulgöndərənlərin) adı və onların hüquqi ünvanları;

- müqavilənin nömrəsi;

- brutto və netto çəkisi;

- beynəlxalq standartlara uyğun olaraq yükün xarakterini göstərən əlavə markalara malik olmalıdır.

Müqavilə şərtlərinin razılaşdırılması prosesində satıcının markalaşdırma ilə bağlı öhdəliklər haqqında müfəssəl bilgilərə malik olmaması aşkar edilərsə, onun rekvizitləri müqavilədə mütləq qeyd edilməlidir.

7. *Məhsulların göndərilməsi müddəti.* Hər bir məhsul istehlakçısı əksər hallarda digər bazar subyekti üçün məhsul

istehsalçısı qismində çıxış etdiyindən onun vaxtı-vaxtında tələb olunan məhsullarla təmin edilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Buna görə də istehlakçılar (istehsalçılar) məhsulların istehsalı üçün tələb olunan vaxt fondunu, məhsulların nəql edilməsi müddətini, nəqletmə zamanı yaranan forsmajor və digər iqtisadi vəziyyətləri, istehsalda baş verə biləcək fasilələri, istehsal ehtiyatlarının səviyyəsini və onların saxlanılması (idarə edilməsi) ilə bağlı xərclərin həcmi, anbar təsərrüfatının mövcud vəziyyətini nəzərə alaraq məhsulgöndərmə müddətlərini müəyyənləşdirir.

Məhsulgöndərmə müddəti alıcının fasiləsiz təmin edilməsini nəzərə almaqla müqavilə ilə müəyyən olunur.

Praktikada qəbul edilmiş ümumi formula uyğun olaraq satıcılar məhsulgöndərmələrlə bağlı müqavilə öhdəliklərini o vaxt yerinə yetirmiş hesab edilir ki, o, alıcılara məhsulların göndərilməyə hazır olması və ya müqavilədə göstərilən məntəqədə nəqliyyat vasitələrinə yükləməsi haqqında məlumat vermiş olsun. Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrin tədarük sahəsində mövcud təcrübəsinə istinadən qeyd etmək olar ki, məhsulların göndərilməsi müddətinə 30 gün qalmış satıcı alıcıya məhsulların göndərilməyə hazır olduğu haqqında məlumat verməli və 20 gün qalmış isə aşağıdakı texniki sənədləri:

- məhsulların istifadə (istismar) olunması haqqında təlimatları və tövsiyələri;
- maşın və mexanizmlərin təmiri və onlara texniki xidmətin göstərilməsi üçün əsasnamələri (təlimatları);
- istismar edilən texniki vasitələr üçün zəruri olan ehtiyat hissələrinin əldə edilməsi mənbəyi göstərilməklə kataloqları göndərməlidir.

Alıcı və satıcılar tədarükat müqavilələrində məhsulların göndərilməsi vaxtına görə öhdəliklərin yerinə yetirilməsi üçün digər şərtlər də nəzərdə tuta bilərlər. Lakin bütün hallarda bu şərtlərin müqavilənin digər müddəaları ilə, məsələn,

məhsulların zədələnməsi və ya itirilməsi ilə bağlı risklərin satıcıdan alıcıya ötürülməsi, nəqliyyat risklərinin sığortalandırılması və s. ilə əlaqələri diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Bundan əlavə satıcı və alıcı müqavilədə məhsulların göndərilməsi vaxtı ilə bağlı başqa şərtlər, məsələn, CIF şərti ilə məhsulgöndərmələr zamanı məhsulların göndərilməsi vaxtını gəminin təyinat limanına qəbul edilməsi tarixinə nisbətən müəyyənləşdirirlər.

Ötən əsrin 80 - ci illərinin əvvəllərindən etibarən beynəlxalq logistikada məhsulların dəqiq vaxtında göndərilməsi prinsipi geniş tətbiq edilməyə başladı. Belə bir prinsip əsasında məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi istehlakçılara istehsal vasitələrinin anbarlaşdırılması ilə bağlı çəkilən məsrəflərin azaldılmasına və nəticə etibarlı ilə iqtisadi və maliyyə resurslarına qənaət edilməsinə, habelə material resurslarının alınması zamanı dövrüyyə kapitalının dövr sürətinin artırılmasına şərait yaratdı. Məsələn, Avropanın bir sıra metallurgiya zavodları bu prinsipdən istifadə etməklə istehsalın xammal və materiallara üç aylıq tələbatının həcmi aylıq tələbat norması həddinə qədər azalda bildilər. Elektron aparatları istehsal edən yapon firmaları ümumiyyətlə anbardan imtina edərək «**təkərdən**» prinsipi ilə fəaliyyət göstərdilər. Amerikanın avtomobil zavodları isə özlərinin anbar ehtiyatlarının səviyyəsini istehsalın bir neçə günlük tələbatı səviyyəsinə qədər azaltmağa nail ola bildilər.

Lakin 1990 - cı illərdə bu ənənə iki əsas səbəbə görə zəifləməyə başladı: **birincisi**, məhsulgöndərmələrin gecikdirilməsinə görə ödənilən cərimə sanksiyalarından özlərini sığortalayan satıcılar məhsulların qiymətini artırdılar və bu zaman əmtəəlik məhsul anbarlarının qurulması və saxlanmasına çəkilən məsrəfləri bir qədər azaltdılar; **ikincisi**, xammal və material alıcıları istehsal prosesi başa çatdıqdan sonra özləri əmtəəlik məhsul satıcılarına çevrildilər. Buna görə də məhsulgöndərmələrlə bağlı vaxt, müddət məsələsi

ciddi xarakter aldığından tədarükat bazarında vəziyyət nisbətən mənada stabilləşdi.

İqtisadi tərəfdaşlar (həm alıcı, həm də satıcı) məhsulların göndərilməsi vaxtını razılaşan zaman müqavilə öhdəliklərini yerinə yetirməsi intizamını və şəraitini nəzərə almalıdırlar. Əgər məhsulgöndərmə vaxtının dəqiq müəyyənləşdirilməsinə ciddi ehtiyac yoxdursa, onda alıcıların iqtisadi mənafeyi baxımından satıcılara məhsulların müəyyən zaman kəsiyində göndərilməsi üçün səlahiyyətlər vermək lazımdır. Məsələn, məhsullar istehlakçılara bir aydan sonra lazım olacaqsa, satıcılar bu məhsulları nəqlətmə müddəti nəzərə alınmaqla son 3-5 gün ərzində, üç ay müddətində lazımdırsa sonuncu ayın qurtarmasına 10-15 gün qalmış, il ərzində lazımdırsa sonuncu - dekabr ayında göndərə bilmək hüququna malikdir.

Məhsulgöndərmələr üzrə belə bir vaxtın razılaşdırılması məhsulların bu müddət ərzində qiymətinin qalxması ilə bağlı alıcıların mümkün itkilərdən sığortalanmasına əsas vermir. Çox nadir hallarda tərəflər müqavilədə konkret müddət müəyyənləşdirirlər ki, satıcılar bu müddət ərzində məhsulları təcili göndərə və ya gecikdirə bilərlər (alıcılar buna görə heç bir iqtisadi sanksiya tətbiq etməzlər).

Məhsulgöndərmələr üzrə müddətlərin müəyyənləşdirilməsi zamanı müqaviləyə tez – tez aşağıdakı kimi ifadələr qeyd olunur: «Təcili göndərilə bilər», «Təcili göndərmə yalnız alıcıların yazılı razılığı ilə mümkündür», «Təcili göndərmə yol verilməzdir» və s. Nəqlətmənin idxal lisenziyalarının alınması şərtlərindən və məhsulların keyfiyyəti haqqında sertifikatın spesifik xüsusiyyətlərindən asılı olaraq müqavilənin göndərmə müddəti göstərilən bölməsinə əmtəəşünas (eksportyor) tərəfindən əlavə təlimatlar, məsələn, «Dəst formada yükləmək», «Müəyyən kəmiyyətə qədər dəstləşdirilmək» qeyd olunur.

Beləliklə, məhsulların göndərilməsi vaxtı aşağıda verilən üsullardan istifadə etməklə müəyyənləşdirilir:

a) təqvim günləri təyin edilməklə (məsələn, hər ayın 15-i);

b) məhsulgöndərmə müddəti ərzində göndərmə müddəti müəyyən edilməklə. Məsələn, təqvim ayı, rübü, ili; ayın və ya rübün vaxtı (məsələn, mart ayının birinci ongünlüyündə, axırncı rübdə); müəyyən vaxt intervalında (məsələn, martın 10 - dan 25 -ə qədər).

c) beynəlxalq logistikada tətbiq edilən anlayışlardan (məsələn, «təcili göndərmə», «tez göndərmə», «ləngimədən göndərmə», «anbardan göndərmə» və s.) istifadə etməklə;

ç) günlərin, həftələrin, ayların sayı (məsələn, «iki həftə ərzində», «üç ay ərzində» və s.) göstərilməklə.

Tədarükat müqavilələrində məhsulgöndərənlərin və ya satıcıların yol verilən hallarda (məsələn, alıcıların bu göndərməyə ehtiyacı yarıdıqda və yazılı formada satıcılara müraciət etdikdə, satıcıların alıcılara artıq həcmdə məhsul göndərməsi üçün texnoloji və iqtisadi imkanlar yarıdıqda) məhsulları müqavilədə göstərilən müddətdən tez göndərmələri üçün xüsusi şərt qeyd olunmalıdır.

Məhsulgöndərmələrin konkret tarixi ilə müqavilədə göstərilən tarixin çox hallarda üst-üstə düşməməsi ilə əlaqədar olaraq tərəfdaşlar arasında iqtisadi mübahisələr meydana çıxır. Belə halların yaranmasına yol verməmək üçün adətən, konkret məhsulgöndərmə tarixi göndərmə üsullarından asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Məsələn, yüklərin daşınması cavabdehlik məsuliyyəti daşıyan nəqliyyat departamentlərinin yüklərin qəbul edilməsi haqqında yük qəbzlərində, əmtəə - nəqliyyat qaimələrində, hesab - invoyslərdə göstərdikləri tarix faktiki olaraq məhsulgöndərmə tarixinin müəyyənləşdirilməsi üçün əsas hesab edilir.

8. Məhsulların təhvil-təslim qaydaları. Məhsulların təhvil məhsulgöndərmələrinin bazis şərtlərinə uyğun olaraq onların təyinat məntəqələrində istehlakçıların sərəncamına verilməsini nəzərdə tutur. Məhsulların təhvilindən fərqli olaraq təslimi onların müvafiq müşahidəedici sənədlərlə bir-

likdə kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə konkret yoxlamalardan keçdikdən sonra istehlakçıların anbarlarına mədaxil olunması proseduru özündə birləşdirir. Təhvil-təslim *ikili* mərhələ üzrə aparılır. *Birinci mərhələdə* məqsəd əvvəlcədən (əksər hallarda istehsalçı firma və müəssisənin özündə) məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərinin müqavilə şərtlərinə uyğun olub-olmamasını yoxlamaq, habelə qablaşdırma və markalaşdırma üzrə əməliyyatların düzgünlüyünü müəyyənləşdirməkdən ibarətdir. Məhsulların istər istehlakçılarda, istərsə də istehsalçılarda nəzərdə tutulan bu prosedurdan keçməsi üçün müvafiq komissiyalar yaradılır və komissiyanın rəyi məhsulların qəbul edilməsi üçün start rolunu oynayır. *İkinci mərhələ* son mərhələ adlanmaqla məhsulların tərəflərin müqavilədə razılaşdıqları yerdə və vaxtda qəbul edilməsini nəzərdə tutur. Məhsullar son mərhələni keçdikdən sonra istehlakçılar nəqliyyat ekspeditor firmalarına bu qəbulu rəsmiləşdirən sənəd – məhsulların qəbulu haqqında akt təhvil verirlər. Akt üç nüsxədən ibarət tərtib edilir. Birinci nüsxə alıcıya, ikinci nüsxə satıcıya, üçüncü nüsxə isə nəqliyyat departamentlərinə təqdim olunur.

Məhsulların təhvil-təslim qaydalarında faktiki təhvil-təslim yeri (istehsalçı firma və müəssisə, əvvəlcədən razılaşdırılmış təyinat məntəqəsi, istehlakçı firma və müəssisələrin anbarı), təhvil-təslim müddəti kimi amillərə xüsusi diqqət yetirmək lazımdır.

Məhsulların keyfiyyətinin yoxlanılması. Bir qayda olaraq istehlakçı firmalar potensial məhsulgöndərənlərə sifarişlər təqdim etdikdə tədarük ediləcək məhsullar üçün beynəlxalq və milli standartlara malik texniki tələblər qoyurlar. Satıcılar texniki tələbləri alıcılarla razılaşan zaman təkcə tədarükat üzrə müqavilələrin bağlanmasına deyil, əsasən alıcı bazarında məhsullarının satış qabiliyyətinə malik olmasına çalışmalıdır. Bu prinsipdən çıxış etməyən satıcılar keyfiyyətsiz məhsulları ilə bir neçə dəfə alıcı bazarında tək-

ülətdə çıxış edə bilər (hətta ola bilsin yüksək mənfəətdə qalınar). Lakin ən başlıca cəhət ondan ibarətdir ki, bu tip alıcılar imicləri ilə bərabər özlərinin bazar dayanıqlılığını qoruyub saxlaya bilmir və nəticədə bazar subyektləri ilə perspektivsiz uzunmüddətli ticarət əlaqələrinin qurulmasının imtinaya etməli olurlar. Başqa sözlə, keyfiyyətsiz məhsul istehsalçıları məhsullarına konkret alıcı tapa bilmədiklərinə, istehsal olunmuş məhsulların reallaşdırılması sahəsində problemlər yarandığından onlar özlərinin istehsal kommersiya fəaliyyətlərini dayandırmaq məcburiyyətində qalırlar. Məhz qeyd edilən cəhətlər baxımından keyfiyyətli məhsul istehsalı hər bir istehsalçının təsərrüfat amalına çevrilməklə onlara perspektivli əməkdaşlıq vəd edir.

Tədarükat müqavilələrində məhsulların texniki səviyyəsi və keyfiyyətinin müəyyən edilməsi alıcılara hüquqi baxımdan tələb olunan məhsulların göndərilməsinə əsas versə də bu heç də o demək deyil ki, bütün alıcılar keyfiyyətli məhsullarla təmin ediləcəklər. Satıcı və ya məhsulgöndərən firmalar tərəfindən göndərilən məhsulların texniki və keyfiyyət tələblərinə cavab verməsi üçün istehlakçı firmalarda keyfiyyət nəzarət işi həyata keçirilir. Belə nəzarətin olmaması və ya nəzərdə tutulan səviyyədə aparılmaması tədarükat logistikasında zay və keyfiyyətsiz məhsulların sahiblərinə qaytarılması ilə əlaqədar xərclərin, istehsal prosesində fasilələrin yaranması nəticəsində meydana çıxan ziyanların və bu əsasda hazır məhsul alıcılarının və bazar segmentinin itirilməsinə görə yeni satış bazarlarının tədqiqinə və satışına çəkilən xərclərin artmasına səbəb olur.

İstehsalçı (məhsulgöndərən) firma və müəssisələr istehlakçıların keyfiyyətli məhsul almalarını təmin etmək üçün məhsulun keyfiyyətini təsdiqləyən sənədləri düzgün tərtib etməli, onları alıcılara vaxtında göndərməli, məhsulların yüklənmə - boşaldılma, habelə nəqliyyat vasitələrilə daşınması qaydalarına əməl etməlidirlər. Daha doğrusu, logistik yük vahidlərinin tələb olunan ünvanlara zəruri vaxtda gön-

dərilməsi ilə əlaqədar olan əməliyyatları lazımı keyfiyyətdə yerinə yetirməlidir.

Məhsullar yükdaşımalar üzrə ixtisaslaşmış nəqliyyat departamentləri və ya təşkilatlarından qəbul edildikdə nəqliyyatda mövcud olan yük daşıma qaydalarına uyğun olaraq alıcı firmalar və ya logistik vasitəçilər:

- məhsulgöndərəninin və ya göndərmə məntəqəsinin surluqlarının qüsursuzluğunu, onların ottiskini, vaqon və ya başqa hərəkət heyətinin vəziyyətini, yükün markalanmasını və taranın saz olmasını yoxlamalı;

- yükün adının və nəqliyyat markasının nəqliyyat sənədlərində göstərilmiş məlumatlara uyğunluğunu yoxlamalı;

- taraların istismara yararlığına və mühafizə markalarının mövcudluğuna xüsusi diqqət yetirilməli;

- yükün sınıma və pozulmadan qorunmasını təmin edən daşıma qaydalarına riayət edilməsini və çatdırma müddətini yoxlamalı, həm də yükü nəzərdən keçirməlidir. Bir sıra hallarda, xüsusilə yüklər yoxlanmamış qəbul edildikdə məhsulların alıcıları nəqliyyatda tətbiq edilən qaydalara əsaslanmaqla nəqliyyat təşkilatlarından kommersiya aktının tərtib olunmasını, avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşımaları həyata keçirdikdə isə yükü müşahidə edən nəqliyyat sənədlərində (əmtə-nəqliyyat qaimələrində) müvafiq qeydlərin aparılmasını tələb etmək hüququna malikdir.

Yararlı, saz taralarda göndərilmiş məhsulların keyfiyyətə və dəst şəklində qəbulu adətən sonucu alıcı firmanın anbarında həyata keçirilir. Məhsulun məhsulgöndərəninin anbarında qəbulu isə müqavilələrdə nəzərdə tutulmuş hallarda aparılır.

Məhsulun keyfiyyətə qəbulu ilə eyni zamanda onun dəst halında olması (komplektliliyi), tarasına qablaşdırılması və markalanmasının mövcud normativ sənədlərin tələblərinə cavab verməsi də yoxlanılır. Məhsulun qəbulu zamanı qeyd edilən normativ sənədlərin tələblərinə cavab verməyən hallar meydana çıxdıqda məhsulgöndərəninin nümayəndəsi

pələnə qədər məhsulların keyfiyyətə xarab olmamasına şərait yaradılmalı və məsul saxlanmaya qəbul edilməlidir.

Alıcı dövlət standartlarına, texniki şərtlərə və digər normativ hüquqi sənədlərə uyğun gəlməyən keyfiyyətsiz məhsulun qəbulundan imtina etdikdə isə dərhal bu haqda məhsulgöndərənə xəbər verməli və məhsulun məsul saxlanmaya qəbul edilməsi haqqında qəbzi ona göndərməlidir. Qəbul işini yerinə yetirmək üçün istehsalçı və ya məhsulgöndərən firmanın nümayəndəsi çağırılır. Başqa şəhərdə yerləşən məhsulgöndərənələr 10-15 gün (tez xarab olan məhsullar üzrə 24 saat ərzində), eyni şəhərdə yerləşən məhsulgöndərənələr isə 3-5 gün müddətində öz nümayəndəsini göndərməli və bu nümayəndə qəbulda iştirak etmək üçün müvafiq vəkalətnaməyə malik olmalıdır. İstehsalçı və ya məhsulgöndərən firmalar eyni şəhərdə yerləşirlərsə sabahki gün, kənar şəhərdə yerləşirlərsə çağırış aldığı gündən bir gün sonra telefon və ya teleqrafla nümayəndənin göndərilməsi haqqında öz qərarını bildirməlidir. Göstərilən müddət ərzində alıcılara konkret cavab göndərilməzsə istehlakçılar müəyyən edilmiş qayda üzrə məhsulların keyfiyyətini yoxlamaq və qəbul etmək haqqında özləri sərəncam verirlər.

İstehsalçı və ya məhsulgöndərən firmalar öz nümayəndələrini vaxtında göndərmirlərsə (gəlmirsə) və bundan bu və ya digər səbəbə görə imtina edirlərsə, habelə çağırılması məqsəduyğun hesab edilmirsə məhsulun keyfiyyət üzrə yoxlamaları müstəqil ekspertlər tərəfindən həyata keçirilir. Müstəqil ekspertlər eyni zamanda məhsul alıcısı və satıcısı arasında keyfiyyətlə bağlı anlaşılmazlıqlar yarandıqda da dövlət edilir.

Məhsulların keyfiyyət üzrə qəbul edilməsinə rəhbərlik etmələrini firmanın idarəetmə aparatının rəhbəri və ya onun müavinləri tərəfindən təyin edilmiş məsul şəxslər - mühəndis xidməti üzrə nümayəndələr və ya keyfiyyət üzrə menecerlər həyata keçirir.

Məhsul istehsalçısı bir neçə istehlakçı firmalarla tədarükət əməliyyatları üzrə iqtisadi münasibətlər qurduğun-

dan çalışır ki, bir alıcıya göndərilmiş məhsulların keyfiyyət parametrləri üzrə qəbulu (qüsurun aşkar edilməsi) prosesində digər alıcıların səlahiyyətli nümayəndələri də iştirak etsin.

Məhsulların keyfiyyətə qəbul edilməsinə cəlb edilmiş şəxslər məhsulların keyfiyyətini müəyyənləyən dövlət standartları, texniki şərtlər, keyfiyyəti təsdiq edən sertifikatlar, texniki pasportlar, mövcud təlimatlar, habelə digər normativ sənədlər və məhsulgöndərmə müqaviləsilə tanış olmalıdır. Sadalanan sənədlərdən ixtiyari hər hansı biri və ya qeyd edilən sənədlərdə məhsulun keyfiyyətini təsdiq edən məlumatlar yoxdursa bu məhsulların keyfiyyət üzrə qəbul edilməsinin dayandırılmasına əsas vermir. İstehlakçı firmalardan alınmış məhsulun keyfiyyətində tələb olunan standartlardan kənarlaşmalar aşkar etdikdə isə məhsulların qəbul edilməsini dayandırır.

Qeyd olunan normativ sənədlərə və təlimatlara, habelə tərəflər üçün məcburi olan qaydalara əsasən keyfiyyətin yoxlanması üçün normativ aktlara uyğun gələn məhsul nümunələri götürülür və bu nümunələr surğulanmalı və ya etiket hazırlanıb yoxlamada iştirak edənlər tərəfindən imzalanmalıdır.

Keyfiyyət üzrə təlimata əsasən həmin aktda:

- aktın tərtib edildiyi vaxt və yer, məhsulalanın adı, nümunənin götürülməsində iştirak edən şəxslər (vəzifəsi, adı, atasının adı və soyadı göstərilməklə);
- məhsul istehsalçısının (məhsulgöndərənin) adı, ünvanı və bank rekvizitləri;
- logistik yük vahidlərini müşahidə edən sənədlərin adı, nömrəsi, məhsulların anbara daxil olması tarixi;
- məhsulların çəkisi və yük yerlərinin sayı, nümunə götürülən yerin nömrəsi və miqdarı;
- yoxlamada istifadə olunan normativ sənədlərin adı, nömrəsi, hüquqi qüvvəyə mindiyi tarix;

• məhsul nümunəsinin surğulanması, möhürün ki-nə məxsus olması, ottiskin nömrəsi, nişanəsi və s. məlumatlar göstərilməlidir.

Seçilmiş nümunələrin biri alıcıda qalmaq şərti ilə ikinci nüsxəsi məhsulgöndərəyə verilir. Üçüncü nüsxə isə təhlil və tədqiqatın aparılması məqsədilə laboratoriya və ya elmi-tədqiqat institutlarına göndərilir və bu barədə aktda müvafiq qeydiyyat aparılır. Götürülmüş nümunə laboratoriyaya və ya elmi tədqiqat institutuna göndərildikdə nümunəyə aktın bir nüsxəsi mütləq əlavə edilməlidir.

Beləliklə, göndərilmiş məhsul partiyasının keyfiyyətinin sınaq və ya seçmə metodlarla yoxlanılmasının nəticəsi bütün partiya şamil edilir və yoxlama prosesinə cəlb edilmiş nümayəndələr, habelə müstəqil ekspertlərin iştirakı ilə qəbul qurtaran günü, məhsulun faktiki keyfiyyəti və kompleksliliyi haqqında bütün zəruri məlumatlar (təlimatda qeyd edilmiş) göstərilməklə üç nüsxədən ibarət reklamasiya aktı tərtib edilir. Qəbulda iştirak edən şəxslərin imzası ilə ekspertlərin tərtib etdikləri bu aktlar ekspert təşkilatları tərəfindən təsdiq edilir və bir nüsxəsi hər iki tərəfə məcburi göndərilir. Nəzərə almaq lazımdır ki, məhsulun keyfiyyəti üzrə qüsurlu reklamasiya aktını imzalayan şəxslər qanunla müəyyən edilmiş cavabdehlik məsuliyyəti daşıyırlar.

Alınmış məhsulların, xüsusilə avadanlıqların daxili (gizli) çatışmazlıqlarını ilk anda aşkar etmək mümkün olmadıqda və bu çatışmazlıqlar məhsulların zamanətli xidməti müddətində meydana çıxarsa istehlakçı firmalar 5 gün ərzində qüsurlu aktları tərtib etməlidirlər. Ticarət təşkilatlarında bu növ qüsurlu aktları məhsulların alınmasından dörd ay sonra da tərtib edilə bilər. Əgər qüsurlu aktının tərtib edilməsi üçün istehsalçı və ya məhsulgöndərən firmaların nümayəndələri tələb olunarsa, onda 5 gündən əlavə nümayəndənin volda olması müddəti də nəzərə alınmalıdır.

Daxili çatışmazlıqlar adətən istismarın ilk günlərində montaj və sınaq işlərinin aparılması zamanı aşkar edilir.

Keyfiyyətə cavab verməyən məhsulların göndərilməsi zamanı alıcılar satıcılara (məhsulgöndərənlərə):

- məhsulların keyfiyyət üzrə qəbul edilməsi aktını;
- satıcının məhsulun keyfiyyətini təsdiq edən sənədi;
- nəqliyyat sənədini;
- məhsulların qəbul edilməsində iştirak edən nümayəndələrin səlahiyyətini müəyyənləşdirən sənədləri;

➤ tara yerlərindən götürülmüş qablaşdırıcı markaları.

➤ məhsul partiyasından nümunələrin götürülməsi aktı və seçmənin nəticələrini təsdiq edən sənədləri təqdim etməklə iddia irəli sürürlər.

Məhsulların kəmiyyətinin yoxlanması. Məhsulların kəmiyyət üzrə qəbulu «İstehsal texniki təyinatlı və xalq istehlakı mallarının qəbul edilməsi haqqında təlimata» uyğun aparılır. İstehlakçı firmalar bir qayda olaraq məhsulların kəmiyyət üzrə qəbulu işlərini mütəmadi yerinə yetirdiklərindən onlar nəql etmə tarahlarında surğucun varlığını və bütövlüyünü, nəqliyyat vasitələrində digər istehlakçı firmalara ünvanlanmış qarışıq yüklərin olub-olmamasını və yüklərin nəqliyyat vasitələrində xüsusi markalara uyğun yığılmasını yoxlayırlar.

Kəmiyyət üzrə qəbul işləri:

➤ çəkisinə və yük yerlərində aşkar edilən zədələrə görə -- mal-material qiymətliələrinin boşaldılması və ya məhsul-göndərənlərdən alınan zaman;

➤ hər bir yük yerində ədədi əmtələrin kəmiyyətində aşkar edilən çatışmazlıqlara görə məhsullar alınandan 10 gün sonra və ya tez xarab olan məhsullar üçün isə 24 saatdan gec olmamaqla aparılmalıdır.

Kəmiyyət üzrə məhsulların qəbul edilməsini həm bu sənədə mövcud təlimatları bilən istehsalçı firmanın ayrı-ayrı ixtisaslaşdırılmış anbardarları və ya əmtəəşünasları. eləcə də qəbul edilməsi texnoloji baxımdan çətinlik yarada

bilən məhsullar üçün isə ali rəhbərin və ya onun müavinin iştirakı ilə tərtib edilmiş komissiya həyata keçirir.

Məhsulların qəbulu əmtələri müşahidə edən sənədlərə (əmtəə-nəqliyyat qaiməsi, hesab-faktura və s.) əsasən aparılır. Alıcılar faktiki göndərilən məhsulların tədarükat müqavilələri və ya sifariş sənədlərinə uyğunluğunu yoxladıqdan sonra müqavilədə nəzərdə tutulmayan artıq göndərmələr aşkar etdikdə qarşılıqlı razılaşma yolu ilə onların da dəyərinin ödəyirlər.

Satıcı və alıcı tədarükat müqavilələrini bağlayan zaman faktiki göndərilmiş və haqqı tələb edilən məhsulların kəmiyyətinin müəyyənləşdirilməsi üsullarını da razılaşırırlar. Məhsulların kəmiyyətinin müəyyənləşdirilməsi zamanı tətbiq edilən ən sadə üsul nəqliyyat sənədlərində göstərilmiş faktiki çəki, ölçü və ya həcm qəbul edilməsidir. Lakin məhsulların kəmiyyəti sonradan taraların və netto çəkinin təyini edilməsi vasitəsilə daha da dəqiqləşdirilir. Dövlət standartlarında və ya texniki şərtlərdə nəzərdə tutulan hallarda daxil olmuş yüklərin çəki əsasında qəbulu seçmə yolu ilə aparılır və nəticə bütün məhsul partiyasına şamil olunur. Tədarükat müqavilələrində çəkiləcək yük yerlərinin sayı (yeshiklər, kisələr və s.) faizlə göstərilir. Məhsulların kəmiyyət üzrə qəbul edilməsinin nəticələri çəki sertifikat sənədlərində qeyd edilir.

Alıcı qəbul işlərinin aparılması zamanı məhsulların kəmiyyətində çatışmazlıq aşkar etdikdə bu prosesi dayandırır və qüsurlu aktın tərtib edilməsi üçün satıcı və ya məhsul-göndərən firmanın nümayəndəsini telefon və ya teleqraf vasitəsilə çağırır. Firmalar öz nümayəndələrinin iştirak etməsi ilə bağlı bu müraciətə bir gündən gec olmamaqla cavab verməlidirlər. Əgər alıcı müraciətinə qeyd olunan müddət ərzində satıcı tərəfindən müvafiq cavab almırsa, onda məhsulların kəmiyyət üzrə qəbul edilməsini yaradılmış komissiyanın iştirakı ilə müstəqil şəkildə aparır, qüsurlu aktı tərtib edir və aktın bir nüsxəsini iddianın təmin edilməsi üçün onlara göndərir.

Praktikada istehlakçı firmalar adətən təsərrüfat hüquqı baxımından qəbul proseslərində iştirak edə bilmək səlahiyyətlərinə malik olan digər təşkilatların nümayəndələrini də dəvət edirlər. Yoxlamanın nəticələri yuxarıda qeyd edilmiş kimi qüsurlu aktı ilə rəsmiləşdirilir və bu aktda daxil olan yükün tam xarakteristikası, nəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyəti, nəqliyyat taraxlarında olan sığuqların vəziyyəti, əmtəə yarlıqları və markaların mövcudluğu, çatışmayan məhsulların müəyyən edilməsi üsulları (ölçmək, çəkmək, yük yerlərini saymaq və s.), çatışmazlıqların səbəbləri haqqında məlumatlar əks etdirilir.

Məhsulların kəmiyyətə qəbulu zamanı tərtib edilən qüsurlu aktlarına nəqliyyat sənədlərinin əsli, əmtəə-nəqliyyat qaimələrinin surəti, hər bir yük yerlərinə qoyulan qablaşdırıcı yarlıqlar, nümayəndələrin iştirakını, eləcə də yüklərin çəki və ya ölçülməsini təsdiqləyən sənədlər əlavə olunur və məhsul göndərənə iddia müddəti daxilində təqdim edilir.

9. Mülkiyyət hüququnun və risklərin ötürülməsi. Satıcının və alıcının məhsullar üzərində **mülkiyyət hüququ** məsələsi müqavilənin bağlanması üçün vacib əhəmiyyət daşıyır. Bir sıra tədarükat müqavilələrində satıcıların (məhsul göndərənlər) məhsullar üzərində mülkiyyət hüququnun müqavilə bağlandığı anda, bəzi müqavilələrdə (əgər başqa xüsusi şərtlər müqavilədə razılaşılmayıbsa və ya məhsul hələ istehsal edilməmişdirsə), isə məhsulların istehlakçılara təhvil verildiyi anda itirilməsi nəzərdə tutulur.

Əksər hallarda həm satıcı, həm də alıcı maraqlı deyil ki, məhsullar üzərində mülkiyyət hüququnun ötürülməsi məhz qeyd edilən bu məqamlarda baş versin. Buna görə də onlar mülkiyyət hüququnun hansı hallarda və şəraitdə ötürülməsini müqavilədə bir mənalı razılaşmalıdırlar. Məsələn, satıcılar alıcıların tədiyyə qabiliyyətli olmasına inanmadığından mülkiyyət hüququnun yalnız alıcılar tərəfindən məhsulların dəyərinin ya tam, ya da müəyyən hissəsinin ödənilməsindən sonra ötürülməsi haqqında razılığa gəlirlər. Belə olan halda satıcılar satılmış məhsulların geri qaytarıl-

ması hüququnu özündə saxlamış olur. Digər hallarda məsələn, satıcılar mülkiyyət hüququnu özlərində məhsulları qəbul edən tərəfə (logistik vasitəçilərə) satan ana qədər saxlayırlar.

Logistik sistemin iştirakçıları arasında məhsulların təsadüfi zədələnməsi və ya itirilməsi ilə bağlı risklərinə satıcıdan alıcıya mülkiyyət hüququnun dəyişməsi ilə bərabər eyni vaxtda ötürülməsi haqqında çəşqinlik mövcuddur. Bu bənzər belə deyil. Məsələn, «İnkoterms – 2000» -ə uyğun olaraq məhsul göndərənlərin FOB, CIF, CFR bazis şərtlərində məhsullar üzərində mülkiyyət hüququ satıcılardan alıcılara konosamentin alınması zamanı, məhsulların zədələnməsi və ya itməsi ilə bağlı risklər isə məhsulların gəminin nəyərə (bortuna) yükləndikdən sonra ötürülür.

Tərəflərə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsinə görə **dəyən ziyanların ödənilməsi** məsələsi də müqavilənin mühüm şərtlərindən biri hesab edilir. Ziyana dedikdə bir tərəfdən məhsul göndərənlərin məhsulları vaxtında göndərilməməsi ilə bağlı istehlakçılara – alıcılara vurulan iqtisadi ziyanlar, digər tərəfdən isə istehlakçıların əsaslı səbəb (qüsurlu aktları) olmadan məhsulları qəbul etməməsi, qəbul edilmiş material qiymətliyərinin dəyərinin vaxtında ödənməməsi ilə bağlı məhsul göndərənlərə vurulan iqtisadi ziyanlar başa düşülür. Müqavilədə həcmi əvvəlcədən müəyyənləşdirilən iqtisadi ziyanlar hal baş verən ana qədər cərimə hesab edilir. **Cərimə** – tərəfləri müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə məcbur edən güclü təsir vasitəsidir. Müqavilədə göstərilən cərimələrin məbləği dəyən ziyanların ödənilən məbləği ilə müqayisədə böyük olur və bir sıra şərtlərdən (məhsul göndərmə müddətinin pozulması, keyfiyyətsiz məhsul göndərənlərin həcmi, ödəmələrin gecikdirilməsi müddəti və s.), asılı olaraq artır.

10. Fors-majör vəziyyəti. Tədarükat müqavilələrinin yerinə yetirilməsinə tərəflərdən asılı olmayan səbəblərlə (müqavilənin bağlanması zamanı nəzərə alınması mümkün olmayan) əlaqədar baş verən fəvqəladə hallar əsaslı təsir

göstərir. Belə bir vəziyyətin yaranması nəticəsində tərəflərin müqavilə öhdəliklərini yerinə yetirməsi müddəti mövcud halın aradan qaldırılmasına qədər uzadılır.

Fövqəladə halların təsirinə məruz qalan tərəf digər tərəfə cərimələr, iqtisadi sanksiyalar ödəməkdən azad edilir. Buna görə də tərəflər tədarükat müqavilələrini bağlayan zaman bu müqavilə üzrə hansı hallar və ya vəziyyətlərin fors - major hesab edilməsini düzgün müəyyənləşdirməlidirlər.

Belə hallara əsasən aşağıdakılar: *zəlzələ, subasma, tufan, yanğın, epidemiya, hərbi vəziyyət, tətillər, hökumətin aktları* (məsələn, müəyyən məhsulların ticarətinə embarqo qoyulması və s.) daxil edilir. Qeyd etmək lazımdır ki, gömrük rüsumlarının və yığımların artması, ticarətin lisenziyalaşdırılması, habelə idxal, ixrac və mübadilə zamanı sövdələşmələrin pasportunun qeydiyyatından imtina edilməsi fors - major halları hesab olunmur.

Tərəflərdən hər hansı biri fors - major vəziyyətinə düşmüşdürsə müqavilənin digər iştirakçısına bu vəziyyətin yaranması və qurtarması haqqında dərhal məlumatı verməli, habelə müqavilədə göstərilən müddət (adətən 10-15 gün) ərzində fors - major vəziyyətinin baş verməsini rəsmən təsdiq edən ölkənin sənaye-ticarət palatasının məktubunu təqdim etməlidir. Müqavilənin şərtlərində nəzərdə tutula bilər ki, fors - major vəziyyətinin baş verməsini təsdiq edən sənədlərin tələb olunan vaxtda verilməməsi ziyan çəkən tərəfi müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsindən azad etmir.

Fors - major vəziyyətinin davam etməsi müddətindən asılı olaraq tərəflərin müqavilə öhdəliklərini yerinə yetirməsinə heç bir ehtiyac qalmır. Buna görə də tərəflər müqavilədə son həddin (məsələn, 6 aydan çox olmayaraq) müəyyənləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirməlidirlər. Bu müddətdən sonra müqavilə iştirakçıları bağlanmış müqaviləni ləğv etmək hüququna malikdirlər və bir-birinə qarşı dəyən ziyanların ödənilməsi tələbini qoymurlar.

11. Müqavilənin dəyişilməsi və dayandırılması. Müqavilənin dəyişilməsi və ya dayandırılması müqavilə iştirakçılarının razılığı ilə (əgər müqavilədə əlavə şərtlər nəzərdə tutulmayıbsa) həyata keçirilir. Müqaviləyə dəyişikliklərin aparılması və ya onun dayandırılması üçün tərəflərdən hər hansı biri digərinə müqavilələrin yerinə yetirilməsinə görə bilavasitə məsuliyyət daşıyan hüquqi şəxsin imzası ilə yazılı formada məlumat verir. Dəyişikliklərin aparılması və ya müqavilənin icrasının vaxtından əvvəl dayandırılması bir tərəfin tələbi ilə o vaxt mümkündür ki, ya bu haqda müqavilədə müvafiq şərtlər nəzərdə tutulsun və ya onun icra edilməsinə təsir göstərə bilən şərait dəyişsin, ya da digər tərəf müqavilənin şərtlərini əhəmiyyətli dərəcədə pozmuş olsun. Məsələn, alıcıların satıcıları bir neçə dəfə xəbərdarlıq etməsinə baxmayaraq təkrar standart tələblərə cavab verməyən məhsullar alırsa tədarükat müqaviləsindən imtina edir və satıcılardan məhsullara görə ödənilmiş tədiyyələri tələb edirlər. Bu hal praktikada müqavilənin birtərəfli pozulması adlanır.

Müqavilənin birtərəfli pozulması heç də digər tərəfi iqtisad məhkəmələrində öz maraqlarını müdafiə etmək hüququndan məhrum etmir. İqtisad məhkəmələrinin apardıqları yoxlamalar nəticəsində, məsələn, göndərilən məhsulun keyfiyyətinin müqavilədə nəzərdə tutulan texniki tələblərdən bir o qədər də fərqlənməməsi ilə (müvafiq norma daxilində) müqavilənin bir tərəfli pozulması hallarını qəbul etməyə də bilər. Bundan başqa, məhkəmə bir çox hallarda alıcılar üçün əlavə öhdəliklərdə müəyyənləşdirir. Bu hər şeydən əvvəl keyfiyyətsiz məhsul göndərmələrə görə əsaslandırılmamış iddialarla qarşılaşan satıcılara vurulan mənəvi ziyanlardan və məhsulların vaxtında qəbul edilməməsi ilə əlaqədar olaraq faktiki iqtisadi ziyanların ödənilməsindən ibarətdir.

12. Tərəflərin hüquqi ünvanları, bank və yük göstəriciləri. Müqavilənin sonunda aşağıdakı rekvizitlər göstərilir:

➤ müqavilə hansı dildə tərtib edilib. Beynəlxalq praktikada müqavilələr iki dildə tərtib edilir və onun mətnində xüsusi olaraq göstərilir ki, müqavilə yalnız bir dildə hüquqi gücə malikdir;

➤ tərəflər hansı dildə işgüzar danışıqları davam etdirəcəklər;

➤ müqavilənin əsas mətnindəki səhifələrin sayı və bu səhifələrə əlavələrin sayı;

➤ tərəflərin hüquqi ünvanları, bank və yük göstəriciləri. Tərəflərin hüquqi ünvanı firma və müəssisənin ədliyyə orqanlarında qeydiyyatdan keçən nizamnaməsində göstərilən ünvanla eyni olmalıdır və tam şəkildə yazılmalıdır.

Həmçinin satıcı və ya alıcıya xidmət göstərən bankın tam adı, bu bankın identifikasiya nömrəsi, bankın kodu, müxbir hesabı, tərəflərin tədiyyə əməliyyatları apardıqları hesablaşma hesabının nömrəsi, firmanın vergi identifikasiyasının nömrəsi və müqavilə üzrə konkret icraçının adı və əlaqə vasitələri də müqavilədə göstərilməlidir.

Məhsulların istənilən nəqliyyat vasitələri ilə operativ daşınması və yüklərin vaxtında alıcıların ünvanına çatdırılması üçün mütləq tədarükat müqavilələrində tərəflərin yük göstəriciləri qeyd olunmalıdır. Məsələn, Zaqafqaziya dəmir yolu, Azərbaycan Respublikası, Keşlə stansiyası, Cənub sahil qovşağı və s. İstər yük göndərən, istərsə də yükü qəbul edən stansiyalar arasında informasiya mübadiləsini reallaşdırmaq üçün stansiyanın kodu da göstərməlidir.

Əgər müqaviləni imzalayan tədarükat əməliyyatlarında iştirak edən tərəflərin rəhbərləridirsə, onda onlar ədliyyə orqanlarında qeydiyyatdan keçən nizamnamənin surətlərini mübadilə edir və müqavilədə «*Qeydiyyatdan keçən nizamnamənin surəti alındı*» kimi qeydiyyat aparılır.

Müqavilə imzalanmazdan əvvəl səhifələr yoxlanmalı, əlavələrdə isə məsələn, «2004 - cü il martın 15 - də bağlanmış müqaviləyə 2 sayılı əlavə» kimi qeydin olmasına nəzarət edilməlidir. İmzalar əsas müqavilənin sonuncu səhifəsində və ona edilən hər bir əlavədə qoyulur.

FƏSİL 9: BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKA

9.1. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKANIN MAHIYYƏTİ VƏ VƏZİFƏLƏRİ

Təsərrüfat subyektlərinin bazar müvafəqqiyyətlərinə nail olmasını müəyyənləşdirən bazis logistik aktivlər içərisində satış prosesi mühüm yeri tutur. Son 10 – 15 ildə bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən qərb ölkələrində logistikanın sürətli inkişafı ilə əlaqədar olaraq satış, logistika və marketing arasında sərhəddi müəyyənləşdirmək çətinləşmiş və bu olduqca mürəkkəb xarakter almışdır. Satış funksiyası mahiyyət etibarı ilə logistika və marketinglə eyniləşdirilmişdir. Məsələn, rus alimləri satışa «... *müəyyən nəticələrin əldə edilməsi, hər şeydən əvvəl bazarın müəyyən segmentində məhsul satışı həcmünün artırılması üçün bilavasitə həyata keçirilən ikitərəfli proses və ya əlaqələr kompleksi*» kimi baxırlar. Deməli, bazar iqtisadiyyatında satışın ən başlıca problemi rəqabət şəraitində məhsul satışı həcmünün maksimumlaşdırılmasıdır. Xarici iqtisadi ədəbiyyatlarda da satışın və marketingin funksiyası və məqsədləri arasında dəqiq sərhəd müəyyən deyil. Əksər müəlliflər firmanın satış fəaliyyətini marketingin əsas funksiyalarından biri hesab edirlər. Eyni zamanda digər müəlliflərə görə isə satış fəaliyyətinin marketing fəaliyyətindən əsaslı fərqi məhz satış üçün malyeridilişi şəbəkələrinin və istehlakçılara hazır məhsulların göndərilməsi (satışı) üzrə təsərrüfat əlaqələrinin mövcud olmasından ibarətdir. Marketing üçün bazarın yeni segmentlərinin əldə edilməsi yolu ilə satış həcmünün artırılması və ya mövcud bazar segmentlərinin məhsul çeşidi hesabına genişləndirilməsi, malyeridilişi siyasətinin yaxşılaşdırılması və s. məsələlərin həlli daha xarakterikdir. Satış üzrə səylər satıcıların ehtiyacları və tələbatı üzərində cəmləşirsə, marketing öz fəaliyyətində alıcıların marağını əsas götürür. Başqa sözlə, satışın məqsədi konkret zaman kəsiyində müəyyənləşdirilmiş real tələbat çərçivəsində istehlakçıları bu və ya digər məhsullarla vaxtında təmin etməkdirsə, marketingin məqsədi

hər şeydən əvvəl bu tələbi aşkar etmək və məhsulların satışından sonrakı həyat dövrünün mütəmadi tədqiqini həyata keçirmək, onu diqqət mərkəzində saxlamaq, yeni məhsulları layihələndirmək, servis xidmətini təşkil etmək, satışı həvəsləndirməkdən ibarətdir. Yəni, məhsulun layihələndirilməsi mərhələsindən böhran mərhələsi həddinə qədər bütün fəaliyyət prosesi marketing, bu fəaliyyət prosesinin ən səciyyəvi xarakteri satışdır. Deməli, buradan belə qənaətə gəlmək olar ki, marketing proses, satış işi xarakterdir.

Məhsulların satışı prosesində xüsusi logistik problemlərin aşkar edilməsi və seçilməsi, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi kimi açar logistik funksiyasının iqtisadi mahiyyətinin müəyyənləşdirilməsi ilə əlaqəlidir.

Əmtəə - pul münasibətlərinin inkişaf etdiyi bir şəraitdə (müasir sivil bazar) məhsulların bölüşdürülməsi adı altında (inzibati – amirlik sistemində dövlət təhizatının mərkəzləşdirilmiş və qeyri- mərkəzləşdirilmiş formasından fərqli olaraq) konkret məhsul istehsalçıları – məhsul sahiblərinin məhsullarının bölüşdürmə kanalları (firmadaxili və ya vasitəçilərin) vasitəsilə satışını təmin edən tədbirlər sistemi başa düşülür.

Başqa sözlə, *məhsulların fiziki bölüşdürülməsi dedikdə hazır məhsulların istehsalçılardan son (və ya aralıq) istehlakçılara hərəkətinin, satışının, satışdan əvvəl və ya sonrakı servis xidmətinin təşkilindən ibarət kompleks logistik aktivlik nəzərdə tutulur.*

Digər logistik aktivlər kimi məhsulların fiziki bölüşdürülməsinə də firmanın bazarda strateji və taktiki biznes məqsədlərindən kənarında, ondan təcrid olunmuş formada baxılmamalıdır. Əgər məqsəd bazarı və ya bazarın konkret segmenti təyin edilmişdirsə, onda logistik nöqtəyindən nəzərdən məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin əsas vəzifəsi hazır məhsulun tələb olunan keyfiyyətini təmin etməklə «istehsalçı-istehlakçı» dövrəsi üzrə bütün iqtisadi resurslara maksimum qənaət etməkdən ibarətdir.

Məhsulların bölüşdürülməsini həyata keçirmək üçün istehsalçılar bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olan *satış strategiya-*

siyasət (bölüşdürmə siyasəti çərçivəsində) metodiki qərarlar (satış siyasətini təmin edən) işləyib hazırlamalı və onların reallaşdırılmasına nail olmalıdırlar.

Adətən, məhsul istehsalçıları satış siyasəti üzrə qəbul etdikləri qərarlar aşağıdakı:

- tədarük və satış bazarlarının öyrənilməsi;
- mövcud bazar paylarının qorunub saxlanması;
- əlavə bazar segmentlərinin əldə edilməsi kimi məqsədlərin həyata keçirilməsinə xidmət edir.

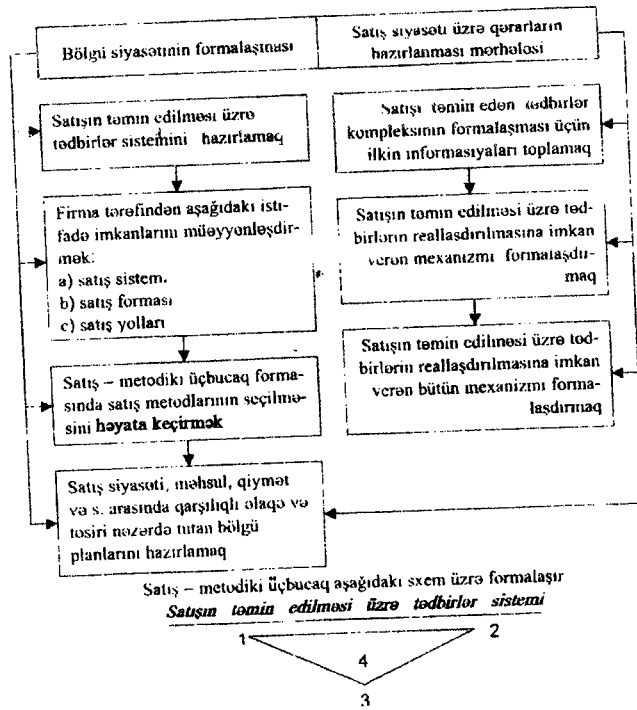
Satış strategiyasının həyata keçirilməsini təmin edən metodiki qərarlar isə *satış sistemi, satışın forması, satışın yolları* kimi üç «elementin» bu və ya digər formada bir-birilə əlaqələndirilməsi və alınan nəticələrin seçilməsi üçün metodiki vasitələri özündə əks etdirir. Təbii ki, bu əlaqələndirmə (birləşmə) hazır məhsulların satışı ilə əlaqədar problemlərin meydana çıxdığı bir şəraitdə müxtəlif bazar situasiyaları ilə uzlaşan istehsalçı firmalar üçün bölüşdürmə siyasətini (reallaşdırma effektivliyini) əvvəlcədən müəyyənləşdirməyə imkan verir. Məsələn, satış siyasətinin qarşısında duran məqsədə nail olmaq üçün bazarın kompleks şəkildə tədqiqi (kompleks şəkildə öyrənilməsi) yerdə qalan məqsədlərdən (bazarın saxlanması və tükənməsi) fərqli olaraq hər üç elementin əlaqələndirilməsini (birləşməni) tələb edir. Yəni, satış siyasəti üzrə bazarın öyrənilməsi zamanı mütləq bu bazarda satış sisteminin necə qurulmasını, onun hansı formada təşkil olunmasını və hansı yollarla həyata keçirilməsini diqqət mərkəzində saxlamaq lazımdır.

Əlaqələndirmə nəticəsində yaranan «yeni» satış elementləri isə satış metodlarını əmələ gətirir, onu formalaşdırır. Başqa sözlə, "**distribyuşn miks**" (məsələn, satış sisteminin özünün strukturu) adlanan bölüşdürmənin strukturunu yaradır.

«Distribyuşn miks»-ə bölüşdürmə siyasəti üzrə qərarların (son nəticədə firmanın satış siyasətinin məqsədinin) reallaşdırılması vasitəsi kimi baxılır.

Satış siyasəti və satış üzrə firmanın ali rəhbərliyinin metodiki qərarlarının mahiyyətini dəqiq təsəvvür etmək

üçün firmanın bölüşdürmə siyasətinin formalaşması və həyata keçirilməsi prosesini qrafik şəkildə aşağıdakı kimi vermək olar:



- 1 - mərkəzləşdirilmiş və ya qeyri - mərkəzləşdirilmiş xarakterə malik satış sistemi;
- 2 - ticarət müəssisələri tərəfindən istifadə olunan satış forması;
- 3 - birbaşa və ya çoxsəviyyəli satış kanalları;
- 4 - özünün sadalanan bu komponentləri arasında nisbi sabitliyi və qarşılıqlı əlaqəni (kombinasiyanı - «miksi») xarakterizə edən xüsusi satış - metodiki üçbucaq (praktikada «satış» məfhumunu əmələ gətirir).

Şəkil 9.1. İstehsalçı firmalarda məhsullarının bölüşdürülməsi siyasətinin formalaşması və həyata keçirilməsi prosesi.

Verilən sxemdən görünür ki, əvvəlcədən işlənib hazırlanmış bölgü strategiyasından (siyasətindən) istifadə edən istehsalçılar ilk öncə məhsul haqqında öz təkliflər paketini məqsəd bazarında hər bir alıcıya və ya istehlakçı qrupuna təqdim edirlər. Seçilmiş bazarda və ya bazar segmentində hazır məhsulların satışı zamanı bu istehsalçılar müstəqil vasitəçilər, ticarət nümayəndələri və ya xüsusi satış sistemini özündə birləşdirən konkret bölgü strukturuna əsaslanır.

Bölüşdürmənin strukturuna (distribyuşn miks) satışın forması, yolları və metodlarından (bölüşdürmə mexanizmindən) ibarət bir sistem, kimi marketing logistikası da daxil edilir. Bütün bunlar isə məcmu formada bölüşdürmə siyasətini formalaşdırır (şəkil 9.2).

**BÖLÜŞDÜRMƏ
SİYASƏTİ**

Onun sahələri

Onun bölgü strukturu

SATIŞ METODLARI - marketingin klassik funksiyası hesab olunur satış - metodiki qərarların reallaşdırılması çərçivəsində satış sistemi onun forma və yolları (kombinasiyası) üçün əlverişli şərait yaradır.

MARKETING LOGİSTİKASININ - başlıca vəzifəsi həmin satış metodiki qərarların reallaşdırılması çərçivəsində marketing kanallarına optimal xidmət göstərmək üçün vasitələrin və yolların seçilməsi.

Şəkil 9.2. Bölüşdürmə siyasətinin formalaşması

Müxtəlif iqtisadi sistemlərdə hazır məhsulların satışı prosesi özlərinin təşkili xarakterinə və qarşılarında duran vəzifələrin spesifik xarakterinə görə bir-birindən ciddi surətdə fərqlənir.

Bazar iqtisadiyyatına qədər mərkəzi idarəetmə prinsipi

pinə əsaslanan inzibati - amirlik sistemində istehsalçı müəssisələrin satış şəbələrini qarşısında direktiv orqanlar tərəfindən müəyyənləşdirilmiş aşağıdakı:

- istehsal olunan məhsullara cari və perspektiv tələbatı, bu məhsulların keyfiyyət və istehlak xassələrinə ayrı - ayrı istehlakçıların

- istehsal gücündən yüksək məhsuldarlıqla istifadə etmək və istehlakçı tələbinin ödənilməsi ilə əlaqədar müəssisəni vaxtlı - vaxtında və tam şəkildə məhsullar üzrə sifarişlərlə təmin etmək;

- fəaliyyətdə olan normativ aktlar və bağlanmış təsərrüfat müqavilələrinə uyğun olaraq məhsulgöndərmələrin təşkili zamanı dövlət intizamına riayət etmək;

- satış fəaliyyəti zamanı onun keyfiyyətini və effektivliyini yüksəltmək məqsədilə xüsusi məsrəfləri azaltmaq və yüksək əmək məhsuldarlığına nail olmaq kimi plan vəzifələri qoyulurdu.

Müasir iqtisadi şəraitdə isə satış sistemi:

- məhsul istehsalçıların təsərrüfat maraqlarının reallaşdırılmasına imkan verən məhsuldar mərhələ;
- məhsulların istehlakçılara çatdırılması texnologiyası;

- əmtələrin dəyərinin dəyişilməsi forması (sənaye kapitalının pul kapitalına çevrilməsi mərhələsi);

- material axınları formasında əmtələrin hərəkəti forması;

- məhsulgöndərmələr üzrə təsərrüfat əlaqələri kimi başa düşülür.

Təqdim edilən dərslük kondeksində problemin iqtisadi cəhətləri daha böyük maraq kəsb edir. Bu nöqteyi-nəzərdən fikrimizə məhsulların satışının müasir və effektiv forması bölüşdürücü logistika hesab olunur.

Satış və ya bölüşdürücü logistika ümumlogistik sistemin ayrılmaz tərkib hissəsi olub istehsal edilən əmtəəlik məhsulların effektiv bölüşdürülməsinin təşkilini həyata keçirir. Bu

bölüşdürmənin marketing, nəqliyyat, anbarlaşdırma kimi ayrı-ayrı mərhələlərini əhatə edir.

Deməli, bölüşdürücü logistikanın əsasən əsas məqsədi:

- material və informasiya axınlarının idarə edilməsi prosesinin marketingin məqsəd və vəzifələrinə tabe edilməməsi.

- bölgü prosesinin istehsal və tədarükat (material axınlarının idarə edilməsi nöqteyi-nəzərindən) prosesləri ilə sistemli qarşılıqlı əlaqəsindən;

- bölgü prosesi daxilində bütün funksiyaların sistemli şəkildə qarşılıqlı əlaqəsindən ibarətdir.

Bölüşdürücü logistika aşağıdakı:

- istehsaldan sonrakı dövr üçün logistik sistem daxilində məhsulların yer dəyişməsi - nəqli proseslərinin planlaşdırılması, təşkili və idarə edilməsi;

- əmtəəlik ehtiyatların idarə edilməsi;

- sifarişlərin alınması və onların istehlakçı tələbinə uyğun vaxtı-vaxtında yerinə yetirilməsinin təmin edilməsi;

- material axınlarının istehsal istehlakına hazırlanması üçün komplektləşdirmə, qablaşdırma və digər logistik əməliyyatların icrası;

- rəşional yükdaşımların təşkili;

- logistik dövrdə yükdaşımların idarə edilməsi və məhsulların yer dəyişməsi - nəqli kimi əməliyyatlar üzərində nəzarətin təşkili;

- logistik servis xidmətinin planlaşdırılması, təşkili və idarə edilməsi kimi mühüm funksiyaları yerinə yetirir.

Özünün yerinə yetirdiyi funksiyalara görə bölüşdürücü logistika təkrar istehsal prosesinin bölgü fazasına uyğun gəlir. Daha doğrusu, satış prosesinin iqtisadi səmərəliliyi logistik sistem daxilində bölüşdürmə kanallarının və burada yerinə yetirilən əməliyyatların düzgün seçilməsi və icra edilməsi mexanizmindən asılıdır.

Istehsal edilən məhsullara potensial bazar tələbinin

öyrənilməsi və satışın planlaşdırılması, sifarişlər portfelinin formalaşması, qablaşdırma, nəqləmə, məhsulların istehlakçılara optimal üsullarla çatdırılması kimi məsələlər ənənəvi satış sistemində müvəffəqiyyətlə həll edilən məsələlər hesab olunur. Lakin bu kateqoriyadan olan satış məsələləri çoxvariantlı optimal təsərrüfat əlaqələrinin öyrənilməsi, logistik axınlar üçün konkret bölüşdürmə sxeminin seçilməsi, regional anbar şəbəkələrinin təşkili (logistik şəbəkələrə məxsus material obyektlərinin layihələndirilməsi) məsələləri ilə birlikdə bölüşdürücü logistikanın müstəsna səlahiyyət dairəsinə aid edilir. Buna görə iqtisadi baxımdan müxtəlif məna yükünə malik olan satış fəaliyyəti və bölüşdürücü logistika bir – birinin əvəzedicisi kimi çıxış etmir.

Deməli, bölüşdürücü logistikanın səciyyəvi cəhəti ondan ibarətdir ki, o, ümumlogistik sistem çərçivəsində məhsulların istehlakçılara minimum logistik xərclərlə tələb olunan vaxtda çatdırılması və xidmətlərin göstərilməsi üçün işgüzar tərəfdaşlar tərəfindən formalaşan ayrıca bir struktur kimi yaradılır.

Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrdə bölüşdürücü logistikaya konkret baxışlar sistemi nəqliyyat – ekspedisiya sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə əlaqədar olaraq hələ ötən əsrin 60- cı illərində meydana gəlmiş və praktiki olaraq 1970-ci illərin əvvəllərinə qədər tətbiq edilmişdir. O qədər də yüksək səviyyəli peşəkar mütəxəssislərə malik olmayan bölüşdürücü logistika iqtisadiyyat qarşısında duran problem məsələləri həll etməyə qadir deyildi. Artıq mövcud bölüşdürmə sistemi bir sistem kimi bütün mərhələlərdə (məhsulgöndərənler-istehsalçı-istehlakçı) yerinə yetirilən təsərrüfat fəaliyyətlərinin iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir edə bilmirdi. Bölgü kanalları, istehsalın idarə edilməsi, əmtəlik məhsulların qablaşdırılması, taraların seçilməsi, nəqliyyat – yerdəyişmə ilə əlaqədar olan işlərin təşkili, satışdan sonrakı servis xidməti və onun təşkili, habelə bu aspektdən olan digər məsələlər bir-birilə

bir-birilə əlaqələndirilirdi. Müasir yanaşma baxımından bölüşdürmənin kompleks funksiyalarının tərkib hissəsi hesab edilən ayrı-ayrı istiqamətlər idarəetmənin müstəqil funksiyası kimi nəzərdən keçirilirdi.

70-ci illərin sonundan etibarən bölüşdürücü logistika inkişafı və təkmilləşdirilməsi sahəsində yeni perspektivlər açıldı. İctimai istehsalın inkişaf etməsi, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin mürəkkəbləşməsi bu istiqamətlər üzrə mövcud bölüşdürmə sisteminin daha da təkmilləşdirilməsini aktuallaşdırdı.

Satış prosesinin təşkili kimi bölüşdürücü logistika sifarişlərin müxtəlif tələblərinin ödənilməsinə istiqamətlənmiş istehsal sisteminin üzvi hissəsidir. Buna görə də logistik sistemin digər elementləri ilə integrativ əlaqələrin praktiki aspektdə inkişaf etdirilməsi bölüşdürücü logistikanın qarşısında duran ən vacib problemlərdən biridir. Ötən əsrin 80-ci illərinin əvvəllərində logistika ilə məşğul olan praktiki işçilər, mütəxəssislər və elm adamları belə məntiqi nəticəyə gəlirdilər ki, logistikanın bütövlükdə inkişafı üçün əsas yol, istiqamət logistik dövrəyə məxsus hər bir elementin əlahiddə götürülmüş formada inkişaf etdirilməsindən deyil, ümumvətəli logistik sistemin özünün təkmilləşdirilməsinə (onun elementləri arasında qarşılıqlı əlaqə və fəaliyyətin gücləndirilməsinə) xüsusi diqqət yönəldilməsindən ibarətdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, məhsulların bölüşdürülməsi müəssisələrin istehsal – kommersiya fəaliyyətinin vacib tələblərindən biri olmaqla əsas tə'yinedici xarakter daşıyır. Bu, tə'yinedici funksiya roluna bölüşdürmə nisbi mənada yaxınlarda nail olmuşdur.

Beləliklə, bölüşdürmə funksiyası sahəsində müxtəlif baxışların birləşdirilməsinə ilkin olaraq marketingin konsepsiyası, yeni baxışların möhkəmləndirilməsi və inkişafına dəqiq logistikanın konsepsiyası kömək etdi.

Logistik konsepsiyanın mahiyyəti – firma (müəssisə) daxilində məhsulların fiziki yerdəyişməsi üzrə kompleks mə-

sələlərin həll edilməsi və xarici mühitdə istehlakçıların nəqliyyat – ekspedisiya xidmətlərinə və təchizat-satış xarakterli işlərə tələbatlarının dolğun ödənilməsi üçün material axınlarının idarə edilməsi (planlaşdırılması, təşkili, və nəzarəti) sahəsində istifadə olunan potensial imkan və vasitələrdən ibarətdir.

Marketing konsepsiyasının mahiyyəti isə - istehlakçıların bazar tələbinin dolğun ödənilməsinə istiqamətlənmiş istehsalın idarə edilməsi, bazara malyeridilişi və məhsul satışından ibarətdir.

Qeyd olunan hər iki konsepsiyada istehsalçılarla müqayisədə istehlakçıların prioritet rolu xüsusi vurğulanır. Məqsəd və həll edilən məsələlər baxımından həm logistika, həm də marketing mahiyyətə istehlakçı tələbinin ödənilməsi prosesi kimi vahid bir prosesi özündə birləşdirir.

Məsələlərə bir qədər başqa səpkidə yanaşdıqda məhsul-göndərən (istehlakçılar) üçün satış o vaxt yerinə yetirilmiş hesab edilir ki, son istehlakçılar özləri üçün zəruri olan məhsulları almış olsunlar. Bu ana qədər satış bitməmiş proses kimi davam edir. Beləliklə, marketing və logistika bir yerdə, məcmu formada bazar subyektlərinin istehsal, təchizat və satış fəaliyyətinin xarakterini və bu sahədəki siyasəti formalaşdırdıqlarından onlar bir-birindən ayrılmazdır.

Bu obyektiv reallığa baxmayaraq iqtisadi ədəbiyyatlarda marketing və logistika arasında qarşılıqlı əlaqələrinə bağlı mütəxəssislər arasında vahid fikir birliyi olmadığından, müxtəlif yanaşmalar meydana çıxmışdır. Bununla əlaqədar olaraq yanaşmalar üç qrupa bölünür.

Bir qism mütəxəssislər belə hesab edir ki, logistika məhz marketing nəzəriyyəsinin bir bölməsi kimi yaranıb və hal-hazırda da fəaliyyət göstərir. Onlar özlərinin baxışlarını belə əsaslandırırırlar ki, 1960-cı illərdə, birincisi, təsərrüfat subyektlərinin material, enerji və əmək resursları ilə təminatı zamanı yerinə yetirilən fiziki proseslər; ikincisi, güclənən bazar rəqabəti şəraitində satışla bağlı həyata keçir-

ilən fiziki proseslərin təkmilləşdirilməsi kimi problemlər məntəqsizliq təşkil etdiyindən bu problemlərə marketing konsepsiyası çərçivəsində baxılmamalıdır. Bu tip yanaşmanın kökündə duran obyektiv səbəb ehtiyatların saxlanması və nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətinin təşkilinə çəkilən məcmu xərclərin xüsusi çəkisinin əhəmiyyətli dərəcədə artmasından ibarət idi. Eyni zamanda firmaların (müəssisələrin) ixtisaslaşması (əmək bölgüsünün dərinləşməsi) onların təsərrüfat əlaqələrinin optimallaşdırılması problemi ilə eiddi məşğul olmağa vadar etdi. Belə bir vaxtda aparılan marketing tədqiqatlarının əsas predmetini bölgü kanallarındakı material resurslarının əlverişli hərəkəti ilə əlaqədar məsələ təşkil edirdi. Məhz bu faktor logistik konsepsiyanın yaranması və formalaşmasına əsaslı tə'sir göstərdi.

Bu mövqedən çıxış edən mütəxəssislər təsdiq etməyə çalışırlar ki, əgər marketing-reklam, məhsul çeşidinin planlaşdırılması, bazar tələbinin formalaşması, satışı və məhsulların istehlakçılara hərəkətinin idarə edilməsi, reklam və məhsulun satışının həvəsləndirilməsi prosesidirsə, onda məhsulların fiziki bölüşdürülməsi bu proseslərin bir hissəsini özündə birləşdirir və bilavasitə anbarlaşdırma, saxlanma, resursların istehsal istehlakına hazırlanması və hazır məhsulların istehlakçılara, xammal və digər material resurslarının isə təchizat mənbələrindən istehsal yerlərinə çatdırılmasının tənzimləyir.

Digər qrup mütəxəssislər isə marketingi material resurslarının ilkin mənbədən (istehsalçılardan) son tə'yinat yerlərinə qədər (istehlakçılara) və əksinə hərəkətinin öyrənilməsi və idarə edilməsini həyata keçirən logistikanın nəzəri və praktiki bölməsi hesab edirlər.

Üçüncü qrup mütəxəssislərin fikri ilə razılaşaraq qeyd etmək lazımdır ki, marketing və logistika istehsal – təsərrüfat fəaliyyətinin müstəqil istiqamətləri olmaqla bir – birilə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərirlər.

Bu baxımdan bölüşdürmə logistikasının strategiyasının

da iki əsas cəhəti fərqləndirmək lazımdır. Sadələşdirilmiş formada onlar ilkin olaraq *bazar tələbinin öyrənilməsi* (bu problem bilavasitə marketinqin predmeti hesab olunur) və nəqliyyat – ekspedisiya xidmətini yüksək səviyyədə təşkil etməklə *bu tələbin tam və dolğun ödənilməsi metod və üsullərinin* müəyyənləşdirilməsindən ibarətdir.

Marketinq irimiqyaslı istehsal sahələrinin formalaşdığı və bazar rəqabətinin güclənməyə başladığı, məhsulların reallaşdırılması problemlərinin kəskinləşdiyi, eləcə də satış və maddi – texniki təchizatla məşğul olan firmaların qarşısında bazar tələblərinin artdığı bir mühitdə meydana gəlmişdir. Belə bir şəraitdə sahibkarlar firmaların (müəssisələrin) bazar fəaliyyətinin idarə edilməsi sahəsində yeni metodlar axtarmaq məcburiyyətində oldular. Məsələn, ABŞ-in klassik iqtisadçıları marketinqin rolunu sahibkarların əsas problemi kimi marketinqi məhsul satışının təşkilində və təhlilində görürdülər və onların marketinq fəaliyyətinin ağırlıq mərkəzini satış və ticarət orqanlarının, maddi-texniki təchizat sistemlərinin, reklam fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinin artırılması yollarının tədqiqi təşkil edirdi. Lakin sonralar, xüsusilə 1929-1938-ci illər böhranının nəticələri marketinq fəaliyyətinə daha geniş xarakter verdi və firmaların (müəssisələrin) istehsal – satış fəaliyyətinin müxtəlif cəhətlərini: məhsulların istehsalçılardan istehlakçılara doğru hərəkətinin təşkili, məhsullara tələbin artırılması üçün şəraitin yaradılması, yeni məhsulun layihələşdirilməsi və texnologiyanın işlənilib hazırlanması, istehsalın planlaşdırılması və onunun maddi təminatı, maliyyə-kredit siyasəti və s.-ni əhatə etməyə başladı. Bu dövr ərzində marketinq bazarda idarəetmə konsepsiyası kimi bütün sferalarda, dünya kapitalist təsərrüfatının bütün sahələrində, biznesin, sahibkarlığın, sahibkarlıq fəaliyyətinin, habelə biznesin digər subyektlərinin nəzəri əsaslarına çevrildi.

Belə bir vaxtda bazarın formalaşması üçün satış siyasətinin təkmilləşdirilməsi və firmaların istehsal etdikləri

məhsulların satış planlarının əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılması zəruriyyəti meydana çıxdı. Bütövlükdə bu sahədə marketinq siyasətinin hazırlanması və onunun reallaşdırılması təchizatının müəyyənləşdirilməsi üçün istehsalçı firma və müəssisənin satış xidmətinin əməkdaşları, marketoloqlar həm üfüqi, həm də şaquli formada istehsal və sahibkarlıq fəaliyyətini əhatə edə bilən logistik konsepsiyalardan intensiv istifadə etməyə başladılar.

Müasir iqtisadi şəraitdə marketinqin logistika ilə əlaqələndirilməsi satış fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsinin effektiv istiqamətlərindən biri hesab edilir. Buna görə də marketinq konsepsiyasını iki nöqteyi – nəzərdən fərqləndirmək lazımdır:

a) biznesin fəlsəfəsi kimi firma və müəssisənin bütün cəhətlərinin kommersiya əsasları üzrə fəaliyyətinin təşkili istiqaməti;

b) hazır məhsul satışı bazarının öyrənilməsi, qiymət siyasətinin hazırlanması, reklam fəaliyyətinin təşkili və digər amillər üzrə ixtisaslaşmış bölmələrin funksional fəaliyyətinin təşkili istiqaməti.

Marketinq bazar və bazar vəziyyətinin, xüsusilə də mövcud təkliflərin, ayrı – ayrı məhsul növlərinə potensial tələbin, analogi məhsul istehsalçıların, qiymətin, istehsalçıları arasındakı rəqabətin xarakteri və səviyyəsinin öyrənilməsi ilə məşğuldur. Logistika marketinq tədqiqatları və onunun real, eləcə də potensial tələblərinin ödənilməsi istiqamətində istehsalçı firma və müəssisələrin istehsal-satış fəaliyyətinin praktiki təşkilini həyata keçirir. Beləliklə, marketinq əmtəəlik məhsulların reklam və satışının həvəsləndirilməsi də daxil olmaqla istehlakçı tələbini ödəmək məqsədilə bazarda mütəmadi aparılan tədbirlər sistemini özündə birləşdirir. Bu zaman bazarda baş verən konyuktur dəyişikliklərindən asılı olaraq marketinq istehlakçı tələbinə uyğun yeni nomenklaturalı və ya çeşidli məhsul istehsal olunması üçün çevik istehsal texnologiyasının mövcudluğunu və yeni

istehsal proqramlarının hazırlanmasını nəzərə alır.

Firmaların istehsal-kommersiya fəaliyyətinin marketing prinsipləri əsasında aparılması üçün idarəetmə aparatı və ya ali menecerlər bazar konyukturası haqqında etibarlı və dolğun informasiyaya (ilkin və təkrar) malik olmalıdır. Bu ilkin və təkrar informasiyalar firma daxilində və ondan xaricdə marketing tədqiqatlarının aparılması məqsədindən asılı olaraq bu və ya digər formaya salınır.

İlkin informasiyalara:

➤ daxili informasiyalar, məsələn, sifarişlər və tələb-namələr, müqavilələr və kontraktlar, tədqiq edilən dövr üçün məhsulların anbar qalığı haqqında məlumatlar, məhsulun maya dəyəri haqqında informasiyalar, kataloq və preyskurantlar üzrə qiymət məlumatları və s.;

➤ cari xarici informasiyalar, məsələn, bazar mühitində mövcud ənənələr haqqında operativ məlumatlar, təsərrüfat və maliyyə əlaqələri, konyuktur dəyişiklikləri və analogi məhsul istehsaçıları haqqında informasiyalar aid edilir.

Bazarın öyrənilməsi zamanı ən mühüm mərhələ rəqiblər haqqında informasiyaların toplanmasıdır. Bu informasiyalar etibarlı olmalı və imkan daxilində rəqiblərin iqtisadi vəziyyəti və maliyyə imkanları, hazırlanan məhsulların nomenklaturası və onların texniki - iqtisadi xarakteristikaları, habelə rəqib firmanın təchizat – satış (məhsulların çatdırılması tezliyi, məhsulgöndərmələrin ahəngdarlığı) və kommersiya fəaliyyətlərinə (marketing və satış heyətinin sayı, reklamın effektivliyi və s.) aid edilən bir sıra məlumatları özündə birləşdirməlidir.

Rəqib firmaların istehsal etdikləri məhsulların texniki-iqtisadi göstəriciləri haqqında informasiyalardan xüsusi istehsalda hazırlanan məhsulların üstünlükləri və çatışmazlıqlarının aşkar edilməsi məqsədilə istifadə olunur. Son nəticədə bu, məqsəd bazarına çıxmaq üçün istehsalçı firma və müəssisəyə məhsulların nomenklaturasını müəyyənləşdir-

mək imkanını verir.

Marketing tədqiqatlarının aparılması nəticəsində bazarın real vəziyyəti və yeni məhsulların perspektiv imkanları onların mümkün bölüşdürmə kanalları, qiymətin səviyyəsi və qiymətin əmələ gəlməsi ənənələri, müştərilərlə (istehlakçılarla) qarşılıqlı şəkildə qurulan təsərrüfat əlaqələrinin mövcud vəziyyəti, satışdan sonrakı servis xidmətinin tələb olunan səviyyəsi, rəqabət mühiti, reklamın effektivliyi və səviyyəsi aşkar edilir.

Logistika marketing tərəfindən aşkar edilən tələbi ödəyir və yaxın perspektiv üçün bütün parametrlər üzrə onun dəyişilməsinə adekvat reaksiya verir. Belə bir adekvat reaksiyanın səciyyələndirilməsi üçün iqtisadi ədəbiyyatlarda «cold, tez cavab vermə texnologiyası» adlanan anlayışdan istifadə olunur. Logistika ümumi elmi-praktiki istiqamət olmaqla firma və şirkətlərin təşkilati-texniki fəaliyyətinin bütün mərhələlərini əhatə edir.

Marketing faktiki mövcud olan və potensial tələbi təhlil edir və seçilən məqsəd bazarında bu və ya digər məhsullardan hansı kəmiyyət və keyfiyyətdə tələb olunması barədə etibarlı və mö'təbər informasiya təminatı formalaşdırır. Logistika isə aşkar edilmiş tələbin minimum xərclərlə ödənilməsi və maksimum iqtisadi səmərənin əldə edilməsi məsələlərini həll edir. Aşkar edilmiş tələbə uyğun olaraq istehlakçıların faktiki olaraq məhsullarla təmin edilməsi və bu zaman minimum xərclərlə nəqliyyat – ekspedisiya işlərinin səmərəli təşkili ilə əlaqədar bir sıra məsələlər məhz bölüşdürücü logistikanın səlahiyyətlərinə daxil edilir.

Marketingin logistik idarəetmənin ümumi sxemində daxil edilməsi firma və müəssisələr qarşısında həll edilməsi obyektiv zəruriyyət kəsb edən bir sıra vəzifələr qoyur. Praktiki baxımdan belə vəzifələrin yerinə yetirilməsi səmərəli maliyəidilişinin həyata keçirilməsinə, istehlakçıların sayının artırılmasına və onlara göstərilən xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsinə, qiymət və texniki siyasətin effektiv aparıl-

masına əsaslı tə'sir göstərir.

Ümumiyyətlə, bölüşdürücü logistika təkrar istehsal prosesinin bölgü sferasına xas olan integrativ keyfiyyətlərini özündə birləşdirir. Təsadüfi deyil ki, bu sahədə tədqiqat aparən alim və mütəxəssislər, habelə praktik işçilər bunu marketinq logistikası adlandırırlar. Müasir iqtisadi şəraitdə bu söz birləşməsi məhsulun istehsal prosesindən sonrakı mərhələsi (dövrü) üçün logistikanın xarakterik xüsusiyyətlərini, onun yerinə yetirdiyi funksional vəzifələri dəqiq əks etdirir. Marketinq və logistika sadəcə bir – birini əvəz etmək, tamamlamaqla yanaşı, bir – birilə qarşılıqlı əlaqə və asılılıqda fəaliyyət göstərirlər. Əgər bir tərəfdən logistika satış sferasında marketinqin taktika və strategiyasının reallaşdırılması vasitəsi kimi çıxış edirsə, digər tərəfdən marketinq bölüşdürmə sferasında (məhsulların fiziki bölüşdürülməsində) logistik strategiya və taktikaların həyata keçirilməsi üçün əlverişli mühit formalaşdırır və ona xidmət göstərir.

Deməli, logistika bölüşdürmə sferasında istehsaldan sonrakı mərhələ üçün material, informasiya, maliyyə və digər axınların bir-birilə sıx əlaqədə olan çevik idarəetmə sistemini, strateji, təşkilati, maliyyə və digər tədbirlər kompleksini özündə birləşdirir.

Bölüşdürmə prosesinə makro və mikrologistik mövqedən yanaşmaq olar.

Makrologistika makroiqtisadi problemlərin tərkib hissəsidir. Bununla əlaqədar olaraq bu səviyyə özünün xarakterik xüsusiyyətindən irəli gələn çoxlu sayda vacib məsələlərin həll edilməsi, yerinə yetirilməsini tələb edir. Belə problem məsələlərdən ən mühümü konkret olaraq:

➤ logistik poliqonda transformasiya mərkəzlərinin yerləşdirilməsi;

➤ axın proseslərinin səmərəli idarə edilməsi üçün rəşional logistik dövrəni formalaşdırmaqdan ibarətdir. Daha doğrusu material axınlarının, son istehlakçıya qədər çatdırılması prosesinin idarə edilməsi məhz mikrologistik bölüşdürməyə aid edilir.

➤ axın proseslərinin səmərəli idarə edilməsi üçün rəşional logistik dövrəni formalaşdırmaqdan ibarətdir. Daha doğrusu material axınlarının, son istehlakçıya qədər çatdırılması prosesinin idarə edilməsi məhz mikrologistik bölüşdürməyə aid edilir.

Bölüşdürmə sahəsində mikrologistikanın tə'yinatı loqistik səviyyədə hazır məhsulların (xammal, material, yarım-təbrikat və dəstləşdirici mə'mulatlər), informasiyaların və maliyyə vəsaitlərinin yerdəyişməsilə bağlı proseslərin planlaşdırılması, təşkilı və idarə edilməsi, habelə bu işlərə nəzarət tə'min etməkdən ibarətdir.

Mikrosəviyyədə logistikanın əsas məqsədi istehlakçı tələblərini tam əks etdirən etibarlı və aktual informasiyalara əsaslanmaqla məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sahəsində səmərəli metod və üsullar axtarış tapmaq və onları praktiki olaraq əməli fəaliyyətə çevirməkdən ibarətdir.

Son zamanlar logistika sahəsində mübadilə sferasına mənsub iştirakçılar arasında açıq şəkildə təzahür edən integrativ ənalələr meydana çıxmışdır. İntegrativ əlaqələrin yaranmasına bazarın dinamikliyi, elmi – texniki tərəqqinin inkişafı, dövlətin sosial-iqtisadi siyasətinin prioritet istiqamətlərinin dəyişilməsi və s. amillər tə'sir göstərir. Bazarın çevri - müəyyənliyi şəraitində müəssisələr və firmalar istehsal – kommersiya fəaliyyətləri ilə ətraf mühitin cari tələblərinə uyğunlaşmaq və ehtimal olunan perspektiv inkişaflarını proqnozlaşdırmaq üçün özlərinin funksional fəaliyyət dairələrini məxsus olduqları sistemdən kənarında intensiv genişləndirmək məcburiyyətində qalırlar.

Məhsul istehsalçıları və ya malgöndərənler (producentlər) material və informasiya axınlarını generasiya edən zaman müxtəlif səviyyəli topdan satış şəbəkələri ilə bərabər, eyni zamanda bu satış şəbəkələri vasitəsilə məhsulların istehlakçılara reallaşdırılması prosesinə sadə və ya mürəkkəb formada nəzarət etməyə çalışırlar. Digər tərəfdən isə həm istehsalçılar, həm də məhsulgöndərənlərin özlərinə də maddi – texniki təchizat mərhələsindən sonuncu logistik mərhələyə qədər istehlakçılar, eləcə də istehsal, mübadilə və istehlak sferasında logistik proseslərin tənzimlənməsinə cəhd göstərir.

Məhsul istehsalçıları və ya malgöndərənler (producentlər) material və informasiya axınlarını generasiya edən zaman müxtəlif səviyyəli topdan satış şəbəkələri ilə bərabər, eyni zamanda bu satış şəbəkələri vasitəsilə məhsulların istehlakçılara reallaşdırılması prosesinə sadə və ya mürəkkəb formada nəzarət etməyə çalışırlar. Digər tərəfdən isə həm istehsalçılar, həm də məhsulgöndərənlərin özlərinə də maddi – texniki təchizat mərhələsindən sonuncu logistik mərhələyə qədər istehlakçılar, eləcə də istehsal, mübadilə və istehlak sferasında logistik proseslərin tənzimlənməsinə cəhd göstərir.

rən vasitəçilik strukturlar tərəfindən analoji nəzarət olunur. Daha doğrusu, logistik sistemin iştirakçıları hesab olunan istehlakçılar, logistik vasitəçilər və istehsalçıların fəaliyyəti qarşılıqlı xarakter daşıyır və onlar bir – birinə bu sistem daxilində operativ nəzarət etmə imkanı əldə edirlər.

Beləliklə, sadalanan bu üç əsas təsiredici qüvvənin hər biri material (əmtəlik) axınlarının idarə edilməsi üzrə əməliyyatları optimallaşdıran logistik xarakterə malik nəqliyyat – anbar sisteminin (logistik sistemin digər bir elementinin) yaradılmasında maraqlıdır.

Bir sıra müəssisə və firmalar bölgü kanallarında bu və ya digər təyinatla malik məhsullar üzrə cari ehtiyatın səviyyəsi, satışın həcmi və xarakteri, logistik əməliyyatların səmərəliliyi, logistik xərclərin səviyyəsi və s. haqqında dəqiq və aktual məlumat, informasiya əldə etmək üçün malyeridilişi ilə əlaqədar olan strukturlarla bütün səviyyələrdə birbaşa əlaqələr qurmağa çalışırlar.

Elmi-texniki tərəqqinin inkişafı zəif qarşılıqlı fəaliyyətdə olan infrastruktur elementlərinin vahid logistik sistem daxilində birləşməsinə bir proses kimi obyektiv zəruriyyətə çevirməklə eyni zamanda bu prosesi sür'ətləndirir. Buna hər şeydən əvvəl, nəqliyyatın, informasiyaların ötürülməsi və e'malı sisteminin, məlumatlar bankının inkişafı, eləcə də nəqliyyat – yerdəyişmə texnologiyasının təkmilləşdirilməsi tə'sir göstərir. Modelləşdirmə və qərarların işlənilib hazırlanması (qəbul edilməsi) zamanı fərdi hesablaşma texnikasından istifadə olunması, yəni müvafiq kompyuter təminatının yaradılması qeyd olunan təsiredici amillərin hər birində (məcmu formada da) mütərəqqi keyfiyyət dəyişikliklərinin aparılmasına və axın proseslərinin idarə edilməsi sahəsində logistik prinsiplərin tətbiqinə şərait formalaşdırır.

Logistik yük vahidlərinin nəql edilməsi, logistik sistem daxilində yerdəyişməsi, kompleks logistik xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və spektrinin genişlənməsi bölgü

kanallarının strukturu və fəaliyyətinə tə'sir göstərməklə bərabər bütünlükdə satış prosesinin özünə də yeni xarakter verən

Bölüşdürücü logistik sistemlər istehsal və marketing fəaliyyətinin həyata keçirilməsində güclü rəqabət və əsas nəzarət aləti hesab olunur.

Müəssisələrin həyat fəaliyyətində logistikanın, xüsusilə sənaye logistikasının rolu böyükdür. Logistik xidmət şöbəsinin fəaliyyəti təkcə müəssisə çərçivəsində material axınlarının səmərəli hərəkətinin təşkilini nəzərdə tutan logistik proseslərin idarə edilməsinə deyil, eyni zamanda müəssisə üçün sifariş portfelinin formalaşmasına və bu funksiya vasitəsilə çeşid üzrə istehsal proqramının hazırlanmasına, habelə müvafiq logistik strategiyaların həyata keçirilməsinə tə'sir göstərir. İstehsalçı müəssisələrdə bu işlər nə qədər mükəmməl təşkil olunarsa və tələb olunan anda icra edilərsə təbii ki, logistik sistemin effektivliyi bir o qədər yüksək olar. Qeyd etmək lazımdır ki, istehsal və infrastruktur güclərinin optimal yüklənməsi və onlardan istifadənin planlaşdırılması, məhsul göndərmə intizamının yüksəldilməsi, satış xərclərinin azaldılması və son nəticədə müəssisədə yerinə yetirilən işlərin səmərəliliyinin yüksəldilməsi logistik sistemin effektivliyindən, onun səmərəli fəaliyyət göstərməsindən birbaşa asılıdır.

Bölüşdürücü logistika çərçivəsində həll edilən məsələlər əsasən aşağıdakılardan ibarətdir:

- sifariş portfelinin formalaşdırılması prosesini optimallaşdırmaq;
- məhsul göndərmələrin həyata keçirilməsi üçün sifarişçilərlə müqavilələr bağlamaq;
- müxtəlif satış kanallarında məhsul satışının ahəngdarlığını təmin etmək və ona riayət etmək;
- logistik servis xidməti çərçivəsində istehlakçı tələbini öyrənmək və onu dolğun ödəmək;
- dinamik material axınlarının parametrləri, strukturu

ru və hərəkətini rasional təşkil etmək:

- əmtəlik ehtiyatların saxlanması şərtləri və tələb olunan parametrlərini optimallaşdırmaq;
- iqtisadi əməkdaşlara çevrilmiş məhsulgöndərənlərin müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə nəzarət etmək;
- informasiya təminatı sistemini formalaşdırmaq və təkmilləşdirmək.

Sadalanın bu və ya digər məsələlərin həlli hər bir konkret müəssisənin spesifik istehsal xüsusiyyətlərini, hazırlanan məhsulların xarakterini, müəssisələrin fəaliyyət strategiyası və taktikasını, habelə bir sıra cəhətləri nəzərə alan logistik sistemin quruluşundan çox asılıdır.

İstehsalçı və ya istehlakçı firmaların marketing və logistik strategiyaları bir-birilə sıx əlaqələndirilməlidir. Təyinatına görə logistika məsrəf mexanizmi vasitəsilə müəssisələrin istehsal-kommersiya fəaliyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Ənənəvi təşkilati strukturda logistika ilə bağlı məsrəflərin uçota alınması zamanı digər məsrəf elementləri, məsələn, istehlakçı sifarişlərinin qəbul edilməsi və onların icrasına çəkilən məsrəflər əksər hallarda marketinglə bağlı məsrəflər qrupuna daxil edilir. Bununla əlaqədar olaraq müvafiq qərarların qəbulu və ya təhlili üçün logistik məsrəflərin müəyyənləşdirilməsi mürəkkəbləşir. Logistik məsrəflərin rəngarəngliyi və onların müxtəlif qarışıq funksiyalar üzrə bölüşdürülməsi bu məsrəflərin kompleks tənzimlənməsi prosesini çətinləşdirir. Burada maraqlı məqamlardan biri də ondan ibarətdir ki, logistik məsrəflərin bir sıra komponentləri ümumiyyətlə uçota gəlmir və ya gəlsə də bu proses müntəzəm xarakter daşımır.

Logistik məsrəflərin əhəmiyyətli hissəsi anbarlaşdırma, e'mal, nəqləmə, ekspedisiya, məhsulların istehsal istehlakına hazırlanması, sifarişlər, ehtiyatlar və məhsulgöndərilmələr haqqında informasiyaların yığılması, saxlanması və ötürülməsi kimi açar logistik əməliyyatların yerinə yetiril-

məsi ilə əlaqədardır.

Özlərinin iqtisadi təbiətlərinə görə logistik məsrəflər (xərclər) istehsal xərcləri, xüsusilə də nəqliyyat -- anbar xərcləri, məhsulların istehlakçılara daşınması və ya göndərilməsi xərcləri, məhsulların saxlanması, taralaşdırılması və tədavi xərclərini təşkil edən digər elementlərlə üst - üstə düşür.

Lokal səviyyələrdə logistik xərclər bir qayda olaraq satış üçün nəzərdə tutulan hazır məhsul vahidi hesabı ilə dəyər ifadəsində və ya təmiz məhsulun dəyərinə nisbətə faizlə hesablanır (və planlaşdırılır). Makrologistik (ümummilli) səviyyədə isə məcmu logistik xərclər ümummilli məhsula nisbətə faizlə müəyyənləşdirilir (və planlaşdırılır).

9.2. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKADA SİFARİŞLƏRİN İDARƏ EDİLMƏSİ

Bölüşdürmə sferasında material axınları hazır məhsul formasında olur. Material resurslarının istehlakçılara çatdırılması prosesində iştirak edən iqtisadi subyektlərdən asılı olaraq hazır məhsullar əmtəə və yük (nəqliyyat) axınları kimi təsnif olunur.

Material axınları və bununla əlaqədar olaraq yerinə yetirilən logistik əməliyyatlar iqtisadi subyektlərin tutduqları mövqedən asılıdır.

Material axınlarının ilkin və son həlqələri -- mərhələlərin nəzərdən keçirərkən başlanğıc məntəqədə yerləşən hər bir təsərrüfat subyekti üçün logistik əməliyyatlar satış sisteminin bir hissəsi, son məntəqədə yerləşən digər təsərrüfat subyektləri üçün isə maddi-texniki təminatdan (tədarükat) ibarətdir. Logistik əməliyyatların qeyd olunan bu ikili xarakteri material axınlarının idarə edilməsi prosesini həm asanlaşdırır, həm də çətinləşdirir. Belə ki, bir çox oxşar və ya bir-birini təkrarlayan logistik əməliyyatlar hər iki sferada yerinə yetirilir. Buna görə də axın proseslərinin idarə edilməsi zamanı istifadə olunan metod və üsulların hər iki sfe-

rada - həm məhsulların fiziki bölüşdürülməsi, həm də əmtəəlik məhsulların maddi-texniki təchizatı (tədarükat) sahəsində tətbiqi iqtisadi cəhətdən əlverişli hesab edilir. Digər tərəfdən isə logistik sistemin müxtəlif səviyyəli iştirakçıları - produsentlər, istehlakçılar, eləcə də ticarət, nəqliyyat və digər vasitəçilər obyektiv, müxtəlif xarakterli, əks istiqamətli maraqlara malik olduqlarından logistik idarəetmənin (logistik sistemin elementləri hesab edilən bu iştirakçıların mövcud vəziyyəti və onların bir-birinə münasibətindən asılı olaraq logistik idarəetmənin xüsusiyyətləri müəyyənləşdirilir) həyata keçirilməsi çətinləşir.

Əvvəl qeyd olunduğu kimi tə'yinatından asılı olmayaraq material axınlarının əksər hissəsi bölüşdürmə sferasından keçir. Təbii ki, məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən bu sferada yeni material qiymətliyə yaradılmır. Lakin xidmət kimi çıxış edən konkret və kompleks formaya malik fəaliyyətlər yerinə yetirilir. Odur ki, bölüşdürmə sferası spesifik məhsulların tədavül kanallarından tez ötürülməsi və istehlakçılara tələb olunan vaxtda çatdırılması məqsədilə bir növ xidmət «istehsal» edicisi rolunu oynayır. Deməli, bölgü sferası spesifik (yaradılan məhsulun qeyri-maddiliyində ifadə edilir) xarakterli xidmət istehsal edir.

Beləliklə, material axınları ilkin mənbədən (istehsalçıdan) son tə'yinat məntəqəsinə qədər özlərinin bütün hərəkəti boyu logistik sistemin hər bir iştirakçısının əmək predmetinə çevrilir, əməyin özü isə məhsuldar xarakter daşıyır.

Ümumiyyətlə, hazır məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirməzdən əvvəl produsentlər (istehsalçılar) aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirməlidirlər:

- seçilmiş bazar strategiyasına uyğun olaraq təsərrüfat subyektlərinin logistik məqsədlərini müəyyənləşdirmək;
- logistik xidmətin məqsədini formalaşdırmaq və identifikasiya etmək. Daha doğrusu, logistik sistemin hər bir subyektinə münasibətdə logistik xidmətin konkret parametrlərini göstərəcəklərini təyin etmək;

➤ əmtəəlik məhsullara verilən sifarişlər əsasında bütün logistik dövrə üçün alternativ variantlar işləyib hazırlanmaq;

➤ müəssisələrin (firmaların) logistik fəaliyyəti ilə digər fəaliyyət (xüsusilə istehsal-təsərrüfat) növləri arasında qarşılıqlı əlaqələri aşkar etmək və əlaqələndirmək;

➤ bazarın ətraf mühitini xarakterizə edən faktorların təbiəti və təsiri dərəcəsini müəyyənləşdirmək;

➤ planlaşdırılmayan bazar situasiyalarının (vəziyyətlərinin) yaranması hallarını proqnozlaşdırmaq və onun aradan qaldırılması üçün kompleks tədbirlər paketi hazırlamaq

Hazır məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və yerdəyişməsi, uyğun yük vahidlərinin logistik sahədə (poliqonda) transformasiyası prosesi bilavasitə marketing fəaliyyəti ilə (ilk növbədə məqsəd bazarında malyeridilişi sisteminin yaradılması və hazır məhsulların satış texnologiyası) sıx əlaqələndirilir.

Müəssisələrdə marketingin planlaşdırılması və idarə edilməsi istehsalın planlaşdırılması və idarə edilməsi ilə üzvi surətdə əlaqəli olduğundan istehsal əlahiddə fəaliyyət sahəsi kimi deyil, məhz seçilmiş məqsəd bazarlarında istehlakçı tələbini ödəməyə yönəldilmiş fəaliyyətdən, məqsəddən ibarətdir. Buna görə də istehsal, marketing və logistika vahid proses kimi istehsal – kommersiya fəaliyyətinin mürəkkəb tərkiblərini özündə birləşdirir və onların idarə edilməsi (planlaşdırılması) qarşılıqlı əlaqədə və asılılıqda həyata keçirilir.

İstehsalın həcminə və çeşid üzrə planlaşdırılmasına təsiri göstərən marketing və logistika planlarının hər biri dövrlərə bölünməklə istehlakçılarla bağlanmış məhsulgöndərmə müqavilələri (xammal və materialların alınması, hazır məhsulların göndərilməsi) əsasında formalaşdırılır. Bu nöqtəyi - nəzərdən həm marketing və istehsal, həm də logistika sahəsində istehlakçıların sifariş portfelinin prioritetliyi müəyyənləşdirilir və təmin edilir. Bazar iqtisadiyyatı şəraiti

Daha doğrusu, məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən zaman məhsulgöndərənlerin məhsuldaşımalar üzrə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirməməsinə görə iqtisadi məsuliyyətləri mütləq diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır.

Hazır məhsul sifarişçilərinə müqavilə öhdəliklərinin icra edilməməsilə bağlı dəyən maddi ziyanlar müvafiq qaydada (müqavilə şərtləri və ya məhsulgöndərmələr üzrə əsasnamələr üzrə) məhsulgöndərənlər tərəfindən ödənilir. Deməli, müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsi istehsalçılara bir tərəfdən maddi ziyanlar vurur, digər tərəfdən isə işgüzar əməkdaşların bu istehsalçıya e'tibarını azaldır, imicinə mənfi tə'sir göstərir, müəssisənin, firmanın rəqabət qabiliyyətini aşağı salır. Bununla əlaqədar olaraq bazar iqtisadiyyatı şəraitində təsərrüfat subyektləri tərəfindən gözlənilən son nəticələrin əldə edilməsi və yaranan mürəkkəb problemlərin həllində logistikanın rolu durmadan artır.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı icra edilən logistik əməliyyatların idarə edilməsi bir – birilə məntiqi bağlı olan aşağıdakı ardıcılıqla həyata keçirilir:

- istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi. Sifarişlər portfelinin formalaşması;
- sifariş edilən məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərinin müəyyənləşdirilməsi və seçilmiş meyarlar üzrə onların differensiasiyası;
- istehsal sevlərindən hazır məhsulların satış anbarlarına daxil olması və satış planının işlənib hazırlanması;
- logistik sistemlərin nəqliyyat və anbar bölmələrində (həlqələrində) material (əmtəə) ehtiyatlarının idarə edilməsi (ehtiyatların normalaşdırılması, anbarda çeşidlərə ayrılması, sifarişçilərin tələbi üzrə istehsal istehlakına hazırlanması, qablaşdırma, markalaşdırma və s.);
- hazır məhsulların bir sıra variantlar üzrə bölüşdürülməsinin həyata keçirilməsi;
- məhsulgöndərmə planlarının işlənib hazırlanması. Əmtəəlik (yük) axınların formalaşdırılması;

➤ logistik sistemin həddlərindən kənarında əmtəəlik (yük) axınlarının idarə edilməsi.

Istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi bölüşdürücü logistikanın ən mühüm funksiyası hesab olunur. Hazır məhsulların ümumi bölüşdürülməsinə çəkilən xərclər içərisində sifarişlərin idarə edilməsilə bağlı xərclərin xüsusi çəkisi ehtiyatların idarə və nəql edilməsinə çəkilən xərclərlə müqayisədə olduqca azlıq təşkil edir. Başqa sözlə, ehtiyatların idarə və nəql edilməsinə çəkilən xərclər birbaşa və dolaylı formada istehlakçıların ayrı-ayrı məhsullar üzrə sifarişlərinin keyfiyyətli və vaxtında ödənilməsindən asılıdır. Məhz, bu spesifik xüsusiyyət də istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsinin əhəmiyyətini daha da artırır.

Geniş mənada sifarişlərin idarə edilməsi həm maddi – texniki təchizat, həm də hazır məhsulun satışı mərhələlərində material axınlarının idarə edilməsi üzrə sintetik funksiya hesab olunur. Lakin bazar iqtisadiyyatı şəraitində bu funksiya prioritet mahiyyətini, əhəmiyyətini yalnız və yalnız marketing funksiyası ilə qarşılıqlı (inteqrativ) əlaqədə tapır. Belə ki, məhz belə bir inteqrasiya firma və müəssisələrin bütün istehsal-kommersiya fəaliyyəti üçün tə'yinedici mahiyyət daşıyır.

Sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində əsas kompleks göstərici sifarişlər portfeli hesab olunur.

Sifarişlər portfeli – konkret zaman kəsiyi üçün istehlakçı (alıcı) sifarişləri məcmusundan ibarətdir. Bu göstəricidən həm mikro, həm də makrologistikada istifadə olunur.

Mikrologistikada bu ayrıca götürülmüş müəssisə (logistik sistemə daxil olan firma və ya şirkət) səviyyəsində, **makrologistikada** isə sahə və ya milli iqtisadiyyat üzrə bütövlükdə hesablanır. Məsələn, ABŞ-da makrologistik səviyyədə bu göstərici Ticarət Nazirliyi tərəfindən hesablanır və dövrü olaraq müvafiq informasiya bülletenlərində nəşr edilir.

Sifariş portfelinin tutumu daxili və xarici xarakterə

Daha doğrusu, məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən zaman məhsulgöndərənlərin məhsuldaşımalar üzrə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirməməsinə görə iqtisadi məsuliyyətləri mütləq diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır.

Hazır məhsul sifarişçilərinə müqavilə öhdəliklərinin icra edilməməsilə bağlı dəyən maddi ziyanlar müvafiq qaydada (müqavilə şərtləri və ya məhsulgöndərmələr üzrə əsasnamələr üzrə) məhsulgöndərənlər tərəfindən ödənilir. Deməli, müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsi istehsalçılara bir tərəfdən maddi ziyanlar vurur, digər tərəfdən isə işgüzar əməkdaşların bu istehsalçıya e'tibarını azaldır, imicinə mənfi tə'sir göstərir, müəssisənin, firmanın rəqabət qabiliyyətini aşağı salır. Bununla əlaqədar olaraq bazar iqtisadiyyatı şəraitində təsərrüfat subyektləri tərəfindən gözlənilən son nəticələrin əldə edilməsi və yaranan mürəkkəb problemlərin həllində logistikanın rolu durmadan artır.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı icra edilən logistik əməliyyatların idarə edilməsi bir – birilə məntiqi bağlı olan aşağıdakı ardıcılıqla həyata keçirilir:

- istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi. Sifarişlər portfelinin formalaşması;
- sifariş edilən məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərinin müəyyənləşdirilməsi və seçilmiş meyarlar üzrə onların differensiasiyası;
- istehsal sevlərindən hazır məhsulların satış anbarlarına daxil olması və satış planının işlənib hazırlanması;
- logistik sistemlərin nəqliyyat və anbar bölmələrində (həlqələrində) material (əmtəə) ehtiyatlarının idarə edilməsi (ehtiyatların normalaşdırılması, anbarda çeşidlərə ayrılması, sifarişçilərin tələbi üzrə istehsal istehlakına hazırlanması, qablaşdırma, markalaşdırma və s.);
- hazır məhsulların bir sıra variantlar üzrə bölüşdürülməsinin həyata keçirilməsi;
- məhsulgöndərmə planlarının işlənib hazırlanması. Əmtəəlik (yük) axınlarının formalaşdırılması;

➤ logistik sistemin həddlərindən kənarında əmtəəlik (yük) axınlarının idarə edilməsi.

Istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi bölüşdürücü logistikanın ən mühüm funksiyası hesab olunur. Hazır məhsulların ümumi bölüşdürülməsinə çəkilən xərclər içərisində sifarişlərin idarə edilməsilə bağlı xərclərin xüsusi çəkisi ehtiyatların idarə və nəql edilməsinə çəkilən xərclərlə müqayisədə olduqca azlıq təşkil edir. Başqa sözlə, ehtiyatların idarə və nəql edilməsinə çəkilən xərclər birbaşa və dolaylı formada istehlakçıların ayrı-ayrı məhsullar üzrə sifarişlərinin keyfiyyətli və vaxtında ödənilməsindən asılıdır. Məhz, bu spesifik xüsusiyyət də istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsinin əhəmiyyətini daha da artırır.

Geniş mənada sifarişlərin idarə edilməsi həm maddi – texniki təchizat, həm də hazır məhsulun satışı mərhələlərində material axınlarının idarə edilməsi üzrə sintetik funksiya hesab olunur. Lakin bazar iqtisadiyyatı şəraitində bu funksiya prioritet mahiyyətini, əhəmiyyətini yalnız və yalnız marketing funksiyası ilə qarşılıqlı (inteqrativ) əlaqədə tapır. Belə ki, məhz belə bir inteqrasiya firma və müəssisələrin bütün istehsal-kommersiya fəaliyyəti üçün tə'yinedici mahiyyət daşıyır.

Sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində əsas kompleks göstərici sifarişlər portfeli hesab olunur.

Sifarişlər portfeli – konkret zaman kəsiyi üçün istehlakçı (alıcı) sifarişləri məcmusundan ibarətdir. Bu göstəricidən həm mikro, həm də makrologistikada istifadə olunur.

Mikrologistikada bu ayrıca götürülmüş müəssisə (logistik sistemə daxil olan firma və ya şirkət) səviyyəsində, **makrologistikada** isə sahə və ya milli iqtisadiyyat üzrə bütövlükdə hesablanır. Məsələn, ABŞ-da makrologistik səviyyədə bu göstərici Ticarət Nazirliyi tərəfindən hesablanır və dövrü olaraq müvafiq informasiya bülletenlərində nəşr edilir.

Sifariş portfelinin tutumu daxili və xarici xarakterə

malik bir sıra amillərdən, o cümlədən ümumiqtisadi vəziyyətdən, işgüzar aktivlikdən, istehlakçının tələbindən, istehsal və logistik güclərin vəziyyəti və yüklənmə səviyyəsindən asılıdır.

Sifarişlər portfeli istehlakçı tələbini əks etdirən məhsulgöndərmələrə uyğun sifarişlər əsasında tərtib və təşkil olunur. Onun formalaşması zamanı produsentlərin istehsal və logistik imkanları mütləq nəzərə alınmalıdır. Belə amillərin diqqət mərkəzində saxlanması məhsulgöndərmələr üzrə tərəfdaşlar arasında tədarükət müqavilələrinin bağlanmasına şərait yaradır.

Son illərdə müasir hesablama texnikası vasitələrinin (kompyuterləşdirmənin) sürətli və hərtərəfli inkişafı həcmə çox və mürəkkəb xarakterli istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsini sadələşdirdi. Sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərinin tətbiq edilməsinin ənənəvi formadan fərqli olaraq təkə bölgünü deyil, eyni zamanda istehsal və tədarükət (material resursları üzrə sifarişlərin yerləşdirilməsi) sferasını da əhatə etməsi logistik fəaliyyətin prinsipial xarakterə malik yeni təşkilati mexanizminin formalaşmasına şərait yaradır. Bu isə öz növbəsində anbarlaşdırma, məhsulların saxlanması və nəqliyyat-yerdəyişmə işləri üzrə əməliyyatların yerinə yetirilməsi (və ya optimallaşdırılması) üçün tələb olunan iqtisadi resursları və onların əldə edilməsi mənbələrini müəyyənləşdirir.

İstehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi üzrə avtomatlaşdırılmış sistemlər bir sıra modullar – alt sistemlərdən istifadəyə əsaslanır. Belə alt sistemlərə nümunə olaraq sifarişlərin yığılması, işlənməsi və onların proqnozlaşdırılmasını həyata keçirən sistemləri göstərmək olar. Praktiki baxımdan bu sistemlər – «marketing – logistik modullar» istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi üzrə avtomatlaşdırılmış sistemin bütövlükdə real şəraitə uyğunlaşmasına, onun çevikliyinə təminat verir.

Material, maliyyə və informasiya axınlarının hərəkəti

Əlaqədar proseslərin idarə edilməsi zamanı yüksək iqtisadi effektivliyə nail olmaq üçün sifarişlərin idarə edilməsi üzrə kağızsız - elektron texnologiyanın tətbiqinə xüsusi əhəmiyyət vermək lazımdır. Bu texnologiya əsasən kağız formasında olan informasiya daşıyıcılarından (sənədlərdən) istifadə etmədən logistik sistem daxilində istehlakçı sifarişləri üzrə məhsulların seçilməsindən ibarətdir. Elektron texnologiyaların tətbiqinə daha çox üstünlük verən logistik sistemin iştirakçıları (işçi terminallar) və lokal EHM arasında məlumatların mübadiləsi *iki üsulla* həyata keçirilir.

Birinci üsula görə hər bir istehlakçının verdiyi sifarişlər ilkin olaraq nömrələnir və onların icra olunma prioritetliyini pozmamaları (nəzərə almaq) üçün onların üzərində daxil olma tarixi qeyd olunur. Sonradan sifarişlərin nömrəsi və onu seçiyənləndirən parametrlər sifarişi qəbul edən bölmələrdə yerləşdirilən terminalların yaddaşına yüklənir. Daha doğrusu, sifarişi xarakterizə edən müvafiq rekvizitlər (məhsulun adı, tələbatın həcmi, qiymət, məhsulgöndərmə şərtləri, bank göstəriciləri, təyinat məntəqəsinin adı və kodu, maliyyə vəziyyəti haqqında arayış, aktivlərin dəyəri və s.) bu və ya digər terminala operatorun sorğusu üzrə ardıcıl olaraq daxil edilir. Son nəticədə təklif olunan və ya real məhsullar haqqında fərdi elektron hesablama maşınlarının (FEHM) əməli yaddaşında əvvəlcədən (sifarişdən qabaq) məlumatlar bankını formalaşdıran operatorlar qəbul edilən sifarişlərin hansı səviyyədə yerinə – yetirilməsi, icra olunması qabiliyyətini yoxlayırlar. Yoxlama nəticəsində məlumatlar bankındakı müvafiq rekvizitlərlə üst – üstə düşən, uyğunluq təşkil edən sifariş rekvizitləri (göstəriciləri) haqqında informasiyalar bölmələrdə yerləşdirilmiş terminalda çap olunur. Bu informasiyalar məhsulları bütün logistik mərhələlərdə müşahidə edə bilən zəruri sənəd – maşın sənədi hesab edilir.

İkinci üsula görə isə işçi terminalları və FEHM arasında informasiya mübadiləsi radiokanallar vasitəsilə həyata keçirilir. Bu üsul təcili, fəvqəladə sifarişlərin yüksək xüsusi

çəkiyə malik olduğu logistik sistemlər üçün daha əlverişlidir.

Hər iki üsuldan görüldüyü kimi operatorlar material axınları (yerləşdirilməsi, hərəkəti, seçimi və s.) haqqında bütün informasiyaları lokal şəbəkəyə informasiya daşıyıcılarının (kağızsız) köməyiylə daxil edirlər. Sonradan zəruri informasiyalar lokal şəbəkədən avtomatik surətdə mərkəzi logistik idarəetmə sistemlərinə ötürülür. Burada qəbul edilən istehlakçı sifarişlərinə uyğun material axınları formalaşır və işçi terminala məhsulun kəmiyyəti, növü, saxlanma ünvanı və s. haqqında informasiya verilir. Portativ – yığcam terminalların yaddaşına toplanan bu informasiyalardan istifadə etməklə anbarlarda məhsulların qəbulu, çeşidlənməsi, saxlanması və istehsal istehlakına hazırlanması ilə əlaqədar logistik əməliyyatların icrasını dayandırmadan anbarda mal-material qiymətlilərinin inventarizasiyasını aparmaq mümkün olur. Terminallara xidmət göstərən operatorlar dövrü olaraq bu və digər sifarişi icra etdikdən sonra texniki vasitələrin (FEHM) yaddaşında olan məlumatlar bankında da müvafiq inventarizasiya əməliyyatlarını həyata keçirir. Daha doğrusu, operatorlar sifarişlərin tez icra olunması və onlara çevik reaksiya verilməsi üçün mütəmadi olaraq özlərinin yaratdıqları məlumatlar bankını yeniləşdirməlidir. Deməli, portativ terminallardan istifadə hər bir operatorun əmək məhsuldarlığını, işin keyfiyyətini, iş vaxtı fondundan istifadə əmsalını, əmtəlik məhsulların anbarda yaxşı saxlanmasının təmin edilməsi və s. müəyyənləşdirilməsi üçün hərtərəfli analitik uçotun aparılmasına şərait yaradır.

Sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində kağızsız texnologiyadan istifadə edilməsi material axınlarının ümumi idarə edilməsi prosesində logistik bölmələrdə çalışan işçilərin xətalarını orta hesabla 5 dəfə azaldır, əmək məhsuldarlığını isə 2 – 3 dəfə artırır.

Ümumi şəkildə sifarişlərin idarə edilməsi texnologiyası minimum aşağıdakı logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsini nəzərdə tutur:

- daxil olan sifarişlərin rəsmiləşdirilməsi və onların xarakterik xüsusiyyətlərinin dəqiqləşdirilməsi;
- sifarişlər portfelinin tərkibcə formalaşdırılması;
- sifarişlərin ödənilməsi üçün planların işlənməsi, struktur bölmələrlə razılaşdırılması və təsdiq edilməsi;
- istehsalə operativ nəzarət və sifarişlərə uyğun əmtəlik məhsulların hazırlanması;
- icra olunmaq üçün qəbul edilmiş sifarişlərə uyğun olaraq əmtəlik məhsul axınlarının hazırlanması və formalaşdırılması;
- daxil olan əmtəlik axınlara nəzarət və sifarişlərin keyfiyyət baxımından yerinə yetirilməsinin analitik təhlil edilməsi (qiymətləndirilməsi);
- sifarişçilərin məhsulgöndərənlərlə əks əlaqəsinin təmin edilməsi.

Sifarişlərin idarə edilməsi zamanı diqqəti cəlb edən ən mühüm məqam bu sifarişlərin yerinə yetirilməsi (reallaşdırılması) *vaxtımdan* ibarətdir. İstənilən logistik sistemin normal fəaliyyətinin əsasını çoxluq təşkil edən sifarişlərin yerinə yetirilməsi (reallaşdırılması) müddəti üzrə optimallaşdırma işi təşkil edir. İstehlakçıların tələbi nəzərə alınmadan verilən sifarişlərin müxtəlif vaxtlarda icra olunması bu istehlakçıların ayrı-ayrı məhsullara olan real tələbinə, bütünlükdə isə tələb paketinə, eləcə də e'tibarlı bölüşdürücü sistemin özünə neqativ tə'sir göstərir. Sifarişlərin məhsul-göndərənlər, istehlakçılar və logistik vasitəçilər tərəfindən pəcə ödənilməsi təkcə istehlakçılarda deyil, eyni zamanda logistik dövrünün bütün həlqələrində ehtiyatların həcminin artmasına, əmtəə formasında pul vəsaitlərinin dondurulmasına gətirib çıxarır. Digər tərəfdən sifarişlərin qısa zaman kəsiyində icra olunması isə onların qəbulu, işlənməsi və reallaşdırılmasında xətaların əmələ gəlməsinə şərait yaradır. Belə bir faktoru da nəzərə almalıyıq ki, material axınları kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərinə görə verilən sifarişlərə uyğun olmaya bilər. Bu da öz növbəsində lazımsız material

axınları formalaşdırır.

Ona görə də məhsul istehsalçıları və ya logistik vasitəçilər istehlakçı sifarişlərinin kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə yerinə yetirilməsinə xüsusi diqqət yetirməlidirlər. Nəzarət işi hər bir mərhələdə (hazır məhsulun istehsal sahələrindən əmtəlik məhsul anbarlarına daxil olması, satış planının işlənilib hazırlanması, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və malyeridilişi kanalları vasitəsilə bazara çıxarılması və s.) həyata keçirilməlidir.

Bir çox ölkələrdə sifarişlərin yerinə yetirilməsi üçün standart vaxtı müəyyən edilmişdir. Məsələn, ABŞ - da məhsulların istehsal vaxtı da nəzər alınmaqla bölüşdürmə sisteminə sifarişlərin yerinə yetirilməsi müddəti minimum 7, maksimum 72 gün təşkil edir. Almaniyada mövcud material və məmulatlar çeşidinin nəql olunması - daşınması üzrə sifarişlərin icra (logistik xidmət) müddəti 24 saatdır. Fərdi tələbatları nəzərə alan sifarişlər isə 14 gün müddətində yerinə yetirilir.

Firma və müəssisələr bir qayda olaraq özlərinin logistik əlaqələrinin möhkəmlənməsi üçün istehsal-kommersiya fəaliyyətlərinin genişlənməsinə səy göstərir. Odur ki, sifarişlərin yerinə yetirilməsinə operativ nəzarət edilməsi və bu nəzarət prosedurunun sadələşdirilməsinə böyük ehtiyac yaranır. Qoyulan məsələnin həllini asanlaşdırmaq məqsədilə sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində informasiya texnologiyalarından (kompüter metodlarından) istifadə xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Aydın ki, logistik sistem nə qədər böyük olarsa sifarişlərin idarə edilməsi prosesi bir o qədər mürəkkəbləşir. Yəni, sifarişlərin idarə edilməsi prosesi logistik sistemin ölçülərindən birbaşa funksional asılıdır. Bu nöqteyi - nəzərdən mürəkkəb logistik sistemlərdə sifarişlərin idarə edilməsi üçün kütləvi xidmət nəzəriyyəsinə əsaslanan effektiv yanaşmalardan istifadə edilməsi daha məqsədəuyğundur.

Kütləvi xidmət nəzəriyyəsi riyaziyyatın xüsusi bölmə-

sidir və xidmət üçün tələbin təsadüfi xarakter daşımalarını nəzərə almaqla onun kütləvi ödənilməsilə əlaqədar prosesləri öyrənir.

Kütləvi xidmət nəzəriyyəsinin əsas məqsədi ayrı-ayrı dövrlər üzrə xidmətə tələbin yaranması prosesini öyrənməkdən ibarətdir. Bu proses eynicinsli məlumatlar axını ilə təsvir edilir. Logistika meydanı çıxan sifarişlərin (tələbin) logistik sistemlərə daxil olduğu anda yaratdıqları eynicinsli məlumatlar axınına giriş tələb (sifariş) axınları adlandırılır. Bu nöqteyi-nəzərdən kütləvi xidmət nəzəriyyəsi əsasında həll edilən istənilən məsələnin logistik qoyuluşu və formalaşması zamanı logistik sistemin özünə kütləvi xidmət sistemi kimi baxılır. Odur ki, ilk növbədə logistik sistemin strukturu formalaşdırılmalı və onun idarə edilməsi (davranışlar) üçün ehtimal olunan xarakterik xüsusiyyətlər (ehtimal xarakteristikaları) mütləq göstərilməlidir. Giriş (tələb) material axınları logistik sistemə daxil olan zaman əgər bu sistem gözləmə halındadırsa, onda ehtimalların bölüşdürmə funksiyasını üç təsadüfi kəmiyyətdən: *hər bir sifarişin (tələbnamənin) logistik sistemə daxil olması vaxtından; iki ardıcıl sifariş arasındakı vaxt intervalından və logistik sistem daxilində sifarişlərin (xidmət) yerinə yetirilməsi müddətindən asılı formada vermək olar.* Deməli, bu üç təsadüfi kəmiyyət nöqteyi-nəzərindən «müddət» məhdudiyətinə malik sistemlər üçün *gözləmə və qəbul (daxil) olma müddətləri* sifarişlərin idarə edilməsinə əsaslı təsir göstərir. Yəni, hər bir logistik sistemin çevikliyi hər şeydən əvvəl istehlakçı sifarişlərinin gözləmələrə yol vermədən sistem tərəfindən qəbul olunması tezliyindən asılıdır.

Gözləmə müddəti (gözləmələrin uzunluğu) - logistik sistemə sifarişlərin verilməsi (tələbin yaranması) anından mövcud sifarişin (cari tələbnamələrə uyğun olaraq xidmətin göstərilməsi) ödənilməsinə başlanılan ana qədər olan müddətdir. Gözləmə müddəti təsadüfi kəmiyyətdir. Burada ki ehtimallar və onların bölüşdürülməsi sifarişlərin xarakte-

rindən (tələbin prioritetliyindən) birbaşa funksional asılılıqdadır. Logistik sistemlərdə sifarişlərin gözləmə müddətlərinin hər bir prioritet tip üzrə bölüşdürülməsi ayrı-ayrılıqda mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Kütləvi xidmət nəzəriyyəsinin köməyiylə sifarişlərin idarə edilməsi üzrə logistik məsələlərin həlli zamanı gözləmə müddətlərinin prioritet bölüşdürülməsi ilə yanaşı, *növbələrin uzunluğu və məşğulluq intervalı* kimi digər göstəricilərdən də istifadə olunması məqsədəuyğundur. Bunun üçün ilkin olaraq sifarişlərin yerinə yetirilməməsi (tələbin «itirilməsi») ehtimalının ədədi xarakteristikası müəyyənləşdirilməlidir. Növbəti mərhələdə isə sistemi bütünlüklə təsvir edə bilən həll alqoritmi yaradılır. Daha doğrusu, sistemin fəaliyyətini xarakterizə edən proseslər ardıcılıq nəzərə alınmaqla həyata keçirilir. Nəticədə elementar əməliyyatların ardıcıl yerinə yetirilməsini nəzərdə tutan logistik sistemlər malik olduqları spesifik xüsusiyyətlərə uyğun olaraq formaləşir.

Bu qayda üzrə logistik sistemlərin təsvir edilməsi və ya onların formalaşması təsadüfi hallardan (proseslər) istifadəyə əsaslanır. Təsadüflük logistik sistemin hansı keyfiyyətdə olmasını göstərən diskret komponentlər, eləcə də əməliyyatların yerinə yetirilməsi dərəcəsi və ya başa çatması müddətini göstərən fasiləsiz komponentlərlə səciyyələnir.

Logistik sistemin göstəricilərinin qiymətləndirilməsində universal üsul Monte-Karlo metodundan istifadəyə əsaslanan sistemin imitasiya modelləşdirilməsi hesab olunur.

Sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində qərarların qəbul edilməsi prosedurunun təkmilləşdirilməsi üçün ümumi formada logistik sistemin vəziyyətini hərtərəfli (lokal aspektdə onun struktur elementlərini) xarakterizə edən aktual informasiyaların qəbul edilməsi, alınması üzrə çevik sistemlər yaratmaq lazımdır. Yaradılan belə sistemlər və ya alt sistemlərin hər biri bölüşdürmənin effektivliyinə və təsərrüfat strukturlarının istehsal - kommersiya fəaliyyətinə nəzarət işini həyata keçirir. Təbii ki, belə nəzarət işinin aparılması

müəssisələrin mühasibat hesablarının yoxlanılması üçün elementar uçot formasında olan ənənəvi nəzarətdən fərqli kompleks xarakter daşıyır. Yə'ni, məsrəf nöqtəyi – nəzərinlə bölüşdürmənin effektivliyinin və istehsal-kommersiya fəaliyyətinin mütəmadi təhlilini nəzərdə tutur. Belə təhlilin aparılması üçün sifarişlərin idarə edilməsi sahəsində müvafiq məlumatlar bankı yaratmaq və bu bankdan zəruri informasiyaların əldə edilməsi məqsədilə çevik həll alqoritmi bir işləyib hazırlamaq lazımdır.

Logistik sistemin təkmilləşdirilməsi zamanı çalışmaq lazımdır ki, sifarişlərin idarə edilməsi üzrə mövcud sistemin fəaliyyətinə mütəmadi (fasiləsiz) nəzarət olunsun. Bununla əlaqədar olaraq praktiki fəaliyyətdə bir qayda olaraq iki səviyyəli: *strateji və taktiki nəzarət* həyata keçirilir.

Strateji nəzarət əsasən aşağıdakı:

- müəssisə və ya firmanın həm marketing, həm də logistika üzrə strategiyasının dəyişməsi, məsələn, çeşid dəyişikliyi aparmadan, bu və ya digər kateqoriyalı vasitəçiləri cəlb etmədən hazır məhsulların istehlakçılara birbaşa satışının təşkili;
- bu və ya digər səbəbdən istehsalçı firma və ya müəssisənin fəaliyyət spektrində dəyişikliklərin (azalma və ya artmaların) aparılması;
- istehsalın (və ya fəaliyyətin) diversifikasiyası;
- hazır məhsul istehsalında çeşid dəyişkənliyinin baş verməsi;
- iri, strateji əhəmiyyətli sifarişlərin əldə edilməsi və ya itirilməsi;
- bazarda ərazi – sahə orientasiyasının dəyişilməsi;
- ümumiqtisadi konyukturanın dəyişilməsi zamanı aparılır.

Sifarişlərin idarə edilməsi üzrə mövcud sistemə strateji nəzarətlə bərabər taktiki (operativ) nəzarət də hər vaxt mütəmadi formada həyata keçirilməlidir.

Sifarişlərin idarə edilməsinə taktiki nəzarətin məqsədi

sifarişlərin ödənilməsi üzrə planlarda baş verən mövcud kənarlaşmaları aşkar etmək və firmanın (müəssisənin) idarə etmə aparatına-rəhbərinə bu kənarlaşmalar, habelə onların aradan qaldırılması üçün yerinə yetirilməsi zəruri hesab edilən tədbirlər kompleksi haqqında müvafiq məlumatlar verməkdən ibarətdir.

Taktiki (operativ) nəzarətin təşkili üçün:

- uyğun logistik standartlar kompleksinə;
- tam və etibarlı məlumatlar bankına;
- nəzərdə tutulan və ya faktiki məsrəflər, eləcə də sifarişin icra edilməsi zamanı azaldılması (qaçılması) mümkün olan məsrəflər haqqında operativ informasiya təminatına malik olmaq lazımdır.

Bütün sadalanan bu elementlərin hər biri qarşılıqlı şəkildə əlaqələndirilməli və bütünlükdə istehsal-kommersiya fəaliyyəti, xüsusilə də logistik fəaliyyətin təhlili üçün əsas obyekt hesab olunan sifarişlər paketi ilə integrativlik təşkil etməlidir. Nəzarət və təhlil göstəriciləri problemlərin dərin-dən öyrənilməsi və düzəliş tədbirlərinin qəbulu və ya aparılması üçün sadə və kifayətedici olmalıdır.

9.3. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKADA MƏHSULGÖNDƏRMƏLƏRİN İDARƏ EDİLMƏSİ

Bazar münasibətlərinin əsasını əmtəəlik məhsulların alqı-satqı prosesi təşkil edir. Material axınları istehsalçıdan zəruri ehtiyaca malik istehlakçıya hərəkət etməzdən əvvəl hər iki tərəf öz aralarında bu axınların normal və vaxtında təşkili ilə əlaqədar münasibətləri, tərəflərin məhsulgöndərmələri ilə bağlı müqavilə təhəddüdlərini formalaşdırmalıdır. Buna görə də bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrin səmərəli idarə edilməsi problemi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Logistik yanaşma baxımından məhsulgöndərmələrin idarə edilməsi logistik yük vahidlərinin nəql edilməsi - yer-dəyişməsində iştirak edən tərəflərin müqavilə öhdəliklərinin

müəyyənləşdirilməsi və onların yerinə yetirilməsinə nəzarət və təhlilin həyata keçirilməsi kimi məsələləri nəzərdə tutur.

Məhsulgöndərmə anlayışı kimi məhsulların topdansatış ticarəti üzrə ixtisaslaşmış vasitəçi strukturlara və son istehlakçılara (alqılara) göndərilməsi ilə bağlı yerinə yetirilən məaliyyətlər kompleksi başa düşülür.

Məhsulların topdansatış ticarətini həyata keçirən ixtisaslaşmış vasitəçi strukturlara:

- istehsal istehlakı və emal üçün məhsulları istifadə edən sənaye müəssisələri və təşkilatlar;
- sonradan satmaq və nəticədə izafi gəlir əldə etmək məqsədində olan kommersiya - ticarət strukturları;
- bazardan kənar istehlak üçün məhsul alan xidmət sferasının müəssisələri aid edilir.

Bölüşdürücü logistikada məhsullar son istifadə əlamətindən asılı olaraq üç əsas fond üzrə qruplaşdırılır.

1. Bazar fondu.

Bu fond istismar xüsusiyyətlərindən və tə'yinatından asılı olmayaraq məhsulların topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinə, son istehlakçılara satılmaq üçün göndərilməsindən ibarətdir.

2. **Birinci və ikinci rəng sənaye müəssisələrində emal prosesinə məruz qalan məhsullar fondu** - bazar üçün daha yüksək səviyyəli hazır məhsul hazırlanması üçün xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici mə'mulatlardan e'mal müəssisələrinə göndərilməsini nəzərdə tutur.

3. Bazardan kənar fond.

Bu fond da qeyri - maddi istehsal sahələrinə, o cümlədən institusional infrastruktur sahələrinə göndərilən həm valq istehlakı mallarını, həm də istehsal-texniki tə'yinatlı məhsulları özündə birləşdirir.

İqtisadi baxımdan hazır məhsulların satışını bir proses kimi iki mərhələyə ayırmaq olar.

Birinci mərhələdə material axınlarının formalaşması, istehlakçılara göndəriləcək məhsulların seçilmiş nəqliyyat

vasitələrinə yüklənməsi, logistik dövrə üzrə material resurslarının hərəkəti, məhsulların son təyinat məntəqəsinə - istehlakçılara çatdırılmasının təşkili və s. əməliyyatlar həyata keçirilir. Marketing aspektindən bu, məhsulların göndərilməsi mərhələsi kimi səciyyələnir.

İkinci mərhələdə isə istehlakçılara göndərilmiş – satılmış məhsulların dəyəri ödənilir. Praktiki fəaliyyət zamanı adətən qeyd olunan bu mərhələlər arasında ardıcılığa həmişə riayət olunmur. Daha doğrusu, özünün iqtisadi tərəfdaşını mükəmməl tanımayan, onun maliyyə imkanlarını dəqiq bilməyən və ya bu potensialı tam qiymətləndirmək arzusunda olmayan hər bir istehsalçı satış bazarlarına göndəriləcək - satılacaq məhsulların dəyərinin əvvəlcədən ödənilməsi tələbi ilə çıxış edir. Bu tələb də məhsulqöndərmə müqavilələrində aydın qeyd olunur. Bununla əlaqədar olaraq məhsullara görə əvvəlcədən haqqın tələb olunması və bu haqqın tam və ya qismən ödənilməsi hazır məhsulun satışı prosesinin mərhələləri arasında mövcud ardıcılığın pozulması ilə nəticələnir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bölüşdürücü logistika-nın maraq dairəsi bu mərhələlərin hansının birinci və ya ikinci gəlməsi məsələsindən daha çox məhsulqöndərmələrin həyata keçirilməsi zamanı bazar subyektləri arasında qarşılıqlı münasibətləri müəyyənləşdirməkdən ibarətdir. Buna görə də məhsulqöndərmələrin idarə edilməsinə logistik kontekstdən yanaşma aşağıdakı məsələlərin həll edilməsinə obyektiv zəruriyyət yaradır:

➤ məhsulqöndərmə prosesinin normal gedışı üçün etibarlı məlumatlara malik operativ informasiya təminatı yaratmaq;

➤ məhsulqöndərmə öhdəlikləri və planının çeşid, keyfiyyət, sifarişçilər və həcm göstəriciləri üzrə yerinə yetirilməsinin müntəzəm və hərtərəfli təhlilini aparmaq;

➤ vaxt baxımından müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsi ənənələrini, dinamikasını və ahəngdarlığını təd-

qiq etmək:

- məhsulqöndərmə qrafiklərinə riayət edilməsi üçün zəruri nəzarət işini təmin etmək;
- hər bir məhsulqöndərməyə müvafiq logistik servis təminatını həyata keçirmək.

Məhsulqöndərmələrin həyata keçirilməsi zamanı logistik proseslərin idarə edilməsinin əsasını *məhsulqöndərmə planları* təşkil edir. Bu planlar müqavilə öhdəliklərində nəzərdə tutulan əsas tələbləri: göndəriləcək məhsulların no-menklaturası, həcmi, keyfiyyəti, göndərmənin müddəti, bölünmə kanalları, material axınlarının hərəkət forması, logistik servis və s. əks etdirən plan – hesablama sənədləri toplusunu ətrafında birləşdirir.

Bölüşdürücü logistikada həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan əməliyyatların planlaşdırılmasında və bu əməliyyatların tələb olunan keyfiyyətdə yerinə yetirilməsində informasiya təminatı həlledici əhəmiyyətə malikdir. Məhsulqöndərmə planlarının işlənilib hazırlanması zamanı minimum tələb olunan informasiyalar aşağıdakılardan ibarətdir:

- proqnozlaşdırılan logistik dövrün əvvəlinə hazır məhsul qalığının gözlənilən həcmi haqqında məlumat;
- proqnozlaşdırılan dövr üçün müəssisədə planlaşdırılan əmtəəlik məhsulların istehsal həcmi haqqında məlumat;
- proqnozlaşdırılan dövrün sonunda logistik sistem imbarlarında əmtəəlik məhsulların faktiki qalığı haqqında məlumat.

Məhsulqöndərmə planlarını işləyib hazırlayan zaman nəzərdə tutulan göndərmələrin təsnif edilməsi zəruriyyəti meydana çıxır. Belə təsnifat ilkin olaraq bütün satış məntəqəsinin düzgün təşkili və istehsaldan sonrakı dövrdə logistik proseslərin idarə edilməsinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi məqsədinə xidmət edir.

Bölüşdürücü logistikada məhsulqöndərmələr prioritet prinsipi üzrə qruplaşdırılır.

Adətən məhsulgöndərmələrin strukturlaşdırılması aşağıdakı kimi aparılır:

- a) eksport (ixrac);
- b) birinci növbəli (liter);
- c) adi, yə'ni ümumi əsaslarla həyata keçirilən.

Logistikada (logistik sistemlərdə) prioritetlər əsasında ayrı-ayrı istehlakçı sifarişlərinin qəbulu və onların icra edilməsi üzrə kompleks qaydaları (alqoritmləri) özündə birləşdirən *xidmət intizamı* mövcudur - mütləqdir.

Ən sadə xidmət intizamı «*birici gələni – birinci xidmət göstərməlidir*» qaydası hesab olunur. Belə bir halda heç bir sifarişə və ya sifarişçiyə digərləri ilə müqayisədə üstünlük verilmir. Logistik sistemin iştirakçılarının hamısının məhsullara və sistemə münasibətdə hüquq bərabərliyi qorunub saxlanılır.

Praktikada geniş yayılmış xidmət növü *çevik xidmət intizamıdır*. Bu növ xidmət intizamında da logistik sistemin iştirakçılarının hüquq bərabərliyi təmin edilir. Lakin əvvəl qeyd olunan xidmət intizamından fərqli olaraq burada müxtəlif variantlarda, kombinasiyalarda mütləq və nisbi prioritetlər kompleksini özündə birləşdirən prioritetlər sisteminin tətbiqinə daha çox üstünlük verilir. Daha doğrusu, verilən sifarişlərin mürəkkəblilik dərəcəsindən və ya sifarişçinin təcəvillik əlaməti və mülkiyyət formasından asılı olaraq logistik sistemin bu sifarişlərin tələb olunan vaxt kəsimində yerinə yetirilməsinə verdiyi reaksiya ilə müəyyənləşir. Logistik sistem sifarişlərin icra edilməsi üçün o qədər hazırlıqlı olur ki, bu və ya digər sifarişlərin birinci və ya ikinci qəbul edilməsi (sistemə daxil olması) onun üçün o qədər də əhəmiyyət daşıdır.

Məhsulgöndərmələrin idarə edilməsi zamanı nəzərə alınan ən vacib, əhəmiyyət kəsb edən məqamlardan biri material axınlarının ilkin mənbədən (istehsalçıdan) son təyinat məntəqəsinə (istehlakçılara) qədər *hərəkəti formasının* müəyyənləşdirilməsindən ibarətdir. Bu əlamətə görə onlar:

- tranzit məhsulgöndərmələr;
- anbar məhsulgöndərmələri kimi təsnif olunur.

Tranzit məhsulgöndərmə dedikdə material axınlarının vasitəçi ticarət strukturlarının anbar və bazarlarına daxil olmadan birbaşa istehlakçı müəssisələrə göndərilməsi başa düşülür.

Anbar təchizat formasında isə logistik yük vahidləri vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən ticarət-kommersiya təşkilatlarının anbarlarına daxil olur və buradan istehlakçı sifarişlərinə (tələbnamələrinə) müvafiq olaraq həm ayrı-ayrı kommersiya təşkilatlarına (və ya aralıq istehlakçılara), həm də istehsalçı firma və müəssisələrə buraxılır.

Bu formalar arasında optimal nisbətənin yaradılması və onların təkmilləşdirilməsi material resurslarının (istehsal vasitələrinin) manevretmə qabiliyyətini artırır, istehsal ehtiyatlarının səviyyəsini optimallaşdırmağa və material axınlarının istehsalçı müəssisə və firmalardan istehlakçı müəssisə və firmalara nəql etdirilməsi, çatdırılması ilə əlaqədar xərclərin həcm və səviyyəsini müəyyən qədər aşağı salmağa imkan verir. Buna görə də təchizat formalarının seçilməsi texniki-iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmalıdır.

Istehsalçı müəssisə və firmaların təchiz edilməsində məhsulgöndərmələrin anbar formasının xüsusi çəkisinin azaldılması və nəticə e'tibarı ilə tranzit anbar formasının xüsusi çəkisinin artırılması logistik sistemin iştirakçılarında, o cümlədən məhsulgöndərmələri həyata keçirən kommersiya müəssisələri və nəqliyyat departamentlərində yükləmə – boşaltma və saxlama xərclərinin azaldılmasına, material axınlarının son təyinat məntəqəsinə çatdırılması vaxtının azaldılmasına səbəb olur. Deməli, mahiyyət e'tibarı ilə məhsulgöndərmələrin tranzit forması anbar formasına nisbətən daha ucuz hesab olunur.

Lakin digər tərəfdən məhsulgöndərmələrin anbar formasının xüsusi çəkisinin azaldılması istehsalçı müəssisə və firmalarda istehsal ehtiyatlarının səviyyəsini yüksəldil-

məsinə, normadan artıq ehtiyatların əmələ gəlməsinə, bu ehtiyatların saxlanması ilə əlaqədar xərclərin səviyyəsinin artmasına və dövriyyə vəsaitlərinin dondurulmasına (istifadəsiz qalmasına), təsərrüfat dövriyyəsinə ləng cəlb edilməsinə gətirib çıxarır. Bütün bunların nəticəsində isə bəzən anbar formasının xüsusi çəkisinin azaldılmasından əldə edilən qənaətin qədəri, həcmi istehsalçı müəssisə və firmalarda yol verilən israfçılığın kəmiyyətindən az olur və istər mikro, istərsə də makrologistik səviyyədə külli miqdarda qeyri-məhsuldar xərclər əmələ gəlir. Ona görə də təchizat formalarının seçilməsinə logistik sistemin ayrı – ayrı iştirakçılarının mənafeyi baxımından yanaşmaq lazımdır. Bunun üçün isə məhsulgöndərmələrin anbar və ya tranzit formalarının tətbiqi iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmalıdır. Yəni, onların seçilməsinə təsir edən amillər:

- nəqliyyat – tədarükat xərclərinin həcmi və səviyyəsi;
- yükləmə – boşaltma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar çəkilən xərclərin həcmi;
- istehsalçı və istehlakçı arasındakı məsafə və ya istehsalçının istehlakçıya coğrafi baxımdan yaxınlığı;
- istehlakçı müəssisə və firmalarda giriş dəmir yolunun olub – olmaması;
- material resurslarının anbar saxlama xərclərinin həcmi və səviyyəsi;
- istehsal ehtiyatlarının səviyyəsi;
- orta gündəlik istehlakın miqdarı;
- tranzit normasının həcmi;
- mövcud anbarların sahəsi və onların genişləndirilməsi üçün əsaslı vəsait qoyuluşunun həcmi mütləq nəzərə alınmalı, öyrənilməlidir.

Material resurslarının anbar və tranzit formada hərəkətinin iqtisadi cəhətdən səmərəli olmasını əsaslandırarkən əvvəlcə, onların seçilməsinə təsir edən amillərin hər birini

hər tərəfli və geniş təhlil etmək lazım gəlir. Ən mühüm və həlledici amil transaksiyon xərclərin (nəqliyyat – saxlama xərclərinin) miqdarıdır. Material axınlarının anbar və ya tranzit formada hərəkətindən asılı olaraq bu xərclərin tərkibi və miqdarı bir-birindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənir.

Material resurslarının logistik sistemin son həlqəsi, məhləsi hesab edilən istehlakçılara anbar formasında çatdırılması zamanı meydana çıxan nəqliyyat xərcləri material resurslarının ilkin məntəqədən aralıq logistik vasitəçilərin (kommersiya müəssisələrinin) anbarlarına və onadan da son istehlakçı firma və ya müəssisələrin anbarlarına daşınmasının dəyərindən, habelə həmin məntəqələrdə yükləmə – boşaltma xərclərindən ibarətdir.

Material axınlarının tranzit formasında hərəkəti zamanı heç bir aralıq vasitəçilərin iştirakına iqtisadi cəhətdən ehtiyac olmadığından material resursları aralıq logistik vasitəçilərdən yan keçməklə birbaşa istehlakçı müəssisələrin anbarlarına daxil olur. Bu zaman logistik vasitəçilərdə yükləmə – boşaltma işləri yerinə yetirilmədiyindən transaksiyon xərclər yalnız və yalnız logistik yüklərin nəql edilməsinə çəkilən xərclərdən ibarət olmaqla, ilk və son təyinat məntəqələri arasındakı məsafədən və istehlakçı firmaların (müəssisələrin) giriş dəmir yolu olub-olmamasından asılıdır. Əgər istehlakçı firmaların (və ya müəssisələrin) giriş dəmir yolu varsa və ya material resurslarını istehsalçı müəssisələrdən istehlakçı firmalara (və ya müəssisələrə) avtomobil nəqliyyatı ilə çatdırmaq mümkündürsə, onda transaksiyon xərclərinin həcmi ilk və son təyinat məntəqələrində yükləmə-boşaltma xərclərindən və daşımının dəyərindən ibarət olur.

Əgər istehlakçı firmanın (və ya müəssisənin) giriş dəmir yolu yoxdursa, onda istehsalçı və istehlakçı firmalarda (və ya müəssisələrdə), eləcə də dəmir yolu stansiyalarında yükləmə – boşaltma xərcləri və daşımının dəyəri transaksiyon xərcləri təşkil edir.

Makrologistik aspektdə nəqliyyat xərclərinin həcmi

müəyyən edərkən franklaşdırma şərtlərindən asılı olaraq məhsulların real bazar (istehsal yerlərində franko – vaqon göndərmə stansiyası; istehlak yerlərində franko – vaqon təyinat stansiyası) qiymətlərini və onun səviyyəsini mütləq nəzər almaq lazımdır. Qlobal və ya mezologistik səviyyələrdə isə məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinə xüsusi diqqət yetirmək lazımdır.

Logistik baxımdan material axınlarının daha səmərəli hərəkət forması seçilən zaman nəqliyyat xərclərinin həcmi ilə yanaşı, istehsalçı firmalarda (və ya müəssisələrdə) resursların anbarlaşdırılması və saxlanması çəkilən xərclərin həcmi də mütləq nəzər alınmalıdır. Belə ki, tranzit formada iki məhsulgöndərmə arasındakı vaxt intervalı və hər bir partiyada göndərilən logistik yüklərin miqdarı anbar forması ilə müqayisədə xeyli artıq olduğundan həmin formanın tətbiqi istehsalçı firmalarda saxlama xərclərinin həcmində artmasına gətirib çıxarır.

Deməli, material axınlarının hərəkətinin tranzit formada təşkilinin xüsusi çəkisi artdıqca nəqliyyat xərclərinin həcmi azalır, saxlama xərclərinin həcmi artır, anbar formasında əksinə, saxlama xərclərinin həcmi azalır, nəqliyyat xərclərinin həcmi artır. Buradan belə nəticəyə gəlmək olar ki, material axınlarının hərəkətinin ixtiyarı hər hansı bir formasında bu transaksiyon xərclərinin həcmi minimumdursa, onda həmin formanın tətbiqinə üstünlük verilməlidir.

Tranzit formasının seçilməsinə təsir göstərən amillərdən biri də istehsal ehtiyatlarının səviyyəsidir. İstehsal ehtiyatlarının səviyyəsinin yüksəlməsi onların uzun müddət istehsal istehlakı prosesindən kənar qalmasına və deməli, firmanın (müəssisənin) mənfəət itkisinə səbəb olur. Əksinə, istehsal ehtiyatlarının səviyyəsinin aşağı salınması həmin müəssisənin mənfəət itkisini müəyyən qədər azaltmağa, həm də «**azad olmuş**» ehtiyatlar hesabına firmanın bazar çevikliyinin artmasına imkan verir. Şübhəsiz ki, material axınlarının hərəkətinin anbar formasında təşkil zamanı iki məhsul

göndərmə arasındakı vaxt intervalı və göndərilən partiyanın həcmi tranzit formaya nisbətən az olduğundan istehsal ehtiyatlarının səviyyəsi və deməli, mənfəət itkisi də az olacaqdır.

Məhsulgöndərmələrin bu və ya digər formasının tətbiqi edilməsi məhsul istehsalı üçün zəruri hesab edilən material resurslarının orta gündəlik istehlakının miqdarından asılıdır. Təbii ki, kiçik məhsul istehsalçıları material resursları da logistik vasitəçilərin xidmətlərindən istifadə etməklə anbar formasında təmin edilirlər. Orta gündəlik istehlakın həcmi az olduğundan material resurslarının tranzit formada alınması iqtisadi cəhətdən əlverişli hesab olunmur. Lakin iri məhsul istehlakçıları orta gündəlik istehlakın həcmi böyük olduğundan tranzit formanın tətbiqi daha əlverişlidir. Çünki, orta gündəlik istehlakın həcmi artdıqca iki məhsulgöndərmə arasında vaxt intervalı nisbətən qısalmır və daxil olan material resursları ehtiyat formasında az qalır. Bu zaman məhsulgöndərmələr tranzit forma ilə həyata keçirildikdə nəqliyyat xərclərinin azalma tempi, saxlama xərclərinin artım tempindən çox olur və nəticədə transaksiyon xərclərinin ümumi həcmi anbar forması ilə məhsulgöndərmələrə nisbətən azalır. Əksinə, orta gündəlik istehlak az olan zaman məhsulgöndərmələrin tranzit forması tətbiq edilərsə, onda saxlama xərclərinin artma tempi nəqliyyat xərclərinin azalma tempini qabaqlayır və nəticədə transaksiyon xərclərinin ümumi həcmi artır. Buna görə də material axınlarının hərəkətinin anbar formasının tətbiqi iqtisadi cəhətdən daha səmərəli olur.

Material axınlarının hərəkət formalarının seçilməsinə təsir edən amillərdən biri də bütün material resursları, xüsusilə istehsal vasitələri növləri üzrə fəaliyyət göstərən tranzit formasının həcmidir. *Tranzit norma dedikdə, istehsalçı müəssisələrdən bir sifarişlə bir ünvana çatdırılacaq məhsulun minimum miqdarı başa düşülür.* İstehsalçı firmalar (müəssisələr) tranzit norma ilə məhsul almaq üçün özlərinin həqiqi

tələbatından asılı olmayaraq, tranzit normanın həcmi qədər material sifariş verməlidirlər. Əgər bu zaman istehlakçı firmalarda (müəssisələrdə) orta gündəlik istehlakın miqdarı az olarsa və ya tranzit normanın həcmi artdığı halda onun həcmi dəyişməz qalarsa, onda tranzit normanın tətbiqi istehsal ehtiyatlarının səviyyəsinin yüksəlməsinə səbəb olacaqdır. Deməli, digər şərtlər sabit qalmaqla tranzit normanın həcmi artdıqca tranzit formanın tətbiq edilməsi imkanı azalır.

Əgər tranzit qayda ilə məhsulgöndərmə partiyasının norması (tranzit norma) aşağıdan məhdudlaşarsa, anbar formasında göndəriləcək partiyanın miqdarına heç bir məhdudiyyət qoyulmur. Buna görə də anbar formasının tətbiq edilməsi istehsalçı müəssisələrə istənilən vaxtda və lazımı miqdarda material resursları almaq imkanı verir. Bu isə öz növbəsində istehsal ehtiyatının həcmnin və həmin ehtiyatların saxlanması ilə əlaqədar olan xərclərin azaldılmasına səbəb olur.

Beləliklə, istehsalçı müəssisə və firmalar (produsentlər) material axınlarının bu və ya digər formada hərəkət istiqamətini müəyyənləşdirən zaman iki tip sifarişçilərlə: əmtəlik məhsulların son istehlakçıları və bu və ya digər dərəcədə bu məhsulları son istehlakçılara çatdırma bilən ticarət vasitəçilik missiyasına malik stukturlarla logistik əlaqələr yaradırlar.

Son istehlakçılar əksər hallarda o məhsulların alınmasına daha çox üstünlük verirlər ki, bu məhsulların satışı kiçik partiyalarla aparılır və dəqiq vaxtında istehlak edilmək üçün istehsal istehlakına tam hazırdır. Produsentlər üçün belə tələblər təbii ki, bir sıra iqtisadi problemlərlə bağlı əlverişli deyil. Ona görə də bu və ya digər səbəblərlə əlaqədar olaraq produsentlər material axınlarının son istehlakçılara qədər hərəkətini təşkil etmək üçün böyük partiyalarla məhsul alışıma həyata keçirən ticarət vasitəçilərinin xidmətlərindən intensiv istifadə etmək məcburiyyətində qalırlar. Nəticə etibarlı ilə istehsalçı və istehlakçı arasında material axınları

nın həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artır. Bu isə material axınlarının logistik dövrünün ilkin mərhələsində generasiyası prosesini və bu axınların idarə edilməsini sadələşdirir.

Bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrin idarə edilməsinin təşkili onların daha bir əlamətə – *məhsulgöndərmənin müddətinə görə* mütləq təsnif edilməsini də nəzərdə tutur. Bu əlamətə görə onlar:

1. *Təcili.*

Belə göndərmə forması fəvqəladə hallar, xüsusi sifarişlər və proqnozlaşdırılması mümkün olmayan digər qeyri-adi hallarda, məhsulgöndərmələrin yerinə yetirilməsi üçün tətbiq edilir.

2. *Dövri.*

Istehlakçıların sifariş paketlərində (tələbnamələrində) göstərdikləri müddət ərzində məhsulların qeyd olunan ünvanlara göndərilməsini nəzərdə tutur.

3. *Təqvim.*

Yüklərin daşınması istehsalçı və istehlakçı arasında olan ümumi razılaşdırılmış məhsulgöndərmə qrafiklərinə uyğun həyata keçirilir.

Son illərdə bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrin səmərəli idarə edilməsi üçün sifarişlərə – tələbnamələrə *tez reaksiya vermə metodu* geniş tətbiq edilir. Bu metod məhsulə e'tibarlı ilə vasitəçilik stukturlarına göndərilən məhsulların planlaşdırılması və tənzimlənməsi məqsədini daşıyır. Tez reaksiya vermə metodu logistik sistemlərlə (produsent) topdan və pərakəndə satış ticarətini həyata keçirən müəssisələr, habelə transformasiya (bölüşdürücü) mərkəzləri arasında qarşılıqlı fəaliyyəti nəzərdə tutur. Qeyd olunan metodun köməyi ilə logistik dövrünün bütün mərhələlərində material axınlarının optimallaşdırılması həyata keçirilir. İstehlakçıların çoxlu sayda və böyük həcmli sifarişlərinin operativ ödənilməsi üçün nəzərdə tutulan ehtiyatların həcmi əhəmiyyətli dərəcədə azalır və onların optimal səviyyəsi təmin edilir.

Tez reaksiya vermə metodunun reallaşdırılması loqistik sistemin malik olduğu bütün potensial imkanların və tez – tez dəyişən bazar şəraitinə loqistik sistemlərin uyğunlaşa bilmək qabiliyyətinin aşkar edilməsini nəzərdə tutur. İstehsalçı kiçik partiyalarla yeni məhsul partiyasının hazırlanması üçün istehsalı operativ kökləməli, loqistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi ardıcılığını və vaxtını müəyyənləşdirməli, material və digər axınların idarə edilməsi prosesinə kiçik zaman kəsiyində müvafiq korrektə edilməsi imkanlarını bilməli və bu imkanlardan bacarıqla istifadə etməlidir. Belə aydın praqmatik yanaşma loqistik sistemlər və loqistik dövrənin mərhələləri arasında, xüsusilə əmtəə xarakterli statik və dinamik axınlara nəzarət sahəsində intensiv informasiya mübadiləsinin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur.

Bu metod məhsulların ayrı-ayrı göndərmə məntəqələri üzrə bölüşdürülməsi adlanan mühüm bir məsələnin həll edilməsinə əsaslanır. Mahiyyət etibarı ilə qeyd olunan məsələnin həll edilməsi üçün loqistik sistemin iştirakçıları və ya vasitəçiləri öz anbarlarında bəzi növ məhsullar üzrə ehtiyatlar yaratmalıdırlar. Loqistik sistem daxilində ehtiyat şəklində saxlanılan ixtiyari təyinat malik ayrı-ayrı məhsul növlərinə hər dəfə dövrü olaraq əsas istehsal tərəfindən sifarişlər daxil olur. Sifariş verilən məhsul partiyasının həcmi əvvəlcədən proqnozlaşdırılır və ya müxtəlif hesablaşma metodlarının köməyi ilə müəyyənləşdirilir. Bu zaman realıqdan uzaqlaşmamaq, kənarlaşmamaq üçün sifarişlərin vaxt baxımından gec yerinə yetirilə bilməsi amili nəzərə alınmalıdır. İstehsala cəlb edilən məhsul ehtiyatları tələb olunan həddə qədər yenidən bərpa olunur. Bütün sadalanan mərhələlər icra edildikdən sonra artıq hesab etmək olar ki, sifarişlər üzrə loqistik sistemin və loqistik dövrənin anbarlarında məhsul ehtiyatı yaradılmışdır. Növbəti mərhələdə, yəni əsas istehsal tərəfindən verilən məcmu sifarişlər yerinə yetirildikdən sonra material axınlarını yaradan müəyyən həcmdə

məhsulların anbarlar arasında necə bölüşdürülməsi məsələsinin həll edilməsi tələb olunur.

Məsələnin həlli zamanı nəzərə almaq lazımdır ki, müəyyən vaxt ərzində məsələ, növbəti məcmu sifarişlərin reallaşdırılmasına qədər anbarlar ümumiyyətlə məhsul almamalıdır. Məcmu sifarişlərin loqistik sistem və loqistik dövrənin anbarları arasında bölüşdürülməsi üzrə əməliyyatlar isə elə aparılmalıdır ki, nəqliyyat və digər loqistik xərcləri, habelə tələbin vaxtında ödənilməməsi ilə əlaqədar işgüzar tərəfdaşlara – təsərrüfat subyektlərinə dəyən itkiləri (meydana çıxan cərimə və peniyaları) minimumlaşdırmaq mümkün olsun.

Bölüşdürücü loqistikada məhsul göndərmələrin idarə edilməsi üçün mütəmadi olaraq məhsul göndərmə planlarının yerinə yetirilməsini təhlil etmək lazımdır. Bu təhlil statistik hesabatlar, operativ uçot, ilkin mühasibat sənədləri və cari informasiya məlumatları əsasında həyata keçirilir. Qeyd olunan mənbələrdən alınan məlumatlar məhsul göndərmə planlarının (proqramlarının) bir sıra: göndərilən məhsulların həcmi, yüklərin çeşidi, göndərmə müddəti, məhsul alıcılarının sayı və s. göstəricilər üzrə yerinə yetirilməsini xarakterizə etməyə imkan verir.

Məhsul göndərmələrin idarə edilməsinə loqistik yanaşma müqavilə öhdəlikləri üzrə mühüm:

- müəssisənin ahəngdar işinin təmin edilməsi;
- maddi - texniki təchizat və satışın yaxşılaşdırılması;
- dövrüyyə vəsaitlərinin dövr sür'ətinin artırılması;
- istehsal və əmtəəlik ehtiyatların həcmnin azaldılması kimi şərtlərin yerinə yetirilməsinə ciddi riayət olunmasını tələb edir.

Bu baxımdan qeyd olunan şərtlərin hər biri həm istehsalçıya, həm də istehlakçıya bilavasitə aiddir. Beləliklə, fəaliyyət göstərən hər bir məhsul göndərmə müqavilələri minimum iki istiqamətə – təsərrüfat tərəfdaşına malikdir. Əgər müqavilə iştirakçılarının sayı çoxluq təşkil edirsə aydındır

ki, onun fəaliyyət miqyası da genişlənir və burada nəzərdə tutulan şərtlər də tərəflərin cavabdehlik məsuliyyətinə uyğun formada artır. Ona görə də bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmə müqavilələrinin yerinə yetirilməsinə və ümumiyyətlə məhsulgöndərmələrin idarə edilməsinə əhəmiyyətli dərəcədə diqqət yönəldilir. Bundan başqa, istənilən logistik sistemi formalaşdıran zaman başlanğıc mərhələ kimi məhsulgöndərmə üzrə öhdəliklərin tam yerinə yetirilməsi tələbi ön plana çəkilmişdir.

Bölüşdürücü logistikada müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinin təhlilinə göndərilməsi planlaşdırılan hər bir məhsul nomenklaturasının həcm parametrləri üzrə analitik qiymətləndirilməsindən başlanılır. Bu zaman faktiki göndərilən məhsul partiyasının həcmi müqavilədə nəzərdə tutulan məhsulgöndərmə öhdəlikləri ilə müqayisə olunur. Müqayisə nəticəsində əgər istər müsbət, istərsə də mənfi istiqamətdə kənarlaşmalar aşkar edilərsə, onda göndərilməyən (eyni zamanda göndərilən) məhsulların bütövlükdə və ya ayrı-ayrı çeşid üzrə nisbi və mütləq həcmi təyin edilir.

Mövcud iqtisadi şərait, xüsusilə də hazır məhsulların satış bazarı, qiymət və çoxsaylı istehlakçı qruplarına nail olunması sahəsindəki rəqabətə və rəqabət mübarizəsinə əsaslanan bazar iqtisadiyyatı məhsulgöndərmələr üzrə tərəflərin götürdükləri öhdəliklərin ciddi surətdə yerinə yetirilməsini tələb edir. Belə öhdəliklərin icra edilməməsi iqtisadi tərəfdaşlar arasında təsərrüfat münasibətlərinə mənfi təsir göstərməklə onun pozulmasına səbəb olur və hər iki tərəf üçün satış bazarının itirilməsi ilə nəticələnir. Daha doğrusu, bu hal istehsalçı firma ilə bərabər logistik sistemin bütün iştirakçılarının normal kommersioniya - təsərrüfat fəaliyyətində fasilələr yaradır və onların bazar fəaliyyətini çətinləşdirir. Bütün bunlar isə öz növbəsində aşağıdakı neqativ halların:

- əmtə dövryyəsinin strukturunun dəyişilməsi;
- satışın həcmnin azaldılması;
- satış bazarının və istehlakçıların itirilməsi;

➤ yeni satış bazarlarının tədqiqi, məhsulların təkrar bölüşdürülməsi və satışı ilə əlaqədar tədavül xərclərinin artması;

➤ logistik dövrə üzrə material axınlarının qeyri - optimal hərəkəti;

➤ logistik sistemin hər bir iştirakçısının material və informasiya resursları ilə təminatında fasilələrin əmələ gəlməsinə səbəb olur.

Logistik konsepsiya baxımından material axınlarının idarə edilməsində mühüm cəhətlərdən biri də məhsulgöndərmələr üzrə müqavilə öhdəliklərinin bərabər və ahəngdarlıq (harmonik) meyarları əsasında yerinə - yetirilməsidir.

Məhsulgöndərmələrin bərabərliyi – material axınlarının bərabər zaman kəsiyində bərabər həcmdə daxil olması (göndərilməsi) üçün təsərrüfat tərəfdaşlarının riayət etdikləri öhdəlikdir.

Məhsulgöndərmələrin ahəngdarlığı – istehsalın, satışın, material axınlarının hərəkətinin və istehlakın mövsümi və dövrü xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla məhsulgöndərmələrin müqavilələrlə şərtləşən kəmiyyət və zaman parametrlərinə riayət olunmasıdır.

Məhsulgöndərmələrin qeyd olunan bu iki – ahəngdarlıq və bərabərlik meyarları təkcə logistik fəaliyyətə deyil, habelə istehsal və kommersioniya fəaliyyətlərinin iqtisadi və sosial səmərəliliyinə də əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

Qeyri-bərabər və qeyri-ahəngdar məhsulgöndərmələr təbii ki, logistik prosesin bütün iştirakçılarının istehsal-kommersioniya fəaliyyətində neqativ halların əmələ gəlməsinə şərait yaradır. Belə halların mövcudluğu isə:

- növbələrin yaranmasına;
- əmtəlik ehtiyatların səviyyəsinin yüksəlməsinə;
- əmtəlik ehtiyatların strukturunda dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə;
- logistik yük vahidlərinin nəqli-yerdəyişməsinə həyata keçirən nəqliyyat vasitələrindən qeyri - rasionallıq istifadə

olunmasına səbəb olur.

Qeyd olunan səbəblər isə öz növbəsində:

- logistik xərclərin artması;
- rentabelliyyənin azalması;
- istehlakçılarda vaxt itkisinin çoxalması ilə nəticələnir.

Bir qayda olaraq material axınlarını formalaşdıran hazır məhsullar öz alıcılarına - istehlakçılara istehsal mərhələsi başa çatdıqdan dərhal sonra deyil, məhz aşağıdakı kompleks amillərlə müəyyənləşən vaxt intervalı çərçivəsində göndərilir:

- optimal material axınlarını formalaşdırmaq məqsədilə məhsuldaşımalar üçün əlverişli olan həcmdə məhsul partiyasının yığılması zəruriliyi;
- logistik dövrünün uzunluğu;
- mövcud nəqliyyat sistemi və onun texniki-iqtisadi imkanları;
- vasitəçilərə tələbat;
- istifadə olunan anbar infrastrukturunun mövcud inkişaf səviyyəsi və spesifik xüsusiyyətləri;
- istehsalçı və istehlakçılarda məhsul istehsalı prosesinin ahəngdarlığı və bərabərliyi;
- satıcıların marketinq (məhsul, kommunikasiya, bölüşdürmə və satış, servis, reklam və s.) siyasəti;
- istifadə olunan bölgü və satış kanallarının səviyyəsi;
- logistik sistemin xüsusiyyətləri və s.

Bazar münasibətləri təbiət e'tibarı ilə müxtəlif səbəblərlə əlaqədar olaraq «tələbin ən yüksək nöqtəsi» adlanan konyuktur tələblə şərtləşir. Bununla bağlı tələbin ən yüksək nöqtəyə çatdığı bu dövrdə konkret material axınlarının həcmi və buna uyğun logistik sistemin hər bir mərhələsində iqtisadi gərginlik artır. Təbii ki, konkret məhsul nomenklaturasına və ya çeşidinə bazar tələbi azaldıqca qeyd olunan proseslər əks istiqamətdə cərəyan edir. Yə'ni, tələbin artan

dinamikaya uyğun formada azalması zamanı logistik sistemin hər bir iştirakçısının müşahidə etdiyi bütün növ axınların müvafiq formada azalması halı baş verir. Qeyd olunan bu logistik münasibətlər iqtisadi tərəfdaşlar - logistik sistemin iştirakçıları arasında əvvəlcədən nəzərə alınmalı və razılaşdırılmalıdır.

Buna görə də məhsulgöndərmələrin *zaman* parametri üzrə bərabər, *keyfiyyət* parametri üzrə isə ahəngdar həyata keçirilməsi üçün malyeridilişi formaları və optimal logistik kanallar seçilməlidir.

Praktik təcrübə sübut edir ki, iri ticarət - vasitəçi strukturlar inkişaf etmiş nəqliyyat - anbar infrastrukturuna malik olurlar. Belə inkişaf etmiş infrastrukturun mövcudluğu onlara müxtəlif çeşid və nomenklaturaya malik material axınlarını bir məntəqədə cəmləndirmək, axınların bundan sonrakı hərəkət istiqamətini müəyyənləşdirmək və ya istehlakçı tələbinə müvafiq olaraq transformasiyasını (sənaye çeşidindən ticarət çeşidinin yaradılması) reallaşdırmaq imkanı verir.

Kiçik partiyalarla məhsul satışını həyata keçirən ticarət - vasitəçi strukturlar əksər hallarda iri, məhsuldar anbar güclərinə malik olurlar və buna görə də istehlakçıya istiqamətlənmiş əmtəə axınlarının özlərindən tez «*ötüşməsi*», onlara isə gecikdirmələrə yol vermədən çatdırılması strategiyasına daha çox üstünlük verirlər.

Deməli, təsərrüfat əlaqələri mürəkkəbləşdikcə hər bir məhsul çeşidi üzrə məhsulgöndərmə şərtlərinin razılaşdırılması zəruriyyəti meydana çıxır. Belə olduqda vasitəçi təşkilatlar ahəngdar məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi üçün istehlakçılara əlverişli (məqbul) hesab olunan şərtlər daxilində məhsulgöndərenlərlə (istehsalçılar) qarşılıqlı münasibət yaradılmasına çalışırlar. Belə münasibətlərin qurulması hətta bəzən saatlarla hesablanan ahəngdar məhsulgöndərmələr zamanı firma (ticarət) və ya müəssisələrə (sənaye) imkan verir ki, onlar əmtəəlik məhsulların qiymətini

lazımı həddə qədər azaltsınlar. Bu cür və digər logistik yanaşmalardan istifadə etməklə onlar mütəmadi surətdə kəskinləşən rəqabət mübarizəsinə tab gətirə bilirlər.

Keçmiş, inzibati - amirlik sistemində olduğu kimi bazar iqtisadiyyatı şəraitində də məhsulgöndərmələr üzrə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsi tərəflərin müvafiq maliyyə cərimələri ödəməsinə səbəb olur, müqavilə üzrə nəzərdə tutulan öhdəliklərin sonrakı icrasını çətinləşdirir və məhsulgöndərmə intizamına riayət etməyən tərəflərlər arasında uzunmüddətli müqavilələrin vaxtından əvvəl dayandırılmasına şərait yaradır. Bu, əhəmiyyətli faktor olmaqla yanaşı təkcə logistik nöqtəyi-nəzərdən deyil, eyni zamanda mərkətinq, maliyyə sferası və menecment sahəsində də məhsulgöndərmələrin ahəngdarlığı və bərabərliyi baxımından yüksək diqqət tələb edir.

Bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrin bərabərlik səviyyəsini qiymətləndirmək üçün müxtəlif metodlardan istifadə olunur.

Ən sadə və əlverişli metod qə'bul edilən material axınlarının xətti qrafik formasında kəmiyyət və zaman parametrləri üzrə uçotunun aparılmasıdır. Belə sadə metoddan istifadə məhsulların əvvəlcədən razılaşdırılmış vaxt intervallında və tələb olunan həcmdə göndərilməsi üçün operativ nəzarət işinin həyata keçirilməsinə imkan verir.

Məhsulgöndərmələr üzrə gecikmələrə yol verilən vaxt vahidlərini (gün, saat) toplamaqla müqavilə öhdəliklərinə riayət olunması haqqında əyani təsəvvürə malik olmaq olar. Bərabər və ya qeyri-bərabər göndərmələr vizual şəkildə xətti qrafik formasında verilir. Bu zaman məhsulgöndərmə səviyyəsi yüz faiz qə'bul edilən orta məhsulgöndərmə səviyyəsinə görə faizlə hesablanır.

Məhsulgöndərmələrin bərabərliyini xarakterizə etmək üçün sadə və əlverişli üsul *hər bir müqavilə dövrü üzrə məhsulgöndərmələrin mütləq həcmnin xüsusi çəkisinin hesablanması və onun normativlə müqayisə edilməsindən* ibarətdir.

Normativə əsasən faktiki göndərilən və ya daxil olan məhsul partiyasının həcmi daxil olması proqnozlaşdırılan məhsul partiyasının həcmnin $1/\Pi$ hissəsi kimi müəyyənləşdirilir. Bu halda n – dövrlərin sayı, başqa sözlə, məhsul partiyalarının daxil olması arasındakı interval qə'bul edilir. Kənarlaşmaların səviyyəsi böyük olduqca məhsulgöndərmələrdə bərabərsizlik həddi də buna mütənasib formada bir o qədər yüksək olur.

Qeyd edilən metodun ilk baxışda cəlbədicə olmasına baxmayaraq o, məhsulgöndərmələrin bərabərlik səviyyəsinin iqtisadi effektivliyə tə'sir dərəcəsini müəyyənləşdirməyə imkan verən modelin qurulması üçün kifayət etmir. Eyni zamanda bu metoddan istifadə edən istehlakçılar e'tibarlı məhsulgöndərmələrin seçilməsində çətinliklərlə üzləşirlər. Buna görə də əlavə olaraq bir sıra göstəricilərdən: variasiya (V) və bərabərlik (R) əmsallarından istifadə olunur. Hər iki göstərici faizlə hesablanır və nəzəri olaraq 0 - dan 100 - ə qədər dəyişə bilər.

Bərabərlik əmsalı ən yüksək hədlə (100-lə) variasiya əmsalı arasındakı fərqdən ibarətdir:

$$R = 100 - V$$

Variasiya əmsalı isə aşağıdakı hesablamaların aparılması nəticəsində müəyyənləşir:

$$V = \frac{\alpha_n 100}{\Pi}$$

Burada α hər bir bərabər zaman fasiləsi üçün məhsulgöndərmələrin həcmnin bütün dövr üçün orta səviyyədən orta kvadratik kənarlaşması;

$$\alpha = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (\Pi_i - \bar{\Pi})^2}{\Pi}}$$

Π – bütün dövr üzrə məhsulgöndərmələrin orta həcmi;

$$\bar{\Pi} = \frac{\sum_{i=1}^n \Pi_i}{\Pi}$$

Burada Π_i - i vaxt müddətində məhsulgöndərmələrin həcmi;

Bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrin bərabərliyi və ahəngdarlığı üzrə kompleks təhlilin aparılması üçün məhsulgöndərmələrdə baş verən *gecikmələrin orta müddətini* müəyyənləşdirmək lazımdır. Bu, məhsulgöndərmələr üzrə bağlanmış müqavilələrdə göndərilməsi nəzərdə tutulan məhsullar və ya məhsul çeşidlərinin həcm, keyfiyyət və zaman parametrləri üzrə yerinə yetirilməsinə operativ nəzarət edilməsi imkanı yaradır. Belə bir göstərici faktiki məhsulgöndərmə müddətlərinin (logistik vaxt vahidləri üzrə - günlərlə, saatlarla) normativ (hesablanmış) intervalla müqayisəsinə əsaslanır və aşağıdakı formul ilə hesablanır:

$$\bar{D} = \frac{1}{\Pi} \sum_{i=1}^n D_i$$

Burada D_i - i məhsulgöndərmələri üzrə gecikmələrin uzunluğu;

Π - kənarlaşma faktları aşkar edilən məhsulgöndərmələrin sayı;

Bölüşdürücü logistikada məhsulgöndərmələrdə çeşid üzrə kənarlaşmaların müəyyənləşdirilməsi və təhlili üçün geniş yayılmış aşağıdakı metodlardan istifadə olunur:

1. *Hər bir çeşid mövqeyi üzrə məhsulgöndərmələrin müqavilə şərtlərindən mütləq xətti kənarlaşmalarının müəyyənləşdirilməsi metodu.* Bu zaman hər bir mövqe üzrə kənarlaşmaların cəmini faktiki məhsulgöndərmələrin kəmiyyət göstəriciləri ilə müqayisə etməklə çeşid üzrə pozulmuş müqavilə öhdəliklərinin mütləq (ölçü) və nisbi (dərəcəsinə) kəmiyyəti təyin edilir.

2. *Struktur fərqlərinin (dərəcəsinin) təyin edilməsi me-*

odu. Bu metodun köməyi ilə ümumi məhsulgöndərmələrin həcmində hər bir ayrıca məhsul çeşidinin xüsusi çəkisi və kənarlaşmaların dərəcəsi müəyyənləşdirilir. Bunun üçün isə məhsulgöndərmələrin çeşid strukturu üzrə faktiki nisbi göstəricilərinin müqavilə öhdəliklərindən orta xətti kənarlaşmasını aşkar etmək lazımdır.

Bölüşdürücü logistikada *məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsi texnologiyasının* da müəyyənləşdirilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu iki formada olur:

1. Logistik kanallardan keçməklə məhsulgöndərmələrin təşkili. Məhsulgöndərmələr üzrə ixtisaslaşmış firma və şirkətlər material resurslarını istehlakçıların sifariş - tələblərinə uyğun olaraq özlərində toplayır, mərkəzləşdirir və onların istehlakçılara istiqamətlənmiş hərəkət marşrutlarını müəyyənləşdirirlər.

2. Məhsulların istehlakçılara istehsal yerlərində reallaşdırılması. Belə bir halda istehlakçılar məhsulları alır və sərbəst formada öz vəsaiti hesabına istehlak yerlərinə çatdırır.

İxtiyari formanın tətbiqi məhsulların hazır məhsul anbarlarından buraxılması və göndərilməsi üzrə əməliyyatların sənədləşdirilməsinə əsaslanır. Məhsul axınlarını əmələ gətirən göndərmə partiyaları sifarişçilərin *seçmə vərəqləri* hesabına formalaşır. Seçmə vərəqləri adətən kağız və ya elektron sənədləri formasında olur.

Məhsulgöndərmə partiyası formalaşdırıldıqdan sonra konkret sifarişlər üzrə göndərmə-yüklənmə əməliyyatları yerinə yetirilir.

Yükləmə logistik əməliyyatları özündə əmtəlik məhsul partiyasının əvvəlcədən müəyyən edilmiş konkret təyinat məntəqəsinə çatdırılması üçün vasitəçilərə və ya xüsusi nəqliyyat xidməti departamentlərinə verilməsini nəzərdə tutur.

Əgər istehlakçılara satılacaq əmtəlik məhsulların göndərilməsi zamanı xüsusi nəqliyyat parkından istifadə olunması nəzərdə tutulmuşdursa, onda bu məhsullar məhz

istehsal olunduqları yerlərdə istehlakçılara təhvil verilir.

Yüklənən əmtəəlik məhsulların həcmi həm natural, həm də dəyər göstəriciləri ilə ölçülür. Praktikada məhsul-göndərənlərlə istehlakçılar arasında baş verə biləcək mübahisəli məsələlərdən biri də göndərmə tarixinin qəbul edilməsi məsələsidir. Bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən qərb dövlətlərində istehsal-texniki təyinatlı məhsulların və xalq istehlakı mallarının göndərilməsi üzrə mövcud olan əsasnamə və ya qaydalarda adətən göndərmə tarixi kimi yüklərin daşıma sənədlərində qeyd olunan və məhsulların vasitəçilərə və ya xüsusi nəqliyyat xidməti departamentlərinə təhvil verildiyi tarix qəbul edilir. Məhsulgöndərmələrin ikinci formasında isə göndərmə tarixi məhsulların istehsal yerlərində istehlakçılara təhvil verildiyi təhvil – təslim aktının tarixi qəbul edilir.

Yükləmə əməliyyatları logistik sistemlər daxilində və məhsulların çatdırılması üzrə logistik əməliyyatlar kompleksində - icra olunan əməliyyatlar arasında çox mühüm inteqrativ rol oynayır.

Məhsulgöndərmələr məhsulların göndərmə məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə qədər yerdəyişməsi üzrə əməliyyatlar kompleksini özündə birləşdirir.

Məhsulgöndərmə müddəti logistik sistemin və logistik dövrənin effektivliyini xarakterizə etməklə çoxlu, ilk növbədə isə göndəriləcək və material axınlarını əmələ gətirən məhsul çeşidinin rəngarəngliyi, göndərmənin kateqoriyası, göndərmənin növü və s. amillərdən asılıdır.

Məhsulgöndərmələr iki formada olur:

1. **Mərkəzləşdirilmiş.** Belə bir halda məhsulların yerdəyişməsi və nəqli ilə bağlı işlər məhsulgöndərənlər tərəfindən təşkil edilir. Bu zaman məhsulgöndərənlər yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulan işləri ya özlərinin daxili qüvvəsi, ya da məhz bu məqsəd üçün cəlb edilmiş nəqliyyat ekspedisiya strukturları hesabına həyata keçirirlər.

2. **Qeyri-mərkəzləşdirilmiş.** Məhsulların yerdəyişməsi

və nəqlilə əlaqədar olan işlər alıcıların və ya istehlakçıların öz vəsaitləri hesabına və ya logistik xidmətlərin göstərilməsi üzrə ixtisastlaşmış xüsusi strukturların cəlb edilməsilə yerinə yetirilir.

Əgər məhsulgöndərmələr istehlakçıların (alıcıların) xüsusi vəsaiti hesabına həyata keçirilirsə, onda bu, məhsulların **istehlakçılar tərəfindən seçilməsi adlanır.**

Əvvəlki fəsillərdə qeyd edildiyi kimi material axınlarının hərəkət marşrutları üçün ilkin başlanğıc məntəqə – nöqtə istehsalçının hazır məhsul anbarı, son təyinat məntəqəsi isə konkret alıcı və ya istehlakçının xammal və material anbarı hesab edilir. Daha doğrusu, logistik dövrə və ya kanallar üzrə konkret istehlakçılara istiqamətlənmiş material axınlarının hərəkəti prosesi onların konkret sifarişçilər tərəfindən qəbul edilməsi mərhələsi ilə başa çatır. Lakin bu sahədə mövcud təcrübə bir daha sübut edir ki, sifarişçilərə ünvanlanan ayrı-ayrı material resursları qismən və ya tam formada da olsa istehlakçılar tərəfindən hər vaxt qəbul edilmir. Aşağıda göstərilən səbəblərdən qəbul edilməyən material resursları əvvəlcədən razılaşdırılmış qaydada və ya məhsulgöndərmə şərtlərinə əsasən geri – logistik mərhələnin başlanğıc nöqtəsinə qaytarılır:

- pis və ya tələb olunan səviyyədə nəqletmənin aparılmaması səbəbindən məhsulların zədələnməsi;
- istehlakçıların məhsullara cari tələbatının dəyişməsi;
- məhsulların təyinat məntəqəsinə düzgün göndərilməməsi;
- məhsulların keyfiyyətinin standartlara cavab verməməsi;
- markalaşdırmanın düzgün aparılmaması;
- qablaşdırma zamanı yol verilən xətalara əlaqədar məhsulların istifadəyə yararlı olmaması;
- sifariş paketinə uyğun məhsulların göndərilməməsi;
- göndəriləcək məhsul partiyasının qiymətinin artı-

ılması və s.

İstənilən halda bölüşdürücü logistikanın mühüm funksiyalarından biri geri qaytarılan məhsulların qəbulu və yerləşdirilməsinin səmərəli təşkili, habelə bu məhsulları istehlakçı tələbləri səviyyəsinə çatdırmaq üçün müvafiq düzəlişlərin aparılması və onların standartlarla yaxınlaşdırılmasından ibarətdir.

Məhsulların geri qaytarılması və onların istehsal yerlərindən normal qəbul edilməsi proseslərinin idarə edilməsinə və onların effektivliyinə logistik kanalların və əmtəlik məhsulların xarakteri təsir göstərir. Geri qaytarılan məhsul axınlarının idarə edilməsi mürəkkəb bir proses olmaqla hər şeydən əvvəl geri qaytarma prosesinə təsir göstərən logistik dövrədəki həlqələrin sayından asılıdır.

Hər bir logistik sistemdə geri qaytarılan material axınlarının qəbul edilməsi və yerləşdirilməsi spesifik xüsusiyyətlərə malikdir. Ümumiyyətlə, geri qaytarma prosesini iki mərhələdə nəzərdən keçirmək olar.

Qüsurlu göndərməyə qədər aşkar olunur. İlkin mərhələdə istehlakçılara göndərilməsi nəzərdə tutulmuş məhsul partiyası logistik sistem və ya bölüşdürücü funksiyaları yerinə yetirən bölmələr tərəfindən nəzarət edilən anbarlardan geri qaytarılır. Bu zaman material axınlarının idarə edilməsi üzrə əməliyyatlar bir qədər yüngül hesab olunur. Daha doğrusu, idarəetmə əməliyyatları ilə məşğul olan işçi heyətinin əsas funksiyası logistik sistemin anbarları daxilində məhsulların istehlakçı tələbi baxımından yararlılıq dərəcələrinə görə seçmək və sonradan isə qüsurlu aşkar edilmiş məhsul partiyasını və ya məhsulu razılaşdırılmış fəaliyyət proseduru üzrə yenidən istehsal yerlərinə göndərməkdən ibarətdir.

Qüsurlu göndərmədən sonra aşkar olunur. Əvvəlki mərhələ ilə müqayisədə bu çox mürəkkəb və xərc tutumlu hesab olunur. Bu mərhələni də nisbi olaraq: vasitəçilərdən və son istehlakçılardan geri qaytarılan material axınları kimi iki alt mərhələyə bölmək olar.

Vasitəçilərin anbarlarında olan məhsulların geri qaytarılması göndərmə və yerləşdirmə nöqtəyi – nəzərindən çox mürəkkəb prosesdir.

Son istehlakçıların anbarlarından məhsulların geri qaytarılmasının təşkili geri qaytarılan material axınlarının idarə edilməsi üzrə ən xərc tutumlu logistik əməliyyat hesab olunur. Buna görə də logistik sistemin bütün iştirakçıları əzəli tədavi xərcərinə və yeni məhsul istehsalı ilə əlaqədar vaxt itkisinə yol verməmək üçün həm ayrı - ayrı logistik əməliyyatlar, həm də ümumən bütün logistik elementlər arasında sinxronluğa, harmoniyaya nail olmalı, istehsal logistikasını tələb olunan səviyyədə qurmalı və bu əsasda istehlakçı tələbatını dolğun ödəyən keyfiyyətli məhsul istehsalını təşkil etməlidirlər.

Geri qaytarılan material axınlarının idarə edilməsi mexanizmini istehsalçı və istehlakçı arasında satışdan sonrakı servis xidmətinin göstərilməsi nöqtəyi – nəzərindən birbaşa əlaqələrin qurulması ilə sadələşdirmək mümkündür. Bu zaman logistika satışdan sonrakı servis xidməti sferası (quraşdırma, təmir, ehtiyat hissələri ilə təminat, sazlama, məsləhət və s.) ilə sıx integrativ əlaqələr yaratmaq məcburiyyətində olur. Belə tipli integrativ əlaqələr hər şeydən əvvəl həm istehsalçıya, həm də istehlakçıya imkan verir ki, əsas material axınları kanallarından kənarında servis xarakterli logistik əlaqələr qura bilsinlər.

Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, logistik sistemin effektivliyini təmin etmək üçün satış üzrə **kompleks formada integrativ avtomatlaşdırılmış idarəetmə alt sistemlərinin yaradılması daha məqsəduyğundur.** Adətən belə – lokal informasiya sistemləri ali logistik menecmentin tam informasiya təminatına, firma və şirkətlərin bütün funksional bölmələrinin kompyuterləşdirilməsinə və orada yerinə yetirilən logistik funksiyaların optimallaşdırılmasına şərait yaradır. Bununla bərabər alt sistemlər:

➤ qəbul edilmiş sifarişlərin əlverişli qeydiyyatının

təşkil edilməsinə;

- optimal məhsul axınlarını formalaşdırmaq üçün məhsulgöndərmələrin tənzimlənməsinə;
- məhsulgöndərmələrin və ehtiyatların idarə edilməsinə;
- proqnozlaşdırma işlərinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına və onun dəqiqlik dərəcəsinin yüksəldilməsinə imkan verir.

Bütün bu qeyd olunanlardan əlavə mövcud alt sistem istər planlaşdırma mərhələsində, istərsə də operativ tənzimləmə prosesində əmtəəlik ehtiyatlar, məhsulgöndərmələrin təşkili və istehsal – təsərrüfat fəaliyyətinin maliyyə göstəriciləri arasında qarışıqlıq əlaqələri mütləq nəzərə alınmalıdır.

İstehsal yönümlü təsərrüfat subyektlərində fəaliyyət göstərən belə sistemlər bitməmiş istehsalın, logistik sistemin anbarlarındakı hazır məhsulların, yüklənmiş və sifarişçilər tərəfindən alınmış məhsulların cari uçotunu da həyata keçirir.

İntegrativ logistik alt sistemlər və satışın avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemi uçot və mühasibat balanslarının tərtibi üzrə işləri, habelə istehsaldan sonrakı dövrdə material axınlarının idarə edilməsi prosesini əhəmiyyətli dərəcədə yüngülləşdirir və eyni zamanda uçotun etibarlılığını yüksəldir.

Mövcud sistemdə logistik baxımdan strateji planlaşdırma (proqnozlaşdırma), operativ idarəetmə, logistik bölmələrin fəaliyyətinin çoxvariantlı uçotu və kompleks təhlili kimi vəzifələrin müəyyənləşdirilməsi ümumi logistik sistem qarşısında duran mühüm problemlərdir.

9.4. MƏHSULLARIN BÖLÜŞDÜRÜLMƏSİ KANALLARI

Bölüşdürücü logistik sistemin əsas məqsədi lazımı məhsulları zəruri vaxt çərçivəsində tələb olunan kəmiyyət və keyfiyyətdə konkret istehlakçılara çatdırmaqdan ibarətdir. Qeyd etmək lazımdır ki, istehlakçı tələbinin aşkar edilməsi və öyrənilməsi, habelə satışın həvəsləndirilməsi funksiyasını yerinə yetirən marketinqdən fərqli olaraq logistika marketinq tərəfindən formalaşmış tələbin minimum məsrəflərlə həyata keçirilməsi ilə məşğul olur. Buna görə də logistika qarşısında duran vəzifələrin icra olunması üçün məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin təşkili mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Tədqiq edilən obyektin ümumiliyi baxımından bölüşdürmə logistikası və marketinq eyni anlayışlardan istifadə edir. Bu eyni zamanda bölgü kanallarını da əhatə edir. Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və bölgü kanallarının təşkili və fəaliyyətinin əsas aspektləri marketinqə aid iqtisadi ədəbiyyatlarda geniş şərh edilmişdir. Lakin bununla yanaşı logistikada bir sıra məhsulların bölgü kanallarının təşkili və onların fəaliyyət prinsiplərinin müəyyənləşdirilməsi spesifik xarakter daşdığından onların öyrənilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir.

İstehsalçı firmanın məhsulları aralıq logistik struktura və son istehlakçılara məhz bölgü kanalları (nəticə etibarlı ilə bütün bölgü kanallarının məcmusu firma üçün bölgü şəbəkəsini formalaşdırır) vasitəsilə çatdırılır.

Amerika marketinq assosiasiyasının təyinatına görə «bölgü kanalı firmadaxili təşkilati vahidlərdən və ya məhsulları bazara çatdıran firmadan kənar agent, diler, topdansatış vasitəçiləri və sairədən ibarət struktur».

Bölgü kanalı material axınlarının yaranma mənbəyindən (generasiya mərkəzlərindən) təyinat məntəqəsinə (istehlakçılara) qədər çatdırılmasını həyata keçirən müxtəlif subyektlər çoxluğudur.

Bu nöqteyi-nəzərdən istehsalçı və istehlakçı material axınlarının ilkin və son məntəqələri hesab olunur. Logistik münasibətlərin bu iki mühüm elementi bir çox hallarda bir-birilə logistik kanallar vasitəsilə əlaqələndirilir.

Məhsulların logistik bölüşdürülməsi ilə bağlı element fiziki əməliyyatları yerinə yetirən zaman vasitəçi təşkilatların bu proseslərdə iştirak etmə dərəcəsini nəzərə almaqla satışın idarə edilməsini həyata keçirən logistik əməliyyatlar həlqəsini qurmaq - logistik kanalları müəyyənləşdirmək mümkündür.

Logistik bölgü kanallarının növləri və satış şəbəkələrinin quruluşu:

• firma və müəssisənin hazır məhsul satışı bazarında strateji məqsəd və vəzifələrdən;

• firmanın logistik strategiyasından;

• material axınlarının parametrləri və növündən;

• məhsuldar atributlar və s. amillərdən asılıdır.

Aydın ki, bölgü kanalının hər bir iştirakçısı məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət parametrlərində dəyişiklik aparmadan onu istehlakçılara tələb olunan vaxtda çatdırmaq, istehlakçı ilə istehsalçı arasında optimal təsərrüfat əlaqələrini formalaşdırmaq, məhsulları son istehlak yerlərinə yaxınlaşdırmaq kimi məqsədlərə xidmət göstərir. Burada mühüm prinsipial əhəmiyyət təkcə bu və ya digər məhsulların sadəcə olaraq əldən ələ (logistik sistemin bir iştirakçısından digərinə) keçməsi deyil, eyni zamanda logistik dövrünün bu mərhələsindən digərinə ötürülən məhsullar üzərində mülkiyyət hüququnun məkanca verilməsindən ibarətdir. Daha doğrusu, son istehlakçı istisna olmaqla sadəcə məhsulların satışı həyata keçirilir. Yə'ni, logistik dövrünün hər bir iştirakçısını məhsulların təyinatlarına uyğun formada istifadə edilməsindən daha çox, onları satış və bununla bağlı əməliyyatlar maraqlandırır. Məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən bölgü kanallarını yaradan zaman digər iştirakçılarından fərqli olaraq material axınlarının generatoru

kimi çıxış edən istehlakçılar isə özlərinin iqtisadi mənafelelərinin təmin edilməsinə daha çox üstünlük verirlər. Bölüşürücü kanallardan istifadə olunması istehsalçılar üçün aşağıdakı iqtisadi parametrlərin nəzərə alınması baxımından əlverişlidir:

➤ məhsulların bölüşdürülməsinə sərf olunan maliyyə vəsaitlərinə qənaət olunur;

➤ qənaət edilmiş vəsaitlərin əsas istehsala cəlb olunmasına şərait yaranır;

➤ məhsulların satışı səmərəli üsullarla təmin edilir;

➤ satış bazarının tədqiqi üçün əlavə vəsait sərfi azalır;

➤ bazarın konyukturasi və analogi məhsul istehsalçıları hərtərəfli və müfəssəl öyrənilir;

➤ bölüşdürmə əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üzrə işlərin həcmi azalır;

Beləliklə, bölüşdürmə kanallarının seçilməsi haqqında qərarların qəbulu firma və müəssisələrin rəhbərləri üçün həyati əhəmiyyətə malikdir. Bölüşdürmə kanalı məhsulların istehsalçılardan son istehlakçılara hərəkəti yoludur. Bu baxımdan seçilmiş kanallar materialların hərəkət sürətinə, vaxtına, hərəkətin effektivliyinə və məhsulların istehlakçılara qədər tələb olunan keyfiyyətdə və kəmiyyətdə çatdırılmasına bilavasitə təsir göstərir. Bu zaman bölgü kanallarını təşkil edən fiziki və ya hüquqi şəxslər məhsulların istehsalçılarından istehlakçılara hərəkəti yolunda mövcud olan mərhələlərin sayından, material resurslarının istehlakçılara çatdırılması formasından (vasitəçilərin cəlb edilməsi ilə və ya birbaşa), yerinə yetirilən əməliyyatların sadə və mürəkkəbliyindən asılı olmayaraq aşağıdakı mühüm funksiyaları yerinə yetirirlər:

➤ bazarın marketing tədqiqi;

➤ satışın həvəsləndirilməsi üzrə reklam və informasiya fəaliyyətinin təşkili;

➤ potensial alıcıların müəyyənləşdirilməsi;

➤ potensial alıcılarla əlaqələrin yaradılması (danışqı-

ların aparılması) və zəruri sənədlərin hazırlanması;

➤ məhsul və xidmətlərin bölüşdürülməsinin planlaşdırılması üçün zəruri informasiyaların yığılması üzrə tədqiqat işlərinin aparılması;

➤ məhsul və xidmətlər haqqında informasiyaları formalaşdırmaq və yaymaqla satışın həvəsləndirilməsi;

➤ məhsulların istehlakçı tələbinə uyğunlaşdırılması;

➤ məhsulların nəql edilməsi və anbarlaşdırılması üzrə əməliyyatlar daxil olmaqla əmtəə axınlarının hərəkətinin təşkili;

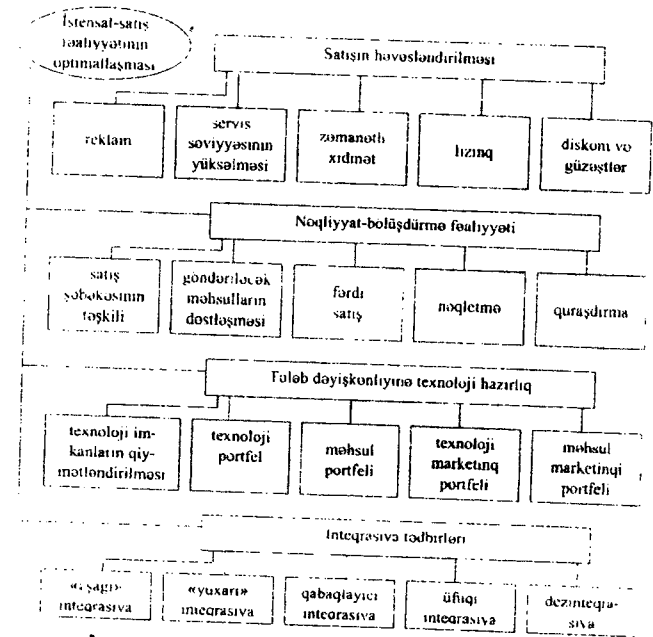
➤ bölgü kanalları üzrə material axınlarının hərəkətinin maliyyələşdirilməsi;

➤ kanalların maliyyələşdirilməsi ilə əlaqədar risklərin bölüşdürülməsi (öz üzərinə götürülməsi) və s.

Sadalanən bu funksiyaları əksər hallarda məhsul istehsalçıları yerinə yetirirlər. Bu da onların istehsal xərclərinin artmasına səbəb olur. Bəzi hallarda isə bu funksiyalar məhsul istehsalçıları ilə vasitəçilik xidmətini həyata keçirən ixtisaslaşmış firmalar arasında bölüşdürülür. Vasitəçi təşkilatların bu sahədə ixtisaslaşma səviyyəsini nəzərə alan istehsalçı firma və müəssisələrin özləri qeyd olunan funksiyaları demək olar ki, çox nadir hallarda yerinə yetirirlər. Vasitəçi təşkilatlar məhsulların bölüşdürülməsinə çəkilən xərcləri ödəmək üçün hər bir məhsul istehsalçısından razılaşdırılmış məhsul partiyasına və məhsul vahidinə görə əlavə haqq – vasitəçilik haqqı tələb edirlər. Beləliklə, kimin bölgü kanallarında hansı funksiyaları yerinə yetirməsi, daha doğrusu, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üzrə logistik problemlərin həlli üçün ixtisaslaşmış firmaların cəlb edilməsi və ya bölüşdürmə funksiyasının tərəflər arasında paylanması seçiminin həyata keçirilməsi istənilən halda «minimum xərclər»-lə şərtləşir, onunla əlaqədardır. Bölüşdürmə funksiyasının icra edilməsi zamanı daha optimal nəticələrin əldə edilməsi imkanları aşkarlandığıca və ya meydana çıxdığıca bölgü kanalları öz yerlərini dəyişir. Hər şeydən əvvəl istehsalçı öz

məhsullarının reallaşdırılmasına başlayan zaman, material axınlarının effektiv hərəkət sisteminin yaradılması məsələləri ilə əlaqədar öz siyasətini (strategiyasını) müəyyənləşdirməlidir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində firma və müəssisələrin istehsal-təsərrüfat fəaliyyətinin nəticəsi əsasən hazır məhsulların bölüşdürülməsi üzrə kanallarının düzgün seçilməsindən, logistik dövrənin formalaşmasından, bölgü kanallarının gücü və çevikliyindən, istehlakçılara göstərilən işgüzar xidmətlərin çeşidindən və keyfiyyətindən asılı olduğundan onlar material axınlarının ilkin niyyətdən son təyinat yerlərinə qədər fiziki hərəkətinin optimallaşdırılmasında maraqlıdırlar. Bu tip optimallaşdırmanın aparılması istiqamətlərini aşağıda göstərilən sxem üzrə təsnif etmək mümkündür (şəkil 9.4).



Şəkil 9.4. İstehsal-satış fəaliyyətinin optimallaşdırılması istiqamətləri

İlkin məntəqədən son istehlakçıya qədər material axınlarının hərəkəti zamanı konkret ticarət vasitəçilərinin, logistik anbarların, məhsul daşıyıcılarının, ekspeditorların, sığorta kompaniyalarının və s.-nin seçilməsi nəticəsində ümumi logistik dövrə – logistik sistemin iştirakçıları formalaşır.

Logistik dövrə dedikdə, adətən mahiyyət etibarı ilə hüquqi cəhətdən bir-birindən asılı olmayan bir çox strukturlardan keçən əmtəlik axınların hərəkət yolu, marşrutu, trayektoriyası başa düşülür.

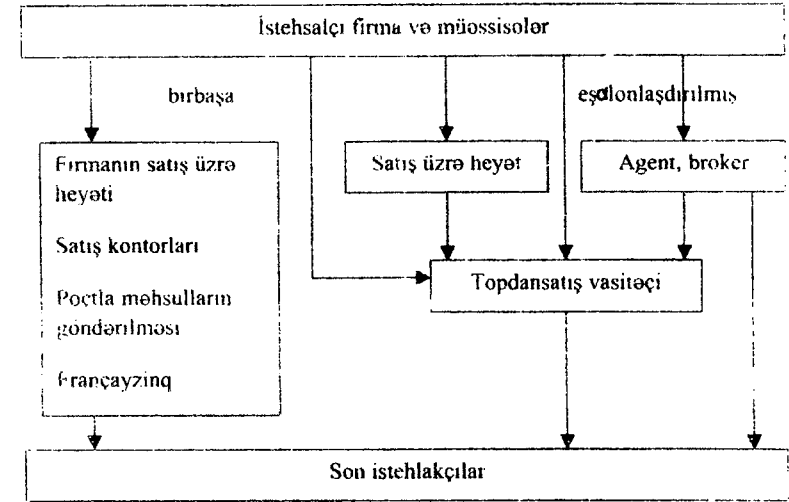
Əmtəlik material axınları bu yolda transformasiya (dəyişməklə) olunmaqla yanaşı, keçdikləri hərəkət trayektoriyasına münasibətdə bir neçə dəfə mülkiyyət hüququnu dəyişirlər.

Logistik dövrənin iştirakçıları logistik məqsədlərin reallaşmasına imkan verən bir sıra funksiyaları yerinə yetirməklə bərabər konkret məqsəd bazarının marketing tələblərinə də riayət edirlər.

Konkret məhsulların bölüşdürülməsi üçün bu və ya digər kanalların təşkili hər şeydən əvvəl bu kanalların strukturu və səviyyəsinin, eləcə də vasitəçilərin növləri və onlar arasında qarşılıqlı əlaqələrin müəyyənləşdirilməsindən ibarətdir. Aydın ki, bu zaman müxtəlif məhsulların müxtəlif şəraitdə bölüşdürülməsinə uyğun olaraq qəbul edilən qərarlar da (kanalların strukturu və səviyyəsi) müxtəlif olacaqdır.

Logistik kanallar (dövrələr) özlərinin növlərinə görə logistik sistemlə eyniyyət təşkil edir. Sadəcə olaraq burada istifadə olunan kanalların sayı logistik sistemlərdən fərqli olaraq iki:

- birbaşa;
- eşalonlaşdırılmış formadan ibarətdir (şəkil 9.5).



Şəkil 9.5. Məhsulların birbaşa və eşalonlaşdırılmış formada bölgüsü

Ümumiyyətlə, məhsulların istehlakçılara çatdırılması forması hər şeydən əvvəl əmtələrin xarakterinə, onların istehsal yerlərinə (istehsal şərtlərinə) və nəqlimə imkanlarına əsasən müəyyənləşdirilir.

Birbaşa logistik kanal vasitəçi ticarət strukturlarının iştirakı olmadan material axınlarının hərəkətinin idarə edilməsi ilə xarakterizə olunur. Birbaşa logistik kanallar məhsul istehsalçıları ilə marketing və logistik proqramlara tam nəzarət edilməsinə sə'y göstərən və məhdud sayda məqsəd bazarına malik institusional istehlakçılar arasında yarıdır. Belə logistik kanallardan istifadə coğrafi baxımdan yaxın olan (yerləşən) istehlakçılara xidmət göstərən zaman daha çox səmərə verir. Əgər istehsalçı və istehlakçı bir – birindən kifayət qədər uzaqda yerləşirsə (bu müasir şəraitdə qurulan iqtisadi əlaqələr üçün daha xarakterikdir), onda istehlakçılara məhsullar regional bölüşdürmə mərkəzləri və

anbarlardan istifadə etməklə çətdirilir.

Məhsulların istehlakçılara çatdırılması forması məhsulların özünün xarakterindən, onun istehsal və istehlak şəraitindən, habelə nəqliyyatın imkanları əsasında müəyyən edilir. Belə bir şəraitdə topdan vasitəçilərin rolu artır.

Bu mənada istehsal kooperasiyalarının və istehsalın konsentrasiyasının səviyyəsi yüksək olan Qərbi Avropa dövlətlərində satış fəaliyyəti sahəsində toplanmış təcrübə daha çox maraq doğurur. Qərb ölkələrində hazır məhsulların istehlakçılara çatdırılmasının ən geniş yayılmış forması məhsulların bölüşdürücü logistik mərkəzlərin anbar və yük terminallarından keçmədən «qapıdan qapıya» sistemi üzrə birbaşa göndərilməsindən ibarətdir. Birbaşa məhsulgöndərmələr nəqliyyat xərclərinin və məhsulların aralıq saxlanılmasına çəkilən xərclərin minimum həddə çatdırılmasına imkan verir. Bu zaman qənaət olunan maliyyə vəsaitləri logistik sistemlərin yaradılması və istismarına yönəldilir.

İstehsalçılar və məhsulgöndərən firmalar istehsal-texniki təyinətli məhsulların birbaşa logistik kanallarla göndərilməsindən o vaxt istifadə edirlər ki, bu məhsulların əhəmiyyətli hissəsinin (bəzi hallarda nadir məhsullar) istehlakçılar tərəfindən iri partiyalarla alınması nəzərdə tutulsun. Bölüşdürmənin birbaşa forması bir qayda olaraq məhsul-göndərmə qrafikləri üzrə məhsulların təhvil verilməsi və əlavə xidmət formalarının (güzəştlərin, məsələn yükdaşım qiymətlərinin azaldılması) göstərilməsinə əsaslanır. Məhsul-göndərmə qrafiklərinə riayət olunması istehsal ehtiyatlarına və əlavə anbar tutumlarına tələbatı azaldır. Məhsul satışının uzunmüddətli kontraktlar əsasında aparılması, yəni birbaşa satış eyni zamanda istehsal əlaqələrinin güclənməsinə və satışın e'tibarlılığının artmasına təsir göstərir. Başqa bütün mümkün hallarda məhsullar müvafiq yük anbarları və ya terminallarından keçir. Məhsulların belə yük anbarları (terminallar) və logistik mərkəzlərdə bölüşdürülməsi və satışı istehlakçı sifarişlərinin yerinə yetirilməsini sürətləndirir və

məhsulün istehlakçılara çatdırılmasını vaxt baxımından təzələyir. Hazır məhsulun satışı üzrə agentlər istehlakçılardan tələb və ya digər sifarişləri qəbul edir və onu mərkəzi satış kontorlarına ötürür. Mərkəzi satış kontorları gün ərzində qəbul edilən sifarişləri məhsul nomenklaturası üzrə çeşidləyir, qruplaşdırır və konkret reysrlər üzrə özünə yaxın yerləşən bölüşdürmə mərkəzlərinə təqdim edir.

Deməli, birbaşa logistik kanallardan istifadə aşağıdakı hallarda məqsədəuyğun hesab edilir:

- böyük həcmdə material axınları formalaşdıqda;
- nəqliyyat və yerdəyişmə əməliyyatlarının tələblərinə cavab verən, logistik sistemə daxil olan konkret fərdi sifarişlər mövcud olduqda;
- material axınlarının parametrlərinin (gücü, gərginliyi) onun hərəkət etməsinə çəkilən məsrəfləri ödədikdə;
- sifariş məntəqələrinin sayının çox böyük olmaması və istehlakçı tərəfindən generasiya edilən bütün material axınlarını əhatə etdikdə;
- material axınları üzrə dar ixtisaslaşma aparıldıqda (müəkkəb avadanlıqlar, fərdi sifarişlərlə hazırlanan məhsullar istehlakçılardan montaj və quraşdırma işləri tələb olunan məhsullar və s.);
- anbarlaşdırılan məhsulların istehsal-istehlakına hazırlanmasına (e'mal prosesinə tələbat) ehtiyac olmadıqda;
- birbaşa əlaqəli logistik sistemlərin yaradılması və istismarı üçün istehsalçı kifayət qədər maliyyə imkanlarına malik olduqda;

Beləliklə, hazır məhsulların satışı zamanı birbaşa logistik kanallardan istifadə olunmasının əsas üstünlüyü axın proseslərinin vaxtı – vaxtında tənzimlənməsi üzrə tədbirlər paketinin həyata keçirilməsinə əlverişli şərait formalaşdırmaqdan ibarətdir. Daha doğrusu, belə logistik kanalların məhsulların bölüşdürülməsində tətbiqi istehlakçı tələbinə uyğunlaşmağa və material axınlarının idarə edilməsi prose-

sinə nəzarət olunmasına imkan yaradır. İstehsalçı və istehlakçı arasında bölüşdürmə ilə əlaqədar işlər operativ qayda-da həll edilir.

Dünyanın sənayecə inkişaf etmiş ölkələrində əksər istehsalçı firma və müəssisələr istehsal-texniki tə'yinatlı məhsulların birbaşa satışı ilə yanaşı topdan vasitəçilərin xidmətindən, yəni eşalonlaşdırılmış logistik kanallardan da geniş istifadə edirlər. Eşalonlaşdırılmış logistik kanallar material axınlarının istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılması zamanı vasitəçi strukturların xidmətindən istifadə olunmasını nəzərdə tutur. Bu kanal əmtəlik məhsulun xarakterindən asılı olaraq material axınlarının transformasiyasına kömək edən ticarət və nəqliyyat müəssisələrini özündə birləşdirən eşalonlaşdırılmış dövrədən ibarətdir. Belə bir halda istehsalçıların material axınlarının istehlakçılara hərəkəti istiqamətinə, yəni onların idarə edilməsi prosesinə tə'siri məhdud xarakter alır və istehlakçılarla əlaqələr şərti qəbul olunan həddə qədər zəifləyir.

Logistik kanalları və dövrəni formalaşdıran zaman ticarət vasitəçilərindən istifadə olunmasını şərtləşdirən əsas səbəblər aşağıdakılardan ibarətdir:

1. *Logistik konsepsiya əsasında axın proseslərinin idarə edilməsi maliyyə, material, informasiya, əmək və s. resurs tələb edir.* Yəni, idarəetmə əməliyyatlarının iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsi səviyyəsi iqtisadi resurs və vasitələrə tələbin səviyyəsindən asılıdır. Daha doğrusu, effektiv idarə etməyə qoyulan tələblər nə qədər yüksək olarsa, onun ödənilməsi bir o qədər də ixtiyari tə'yinata malik material, informasiya, maliyyə və əmək resursları tələb edəcəkdir. Təbii ki, bu da istehsal – kommersiya fəaliyyəti ilə məşğul olan təsərrüfat subyektlərini, o cümlədən nə istehsalçını, nə də istehlakçını iqtisadi baxımdan qane etmir. Onlar hazır məhsulların məqsəd bazarına çıxarılması və onun birbaşa satışını həyata keçirən zaman vasitəçilərə üstünlük verməklə özlərinin maliyyə vəsaitlərinə qənaət edir və məhsulların fiziki

bölüşdürülməsi və reallaşdırılmasına vaxt sərf etmirlər. Qənaət edilmiş maliyyə, əmək və material resursları, eləcə də qazanılmış izafi vaxt istehsalın genişləndirilməsinə, məhsul qeydinin formalaşdırılmasına, ayrı-ayrı iqtisadi region və ya sahələrdə yeni bazar segmentlərinin müəyyənləşdirilməsinə, istehsalın modernləşdirilməsinə və s. sərf edilir.

2. *Optimal logistik kanalların (və ya dövrəsinin) formalaşması, gələcəkdə onun təkmilləşdirilməsi material axınlarının tərkibi üzrə bazar konyukturasının öyrənilməsi sahəsində bilik və vərdislər tələb edir.*

Məhsul istehsalçıları müxtəlif səpkili bazarlar və ya bazar segmentləri üçün məhsul istehsal edən zaman əsas diqqətlərini istehlakçıların cari tələblərini dolğun ödəmək məqsədilə istehsalın normal təşkilinə yönəldirlər. Daha doğrusu, məqsəd bazarlarında baş verən konyuktur dəyişikliyinin, eləcə də gələcək dövr üçün yeni satış bazarlarının aşkar edilməsinə o qədər də maraq göstərmirlər. Bu, ilkin olaraq, bir tərəfdən bazar konyukturasının müəyyənləşdirilməsi üçün kifayət qədər peşəkarlığın, işçi heyətinin olmaması ilə əlaqədardır, digər tərəfdən mütərəqqi satış metodları və əlverişli bölüşdürmə üsulları haqqında nəzəri və praktiki baxımdan bilik və vərdislərlə şərtləşir. Odur ki, firma və müəssisələrin mütərəqqi satış metodları və əlverişli bölüşdürmə üsulları üzrə bilik və vərdislərə malik kadr hazırlığına, bazarın konyukturasının öyrənilməsinə sərf edəcəkləri maliyyə vəsaitinin məbləği vasitəçi təşkilatlara bu xidmətə görə ödəyəcəkləri maliyyə vəsaitinin məbləğindən bir qayda olaraq çox olur. Bu nöqtəyi nəzərdən məqsədi yüksək bazar mənfəəti əldə etməkdən ibarət olan hər bir təsərrüfat subyektini vasitəçi xidmətindən istifadəyə daha çox üstünlük verir.

Birbaşa logistik kanallar kimi eşalonlaşdırılmış logistik kanallar da bir sıra üstünlüklərə malikdir. Burada vasitəçi ticarət və nəqliyyat strukturları material axınlarının hərəkəti zamanı çox aktiv rol oynayırlar. Onu da nəzərə al-

maq lazımdır ki, bazarda fəaliyyət göstərən vasitəçi ticarət və nəqliyyat təşkilatları özlərinin statusları, logistik gücləri, həyata keçirdikləri siyasət və s. görə bir-birindən fərqlənilər.

Eşalonlaşdırılmış logistik kanallarda fəaliyyət göstərən müxtəlif vasitəçilərin bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə olmasına baxmayaraq onların hər biri özlərinin iqtisadi maraqları kondeksindən çıxış edirlər. İqtisadi münasibətlərin etibarlılığı, gələcəyə inam, təsərrüfat əlaqələrinin stabil xarakter alması, mənfəətin yüksəldilməsi, rəqabət mübarizəsindən mühafizə və s. vasitəçi strukturların logistik kanallarda iştirakına stimül yaradır. Özəl maraqlarından imtina edən və ya onu axırıncı plana keçirən vasitəçilərin əksəriyyəti xarici mühitdə fəaliyyət göstərən bazar subyektləri ilə münasibətlərin qurulması və inkişafında logistik prinsiplərə daha çox üstünlük verirlər.

Eşalonlaşdırılmış logistik kanallarda vasitəçilər üç əsas kateqoriyaya bölünür:

1. Müstəqil ticarət və nəqliyyat vasitəçiləri.

Bu vasitəçilər material axınlarının sonrakı hərəkəti ilə bağlı bütün riskləri öz üzərlərinə götürürlər. Onların funksional fəaliyyəti material qiymətlilərinin kəmiyyət və keyfiyyətə saxlanılmasını təmin edən kifayət qədər anbar güclərinin varlığını nəzərdə tutur. Bu funksiyaları öz üzərinə götürən müstəqil ticarət və nəqliyyat vasitəçiləri istehsalçılarda istehsal ehtiyatlarının, istehlakçılarda isə əmtəlik ehtiyatların səviyyəsinin əhəmiyyətli dərəcədə azalmasına şərait yaradırlar.

Nəqliyyat - yerdəyişmə əməliyyatlarının aparılması, kompleks logistik xidmət, material axınlarının istehlakçılara çatdırılması üçün hərəkət marşrutlarının seçilməsi qəbul edilən xüsusi qərarlar əsasında bu kateqoriyalı vasitəçilər tərəfindən həyata keçirilir. Bu zaman logistik prinsip və tələblərə əməl edən vasitəçilər çoxsəviyyəli logistik kanallarda öz fəaliyyətlərini mütləq həm məhsulgöndərən və istehlakçı

həm də istehsalçılarla razılaşdırılmış formada qurmaqlarıdır. Oks təqdirdə material axınlarının idarə edilməsi məqsədli logistik dövrənin hər bir həlqəsinin lokal mövqeyindəki fəaliyyətə düşə bilər. Təbii ki, fəaliyyətlərin koordinasiyası olduqca çətin və mürəkkəbdir. Logistik kanalı və dövrənin iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsi bütün iştirakçıların məcmu potensialına uyğun gəlmir. Alınan sinergetik effektivlik problemə çevrilir.

2. İnstitusional istehlakçıların təchizat və nəqliyyat strukturları.

1. İstehlakçıların təchizat və nəqliyyat strukturları.

Eşalonlaşdırılmış logistik kanalı ikinci və üçüncü kateqoriyalı vasitəçilərinin funksional fəaliyyəti ilə birinci kateqoriyalı (müstəqil) vasitəçilərin funksional fəaliyyətinin koordinasiya təşkil etməsinə baxmayaraq bir sıra fərqləndirici cəhətlər də mövcuddur. İlkin olaraq qeyd etmək lazımdır ki, ikinci və üçüncü kateqoriyalı vasitəçilərin fəaliyyəti istehlakçı və istehsalçının nəzarəti altında olur. Material axınları tərkibinə görə istehsal (istehlak) edilən məhsul nömenklaturasına uyğun gəlir. Digər fərqləndirici cəhət isə ondan ibarətdir ki, əgər müstəqil vasitəçilər tərəfindən yaradılan logistik dövrə ərazi və sahə prinsipi üzrə formalaşsınsa, ikinci və üçüncü kateqoriyalarda isə yalnız ərazi prinsipi əsaslanır. İkinci və üçüncü tip həlqə və dövrədən təşkil olunan logistik kanallar çox asan idarə edilir. Belə kanallarda bütün iştirakçıların məcmu potensialını reallaşdırmaq əvəzində mürəkkəblik yaratmır və sinergetik effektivliyin əldə olunması asanlaşır.

Bölgü kanallarını yaradan zaman əhəmiyyət kəsb edən digər məqam isə bu kanalların quruluşunun müəyyən tədqiqatından ibarətdir. Hər şeydən əvvəl nəzərə almaq lazımdır ki, kanalların səviyyəsi və kanal üzvlərinin konkret bölgü haqqında qərarların qəbul olunması məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və bu məhsulların istehlakçılara zəruri formada çatdırılması üçün səciyyəvi xarakter daşıyır.

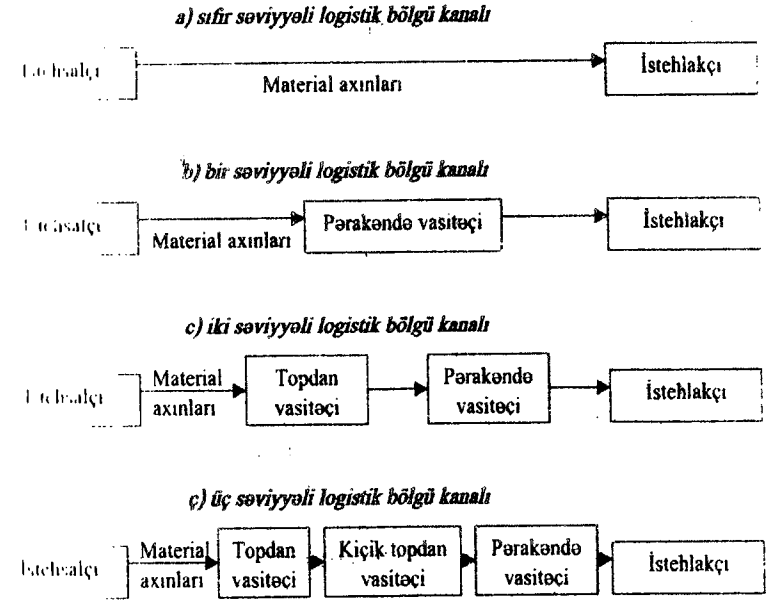
Ümumi şəkildə bölüşdürücü logistik kanalları (və ya dövranı) onları təşkil edən bölüşdürmə səviyyələrinin sayına görə səciyyələndirmək mümkündür.

Logistik yük axınlarının fiziki bölüşdürülməsi səviyyəsi dedikdə son təyinat məntəqəsinə qədər material axınlarının hərəkəti prosesini transformasiya etməklə bölüşdürmə funksiyasını yerinə yetirən logistik sistemin iştirakçısı - ixtiyari ticarət vasitəçisi başa düşülür.

Logistik kanalların (və ya dövranın) uzunluğu onlarda olan səviyyələrin sayı ilə müəyyən edilir.

Sıfır səviyyəli logistik kanal heç bir vasitəçinin iştirakını nəzərdə tutmayan istehsalçı və istehlakçı özündə birləşdirir. Bu zaman material axınlarının bölüşdürülməsi bilavasitə istehsalçılar tərəfindən həyata keçirilir. Belə kanallar yalnız birbaşa əlaqəli logistik sistemlər üçün xarakterikdir. Eyni zamanda sıfır səviyyəli kanal həm birbaşa, həm də eşalonlaşdırılmış logistik dövrə əsasında formalaşır. İkinci halda, yeni eşalonlaşdırılmış logistik dövrdə əlavə həlqə kimi çox vaxt nəqliyyat təşkilatları və onların transformasiya məntəqələri çıxış edir (şəkil 9.6).

Bir, iki və daha artıq səviyyəyə malik logistik bölüşdürmə kanalları bir və ya bir neçə ticarət vasitəçilərinə təşkil olunur. Burada material axınlarının ilkin bölgüsü kanalın əvvəlində mütləq hakim kimi çıxış edən istehsalçılar tərəfindən aparılır və tələbatdan asılı olaraq sonrakı bölgülər işə vasitəçi strukturların köməyi ilə həyata keçirilir. Deməli, sıfır səviyyəli kanalı digər səviyyəli bölgü kanallarından fərqləndirən əsas əlamət vasitəçi strukturların bölgü prosesində iştirak etməsindən ibarətdir. Bir, iki və üç səviyyəli logistik bölgü kanallarını bir-birindən fərqləndirən cəhət məhz bölüşdürmədə iştirak edən vasitəçi strukturların sayı ilə müəyyən edilir.



Şəkil 9.6. Müxtəlif səviyyələrdə məhsulların fiziki bölüşdürülməsi kanalları

Material axınlarını generasiya edən məhsul istehsalçısının mövqeyindən çıxış etsək görərik ki, logistik kanal nə qədər böyük səviyyəyə malik olarsa material resurslarının istehlakçılara çatdırılması prosesində iştirak edən bütün bölgülərin razılaşdırılmış fəaliyyətini təmin etmək bir o qədər çətinləşər. Başqa sözlə, müxtəlif çeşidli məhsul istehsalı ilə məşğul olan əksər istehsalçılar sıfır və bir səviyyəli logistik bölgü kanallarından istifadəyə daha çox meyl göstərirlər. Bu bir neçə səbəblə izah olunur. Əvvəla, istehsalçı hazır məhsulun texniki-iqtisadi parametrlərinin yaxşılaşdırılması, məhsul çeşidinin genişləndirilməsi, istehsalın təkmilləşdirilməsi və bu əsasda özünün bazar mövqeyini möhkəmləndirmək üçün istehlakçılarla birbaşa əlaqələr saxlamağa

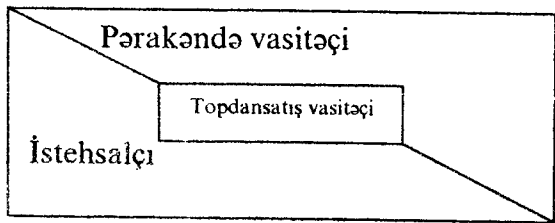
çalışır. İkincisi, istehsalçılar hazır məhsulların tez reallaşdırılmasına, istehlakçı sifarişlərini tələb olunan vaxt vahidində yerinə yetirməyə, tədarükat bazarında potensial və intizamli məhsulqöndərən imici qazanmağa say göstərir. Üçüncüsü, əmtəlik məhsulların tədavül kanallarından tez ötürülməsini təmin etməklə geniş təkrar istehsal prosesi üçün maddi zəmin yaradır.

Qeyd etmək lazımdır ki, logistik kanalların seçilməsi zamanı tranzit və ya anbar formasında həyata keçirilən material axınlarının hərəkətinə xüsusi diqqət yetirilir.

Bundan başqa bölgü kanalları *üfüqi və şaquli bölgü kanalları* kimi təsnif edilir.

Üfüqi bölgü kanalları bir – birindən asılı olmayan istehsalçı və istehlakçılar tərəfindən yaradılır. Belə kanallarda hər bir həlqə maksimum bazar mənfəətinin əldə edilməsinə çalışır və öz riski (sığortası) hesabına fəaliyyət göstərən hüquqi şəxslərdən ibarətdir. Bu zaman hüquqi şəxslərin öz riskləri hesabına fəaliyyət göstərmələri bəzi hallarda bütün sistem üzrə ümumi mənfəətin aşağı düşməsinə səbəb olur. Təbii ki, bu da logistik konsepsiya və bu konsepsiya daxilində qəbul edilən iqtisadi kompromislər prinsipi ilə ziddiyyət təşkil edir.

Şaquli bölgü kanalları vahid sistem daxilində fəaliyyət göstərən istehsalçı və bir neçə vasitəçilərdən ibarət kanallardır. Daha doğrusu, bu kanallar bir – birilə qarşılıqlı əlaqədə olan və bu əlaqələrin səviyyəsi ilə xarakterizə olunan həlqələrdən ibarətdir (şəkil 9.7).



Şəkil 9.7. Şaquli bölgü kanalları

Praktiki təcrübə göstərir ki, bölgü kanallarının ixtiyarı onların birinin yerdə qalan digər iştirakçıların mülkiyyətçisi olması şaquli bölgü kanallarının ən səciyyəvi xüsusiyyəti hesab olunur. Belə bir halda bölgü prosesinin iştirakçıları arasında ierarxiya münasibətləri hökm sürür və bütün kanal vahid tam kimi fəaliyyət göstərir.

Beləliklə, məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən bölgü kanallarını satış bazarını əhatə etmə dərəcəsinə görə də təsnif etmək mümkündür. Bunun üçün satış yerlərinin və ya şəbəkələrinin sayından asılı olaraq üç əsas yanaşmadan: *intensiv, eksklyüziv və selektiv* bölgüdən istifadə olunur.

İntensiv bölgü elə bölgüdür ki, burada məhsulların satışı üzrə mümkün qədər satış kontorları (ticarət müəssisələri) iştirak edir və onların hər biri zəruri həcmdə hazır məhsul ehtiyatı ilə təchiz edilir. Belə bölgünün köməyiylə bir qayda olaraq o qədər də baha olmayan istehlak malları və istehsal texniki təyinatlı köməkçi materialların satışı həyata keçirilir.

Eksklyüziv bölgü – mövcud regionda konkret məhsulların reallaşdırılması üçün hər biri əlahiddə hüquqlara malik olan minimum sayda satış kontorlarının (ticarət müəssisələrinin) mövcudluğunu nəzərdə tutur. Məsələn, regional bazarlarda bir ticarət müəssisəsinin köməyiylə yeni avtomobil, texniki təyinata malik qiymətli məhsulların satışı məhz bu bölgü vasitəsilə reallaşdırılır.

Selektiv bölgü - əksər məhsulların (məsələn, dəbdə olan paltarlar, elektrik malları), bir sıra istehsal – texniki təyinatlı məhsulların bölgüsü zamanı mövcud ərazidə hazır məhsul ehtiyatı ilə təmin edilmiş minimum səviyyədə az, maksimum yol verilən həddən çox olmayan sayda satış kontorları vasitəsilə bazarın xüsusi segmentinə xidmət göstərilməsi məqsədini daşıyır.

Məhsulların istehsalçılardan istehlakçılara çatdırılmasının təşkili bu məhsulların xarakteri və bazar konyuktura-

sından asılı olaraq müəyyənləşir.

Ümumiyyətlə, istehsal-texniki təyinətli məhsullar istehsal edən firma və müəssisələr əlavə satış şəbəkələrinin yaradılmasına və ya topdan vasitəçilərinin xidmətindən istifadə olunmasına məhsul satışı bazarının genişləndirilməsi, logistik məsrəflərin azaldılması, texniki xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi və məhsulların tez çatdırılması məqsədilə maraqlı göstərilir.

Deməli, vasitəçi strukturlar tərəfindən material axınlarının idarə edilməsini həyata keçirən çoxsəviyyəli logistik sistemlərin (kanalların) aşağıdakı hallarda yaradılması məqsədəuyğun hesab olunur:

➤ əmtəə (satış) bazarı ayrı-ayrı kiçik seqmentlərə bölündüyündən material axınlarının gücü birbaşa əlaqələrin təşkilinə çəkilən məsrəfləri bağlamağa kifayət etmir. Yə'ni, kiçik partiyalarla müxtəlif çeşidli məhsul istehsal edən istehsalçılar üçün sıfır səviyyəli logistik kanallardan istifadə iqtisadi baxımdan əlverişli hesab olunmur. Bu halda geniş çeşiddə malik material axınları ilə işləyən topdansatış vasitəçiləri müxtəlif istehlakçılardan kiçik partiyalarla material resurslarını alır, özlərində cəmləşdirir və sonradan kifayət qədər böyük partiyalarla müxtəlif məqsəd (onlar üçün artıq tədqiq olunmuş) bazarlarında reallaşdırırlar. Məhsulların satışını belə formada təşkili zamanı məhsulgöndərənlər bütün istehlakçı qruplarını əhatə etmək imkanları qazanırlar.

➤ eyni bir məhsulun müxtəlif bazarlarda satışı üçün əlavə kanallar təşkil etmək məqsədilə sənaye istehsalçıları vasitəçilərin köməyinə ehtiyac hiss edir. Bu vasitəçilər məhsul istehsalçılarına ənənəvi bazardan fərqli (ucuz) qiymət siyasətinin aparılmasında köməklik göstərir, analoji məhsul istehsalçıları ilə rəqabət mübarizəsində qələbəni təmin edir və bu əsasda da satış bazarının genişlənməsi, mənfəət həcminin artırılmasına nail olunur.

➤ material resurslarının (hazır məhsul komponentlərinin) tədarükatının planlaşdırılması, təşkili mexanizmi, tez

və etibarlı nəqliyə, satışdan qabaq və sonrakı bir sıra xidmət növlərinin təşkili və s. ayrı-ayrı tədarükət məsələləri üzrə istehlakçıların tələbinin keyfiyyətli ödənilməsi üçün vasitəçi strukturlar potensial imkanlara malikdir;

➤ logistik kanal (və ya dövrlərdə) vasitəçi həlqələrin malik olduqları əmtəlik ehtiyatlar istehsalçılardakı (producentlərdə) maddi ehtiyatlarla müqayisədə son istehlakçılara olduqca çox yaxındır. Daha doğrusu, belə halda konkret əmtəlik ehtiyatına malik vasitəçi strukturlar istehlakçı tələbinə daha çevik və tez reaksiya verirlər. Bazar iqtisadiyyatı satıcı bazarından alıcı bazarına keçidi təmin etdiyindən istehlakçı sifarişlərinin tələb olunan vaxt ərzində keyfiyyətli ödənilməsi hər bir təsərrüfat subyektinin əsas missiyasını təşkil edir.

➤ hazır məhsulun maya dəyərilə onun real satış qiyməti arasında fərq az olduğundan istehsalçı firma və müəssisələr hazır məhsul satışını təmin edən (anbar, nəqliyyat, satış şəbəkələri) xüsusi strukturların saxlanması üçün maddi imkanlar əldə edə bilmirlər. Yə'ni, istehsalçı firma və müəssisələrin əldə etdikləri qazanc (mənfəət) belə strukturların yaradılması və saxlanmasına kifayət etmir.

➤ logistik xidmətlər göstərən vasitəçi həlqələr istehlakçıların istehsal yerləri və ya sahələrinin maddi - texniki təminatı, eləcə də uçot sənədlərinin işlənməsinə çəkəcəkləri xərclərin əhəmiyyətli dərəcədə azaldılmasına yardımçı olurlar.

➤ məhsulgöndərmələr üzrə təsərrüfat əlaqələrinin tənzimlənməsi zamanı yaranan mübahisələri istehlakçılar istehsalçılarla müqayisədə vasitəçilərlə daha əlverişli və sadə yolla həll edirlər.

Logistik bölgü kanalları və dövrdəki vasitəçi strukturların rolu hər şeydən əvvəl istehlakçıların konkret vasitəçilərdə münasibətinin xarakterindən və eyni zamanda bu vasitəçilərin istehlakçılara əlverişli logistik xidmət göstərmək imkanlarından asılı olaraq qiymətləndirilir. Daha doğrusu,

məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən ayrı - ayrı kanalların bu və ya digər cəhətləri müqasivə edilməli və nəticə e'tibarı ilə onların üstünlükləri və çatışmazlıqları aşkar olunmalıdır. Belə bir təhlili apararı istehlakçılar vasitəçi strukturlardan istifadə haqqında logistik qərarların qəbul edilməsi zamanı heç bir problemlə üzləşmir və özlərinin istehsal – kommersiya fəaliyyətlərini məhz bu prinsip üzərində qururlar.

Birbaşa və eşalonlaşdırılmış logistik sistemlərin bütün müsbət və mənfi cəhətlərinə baxmayaraq praktikada **çevik logistik sistemlər** geniş yayılmışdır. Geniş nomenklaturaya malik material resurslarını özündə toplayan çevik logistik sistemlər həm birbaşa, həm də eşalonlaşdırılmış kanal və dövrlərdən istifadəyə əsaslanır. Bu iki bölgü kanalı arasında münasibət məqsəd bazarından, firmanın (və ya müəssisənin) strategiyasından və logistik sistemlərin xüsusi potensial imkanlarından asılıdır.

Praktiki nöqtəyi – nəzərdən çevik logistik sistemlər bir qayda olaraq struktur baxımından eynicinsli olmayan bazarlar üçün xarakterikdir.

Təbii ki, əgər seçilmiş bir məqsəd bazarında (rayonda, regionda və sahədə) məhsulların potensial (iri) istehlakçılarının mərkəzləşməsi müşahidə olunarsa, onda birbaşa logistik kanaldan istifadə səmərəli hesab edilir. Yox, əgər bu potensial istehlakçılar qeyri-sabit tələbə malikdirlərsə və onlar bazarlar arasında qeyri-proporsional formada bölüşüblərsə, belə bir halda iqtisadi resursların ilkin təyinat məntəqəsindən son istehlakçıya qədər səmərəli hərəkətini təşkil etmək üçün logistik bölgü kanallarında müxtəlif vasitəçi strukturlardan istifadə edilməsi daha məqsədəuyğun hesab olunur.

İstehsalçılar (ticarət vasitəçiləri) tərəfindən bazarın müxtəlif əlamətlər üzrə segmentləşdirilməsi logistik kanalların strukturu haqqında qərarların qəbul edilməsinə əhəmiyyətli təsir göstərir.

Məsələn, maşınqayırma müəssisələrinin istehsal etdikləri müxtəlif çeşidli məmulatlar vasitəçi struktura malik (və ya ondan təcrid olunan) logistik bölgü kanallarının köməyi ilə müxtəlif bazar segmentlərində satılır. İstehsalçılar – geniş istehlakçı tələbini ödəmək üçün tez-tez standart məhsullar istehsal edir və sonradan konkret istehlakçıların arzu və istəklərini nəzərə almaqla bu məhsulların modifikasiyasını həyata keçirir. Bu baxımdan birinci halda material axınlarının hərəkəti üçün çoxsəviyyəli logistik kanallardan, ikinci halda isə birbaşa logistik əlaqələrdən istifadə olunur. Deməli, «məhsul-istehlakçı» əlaməti üzrə segmentləşdirilən bazarlar üçün ilkin olaraq çoxsəviyyəli logistik kanallar, «istehlakçı-məhsul» əlaməti üzrə segmentləşdirilən bazarlar üçün isə birbaşa logistik əlaqələr səciyyəvi xarakter daşıyır. Burada çoxsəviyyəli logistik kanalların geniş tətbiqi birbaşa logistik kanaldan istifadəyə şərait yaradır.

Lakin praktikada qeyd olunan bu vəziyyətdən fərqli hallar da mövcuddur. Daha doğrusu, ayrı-ayrı istehlakçıların fərdi sifarişləri birbaşa logistik kanalları formalaşdırdığı halda, bu fərdi sifarişlər əsasında kütləvi məhsul istehsalı isə çoxsəviyyəli logistik kanalların yaradılması və tətbiqinə imkan verir.

Daha bir nümunə. Fərz edək ki, istehsalçı eyni növə və ya çeşidə malik iri partiyalarla məhsul istehsal edir və bu məhsullara istehlakçı tələbi bazarın coğrafi mövqeyindən, analoji məhsul istehsalçılarının qiymət strategiyasından, marketing siyasətindən asılı olmayaraq dəyişməzdir. Onda bu istehsalçılar potensial alıcılar üçün kifayət qədər güclü material axınları formalaşdırır və bu axınları vasitəçi strukturları cəlb etmədən idarə edir. Eyni zamanda istehsalçılar eyni növə və çeşidə malik məhsullar üçün ayrı-ayrı istehlakçılardan kiçik sifarişlər alıblarsa və bu məhsullar kiçik par-

tiyalarla istehsal edilirsə, onlar sifarişlərin ödənilməsi üçün eşalonlaşdırılmış logistik kanallar yaratmaq zəruriyyəti ilə qarşılaşırlar. Yə'ni, iri – böyük həcmli sifarişlər portfelinə malik olan istehsalçıların birbaşa logistik kanallardan, kiçik, tranzit normadan aşağı olan sifarişlər üçün isə eşalonlaşdırılmış logistik kanallardan istifadə etmələri daha əlverişli hesab olunur.

Sənayecə inkişaf etmiş xarici ölkələrin praktiki təcrübəsi göstərir ki, bir logistik kanaldan istifadəyə üstünlük verən, ondan istifadəyə bir növ adət edən istehsalçılar (daxili və xarici amillər yeni kanalların yaradılması və köhnələrin modifikasiyasını məcburiyyətə çevirsə də) tətbiqi iqtisadi baxımdan əlverişli olan digər bölgü kanallarına çox ehtiyatla yanaşırlar.

Logistik kanalların strukturunun və hətta yerinə yetirdikləri kompleks funksiyaların dəyişməsi əsasən logistik proseslərin texnoloji baxımdan təkmilləşdirilməsindən və göstərilən logistik xidmətlərin (adətən bölgü sferasına daxil olan hər bir istehsalçı digər logistik iştirakçılarla birlikdə bunu həyata keçirir) keyfiyyətinin yüksəldilməsindən asılıdır. Logistik proseslərin texnoloji baxımdan təkmilləşdirilməsinə və logistik effektivliyə nail olmaq üçün bölgü sferasına əsaslı kapital qoyuluşlarını artırmaq, eləcə də logistik elementlərin hər birinin struktur yeniləşməsinə həyata keçirmək lazımdır.

Logistik kanal tələbin stimullaşdırılmasının effektiv aləti hesab olunur. Çünki, bu kanallar material axınlarının hərəkəti ilə yanaşı bir sıra marketing funksiyalarını da yerinə yetirir. Buna görə də logistik kanalların yaradılması və seçilməsi zamanı onların xarakterik xüsusiyyətlərinin müqayisəli təhlilinin aparılması vacibdir (cədvəl 9.1).

Logistik bölgü kanallarının müqayisəli xarakteristikası

Xarakteristikalar	Logistik kanallar		
	Birbaşa əlaqəli	Eşalonlaşdırılmış	Çevik
1. Bazar	Şaquli	Üfüqi	İxtiyari
2. Kanalın gücü (səvərinin həcmi)	Böyük, orta	Orta, çox böyük olmayan	Böyük, orta
3. İstehlakçılarla əlaqələr	Çox sıx	O qədər əhəmiyyətli deyil	Sıx, orta
4. Logistik xərelər	Ən yüksək	Orta	Optimal
5. Qiymət siyasəti	Xarici mühitin dinamikliyi tez nəzərə alan, çox çevik	Dəyişkənliyin bütün iştirakçılarla razılaşdırılmasını tələb edən, o qədər də çevik olmayan	Operativ olmayan, çevik
6. Fəaliyyət zonası	İstehlakçıların mərkəzləşdiyi yer dar	Bütün bazar boyu geniş	Tam
7. Logistik servisin mümkünlüyü	Aşağı	Orta	Yüksək
8. Mənfəət norması	Yüksək	Aşağı	Orta
9. Logistik servisin standartlaşma səviyyəsi	Aşağı	Yüksək	Orta
10. İnformasiya axınlarının sıxlığı	Yüksək	Aşağı	Orta

Logistik bölgü kanallarının seçilməsi zamanı ən mühüm meyar material resurslarının istehlakçılara əlverişli vasitələrlə və ya yollarla çatdırılmasına istehsalçıların çəkdikləri məcmu məsrəflərin alınan nəticələrə nisbətidir. Bu zaman digər qiymətləndirmə göstəricisi – istehlakçılara göstərilən xidmətin səviyyəsidir.

İstehlakçılara göstərilən xidmət səviyyəsi keyfiyyət və eyni zamanda kompleks göstərici hesab olunur. O, bir sıra amillərdən:

- sifarişlərin icra edilməsi və çatdırılması sür'ətindən;
- istehlakçılara göstərilən kompleks logistik xidmətlərin strukturundan;
- əmtəə axınlarının kəmiyyət və keyfiyyətə istehlakçı sifarişlərinə uyğun gəlmə dərəcəsindən;

- optimal nəqliyyat növlərinin, nəqliyyat vasitələrinin və nəqletmə marşrutlarının seçilməsindən;
- istehlakçılara göstərilən logistik xidmətlərin əvvəlcədən razılaşdırılmış qiymət və tarif səviyyələrinə uyğun gəlməsindən;
- sifarişçilərə göndərilən material resurslarının istehsal istehlakı üçün hazırlıq dərəcəsindən;
- məhsulların saxlanması və anbarlaşdırılması üçün normal şəraitin yaradılmasından;
- strukturuna və kəmiyyət parametrlərinə görə ehtiyatların optimal həcmdə yaradılması və saxlanılmasından asılıdır.

Lokal – mikrologistik sistemlər daxilində material axınlarının idarə edilməsi nəticə e'tibarı ilə istehsalçıların marketing və logistik proqramlarının reallaşdırılmasına, ilk növbədə isə bölgü kanallarının yaradılması üzrə düzgün qərarların qə'bulu və hazır məhsul satışı prosesinin təkmilləşdirilməsinə əhəmiyyətli dərəcədə tə'sir göstərir. Buna görə də, material axınlarının optimal hərəkətinə şərait yaradan logistik kanal və ya dövrənin yaradılması istehlakçılar üçün təkcə cari deyil, eyni zamanda strateji planlaşdırma baxımından ən mühüm məsələ hesab olunur.

Logistik bölgü kanallarının yaradılması zamanı «istehsalçıların fəaliyyəti üçün əlverişli şərait formalaşdırılmalıdır» prinsipindən çıxış etmək lazımdır. Minimum logistik tələbləri özündə əks etdirən bu prinsipə riayət olunmaması, daha doğrusu, istehsalçı və alıcıların tələblərinə tam cavab verməyən kanalların yaradılması bölgü sisteminin sadəcə səmərəsizliyinə gətirib çıxarır.

Material axınlarının təkrar istehsal prosesinin bütün fazaları üzrə hərəkətinin təşkili və optimallaşdırılması, eləcə də logistik bölgü kanallarının iştirakçıların konkretləşdirilməsi (seçilməsi) üçün həm istehsalçılar, həm də istehlakçılar özlərinin maliyyə problemləri ilə əlaqədar bütün aspektləri hərtərəfli və dəqiq təhlil etməlidirlər. Bu məqsədlə

müxtəlif variantlarda logistik bölgü kanallarının yaradılmasına logistik sistemlərin kompleks şəkildə və ya ayrı-ayrı xərc maddələri üzrə çəkdiyi məsrəfləri müqayisə etmək tələb olunur. Bu xərc maddələrinə əsasən:

- material axınlarının idarə edilməsini həyata keçirən işçi hey'ətin (personalın) seçilməsi və onların hazırlanması (təlim keçirilməsi);
- inzibati xərclər;
- material axınlarının hərəkətinin təşkil edilməsi;
- nəqletmə – yerdəyişmə və yükləmə-boşaltma işlərinin yerinə yetirilməsi;
- məhsulların anbarlaşdırılması;
- informasiya tə'minatı alt sisteminin normal fəaliyyətinin təşkili;
- komission ödəmələrin səviyyəsi;
- sifarişçilərin tələbləri üzrə məhsulların istehsal istehlakına hazırlanması;
- satışdan qabaq və sonrakı servis xidmətinin təşkili;
- əks əlaqəli material axınlarının təşkilinə çəkilən məsrəflər aid edilir.

Hər bir logistik kanalın qeyd olunan xərc maddələri üzrə müqayisəli qiymətləndirilməsini aparan zaman bu kanallar üzrə gələcəkdə hazır məhsul satışı həcmının artması, daha doğrusu, material axınlarının potensial artması imkanları, eləcə də iki məhsulgöndərmə arasında vaxt intervalı (logistik kanallardakı gərginlik) mütləq nəzərə alınmalıdır. Bundan başqa, digər mühüm bir cəhət də ondan ibarətdir ki, istənilən səviyyəyə malik logistik kanalların yaradılması və inkişafı iqtisadi tərəfdaşlar arasında uzunmüddətli razılaşmalara əsaslanır. Bu nöqtəyi – nəzərdən tərəfdaşlar arasında uzunmüddətli iqtisadi əməkdaşlığın təşkili formaları, onun səviyyəsi daima diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Əks tədqirdə logistik bölgü kanallarının və ya vasitəçi strukturların düzgün seçilməməsi əmtəlik axınların istehsalçıdan alıcıya qədər bütün hərəkəti boyu logistik əlaqələrin pozul-

masına gətirib çıxara bilər. Bu da öz növbəsində logistik sistemlərin və axın proseslərinin idarə edilməsinə cəlb edilən vasitəçi strukturların fəaliyyətlərində arzuolunmaz, neqativ nəticələrin əmələ gəlməsinə səbəb olur.

Logistik bölgü kanalları seçildikdən və logistik dövrə formalaşdıqdan sonra logistik sistemlərin idarə edilməsi üzrə ixtisaslaşmış mərkəzlər qarşısında bu kanal və dövrənin effektiv idarə edilməsi məsələsi durur. Deməli, belə logistik idarəetmə mərkəzləri vasitəçi strukturlar da daxil edilməklə bütün iştirakçıların ayrı-ayrılıqda fəaliyyətinə və onlar arasında qarşılıqlı işgüzar münasibətlərin xarakterinə xüsusi diqqət yetirir. Burada cari problem ondan ibarətdir ki, istehsalçı və istehlakçı arasında aralıq mövqə tutan və mahiyyət e'tibarı ilə logistik dövrənin əsas iştirakçısı olan vasitəçi strukturlar istehsalçılarla əlaqələrin möhkəmləndirilməsinə həmişə sə'y göstərmirlər. Onlar əksinə, məhsul alıcıları ilə qarşılıqlı əlaqələrin qurulmasına və möhkəmləndirilməsinə daha çox meyillidirlər. Vasitəçi strukturlarla məhsul istehsalçıları arasında qeyri - bərabər münasibətlər hər şeydən əvvəl onunla izah olunur ki, vasitəçi strukturlar qarşılıqlı əlaqə zamanı istehsalçılardan logistik, marketing və digər problemlərin həllində kifayət qədər dəstək, kömək ala bilmirlər.

Bir çox vasitəçi strukturlar isə istəyirlər ki, istehsalçılar material axınlarının hərəkətini yalnız və yalnız onlara qədər təşkil etsinlər, daha doğrusu, iqtisadi resursları onlara çatdırınlar və bu resursların sonrakı mərhələlər üzrə hərəkəti ilə əlaqədar logistik proseslərə müdaxilə etməsinlər, qarışmasınlar. Digər bir vasitəçi təbəqəsi isə istehsalçının və ya alıcının onlara aralıq mərhələ, həlqə kimi baxılmasını istəmir və logistik sistem daxilində öz rolunu yüksək qiymətləndirir. Təbii ki, bunun üçün bir sıra obyektiv əsaslar mövcuddur. Digər tərəfdən isə praktiki təcrübəyə istinadən məhsul istehsalçıları da öz növbəsində motivasiyaların və sifarişlərin öyrənilməsi, habelə ödənilməsi baxımından xərc-

tutumlu olan son istehlakçılarla müqayisədə ticarət vasitəçilərinə iqtisadi baxımdan çox pis – neqativ münasibət bəsləyirlər. Vasitəçi strukturların köməyi ilə iqtisadi resursların hərəkəti ilə bağlı layihələri reallaşdıran, həyata keçirən zaman istehsalçılar əsas diqqətlərini logistik dövrənin son mərhələsinə, yəni, istehlakçıların təchizat strukturlarına yönəldir, onlara üstünlük veririlər. Vasitəçi strukturların tələb və sifarişlərini nəzərə almırlar.

İstər istehsalçılardan, istərsə də vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən ticarət strukturlarından fərqli olaraq istehlakçılar bölgü kanallarının yaradılmasına və formalaşmış bu kanallardan istifadə olunmasına daha çox maraq göstərirlər.

Beləliklə, iqtisadi resursların hərəkəti zamanı logistik əlaqələrin rəşional təşkil edilməsi üçün tərəflər arasında belə münasibətli məqamlar nəzərə alınmalı və onların əmələ gəlmə səbəbləri analitik təhlil olunmalıdır. Bu isə milli və beynəlxalq bazarlarda malyeridilişinin birgə təşkili üçün tərəflər arasında münasibətlərin möhkəmləndirilməsinə müsbət tə'sir göstərir.

9.5. LOGİSTİK VASİTƏÇİLƏR VƏ ONLARIN FUNKSİYALARI

İstehsal yerləri və ya sahələrinin müxtəlif nomenklaturalı material resursları ilə maddi-texniki təminatını «resurs-bölgü» prinsipi ilə həyata keçirən, mərkəzləşdirilmiş formada və direktiv qaydada istehlakçıları istehsalçılara təhkim edən inzibati-amirlik sisteminin, habelə material resurslarının hərəkətini sət qaydada tənzimləyən normativ hüquqi bazanın ləğvi ilə bərabər uzun illər material axınlarının hərəkətinin tənzimlənməsi sahəsində formalaşmış direktiv orqanlar da ləğv edildi. Təhkimə planları əsasında istehsalçı və istehlakçı arasında müvafiq yük axınlarının əvvəlcədən planlaşdırılan «rasional» sxem üzrə hərəkətinin təşkili

aradan qaldırıldı və bununla əlaqədar olaraq material, informasiya və maliyyə axınlarının ənənəvi qaydada idarə edilməsi sistemi bir növ öz mahiyyətini itirdi. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, bu proseslər «resurs-bölgü» prinsipinə əsaslanan bir iqtisadi sistemin (inzibati-amirlik), «tələb-təklif» prinsipinə əsaslanan digər iqtisadi sistem ilə (bazar iqtisadiyyatı) əvəzlənməsi nəticəsində mövcud iqtisadi şəraitin tələblərinə uyğun gələn yeni bazar strukturlarının (ticarət infrastrukturlarının) yaranmasından əvvəl baş verdi.

Aydındır ki, material resurslarının alınması və ya hazır məhsulun satışı ilə əlaqədar olaraq aralarında uzun müddət təsərrüfat münasibətləri mövcud olan istehsalçı və istehlakçı müasir şəraitdə bazar konyukturasından asılı olaraq azad və sərbəst fəaliyyət göstərirlər. Odur ki, inkişaf etmiş sivil əmtəə bazarlarını müstəqil fəaliyyət göstərən, istehsalçı və istehlakçı arasında material resurslarının əlverişli hərəkətinə yardımçı olan, müxtəlif xidmətlər göstərən (lizinq, informasiya, konsaltinq, audit, injirinq, broker, agent və s.) vasitəçilik (topdan) missiyasını yerinə yetirən strukturlarsız təsəvvür etmək qeyri-mümkündür.

Logistika bazar infrastrukturunun bir sıra elementlərindən (anbar şəbəkələri vasitəsilə material axınlarını həyata keçirən sahə və sahələrarası təşkilatlar; dövlət ehtiyacları üçün məhsulqöndərmələr üzrə kommersiya – vasitəçilik təşkilatları; nəqliyyat terminalları; investisiya məhsullarının topdansatış bazarı; əmtəə - xammal birjalrı; nəqliyyat - ekspedisiya və digər logistik xidmətlər göstərən təşkilatlardan) material axınlarının hərəkətinin təşkili zamanı intensiv istifadə edir.

İlk növbədə təsərrüfat fəaliyyəti sferasında vasitəçilik xidməti anlayışını müəyyənləşdirmək lazımdır. Ənənəvi yanaşmaya görə «vasitəçilik» mükafat almaq məqsədilə məhsul istehsalçıları istehlakçılarla əlaqələndirən müəyyən xidmət növü kimi başa düşülür. Müasir anlamda isə *vasitəçilik infrastruktur fəaliyyəti olub hazır məhsulların istehsal*

olunduğu yerlərdən bu məhsullara tələbatın yarandığı konkret istehlak sahələrinə qədər səmərəli hərəkətini təmin etmək üçün kontragentlərə göstərilən məcmu xidmət növüdür.

Logistikada vasitəçilik xidmətindən istifadə olunması hər şeydən əvvəl məhsulun istehsalı ilə onun istehlakı arasında bir sıra obyektiv prosesləri (taralaşdırma, markalaşdırma, dəstləşdirmə, yükləmə, nəqləmə, anbarlaşdırma, ticarət çeşidini yaradılması, istehsal istehlakına və ya şəxsi istehlaka hazırlanma, logistik yük vahidlərinin boşaldılması və s.) həyata keçirən bütöv təsərrüfat sisteminin yaranması və inkişafını nəzərdə tutur.

Logistik sistemin iştirakçıları qarşısında duran ən vacib məsələ istehlakçıların müxtəlif nomenklaturalı material resurslarına cari və potensial tələblərini ödəyən zaman sifariş paketi ilə faktiki məhsulqöndərmə partiyaları arasında vaxt, yer və tərkib əlamətləri üzrə ahəngdarlığı (sinxronluğu) təmin etməkdən ibarətdir. Bunun üçün isə material axınlarının yaranma mənbəyindən son təyinat məntəqəsinə qədər hərəkəti vaxtı təkcə konkret əməliyyatların yerinə yetirilməsini təşkil etmək deyil, eyni zamanda ictimai istehsalın və təkrar istehsalın fasiləsizliyini təmin etmək üçün onları idarə etmək lazım gəlir. Təbii ki, bu idarəetmə bir tərəfdən qeyd olunan bu əməliyyatların bir qisminin yerinə yetirilməsinə bilavasitə cavabdehlik məsuliyyəti daşıyan, iqtisadi cəhətdən müstəqil təsərrüfat subyektləri çərçivəsində optimal həll proqramları və qərarların mövcudluğunu tələb edirsə, digər tərəfdən isə bir neçə təsərrüfat sistemləri arasında qarşılıqlı fəaliyyəti təmin edən bazar mexanizminə əsaslanır.

Beləliklə, məhsulqöndərən kontragentlər aşağıdakı dilemma ilə qarşılaşırlar:

➤ ya hazır məhsulların istehsalçılardan istehlakçılara qədər hərəkəti üzrə yerinə yetirilən funksiyaları tələb və təklif arasında müxtəlif konyuktur situasiyadan asılı olaraq öz aralarında bölüşdürmək;

➤ ya da məhsulların istehsal yerlərindən istehlakçıla-

ra çatdırılmasına qədər yerinə yetirilən əməliyyatların bir qismini logistik vasitəçilərə – vasitəçi strukturlara həvalə etmək.

Planlı təsərrüfat sistemində, şəraitində vasitəçilik misiyası təhkim etmə prinsipi üzərində qurulur və məcburi xarakter daşıyırdı. Lakin direktiv qaydada fəaliyyət göstərən qurumlar bazar iqtisadiyyatı şəraitində ləğv olunduğundan yeni xarakter və məzmunu malik könüllü vasitəçilik strukturları meydana gəlməyə başladı. Bu zaman bazar iqtisadiyyatının spesifik xüsusiyyətindən irəli gələn ən maraqlı məqam ondan ibarətdir ki, istehsalçı və istehlakçılar istənilən xarakterli təsərrüfat əlaqələrinin qurulması və ya formalaşmasında əhəmiyyətli rol oynayan, onlarla iş birliyi qurmağa sə'y göstərən vasitəçi strukturları sərbəst formada seçir və ehtiyac yaranmadıqda isə vasitəçilik xidmətindən müstəqil şəkildə imtina edirlər. Yə'ni, həm vasitəçilik strukturlarının seçilməsi və həm də onlardan ümumiyyətlə imtina edilməsi bazar iqtisadiyyatının əlahiddə üstünlüyüdür.

Əməyin ictimai bölgüsü və əmək vasitələri və istehlak şeylərinin mübadiləsi sferasında çalışan işçilərin tarixi baxımdan ixtisaslaşması istehsal strukturları ilə müqayisədə (yüksək nəticələr və az məsrəflər) məhsulların mübadiləsi funksiyasını yerinə yetirən və xüsusi istehsala aktiv tə'sir göstərən müvafiq ticarət - vasitəçi strukturlarının meydana gəlməsini tarixi zəruriyyətə çevirdi.

Vasitəçi xidmətindən istifadəni planlaşdıran logistik sistemin hər bir iştirakçısı ilk növbədə özlərinin biznes - planlarını tərtib edən zaman bu xidmətdən istifadənin üstün və mənfə cəhətlərini analitik təhlil edirlər. Daha doğrusu, bu xidmətdən istifadəni iqtisadi baxımdan əsaslandırmalıdırlar. Tələb olunan əsaslandırma aparıldıqdan sonra (əvvəlki paraqrafda belə əsaslandırma aparıldığından onun üzərində müfəssəl dayanmağa ehtiyac yoxdur) vasitəçilərin seçilməsi həyata keçirilir. Vasitəçilərin seçilməsi üçün çəkilən məsrəflərin analitik qiymətləndirilməsi yerinə yetirilir. Bu

məqsədlə hər bir kontragentin özünün ilkin mənbədən son əyinat məntəqəsinə qədər material axınlarının optimal həvəkətinin təşkili və ya istehsal (istehlak) şəraitinin yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar çəkdiyi ictimai zərəri məsrəflər (xərclər və mənfəət norması), vasitəçilik xidmətindən istifadəyə görə bu strukturlara məhsulgöndərənlər və ya istehlakçılar tərəfindən ödənilən haqlarla müqayisə edilir. Müqayisə nəticəsində alınan fərqin ədədi qiyməti mənfidirsə, onda alınan delta vasitəçilərin xeyrinə müsbət nəticəni göstərir. Yə'ni, vasitəçilik xidmətindən istifadə olunması tərəflər üçün iqtisadi cəhətdən əlverişli hesab olunur.

İstehsal sferasında vasitəçilik funksiyasını ixtisaslaşmış maddi-texniki təchizat və satış şöbələri həyata keçirir. Bu funksional bölmələrin istehsal sahələri və ya yerlərinə əhəmiyyətli infrastruktur xidməti (normalaşdırma, istehsalın material resurslarına və əmək vasitələrinə tələbatının müəyyənəşdirilməsi, maddi ehtiyatların idarə edilməsi, anbar – nəqliyyat əməliyyatları, istehsal xidmətləri, iş yerlərinin resurslarla təminatı, sifarişlər portfelinin hazırlanması, istehsalın çeşid üzrə yüklənməsi, hazır məhsulların nəql etmə, göndərməyə hazırlanması, məhsulların istehlakçılara göndərilməsinin təşkili və s.) göstərməsinə baxmayaraq onlar ticarət – vasitəçilik strukturlarına deyil (nəzərə alsaq ki, bu xidmətlər maddi infrastrukturun əsas tərkib hissələri hesab olunurlar), yalnız vasitəçilik fəaliyyətinə aid edirlər.

Ticarət - vasitəçilik strukturlarına məxsus firmalar, müəssisələr müxtəlif təşkilatı – hüquqi formaya malikdir. Belə ticarət – vasitəçilik strukturlarına zəruriyyətin yaranması aşağıdakı amillərlə şərtləşir:

➤ istehlak edilən məhsulların nomenklaturası və həcmi üzrə həm istehsalçılar, həm də istehlakçılar arasında əhəmiyyətli fərqlərin mövcudluğu. Yəni, hər bir istehlakçı bazar üçün konkret məhsul istehsal etdiyindən onun məhsul istehsalına sərf edəcəyi material resursları üzrə cari tələbatı digər analoji məhsul istehsalçılarından həm kəmiy-

yətinə, həm də nomenklaturasına görə fərqlənir.

➤ istehlakçıların milli və beynəlxalq bazarların ayrı-ayrı segmentləri üzrə qeyri – bərabər paylanması. Belə bir şəraitdə məhsulların birbaşa göndərilməsi istehsalçılardan böyük maddi və maliyyə məsrəfləri tələb edir.

➤ vahid xarakterə və o qədər də böyük həcmə malik olmayan bəzi sifarişlərin mövcudluğu. Bu hal hər bir məhsul istehsalçısını xərclərin azaldılması və istehlakçı tələbinin tez ödənilməsi üçün məhsulgöndərmələrin vasitəçi strukturların köməyiylə həyata keçirilməsinə şərait yaradır.

➤ iqtisadi baxımdan məqsədəuyğun hesab olunan əlavə xidmətlərə tələbatın artması.

Əmtəə nomenklaturasından asılı olaraq vasitəçilər öz fəaliyyətlərini əsasən aşağıda göstərilən tip:

- qapalı çeşidli (yalnız bir istehsalçı üçün məhsullar);
- zəngin çeşidli (bir neçə istehsalçının bir neçə növ analogi məhsulları);
- geniş çeşidli (müxtəlif növ və qrupları bir-birilə əlaqədar olan məhsullar);
- qarışıq çeşidli (müxtəlif növ və qrupları bir-biri ilə əlaqədar olmayan məhsullar) məhsullar üzrə qururlar.

Müasir iqtisadi şəraitdə hər bir ticarət vasitəçi strukturların fəaliyyət sferalarının orta hesabla azalmasına baxmayaraq müxtəlif vasitəçi müəssisə və təşkilatların sayının artması müşahidə edilir. Bu isə material resurslarının tədarükü və hazır məhsulların satışı prosesində çoxsəviyyəli kanalların (hələqlərin) yaranmasına, eləcə də uyğun olaraq investisiya məhsullarını istehlak edən alıcılarda məsrəflərin 20-50% artmasına imkan verən təkrar mərhələlərin əmələ gəlməsinə səbəb olur.

Aşağıda qeyd olunan obyektiv ilkin şərtlər vasitəçi qurum kimi topdansatış müəssisələrindən istifadənin iqtisadi imkanlarını səciyyələndirir:

- a) istehsalçıların sayının artması;
- b) sifarişlərin orta hesabla azalması;

c) sifarişlərin yerinə yetirilməsi müddətinin qısaldılması;

ç) istehlakçıların sayının artması;

d) istehsalçı və istehlakçının coğrafi baxımdan bir-birindən uzaqda yerləşməsi, onlar arasında məsafə.

Hər bir məhsul istehsalçısı öz məhsullarını iqtisadi baxımdan əsaslandırılmış bu və ya digər bölgü kanalları vasitəsilə bazara çıxışını təmin edən zaman optimal ahəngdarlığa (sinxronluğa) və ayrı-ayrı vasitəçilərdən asılılıq səviyyəsinin azaldılmasına çalışır. Çoxsəviyyəli bölgü kanallarından istifadə istehsalçı üçün iqtisadi nöqtəyi-nəzərdən sərfəli olduğundan onlar belə strategiyaların reallaşdırılmasına daha çox səy göstərir. Çünki, bu strategiyadan istifadə öz növbəsində istehsalçıya bazarın hər bir ayrıca segmentinin cari və potensial tələbini ödəmək imkanı verir.

Müasir iqtisadi şəraitdə vasitəçi strukturlar arasında bazar rəqabəti hələ kifayət qədər inkişaf etməyib. Rəqabətin mövcud inkişaf səviyyəsi də təbii ki, istehlakçılara yüksək xidmətin göstərilməsi üçün vasitəçi strukturlarda həvəsləndirici motivlər yaratmır. Əgər nəzərə alsaq ki, anbar təsərrüfatı malik olduğu potensialın təqribən 20-40%-ni istifadə edir və transaksiyon xərclər (ilk növbədə nəqliyyat xərcləri) mütəmadi olaraq artır, onda vasitəçi təşkilatların rentabellik səviyyəsi də mütənasib olaraq bir o qədər aşağı olacaqdır.

Topdansatış vasitəçiləri əsasən aşağıdakı funksiyaları yerinə yetirirlər:

- əmtəə və regional bazarların konyukturasının öyrənilməsi;
- məhsul istehsalçıları ilə istehlakçılar arasında təsərrüfat əlaqələrinin təşkili;
- məhsulların tədarükü və məhsul çeşidinin formalaşması;
- müəssisələr tərəfindən istehlak edilən xammal və materialların, eləcə də istehsal olunan hazır məhsulların an-

barlaşdırılması və saxlanması;

➤ iri məhsul partiyalarının istehlakçı tələbinə uyğun kiçik partiyalara ayrılması;

➤ istehsalçıların və istehlakçıların istehsal ehtiyaclarının ödənilməsi zamanı nəqliyyat – ekspedisiya xidmətinin göstərilməsi;

➤ hazır məhsullara istehlakçı tələbinin aktivləşdirilməsi üçün yeni forma və metodların işlənib hazırlanması;

➤ material axınlarının əlverişli (rasional) hərəkəti üçün logistik metodların tətbiq imkanlarının öyrənilməsi;

➤ xidmət göstəriləcək müəssisələrdə anbar təsərrüfatının təşkilinə yardım edilməsi;

➤ öz müştəriləri və məhsulgöndərənlərinin maliyyələşdirilməsi;

➤ məhsul satışı prosesinin bütün mərhələlərində (fazalarında) istehlakçılara kommersiya, informasiya və istehsal xidmətlərinin göstərilməsi.

Sadalanan bu funksiyalar içərisində iri məhsul partiyalarından istehlakçı tələbinə müvafiq olan kiçik məhsul partiyalarının (yeni logistik yük vahidlərinin və ya ticarət çeşidlərinin) yaradılması xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Əksər məhsul istehsalçıları kiçik partiyalarla məhsul istehsal edib bazara çıxardıqlarından onların bu məhsulun istehsalı üçün lazım olan xammal və materialları iri partiyalarla almaq imkanları bir o qədər də geniş olmur. Odur ki, bu tip istehsalçılar özlərinin gündəlik istehlak norması və anbar saxlama xərclərinin səviyyəsini nəzərə alaraq iri partiyalarla məhsul alınmasına maraq göstərmirlər. Digər tərəfdən istehlakçılarda müxtəlif təyinatlı və çeşidli məhsullara ehtiyac formalaşır. Müxtəlif istehsalçıların məhsullarını özündə cəmləşdirən vasitəçi qurumlar bu faktorları nəzərə alaraq istehlakçıların tələbinə uyğun sənaye çeşidindən ticarət çeşidi formalaşdırır və istehlakçılar üçün seçim imkanı yaradır. Məhsulların istehsal dövrü ilə onların istehlaka daxil olması anı arasında həm zaman, həm də məkan fərqi aradan qal-

dırmaq və istehlakçıların cari tələbini yarandığı andaca dolğun ödəmək məqsədilə hər bir məhsul nomenklaturası üzrə ehtiyatların yaradılması və saxlanması vasitəçi strukturların yerinə yetirdikləri mühüm funksiyadır.

Yapon tədqiqatçılarının fikrincə vasitəçilər adətən iki əsas funksiyani: *ticarət mübadiləsi* (yəni, tələb və təklifi birləşdirən, əlaqələndirən fəaliyyətlə məşğul olur) funksiyasını və *material mübadiləsi* (xammal və materialların daşınması, boşaldılması, qablaşdırılması, saxlanması, ehtiyatların yaradılması və tənzimlənməsi) funksiyasını yerinə yetirirlər.

Müasir biznes və onun yüksək inkişaf səviyyəsi istehsalçı firmaların bölüşdürmə şəbəkələrində müxtəlif funksiyaları yerinə yetirən logistik vasitəçilərdən istifadə olunmasına zəruriyyət yaradır. Bu funksiyaları iriləşdirilmiş formada aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

➤ fiziki bölüşdürmə funksiyası;

➤ mübadilə (alqı-satqı) funksiyası;

➤ tə'minedici (bölüşdürmənin keyfiyyətinin standartlaşdırılması, maliyyələşdirmə, informasiya təminatı, sığorta riski və s.) funksiya.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı müxtəlif ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat, ekspedisiya, nəqliyyat – ekspedisiya firmaları, fiziki bölüşdürmə kompaniyaları, yük terminalları və terminal kompleksləri, yük bölüşdürmə şəbəkələri, hazır məhsulların sortlaşdırılması, taralaşdırma və qablaşdırılması ilə məşğul olan müəssisələr və s. vasitəçi qismində çıxış edirlər. Bu zaman nəzərə almaq lazımdır ki, fiziki bölüşdürməyə mənsub olan logistik aktivliyi ticarət vasitəçiləri də icra edə bilirlər.

Bölüşdürmə zamanı təminədiçi funksiyaları yerinə yetirən vasitəçilərə maliyyə müəssisələri və idarələri (bank, maliyyə kompaniyaları, klirinq və hesablama mərkəzləri, şirkətləri), informasiya xidməti göstərən müəssisələr (informasiya – dispetçer mərkəzləri, kollektiv istifadədə olan hesablama mərkəzləri, rabitə və telekommunikasiya müəssisələri

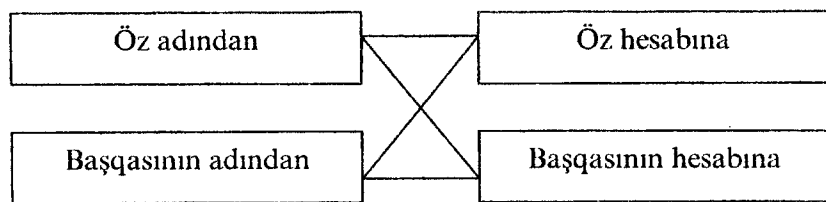
və s.), sığorta kompaniyaları, standartlaşdırma, lisenziyalasdırma və sertifikat idarələri aid edilir.

Ayındır ki, sadalanan vasitəçilər içərisində mühüm yeri bölüşdürmə ilə bilavasitə məşğul olan ticarət vasitəçiləri tutur. Bu tip vasitəçilər məhsulların mübadiləsi (alqı-satqısı) əməliyyatlarından əlavə fiziki bölüşdürmə ilə əlaqədar olan digər funksiyaları da (məsələn, nəqletmə, sığortalaşdırma, emal, ehtiyatların idarə edilməsi, maliyyə-kredit xidməti, satışdan qabaq və satışdan sonrakı servis və s.) yerinə yetirirlər.

Bununla əlaqədar olaraq vasitəçilərin məhsulların fiziki bölüşdürülməsi, habelə bölgü kanalları üzrə əlverişli və mümkün variantları seçən zaman yerinə yetirdikləri funksiyaya görə onların tiplərini müəyyənləşdirmək lazım gəlir. Daha doğrusu, hər hansı ixtiyari sistem kimi bölgü kanalları da ona daxil olan elementlərin sayı və mövcud elementlər arasında qarşılıqlı əlaqələrin xarakteri ilə deyil, bu elementlərin tipi (növu) ilə, yəni bütün sistem boyu fəaliyyətdə olan **vasitəçilərlə** xarakterizə olunur. Praktiki təcrübə sübut edir ki, vasitəçilər əsasən:

a) vasitəçi kimin adından fəaliyyət göstərir;

b) öz əməliyyatlarını onlar kimin hesabına həyata keçirirlər kimi iki əlamət üzrə təsnif edilir (şəkil 9.8).



Şəkil 9.8. Vasitəçilərin təsnif edilməsi əlamətləri

Müfəssəl şəkildə vasitəçilərin imkanları və xüsusiyyətlərini nəzərdən keçirək.

Bölgü kanallarında vasitəçilərin tipləri

Vasitəçilərin tipləri	Təsnifat əlamətləri
Diler	Öz adından öz hesabına
Distribyütor	Başqasının adından öz hesabına
Komissioner	Öz adından başqasının hesabına
Agent, broker	Başqasının adından başqasının hesabına

Diler - istehlakçılara az-çox yaxın olan, öz adından və öz hesabına əməliyyatlar aparan topdansatış vasitəçisidir. Onlar məhsulları istehsalçılardan müqavilələr əsasında qəbul edir və konkret məhsul partiyasının ümumi məbləğini ödədikdən sonra bu məhsulların tam mülkiyyətçisinə çevrilirlər. Sonradan potensial məhsul alıcıları ilə münasibətlərin necə qurulması, təşkil olunması, məhsullarının hansı şəraitdə və şərtlər daxilində reallaşdırılması dilerlərin şəxsi işi hesab olunur və bunu onlar öz riskləri hesabına həyata keçirirlər. Məhsul istehsalçıları ilə işgüzar münasibətləri davam etdirmək üçün dilerlər hər yeni məhsul partiyası üzrə müqavilə bağlamalıdır.

Son illərdə şaquli bölgü kanallarının formalaşması və satış prosesinin stabil xarakter alması iri məhsulgöndərənlərlə dilerlər arasında münasibətlərdə yeni keyfiyyət dəyişikliklərinin meydana gəlməsinə səbəb oldu.

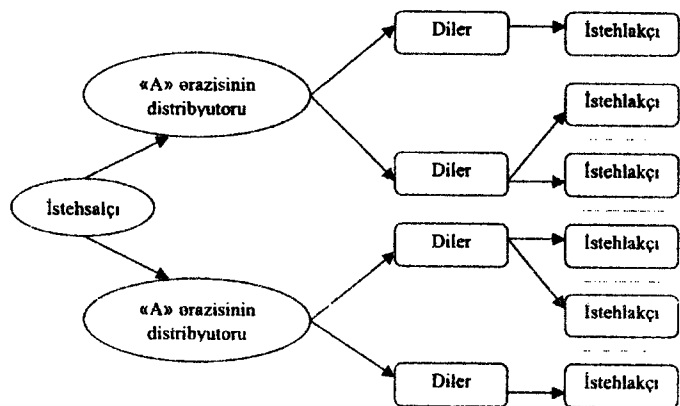
Istehsalçılar və məhsulgöndərənlərlə dilerlər arasında logistik münasibətlərin xarakterindən asılı olaraq iki tip - eksklyüziv və avtorizə edilmiş (bəyənilmiş) dilerləri fərqləndirirlər.

Eksklyüziv dilerlər - istehsalçıların hazır məhsullarının satışı üzrə əlahiddə hüquqlara malik olmaqla konkret regionda onun «təmsilçi - nümayəndə»-si kimi çıxış edir.

Avtorizə edilmiş dilerlər isə konkret regionda istehsalçı

firma və müəssisələrin vahid təmsilçisi hesab olunmur və ayrı-ayrı istehlakçı qrupları qarşısında satılmış məhsullara görə məsuliyyət daşıyırlar.

Distribyutor – məhsul istehsalçısının adından öz hesabına fəaliyyət göstərən vasitəçidir. Distribyutorlar istehsalçılarla müqavilə münasibətlərinə girərək razılaşdırılmış müddət ərzində müəyyən region daxilində hazır məhsulların satışı üzrə müstəsna hüquqlar əldə edir. Məhsulların reallaşdırılması zamanı onlar xüsusi mülkiyyətçiyə çevrilmədən istehsalçının adından öz hesablarına bu məhsulların ayrı – ayrı bölgü kanallarında hərəkətini təşkil edir. Bu növ vasitəçilərin öz hesablarına fəaliyyət göstərmələri onların yüksək maliyyə riskləri hesabına başa gəlir. Maliyyə risklərinin azaldılması üçün distribyutor hazır məhsullara az – çox stabil tələbin mövcud olduğu bir şəraitdə fəaliyyətə daha çox üstünlük verir. Buna görə də onlar bir qayda olaraq bölgü kanallarında istehsalçı və diler arasında aralıq mövqe tuturlar. Bu baxımdan hər bir istehsalçının bir neçə distribyutoru olur və onlar da öz növbəsində bir neçə dilərə xidmət göstəririlər (şəkil 9.9).



Şəkil 9.9. Bölgü kanallarının təşkili

Komissioner - topdan və pərakəndə satış vasitəçisi

olub öz adından istehsalçının hesabına əməliyyatlar aparır. Komissioner də distribyutor kimi satılan məhsulların mülkiyyətçisi hesab olunmur. İstehsalçılar əmtəlik məhsulların son istehlakçılara satılması və onların dəyərinin ödənilməsi anına qədər mülkiyyət sahibi kimi çıxış edirlər. Məhsulgöndərmələr üzrə müqavilə münasibətlərinin iştirakçısı hesab olunan komissioner öz adından müqavilə bağlamaq hüququna malikdir. Beləliklə, yalnız komissioner istehlakçıların (mövcud əməliyyat üzrə komitent) deyil, yalnız istehsalçılar üçün də vasitəçisi hesab olunur və satılan məhsulların dəyəri müvafiq qaydada onun hesabına (manat və ya valyuta) ödənilir. Çünki, istehlakçılar həm məhsulların alınması və həm də məhsulların dəyərinin ödənilməsi üzrə əməliyyatları eyni fiziki və ya hüquqi şəxslə aparır. İstehlakçılar tərəfindən komissionerə verilən haqlar aparılan əməliyyatların dəyərindən faiz və ya komitent tərəfindən təyin edilən qiymətlə faktiki satış qiyməti arasındakı fərq şəklində ödənilir. Məhsulları satış üçün qəbul edən komissionerlər onların kəmiyyət və keyfiyyətə normal saxlanılmasını təmin etməli və məhsulların itirilməsi, zədələnməsi və sonradan daxili qüsurların yaranmasına görə birbaşa maddi məs'uliyyət daşıyırlar.

Agent – hüquqi şəxs statuslu olmaqla digər şəxsin (prinsipialın) nümayəndəsi kimi çıxış edən vasitəçidir və öz hesabına prinsipialın adından müqavilələr bağlayır. Nəticə etibarilə agent prinsipiala xidmət edir və bu xidmətinə görə ondan ya razılaşdırılmış formada, ya da tariflər üzrə müvafiq qaydada haqq alır. Agentlərə verilən haqların ən geniş yayılmış forması bağlanmış sövdələşmələrin dəyərindən faiz şəklində tutulan məbləğdir. Təbii ki, bu məbləğin kəmiyyətə böyük olması agentləri həvəsləndirir və nəticədə onların fəaliyyət spektri genişlənir. Verilən səlahiyyətlərin tutumundan asılı olaraq agentləri iki: universal və baş (əsas) kateqoriyaya bölürlər.

Universal agentlər prinsipialın adından istənilən hüqu-

qı fəaliyyəti həyata keçirə bilər.

Baş (əsas) agent prinsipialın adından xüsusi razılaşdırılmış (müqavilədə göstərilmiş) fəaliyyətləri yerinə yetirir.

Bölüşdürmə kanallarında iştirak edən vasitəçilərdən biri də broker hesab olunur. Broker də diler və distribyutor kimi məhsul mülkiyyətçisi hesab olunmur və komissioner və distribyutor kimi məhsul üzərində sərəncam vermək hüququna malik deyil. Onun əsas fəaliyyəti bölgü kanallarının müxtəlif həlqələrində olan agentləri bir-birilə əlaqələndirməkdən, uzlaşdırmaqdan ibarətdir. Agentlərdən fərqli olaraq broker tərəflərin (həm istehsalçı, həm də istehlakçı) heç biri ilə müqavilə münasibətlərinə girmir və yalnız fərdi tapşırıqlar əsasında fəaliyyət göstərir. O, satılmış məhsullara görə mükafatlandırılır. Brokerin gəliri satılmış məhsullardan faizlə və ya hər satılan məhsul vahidindən ciddi formada tutulan haqlar əsasında formalaşır.

Beləliklə, bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrdə müxtəlif funksiyaları yerinə yetirən vasitəçilərin sayı günü - gündən artır. Müasir vasitəçilər üçün onların kontrakt və ya korporativ əsaslarla təşkili mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Burada əsas məqsəd məhsul istehsalçıları ilə topdan vasitəçilər arasında işgüzar münasibətlərin sadələşdirilməsi və alınan məhsul partiyalarının iriləşdirilməsi hesabına əlavə iqtisadi səmərə əldə etmək və mənfəət həcmi artırmaqdan ibarətdir.

Kontrakt əsasında topdansatış vasitəçilərinin yaranması zamanı iştirakçıların müstəqil assosiasiyalarda birləşməsi daha səciyyəvidir. Bu assosiasiyaların iştirakçıları müəyyən əməliyyatların yerinə yetirilməsi üzrə ixtisaslaşırlar. Məsələn, assosiasiyanın bir üzvü məhsulların nəql edilməsi, digəri isə nəql edilən məhsulların anbarlaşdırılması ilə məşğul olur.

Korporativ birliklərin yaradılmasında əsas məqsəd konkret bir və ya bir neçə məhsul qrupunun reallaşdırılmasından ibarətdir. Daha doğrusu, onlar müəyyən məhsul

əlaməti üzrə yaradılır. Məhsul partiyaları korporasiyanın iştirakçıları arasında qoyduqları kapitalın həcminə bərabər formada proporsional bölüşdürülür.

Qərbi ölkələrində kontrakt əsasında yaradılan topdansatış vasitəçiləri geniş yayılmışdır. Bu tip vasitəçilər istehsalçılardan başlamış və son pərakəndə satış ticarətinə qədər əsaslı bir dövrənin yaradılması, formalaşmasını həyata keçirir. Belə bir halda məhsulların satışı prosesi sürətlənir, məhsulların ekspertizasına real zəmanət artır, ticarət şəbəkələrinin optimal yerləşdirilməsinə nail olunur, habelə məhsulların istehlakçılara tez və keyfiyyətli çatdırılması ilə bağlı digər məsələlər həll edilir. Kontrakt münasibətləri əsasında ulüqi inteqrasiya regional vasitəçilər arasında daha da inkişaf edir. Milli bazarlara xidmətin keyfiyyəti yaxşılaşır.

9.6. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKANIN ƏSAS KONSEPSİYASI

Material axınlarının ayrı-ayrı bölüşdürmə şəbəkələri daxilində paylaşdırılması ilə əlaqədar bütün əməliyyatlar əsas açar logistik funksiya hesab edilən fiziki bölüşdürməni təşkil edir. Bu əməliyyatlar – elementar funksiyalardan:

- yükləmə – boşaltma;
- taralaşdırma;
- daşınma və saxlanma;
- sortlaşdırma və komplektləşdirmə;
- konsolidasiya və s. ibarətdir.

Elementar funksiyalar bilavasitə logistik sistemin fəaliyyətini yaxşılaşdırmaq və bölüşdürmə sferasında logistik servis xidmətinin keyfiyyətini yüksəltmək (optimallaşdırmaq) üçün həyata keçirilən kompleks funksiyalardan (nəql etmə, ehtiyatların idarə edilməsi və s.) ibarətdir.

Fiziki bölüşdürmə əməliyyatları bir tərəfdən istehsalçı firma və müəssisələrin məhsul satışı şəbəkələri, digər tərəfdən çoxsaylı logistik vasitəçilər – ticarət strukturları tərəfindən

yerinə yetirilir. Bu zaman bölüşdürmə sferasında fəaliyyət göstərən əksər logistik vasitəçilər nəqliyyat, ekspedisiya, yüklərin anbarlaşdırılması və saxlanması, sortlaşdırma, emal və s. üzrə yekcins əməliyyatlara görə logistik funksiyaları yerinə yetirirlər. Beynəlxalq biznes sahəsində geniş şöhrət qazanmış, nəhəng yük terminallarına və terminal komplekslərinə malik iri nəqliyyat – ekspedisiya və logistik firmalar da məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sahəsində bir sıra logistik funksiyaları həyata keçirir, yüklərlə istehsalçı firmaların hazır məhsullarının satışı üzrə əməliyyatları reallaşdırır və istehlakçılara səmərəli xidmət göstərirlər.

Qərbi ölkələrində bir qayda olaraq məhsul istehsalçılara və ya sahiblərinə tələb olunan kompleks xidmətləri həyata keçirən firma və ya şirkətləri fiziki bölüşdürmə ilə məşğul olan logistik firma və şirkətlər adlandırırlar. Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi ilə məşğul olan belə firma və şirkətlərin əsas fəaliyyəti ondan ibarətdir ki, onlar həm müəyyən ərazilərə (region, sahə və ya rayona) və ya nəqliyyat dəhlizlərinə (məsələn, intermodal yükdaşımaqlarına), həm də müəyyən istehlakçı qruplarına xidmət göstərirlər. Bu tip firma və şirkətlər hazır məhsulların və ya dəstələndirici məmulatların ayrı-ayrı satış bazarları arasında nəql edilməsi ilə yanaşı, eyni zamanda müəyyən ərazidə cəmləşən konkret məhsul istehsalçılara məxsus logistik kanallarda digər mümkün fiziki bölüşdürmə əməliyyatlarının icra edilməsi, reallaşdırılması üçün də daha çox maraqlı olurlar. Məhz bu baxımdan belə firma və şirkətlər müxtəlif istehlak xüsusiyyətlərinə malik material resurslarının saxlanması, çeşidləməyə ayrılması, istehlakçı tələbinə uyğun gündəlik buraxılış norması çərçivəsində istehsal yerlərinə, sahələrinə buraxılması və nəhayət istehsal istehlakına hazırlanması əməliyyatlarını bilavasitə həyata keçirən bir sıra əmtəə anbarları ilə işgüzar münasibətlər yaratmaq məcburiyyətində qalırlar. Daha doğrusu, onlar əmtəəlik məhsulların logistik bölüşdürülməsi üzrə menecer funksiyasını yerinə yetirmək,

məhsulların qablaşdırılması və markalaşdırılması, habelə satıcıdan sonrakı servis xidmətini təmin etməklə bərabər məhsuldaşımalar üzrə bütün proseslərin inteqrasiyasını həyata keçirən bir sıra yük terminallarına, anbar və nəqliyyat təsərrüfatlarına malik olmalıdır.

Məhsulların bölüşdürülməsi ilə məşğul olan firma və şirkətlərin fəaliyyət miqyasının genişləndirilməsində mövqedə müasir inkişaf meyilləri, ənənələri material axınları üzərində tam nəzarət işini aparmaq və bu əsasda firma və şirkətin maksimum mənfəətliyini təmin etməkdən ibarətdir. Bu, hər şeydən əvvəl məsələn, ayrı-ayrı məhsul növləri üzrə təchizat və satış əməliyyatlarının ixtisaslaşmasında, bütün bölüşdürmə şəbəkəsinə nəzarət edilməsində, habelə müəyyən ərazidə və ya sahədə konkret nomenklaturaya malik yüklərin daşınması üzrə nəqliyyat xidməti bazarının ayrı-ayrı segmentlərinin və ya bütövlükdə bazarın ələ keçirilməsində özünü təzahür etdirir. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, fiziki bölüşdürmə ilə məşğul olan firma və şirkətlər (vasitəçi strukturlar) əksər hallarda məhsul sahibləri kimi çıxış etmirlər. Onlar bölüşdürmə kanalları üzrə məhsulların hərəkəti, saxlanması və e'malı ilə əlaqədar meydana çıxan maliyyə risklərinin bir hissəsinə cavabdehlik məsuliyyəti daşıyır və bu riskləri öz üzərlərinə götürürlər.

Bu nöqtəyi-nəzərdən məhsul istehsalçıları (satıcılar və ya məhsulgöndərənlər) material axınları üzərində nəzarəti saxlamaq və özlərinin proqnozlaşdırılan mənfəətini təmin etmək və ya inteqrativ logistik sistem daxilində digər məqsəd funksiyalarının yerinə yetirilməsinə nail olmaq üçün məhsul (mal) yeridilişinin hər bir mərhələsində tədavi xərclərini, maliyyə risklərini, qiymətlərin cari səviyyəsini nəzərə almalıdırlar. Belə uçuşun vaxtında və məqsədəuyğun aparılması məhsul istehsalçıları üçün əlverişli şərait formalaşdırır. Daha doğrusu, məhsulların məqsəd bazarına hərəkəti boyu, bu yolda hər bir mərhələyə uyğun gələ bilən əlavə və güzəştlərin səviyyəsi, eləcə də son satış qiymətinin

müəyyənləşdirilməsi istehsalçı firmalara öz məhsullarının fiziki bölüşdürülməsi və ya nəql edilməsi üçün bölgü kanallarının iştirakçıları və ya nəqliyyat – ekspedisiya əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi sahəsində ixtisaslaşmış departamentlərlə ciddi və normal fəaliyyət mexanizminə malik müqavilələrin bağlanmasına imkan verir.

Belə tip müqavilələrdə göndəriləcək məhsul partiyasının həcmi, onun ayrı-ayrı məhsul çeşidləri üzrə nomenklaturası və göndərmə vaxtı, məhsulların göndərilməsi qaydası, keyfiyyəti və komplektliliyi, habelə müqavilə münasibətində olan tərəflərin cavabdehlik məsuliyyəti və öhdəlikləri bilavasitə nəzərdə tutulur.

Bağlanmış bu tip müqavilələr həm istehsaldaxili logistika, həm də logistik sistemlər çərçivəsində məhsulların qeyri-rasional hərəkətinin qarşısını alır, material axınlarının hərəkətini optimallaşdırır və onları son təyinat məntəqəsinə tələb olunan səviyyədə zəruri vaxtda çatdırır. Bu zaman bölüşdürmə şəbəkələri vasitəsilə fiziki bölüşdürülən və son istehlakçı tərəfindən istifadəsi yararlı hesab olunan məhsullar həmin andan etibarən mahiyyətcə konsolidasiya adlanan mərkəzdən keçir. Yə'ni, məqsəd bazarı üçün nəzərdə tutulan məhsullar istehsalçı firmanın bütün texnoloji xəttindən tam keçdikdən sonra satış şöbəsinin əmtəlik anbarından konsolidasiya adlanan mərkəzlərə daxil olur. Hər bir konsolidasiya mərkəzi məhsulların qruplaşdırıldığı və ya hissələrə ayrıldığı mərkəz kimi qəbul edilə bilər. Məhsulların qruplaşdırılması və ya hissələrə ayrılması ilə məşğul olan belə mərkəzlərdə bir qayda olaraq:

a) *integrasiya*: məhsulların saxlanması və yükləmə-boşaltma zamanı aralıq əməliyyatlara çəkilən xərclərin azaldılması məqsədilə iri məhsul vahidlərinin alınması üçün qruplaşdırılması,

b) *dezintegrasiya*: logistik dövrənin sonunda istehlakçı üçün əlverişli olan məhsulların tələb olunan ölçü vahidlərində alınması məqsədilə hissələrə ayrılması (bölünməsi) üzrə

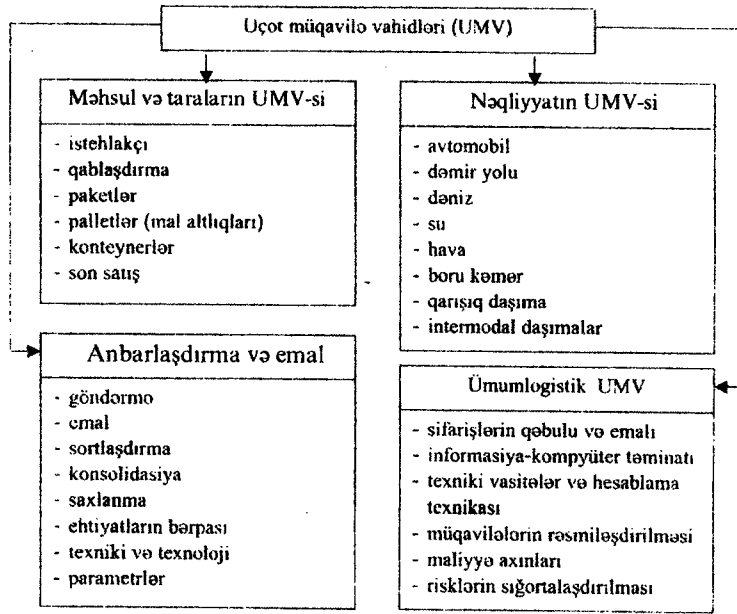
əməliyyatlar yerinə yetirilir.

Beləliklə, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sahəsində logistikanın əsas, başlıca qaydası iriləşdirilmiş məhsul partiyalarının seçilmiş nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə maksimum mümkün məsafələrə uyğun tezlikdə və müvafiq interval daxilində daşınmasından ibarətdir. Bu məqsədə nail olunması üçün logistik dövrənin ilkin mərhələsindən son mərhələsinə kimi material axınlarına aid edilən müxtəlif predmetləri nə qədər mümkünsə o qədər «konsolidasiya» etmək lazımdır. Belə tip konsolidasiyaya nümunə kimi dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması nəzərdə tutulan məhsulların iri yük terminallarında və ya stansiyalarında sortlaşdırılmasını aid etmək olar. Bu baxımdan daxili (inteqrallaşdırılmış) logistik sistemlər məhsulların ölçü vahidlərindən və ya yüklərin yerdəyişməsində istifadə olunan nəqliyyat vahidlərdən asılı olmayaraq bütün logistik dövrə uzununu hər bir şəbəkədə material axınlarının həm fasiləsizliyini, həm də bu mərhələləri tez ötür keçməsinə təmin etməlidir.

Nəzərə almaq lazımdır ki, məhsulların inteqrasiyası və ya dezinteqrasiyası nəticəsində alınan ixtiyari ölçü vahidləri və ya məhsuldaşımalarda istifadə olunan nəqliyyat vahidləri logistik sistemin hər bir iştirakçısı tərəfindən razılaşdırılmalı və bu əsasda müəyyənləşdirilməlidir. Konsolidasiya mərkəzindən istehlakçıya qədər üzərində müxtəlif xarakterli logistik əməliyyatlar aparılan belə məhsul vahidləri *transaksiya (transaction units)* və ya *uçot - müqavilə vahidləri (UMV)* adlanır (şəkil 9.10).

Təbii ki, bu *vahidlər* hər hansı istehlak xüsusiyyətlərinə malik məhsulların bölgü kanalları daxilində tərəfdaşlar – iştirakçılar arasında mübahisə predmetinə çevrilməməsi üçün əvvəlcədən razılaşdırılmalıdır. Konsolidasiya mərkəzləri və istehlakçılar (alıcılar) arasında qeyd olunan ölçü vahidləri daşıqlaşdırıldıqdan sonra, onlar məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üzrə nəzərdə tutulan logistik əməliyyatları

(əsasən təkrar) sadələşdirmək məqsədilə kifayət qədər uzun müddət üçün təchizat – satış təyinatlı xarakteristikalara malik olurlar. Məhsulun brutto və netto çəkisi, onun həcmi, hündürlüyü, eni, uzunluğu, yükün hündürlüyü, müxtəlif mühafizə üsulları, nəqləmə sürəti, qarşılıqlı əvəzetmə, taranın çəkisi, faydalı gərginlik, temperatur dəyişkənliyinə (rütubət) davamlılıq, ixtiyari nəqləmə üsulları və vasitələri, yük vahidlərinin ixtiyari yükləmə-boşaltma və saxlanma üsulları üçün yararlılığı və s. müəyyənləşdirilməsi məhz belə xarakteristikalar çoxluğuna aid edilir.



Şəkil 9.10. Logistika da UMV - nin təsnifatı

Uçot-müqavilə vahidlərinin müxtəlif xarakteristikalara malik olması konkret bazar və ya kommərsiya strukturları üçün nəzərdə tutulan tək cə bir məhsulun deyil, bütün məhsul nomenklaturasının bölüşdürmə kanalının iştirakçıları

tərəfindən mütəmadi razılaşdırılmasını - harmoniyasını tələb edir. *Məhsulların harmoniyası* yuxarıda qeyd olunan xarakteristikalar haqqında razılaşmalarla bərabər əsasən bütün logistik funksiyalar üçün UMV-nin standartlaşma səviyyəsini xarakterizə edir. Logistika da standartlaşdırmanın həyata keçirilməsi bütün logistik sistemlər çərçivəsində (və ya miqyasında) iqtisadi qənaətin əmələ gəlməsinə birbaşa təsir göstərir, onun yaranmasına səbəb olur. Buna görə də mütəxəssislər faktiki standartlaşdırma prosesinə məhsulların layihələşdirilməsi mərhələsindən başlanılmasını daha məqsədəuyğun hesab edirlər. İşlərin bu tələblər baxımından qurulması sonrakı mərhələlərdə ümumlogistik dövrə üzrə yüksək iqtisadi nəticələrin əldə edilməsinə əlverişli şərait yaradır. Məsələn, məhsulların qablaşdırılması zamanı hər bir istehsal sahəsində fəaliyyət göstərən layihə – konstruktör işçiləri çalışırlar ki, qablaşdırmanın ölçüləri fiziki bölüşdürmənin səmərəli həyata keçirilməsinə xidmət edən nəqliyyat vasitələrinin həcm modullarına uyğun gəlsin. Daha doğrusu, praktikada bir qayda olaraq hazır məhsulların məqsəd bazarına – istehlakçılara optimal çatdırılması vasitələrinin tətbiq intensivliyindən asılı olaraq qablaşdırma məhz bu vasitələrin həcminə – tutumuna uyğunlaşdırılmalıdır.

Digər nəzərə alınan məqam müxtəlif UMV, məsələn, qablaşdırma, satış, son istehlak, fiziki yerdəyişmənin yük vahidləri (pallet, paket, konteyner və s.), yük və nəqliyyat sənədləri, informasiya xarakteristikası və s. arasında məhsuldar harmoniyanın təmin edilməsindən ibarətdir. Buna görə də UMV məhsulların texniki-iqtisadi parametrlər üzrə müəyyən ierarxiya quruluşuna malik olur. Burada kiçik uçot-müqavilə vahidlərindən böyük uçot-müqavilə vahidlərinə keçid zamanı məhsuldar harmoniyaya mütləq riayət olunmalıdır. Əgər nəzərə alsaq ki, istehsalçılar, onların istehsal etdikləri məhsulların istismar xüsusiyyətləri, istehlakçılar, bölgü kanalları, istehsalçı və son istehlakçı arasında

məsafə, məhsuldaşımaların bazis şərtləri, məhsulların gündəlik istehlak norması, ehtiyatların səviyyəsi və s. müxtəlifdir, bu sahədə yekincilik yoxdur, sadalanan cəhətlərin hər biri spesifik xüsusiyyətlərə malikdir, onda yüklərin daşınmasını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin də müxtəlifliyini nəzərə almaq zəruriyyəti meydana çıxır. Yə'ni, hazır məhsulların istehsal yerlərindən ayrı-ayrı məhsul göndərənlərə və ya istehlakçılara müxtəlif səviyyəli bölgü kanalları ilə çatdırılması zamanı qarışıq (multimodal) nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilir. Buna görə də burada əsasən müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə məhsuldaşımaları həyata keçirən zaman harmoniya və standartlaşmaya məsələn, qarışıq (multimodal) daşımalarda konteynerlərin yük tutumunun standartlaşdırılması məsələsinə xüsusi diqqət yönəldilməlidir. Standartlaşdırmanın logistika səviyyəsində həyata keçirilməsi maliyyə, material və əmək resurslarına qənaət etməklə iqtisadi səmərənin əldə olunmasına şərait yaradır. Faktiki olaraq standartlaşma məsələsinə məhsulların layihələşdirilməsi mərhələsindən başlamaq lazımdır. Bu isə öz növbəsində məhsulun özünün, qablaşdırmanın ölçülərinin, nəqliyyat vasitələrinin həcm modullarına uyğun gəlməsinə və bu əsasdə məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin effektiv reallaşdırılmasına şərait yaradır. Yə'ni, məhsulun və onun qablaşdırıldığı taranın ölçüləri ilə nəqliyyat vasitələrinin həcm ölçüləri arasında harmoniya – ahəngdarlıq təmin edilməlidir. Bu *nəqliyyatın harmoniyası* adlanır.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı *məhsul və nəqliyyat* uçot vahidlərinin harmoniyası və standartlaşdırılması məsələsi də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bundan ötrü hər bir bölgü kanalı çərçivəsində yükqaldırma və yük tutumuna malik olan nəqliyyat vasitələri üçün logistik xarakteristikalar müəyyənləşdirilməlidir. Sonra isə müxtəlif tutumlu kiçik nəqliyyat vasitələri və qablaşdırma xarakteristikasına malik məhsulların (yük vahidlərinin) UMV-si təyin edilir. Analoji olaraq qarışıq daşımalar tələb edən və ya

əsaslanan (məsələn nəqliyyat şəbəkələrində) müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri arasında da məhsuldar harmoniya həyata keçirilməlidir. Belə harmoniyanın əsasını pallet (altlıqlar) və konteyner kimi taralar və məhsulların standart UMV-si təşkil edir. Hazır məhsulların daşınmasında palletlərin tətbiq edilməsi «*palletləşdirmə*» adı almaqla dünya biznes praktikasında məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesi məhsuldaşımada dəyişirdi. Bundan sonra məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesində konteynerlərdən istifadə olunması – konteynerləşdirmə logistikada köklü dəyişikliklərin həyata keçirilməsinə şərait yaratdı. Universal konteynerlərə yük tutumunun standartlaşdırılması (tənzimlənen) məhsul və taralar üzrə yeni UMV-nin meydana gəlməsinə təkan verdi. Nəticə etibarilə palletlərdən sonra konteynerlərin yük vahidləri kimi çıxış etməsi və müxtəlif nəqliyyat vasitələri arasında geniş tətbiq imkanı tapması logistikada inqilabi dəyişikliklərə gətirib çıxardı.

Ümumiyyətlə, məhsuldar harmoniya məhsulların UMV-sinin ierarxiya nərdivanı ilə bütün nəqliyyat növləri üçün nəzərdə tutulan nəqliyyatın UMV-sinin ierarxiya nərdivanı arasında da təmin edilməlidir. Bu iki ölçü şkalalarını əlaqələndirən əsas xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, nəqliyyat vahidləri onların malik olduqları konstruktiv parametrlər və imkanlar ilə (yük qaldırma, yük tutumu, e'tibarlılıq, sürət və s.) xarakterizə olunduğundan, məhsulların uçot müqavilə vahidləri bu imkanlara uyğunlaşdırılmalıdır. Yə'ni, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sahəsində logistikanın əsas vəzifəsi, məhsulların UMV-si nöqtəyi-nəzərindən mövcud nəqliyyat vasitələri və onlardan optimal istifadə imkanları arasında tarazlığın, ümumi müvazinətin axtarılıb tapılmasından ibarətdir.

İstənilən nəqliyyat vasitəsi üçün hər bir məhsulun UMV-si ton/m³ və ya əksinə, məsələn, m³/ton hesablanır. Birinci halda (ton/m) hər bir nəqliyyat vahidinin malik olduğu yükötürmə qabiliyyətinə uyğun olaraq məhsulların

UMV ilə tam doldurulması. İkinci halda isə (m^3/ton) nəqliyyat vasitələrinin m^3 -lərlə ölçülən tutumunun (həcmünün) müvafiq ölçü vahidlərinə malik məhsulların doldurulması xarakterizə olunur.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin təşkili zamanı logistik bölgü kanallarının sonuna qədər məhsulların ölçü UMV-sini onların imkanları ilə, habelə nəqliyyatın UMV-sini onların tutumu ilə rəşional əlaqələndirmək lazımdır. Bundan başqa, logistik sistem daxilində məhsulların fiziki bölüşdürülməsi həyata keçirilən hər bir mərhələ (səviyyə) üzrə müxtəlif UMV arasında da çoxsaylı razılaşmalar tələb olunur. Bu tip razılaşmaların idarə edilməsi və məhsulların fiziki bölüşdürülməsi mərhələlərində yerinə yetirilən işlərin əlaqələndirilməsi istehsalçı firma və müəssisənin yuxarı idarəetmə aparatı (inteqrativ menecer) tərəfindən həyata keçirilməlidir.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin əsas vəzifəsi inteqrativ logistikada optimal nəticələrin əldə edilməsindən ibarətdir. Buna görə də fiziki bölüşdürmənin müasir inkişaf əhəmələri yüklərin konteynerləşdirilməsi konsepsiyası ilə əlaqələndirilməlidir. Avropa ittifaqının üzvü olan dövlətlərdə yüklərin daşınması üzrə beynəlxalq logistik mərkəzlər yaradılmış və qarışıq daşımalarda konteynerlərdən istifadəni nəzərdə tutan konsolidasiya mərkəzlərində konkret proqramlar (Collomodul, UNCTAD proqramları) qəbul edilmişdir. Bu proqramlarda əsas məqsəd nəqliyyat növləri arasında əksər UMV üçün konteynerlərdən istifadə imkanlarını müəyyənləşdirməkdən ibarətdir.

Əgər əvvəllər konteynerləşdirmə yalnız nəqliyyatın iqtisadiyyatının problemi hesab edilirdisə, müasir iqtisadi şəraitdə o, logistik nöqteyi-nəzərdən yanaşma tələb edir. Daha doğrusu, hər bir nəqliyyat növü standart UMV-yə malik olan məhsullar ilə konteynerlər arasında inteqrativ keyfiyyət təşkil etməlidir. Bundan başqa, hər bir nəqliyyat vasitəsi yeni texnikaya və konteynerlərin rəşional aparılması,

qablaşdırılmasına şərait yaradan zəruri parametrlərə malik olmaları. Faktiki olaraq nəqliyyat vasitələri konteynerləri deyil, konteynerlər logistik dövrənin hansı sahəsində bu və ya digər nəqliyyat vasitəsindən istifadə olunmasını müəyyənləşdirir.

Yuxarıda qeyd olunanlardan belə qənaətə gəlmək olar ki, bu necə nəqliyyat növünün tətbiq edilməsini tələb edən makrologistik sistemlər (regional, respublika və beynəlxalq) üçün məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesində konteynerlərdən istifadə aktual məsələ hesab edilir. Eyni zamanda mikrologistik sistemlər səviyyəsində də məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üçün konteynerləşdirmə əməliyyatının tətbiqi zəruridir. Buna görə də bölüşdürmə və ya satış üzrə müqavilələrin bağlanması zamanı məhsulların üç əsas Uçot Müqavilə Vahidləri arasında harmoniyanı təmin etmək lazımdır:

- yük vahidi – qablaşdırma;
- yük vahidi – pallet (mal altlıqları);
- yük vahidləri – konteynerlər.

Praktik təcrübə göstərir ki, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı qeyd olunan bu üç vahidin qısa UMV-sindən istifadə olunur. Məsələn,

- yarım hündür pallet, mini pallet, «Roll» tipli konteynerlər
- mini konteyner (belə konteynerlər yan-yanaya qoyulduqda bir konteyner - yük vahidi yaranır).

Hər üç səviyyə üçün başlıca vəzifə yüklərin iqtisadi baxımdan əlverişli formada qruplaşdırılması və bölünməsinə imkan verən texnologiyanın tapılmasından ibarətdir.

Fiziki bölüşdürmə şəbəkələrində məhsullar üzrə UMV-nin hər üç səviyyəsi (paket, pallet, konteyner) üçün avtomatlaşdırılmış avadanlıqların tətbiqi ilə yüklərin emalı həyata keçirən mərkəzlərin yerləşdirilməsini nəzərə almaq lazımdır. Praktiki təcrübə sübut edir ki, anbar və bölüşdürmə platformasına malik olmayan istehsal mərkəzlə-

ri arasında UMV kimi konteynerlərdən istifadə olunması daha əlverişlidir. Bu zaman bölüşdürmə platformaları müxtəlif nomenklaturalı və iri həcmli ehtiyatların e'malı üçün yüksək mexanikləşdirmə səviyyəsinə malik avadanlıqlarla təchiz edilməlidir.

Palletlərin avtomatlaşdırılmış formada emalını nəzərdə tutan konsolidasiyanın ikinci səviyyəsi yerli bazarları əhatə etməklə özündə bütün növ istehsal mərkəzlərini və məhsul istehlakçıları ilə mütəmadi əlaqədə olan anbar konsolidasiya mərkəzlərini birləşdirir. Belə mərkəzlər eynicinsli palletlərlə (eyniadlı məhsullarla) yüklənmiş konteynerləri məhsul istehsalçılarından qəbul edir. Qəbul edilmiş palletlər bu mərkəzlərdə yeni yük vahidlərinə – taralara yüklənmiş palletlərə çevrilir. Məsələnin maraqlı doğuran tərəfi ondan ibarətdir ki, yeni yük vahidləri əvvəlkindən fərqli olaraq müxtəlif təyinatlı məhsulları özündə birləşdirir və istehlakçılara (ticarət şəbəkələrinə) onların sifarişləri əsasında daşınmaq üçün yenidən konteynerlərə yüklənir. Belə tip konsolidasiya mərkəzlərində müxtəlif istehsalçılardan palletlər formasında daxil olan yük vahidlərinin istehlakçı qrupları üzrə sortlaşdırılması həyata keçirilir. Sortlaşdırma nəticəsində bir təyinat məntəqəsinə avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması nəzərdə tutulan yük və ya yük partiyası istehlakçı sifarişlərinə uyğun olaraq əvvəlcədən tərtib edilmiş reystr üzrə konteynerlərə yüklənir.

Konsolidasiyanın üçüncü səviyyəsi son istehlakçılara yaxınlaşmağı, daha doğrusu, qablaşdırılmış formada yüklənmiş müxtəlif məmulatların pallet vahidləri səviyyəsində sortlaşdırılmasını nəzərdə tutur. Bu zaman sortlaşdırmanı həyata keçirən sortlaşdırma xətti elə quraşdırılmalıdır ki, eynicinsli pallet vahidlərini qəbul edə bilsin. Bu pallet səviyyəsində sortlaşdırma xətti məsələn, supermarketinq kimi ticarət şəbəkələrinə çatdırılmaq üçün konteynerlərə yüklənməyə imkan verən eynicinsli pallet vahidlərinin alınmasına şərait yaratmalıdır.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin qeyd edilən bu sxemindən taraların geri – ilkin məntəqəyə qaytarılması zamanı da istifadə edilir.

İdeal halda yerli konsolidasiya mərkəzlərində konteyner UMV-dən bu bazarlarda fəaliyyət göstərən istehlakçılara hazır məhsulların göndərilməsi üçün istifadə olunur. Bu zaman bütün logistik dövrə elə qurulmalı və quraşdırılmalıdır ki, bu vahid səviyyəsində yüklərin həm e'malı, həm də anbarlaşdırılmasını həyata keçirmək mümkün olsun.

Beləliklə, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sahəsində logistikanın üç «qızıl» qaydası - **konsepsiyası** mövcuddur.

BİRİNCİ QAYDA. *İstehlakçıların tələbini daha dolğun və effektiv ödəmək üçün bölüşdürücü logistik dövrə istehlakçıları əlverişli olan son satış şəbəkəsinə – məntəqəsinə maksimum yaxınlaşmağı təmin etməli və hər bir məhsul üzrə mövcud yük vahidləri və maksimum mümkün tutuma malik yük nəqliyyat vahidlərindən istifadə etməklə nəqletməni daha böyük məsafələr üçün həyata keçirməlidir.*

Bu qaydanın tətbiqi bir sıra spesifik xüsusiyyətlərlə səciyyələnir. Bunun üçün ilkin olaraq məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən ayrı-ayrı bölüşdürmə şəbəkələrinin qurulması prinsipləri, meyarları aşkar edilməli və onlar müəyyən ardıcılıq - əhəmiyyətlik dərəcəsi nəzərə alınmaqla düzülməlidir (ranjirovka edilməlidir). Aydındır ki, bölüşdürücü logistik şəbəkə istehlak yerlərinə, xüsusilə də son istehlak yerlərinə yaxın yerləşdirilməlidir. Belə bir prinsipin məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı nəzərə alınması ümumlogistik sistemin hər bir iştirakçısının normal fəaliyyəti, habelə bütün sistem üzrə logistik sistemin iqtisadi effektivliyinin yüksəldilməsi üçün təminatçıya çevrilir. Daha doğrusu, bu qaydanın birinci hissəsində qeyd olunan «maksimum yaxınlaşma» anlayışına istehsalçı mövqeyindən yanaşdıqda, istehsalçı izafi ehtiyatların yaradılması və onların saxlanması kimi əlavə işlərdən azad olur. Bazar tələbinə uyğun formada istehsal proqramında baş verən dəyişikliklə-

rə bu «yaxınlıqdan» istifadə etməklə tez reaksiya vermək imkanı qazanır və istehsal yerlərinin cari tələbatını operativ ödəyə bilər. Yəni, illik sifariş paketlərinin hazırlanması, bunun üçün məqsəd bazarının tədqiqi, ayrı-ayrı məhsulqöndərənlərin seçilməsi, qiymətləndirilməsi, seçilmiş məqsəd - tədarükat bazarlarından məhsulların daşınması ilə əlaqədar əlavə nəqliyyat xərcləri və s. bu kimi işlərdən bilavasitə azad olur. Məsələyə məhsulqöndərənlərin mövqeyindən yanaşdıqda isə servis xidmətinə ehtiyacı olan daha çox istehlakçı qruplarına nəzarət edir və bu əsasda da getdikcə özlərinin bazar paylarını artırır, habelə geniş məhsul nomenklaturası üzrə iri bölüşdürmə mərkəzlərinə çevrilirlər.

Qaydanın ikinci hissəsində göstərilən «daha böyük məsafələr» anlayışı isə maksimum mümkün tutuma malik müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə məhsulların (yük vahidlərinin) logistik dövrənin ilkin - başlanğıc mərhələsindən son təyinat məntəqəsinə qədər daşınmasını - nəqlini nəzərdə tutur. Bu zaman logistik dövrənin uzunluğu qətd edilən kilometrərlə deyil, məhz məhsulların nəql edilməsi sürətinə nisbətən daşımaların etibarlılığı və keyfiyyəti ilə səciyyələnir. Başqa sözlə, ilkin və son məntəqələr arasında məsafədən və istifadə olunan nəqliyyatın növündən asılı olmayaraq məhsulların istehlak yerlərinə istehsal sahələrində aldığı, malik olduqları bütün texniki-iqtisadi parametrlərə uyğun formada çatdırılması daha çox əhəmiyyət kəsb edir.

İKİNCİ QAYDA. Məhsulların logistik dövrədə fiziki bölüşdürülməsi məsələsinin effektiv həlli üçün minimum sayda məhsul və nəqliyyat (onların tutumundan asılı olmayan) uçot - müqavilə vahidlərindən istifadə etmək lazımdır.

Təbii ki, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı nə qədər az uçot müqavilə vahidlərindən istifadə edilərsə logistik sistemlərin operativliyi, material resurslarının manevrliyi və bu əsasda logistik sistemin effektiv fəaliyyəti təmin edilmiş olur. Bunun üçün mövcud «minimum sayda UMV»

konsepsiyasına yanaşmada fərqli baxışları nəzərə almasaq UMV-nin dövryyəsi məsələsinə yəni, onların vaxtında istehlakçılara təqdim edilməsinin həm kəmiyyətinə, həm də keyfiyyətinə xüsusilə diqqət verilməlidir. Başqa sözlə, bu konsepsiya daxilində ayrı-ayrı istehlakçıların hər bir uçot müqavilə vahidlərindən neçə dəfə və necə istifadə etməsi fiziki bölüşdürmənin mahiyyətini təşkil etməlidir. Bu isə hər şeydən əvvəl göstərilən vahidlərin texniki e'malı üçün avadanlıqların intensiv istifadəsini və müxtəlif sayda nəqliyyat vasitələrinin (məsələn, iri terminal kompleksləri) tətbiqi ilə yüklərin daşınması zamanı UMV-nin istismarı üçün maraqlı olan infrastrukturun mövcudluğunu nəzərdə tutur.

Ümumiyyətlə, qeyd olunan qaydanın tətbiqi məhsulların fiziki bölüşdürülməsi sferasında (makro və mikro logistik səviyyədə), xüsusilə də texnoloji avadanlıqlardan istifadə üzrə iqtisadi effektivliyin müqayisəli qiymətləndirilməsinin aparılmasını tələb edir.

ÜÇÜNCÜ QAYDA. Əgər məhsulların fiziki bölüşdürülməsi zamanı bölgü kanallarının səviyyəsindən asılı olmayaraq stasionar anbarların yaradılması zəruriyyət kəsb edərsə, onda onların logistik dövrədə - başlanğıc olaraq sortlaşdırma baxımından ilkin istehsal prosesinə və yekun olaraq nəqliyyat baxımından isə son satış şəbəkəsinə yaxın konsolidasiya mərkəzlərində yerləşdirilməsi daha məqsədəuyğundur.

Bu qaydaya məhsul vahidləri qrupunun bütün səviyyələri birmənalı tabe olmalıdır. Aydınır ki, iqtisadiyyatda ideal vəziyyət adətən cəmiyyət üçün məhsul istehsalı tempinin onun istehlakı tempi ilə adekvatlıq, uyğunluq təşkil etməsindən ibarətdir. Belə bir vəziyyətdə material axınlarının logistik baxımdan idarə edilməsi üçün bölüşdürmə kanallarını əhatə edən bütün səviyyələrdə ehtiyatların yaradılmasına iqtisadi cəhətdən heç bir ehtiyac qalmır və istehlakçılara xidmət edən son satış şəbəkələrində isə minimum zəruri səviyyədə müxtəlif nomenklaturaya malik əmtəlik ehtiyatlar yaradılır.

Lakin real iqtisadi vəziyyət həmişə ideal vəziyyətlə təbii ki, müxtəliflik (bazar üçün konkret məhsul istehsalı tempi ilə onun istehlak tempi arasında fərq mövcuddur) təşkil edir. Buna görə də istehlakçı tələbatını vaxtı-vaxtında dolğun ödəmək, onların tələblərinə – sifarişlərinə operativ reaksiya vermək və bütün səviyyələrdə məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirmək üçün stasionar anbarların yaradılması vacib əhəmiyyət kəsb edir. Məhz buna görə də üçüncü qayda stasionar anbarların yaradılmasını əsaslandırmaqla onların logistik dövrünün hansı mərhələsində və hansı hallarda yaradılması suallarına da birmənalı cavab verir. Bu qaydanın tətbiq edilməsi lokal (yerli) bazarlarda yerləşən stasionar anbarların yaradılması və mobil, səyyar ehtiyatlar konsepsiyası arasında seçimin aparılması üçün yeni perspektivlər açır. Başqa sözlə, bölüşdürmənin intensivliyi, sürəti ilə onun etibarlılığı arasında seçim aparmaq zəruriyyəti meydana çıxır.

FƏSİL 10: NƏQLİYYAT LOGİSTİKASI

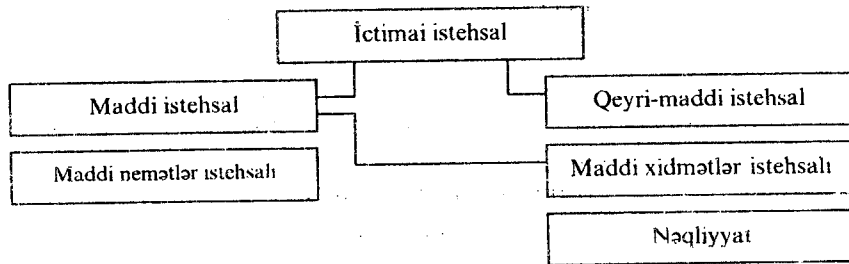
10.1. LOGİSTİKANIN NƏQLİYYATA TƏSİRİ

Nəqliyyat milli iqtisadiyyatın və ictimai istehsalın müstəqil sahəsi olub sərnişinlərin və logistik yüklərin daşınmasını həyata keçirir.

Nəqliyyat ictimai istehsal prosesinin davamı olaraq məhsulları istehsal yerlərindən son təyinat məntəqələrinə çatdırmaqla məhsulların dəyərinin formalaşmasında bilavasitə iştirak edir. O, məhsulların istehsal prosesini davam etdirir və onu tədavül prosesi çərçivəsində başa çatdırır. Daha doğrusu, nəqliyyat tədavül prosesi çərçivəsi daxilində və ya tədavül prosesi üçün istehsal prosesinin davamıdır. Belə ki, hazır məhsul bir istehsal yerindən məkan baxımından ondan aralı yerləşən digər bir istehsal (istehlak) yerinə istehsal (şəxsi) istehlakı üçün daşınır. Hazır məhsullar yalnız bu yerdəyişməni həyata keçirdikdən sonra istehlak üçün hazır olur, özünün istehlakı üçün gözləmə mövqeyi tutur. Deməli, nəqliyyat, cəmiyyətin maddi - texniki bazasının mühüm tərkib hissəsi və ən mühüm maddi istehsal sahələrindən biri olub maddi xidmətlər göstərməklə məşğuldur.

Bununla belə nəqliyyat bir sıra xüsusiyyətləri ilə başqa maddi istehsal sahələrindən fərqlənir. Əvvəla, nəqliyyatdan istifadə prosesində yeni məhsul yaranmır, nəqlətmə prosesində məhsulun xassə və formasında heç bir dəyişiklik (normal şəraitdə) baş vermir. Nəticə etibarlı ilə məhsulda məkan dəyişikliyi baş verdiyindən aşınmaya məruz qalmış məhsulun dəyəri nəqlətməyə sərf olunan ictimai zəruri əmək məsrəflərinin həcmi qədər artır. Nəqliyyatın məhsulu əlahiddə mövcud olmur. Başqa sözlə, o, maddi xidmət göstərdiyindən onun istehsalı prosesilə istehlakı prosesi eyni zaman kəsiyində baş verir. Nisbi mənada üst – üstə düşür. Yəni, nəqliyyatın məhsulu istehsal olunduğu anda da istehlak olunur.

İctimai istehsalın strukturuna görə nəqliyyat istehsal sferasına aid edilir:



Şəkil 10.1. İctimai istehsalın strukturunda nəqliyyatın yeri

Material axınlarının ilkin yaranma mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti zamanı logistik əməliyyatların böyük əksər hissəsi məhz müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan nəqliyyat logistikanın funksional sahələri arasında əlaqələndirici rol oynayır.

Məhsulların logistik dövrünün ayrı – ayrı mərhələlərinə ötürülməsi, yəni istehsal prosesinin ahəngdar təşkili, tədavi kanallarından logistik yük vahidlərinin tez ötürülməsi, istehsal və əmtəlik ehtiyatların tələb olunan səviyyədə saxlanılması nəqliyyat logistikası ilə sıx bağlıdır. Məhz material resurslarının ilkin mənbədən son istehlak yerlərinə qədər müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə daşınması zamanı yerinə yetirilən logistik əməliyyatlara çəkilən məsrəflər ümumi logistik xərclərin 50% - ni təşkil edir.

Bir elm sahəsi kimi logistika əhəmiyyətli dərəcədə inkişaf etdikcə o, nəqliyyat siyasətinə və bu sahədə mövcud olan müəssisə və departamentlərin (agentliklərin) fəaliyyət xarakterinə, habelə onlarda struktur dəyişikliklərinin aparılmasına əsaslı təsir göstərdi. Lakin ötən əsrin 70 - ci illərində sənayecə inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatında bu

sahənin inkişafına xüsusi diqqət yetirilmədiyindən onun xüsusi çəkisi iqtisadiyyatın digər sahələrilə müqayisədə çox azlıq təşkil edirdi. Belə bir vəziyyətin yaranmasının əsas səbəbləri hər şeydən əvvəl dövlət tənzimlənmə orqanlarının yükdaşıma tariflərini, yükdaşıma məsafələrini, daşınan yüklərin nomenklaturasını, bu sahəyə ayrılan kapital qoyuluşlarını və nəqliyyat kompaniyalarına aid edilən digər parametrləri çox ciddi formada nəzarət altında saxlamaları ilə əlaqədar idi. Nəticə etibarilə nəqliyyat təşkilatları arasında rəqabət mübarizəsinin mövcud olmaması onların inhisarçı mövqeyini daha da gücləndirirdi. Bu da nəqliyyat təşkilatları və ya departamentlərinin istehlakçılara göstərdikləri xidmətlərin çeşidi və həcmi tətbiq edilən yüksək tariflər hesabına saxlamaq imkanı verirdi.

Nəqliyyatın əks tənzimlənməsi yuxarıda qeyd olunan məhdudiyyətlərin aradan qaldırılmasına imkan yaratdı. Dövlət tənzimlənməsi səviyyəsinin azaldılması hesabına nəqliyyat müəssisələri və firmaları özlərinin göstərə biləcəkləri xidmətlərin təklif edilməsi sahəsində iqtisadi müstəqillik qazandılar. Nəticə etibarilə yüksək tariflərin ödənilməsinə alışan, bu məcburiyyətdə qalan firmalar azad olmuş dövrəyə vəsaitlərinin bir hissəsini istehsalın inkişafına və habelə istehsalla nəqliyyat arasında müəyyən sinxronluğun əldə olunmasına, təşkilinə yönəldilər. Bununla əlaqədar olaraq məhsulgöndərmələrin keyfiyyətinə tələblər artdı, nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi zamanı tətbiq edilən meyarların əhəmiyyətli dərəcəsi dəyişikliklərə məruz qaldı, iri və kiçik partiyalı yüklərin tez və vaxtında daşınması üçün daha mütərəqqi formalar axtarılmaya başlandı. Bütün qeyd olunanlar isə daşımaların tərkibində dəyişikliklərə, daha doğrusu, nəqliyyat və nəqliyyat siyasəti sahəsində yeni baxışların yaranmasına səbəb olmaqla logistik dövrdə mövcud əlaqələrə də yeni keyfiyyət çalarları gətirdi.

Sərt dövlət tənzimlənməsindən qeyri - tarif tənzimlənməsinə keçid 1970 – ci illərin sonlarından başlandı. Bu

sahədə əsaslı keyfiyyət dəyişiklikləri ABS -- da xüsusi müşahidə olundu. Əvvəlcə 1977 - ci ildə hava nəqliyyatı, 1980 -- ci ildə avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı və nəhayət 1984 -- cü ildə isə su nəqliyyatı qeyri - tarif tənzimlənməsinə keçdi. Qəbul edilən qanunlar və normativ hüquqi sənədlərdə bütün növ nəqliyyat vasitələri üzrə yeni kompaniyaların yaradılması şərtləri nəzərdə tutuldu. Təbii ki, bu nəqliyyat şirkətləri təklif etdikləri xidmət növlərinə bazar tələbindən asılı olaraq müstəqil formada tariflər müəyyənləşdirdilər. Bundan başqa hava nəqliyyatında aviasiya ekspeditor agentlərinə xüsusi mülkiyyətçi kimi hava gəmiləri saxlamaq və onu istismar etmək hüququ verildi. Avtomobil nəqliyyatı agentləri üçün ümumi istifadədə olan nəqliyyat şirkətlərlə birgə iş birliyi qurmaq, onlarla müştərək fəaliyyət göstərmək imkanları yarandı. Ekspeditor agentləri və nəqliyyat şirkətlərinin xarici ticarət sahəsində ixtisaslaşmış firmalarla birgə müəssisələr yaratmaq üçün fəaliyyət imkanları genişləndi. Yaponiyada nəqliyyat sferasında rəqabəti daha da gücləndirmək məqsədilə dəmir yolunun tam formada özəlləşdirilməsi həyata keçirildi. Böyük Britaniyada həm ayrı-ayrı nomenklaturalar, həm də qurşaqlar üzrə məhsuldaşmalarını yerinə yetirən avtomobillərdən istifadəni məhdudlaşdıran lisenziyalar ləğv edildi.

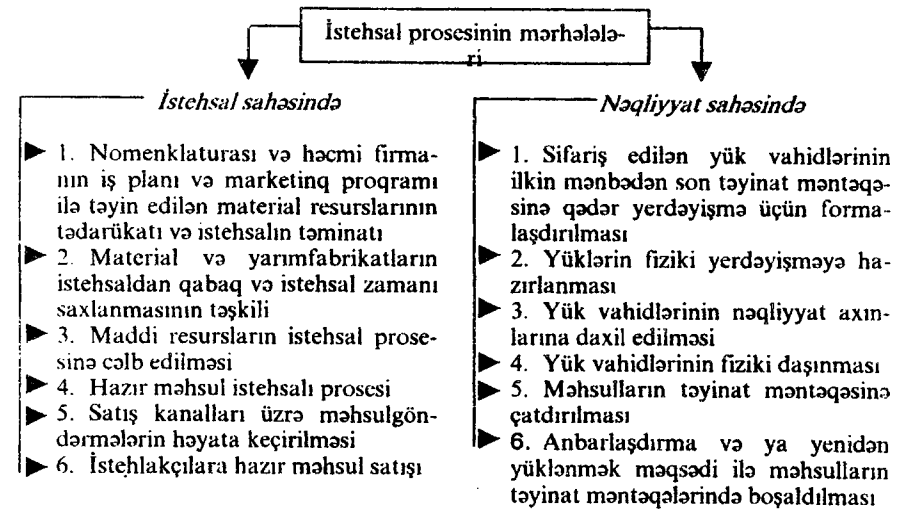
Respublikamızın malik olduğu nəqliyyat parkı, nəqliyyat təsərrüfatı sahəsində ləng olsa da bazar iqtisadiyyatının tələblərindən irəli gələn islahatlar aparılır və bu sahədə yerinə yetirilən işlər beynəlxalq təcrübədəki mütərəqqi meyllərə uyğunlaşdırılır.

Firmaların təsərrüfat fəaliyyətində nəqliyyatla istehsal prosesi arasında olduqca üzvi əlaqələr mövcuddur. Bu əlaqələrdə sinxronluğa nail olmaq üçün «kanban» və «dəqiq vaxtında» metodları geniş tətbiq edilir. Qeyd olunan metodların nəqliyyatda tətbiqi hər şeydən əvvəl aşağıdakı faktorlarla şərtləşir:

a) Məhsulların istehsal olunduğu yerlərə və ya sahələrə

rə zəruri xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici məmulatlar (ehtiyatların konkret səviyyəsi haqqında informasiyaların mövcud olmasından asılı olmayaraq) texnoloji ardıcılığı nəzərə alan ciddi istehsal qrafikləri əsasında çətdirilməlidir.

b) İstehsal prosesinin davamı hesab edilən tədavül sferasında (tədarükat və satış logistikasında) məhsuldaşmalar izafi vaxt itkisinə yol vermədən qısa zaman intervalında özlərinin təyinat məntəqələrinə -- istehlak yerlərinə ciddi müəyyən edilmiş «dəqiq vaxtında» və «kanban» sisteminə uyğun formada çətdirilməlidir (şəkil 10.2).



Şəkil 10.2. Firmaların təsərrüfat fəaliyyətlərində istehsal və nəqliyyat proseslərinin qarşılıqlı əlaqəsi

Şəkildən görüldüyü kimi qeyd olunan texnologiya ilə hazır məhsulun istehsalı və nəqli prosesi arasında dialektik vəhdətin yaradılması hər şeydən əvvəl böyük həcmdə əmək və maliyyə resursları tələb edən anbar təsərrüfatına tələbi aradan qaldırır. Bu zaman anbar və bazaların yaradılması

və bu təsərrüfatın saxlanması üçün nəzərdə tutulan əsas və dövrüyyə vəsaitləri istehsalın genişləndirilməsi və yenidən qurulmasına yönəldilir. Mahiyyət baxımından material resursları üzrə normativ ehtiyatların həcmi kəskin şəkildə azalır. Məsələn, Yaponiyada bu tip ehtiyatlar istehsal yerlərinin və ya sahələrinin iki və ya beş günlük tələbatı həcmində yaradılır. «Nissan» avtomobil zavodunda isə dəstləşdirici hissələrin ehtiyatı əsas konveyerin 2 saatlıq işi üçün hesablanır. İşlərin «dəqiq vaxtında» sistemi üzrə təşkil edilməsi əmtəəlik məhsulların satışı prosesinə sərf edilən vaxtın da iki dəfə azaldılmasına səbəb olur.

Ümumiyyətlə, istər istehsal yerlərinin plan və marketinq proqramlarına uyğun formada material resursları ilə zəruri vaxt intervalında təmin edilməsi, istərsə də istehsal edilmiş hazır məhsulun müxtəlif səviyyəli bölgü və satış kanalları vasitəsi ilə istehlakçılara çatdırılması məhz nəqliyyatın köməyi ilə həyata keçirilir. Deməli, istehsal yerləri və ya sahələrinin dəqiq vaxtında material resursları ilə təmin edilməsi bir tərəfdən istehsal prosesinin ahəngdarlığına şərait yaradır, istehsalda resurs çatışmazlığı ilə əlaqədar olan fasilələri aradan qaldırır, material ehtiyatlarının yaradılması və saxlanması xərclərini azaldırsa, digər tərəfdən istehlakçı tələbinin vaxtında ödənilməsi üçün məhsulların ayrı-ayrı satış kanallarına ötürülməsini tezləşdirir, əmtəəlik məhsul ehtiyatının yaradılması zəruriyyətini aradan qaldırır. Məhz məhsulların nəql edilməsi prosesinə istehsal xarakterinin verilməsi əvvəl qeyd edildiyi kimi bu prosesin tədavi sferasında davam etməsi deməkdir. Bu baxımdan alt logistik sistem kimi çıxış edən nəqliyyata, nəqliyyat proseslərinin təşkilinə yeni yanaşma ona müxtəlif aspektlərdən baxışın aparılması üçün obyektiv zəruriyyət yaradır. Nəqliyyat logistikası bütün logistik sistemin elementləri arasında tarazlığın və qarşılıqlı əlaqələrin yaradılmasını təmin edir. Buna görə də nəqliyyat xidmətindən istifadə edən həm istehsalçılar, həm də istehlakçılar eyni bir nəqliyyat növünü (vasitəsini) və

daşıma formasını seçməlidirlər ki, bu yüksək səviyyəli logistik xidməti təmin edə bilsin.

Müasir iqtisadi şəraitdə nəqliyyat xidmətləri təkcə məhsulların istehsalçılardan (məhsulgöndərənlərdən) istehlakçılara zəruri kəmiyyətdə və vaxtda daşınmasını deyil, eyni zamanda çoxlu sayda ekspeditor, informasiya və transaksion əməliyyatların yerinə yetirilməsini, yüklərin emalı üzrə xidmətlərin göstərilməsini, sığorta əməliyyatlarının aparılmasını və yüklərin nəqləmə zamanı mühafizə olunmasını da nəzərdə tutur.

Məhsulların bölüşdürülməsi prosesində iştirak edən nəqliyyat müəssisələri və firmaları nəqləmə prosesinə çəkilən vaxtın azaldılmasını və servis xidmətinin səviyyəsinin yüksəldilməsini strateji məqsəd seçirlər. Bu hər şeydən əvvəl istehlakçılara ənənəvi olmayan nəqliyyat xidmətinin göstərilməsi üçün onları qabaqlamaq və ya onlara tərəf getmək deməkdir. Belə bir hal konkret olaraq kommunikasiya və informasiya texnologiyaları sahəsində yeni nailiyyətlərin geniş miqyasda istifadə olunmasında təzahür edir. Buna görə də bazar iqtisadiyyatı şəraitində logistik sistemlərin tələbləri baxımından nəqliyyat firmaları və müəssisələri özlərinin yeni strategiyalarını işləyib hazırlamalıdır. Buna nümunə olaraq şəkil 10.3-də verilən strategiyaları göstərmək olar.

Strategiyanın işlənilib hazırlanması zamanı əsas diqqət əlavə və qeyri - ənənəvi xidmətlərin göstərilməsinə yönəldilir. Nəqliyyat firmaları tərəfindən əlavə və istehlakçıların adət etmədikləri qeyri - ənənəvi xidmətlərin göstərilməsi müştərilərin sayının artmasına zəmanət verir, məhsul satışından əldə edilən mənfəəti nə həcmi artırır, yeni nəqliyyat texnologiyalarının tətbiqini sürətləndirir, nəqliyyat xidməti bazarında əlaqələrin sadə və stabil olmasına təminat yaradır.

Strategiyanın digər istiqaməti kommunikasiya və informasiya texnologiyalarının yeni nailiyyətlərinin nəqləmə

proseslərinə tətbiq edilməsindən ibarətdir. Kommunikasiya və informasiya texnologiyaları sahəsində nəqliyyat firmalarının yeni strategiyası yeni sifarişlərin meydana gəlməsinə yorucu və təkrarlanan işlərin aradan qaldırılmasına, yeni sənəd dövriyyəsinin gündəlik praktikada tətbiqinə, uçot məlumatlarının düzgün yığılmaması və təhlili ilə əlaqədar səhvlərin ləğv edilməsinə imkan yaradır.

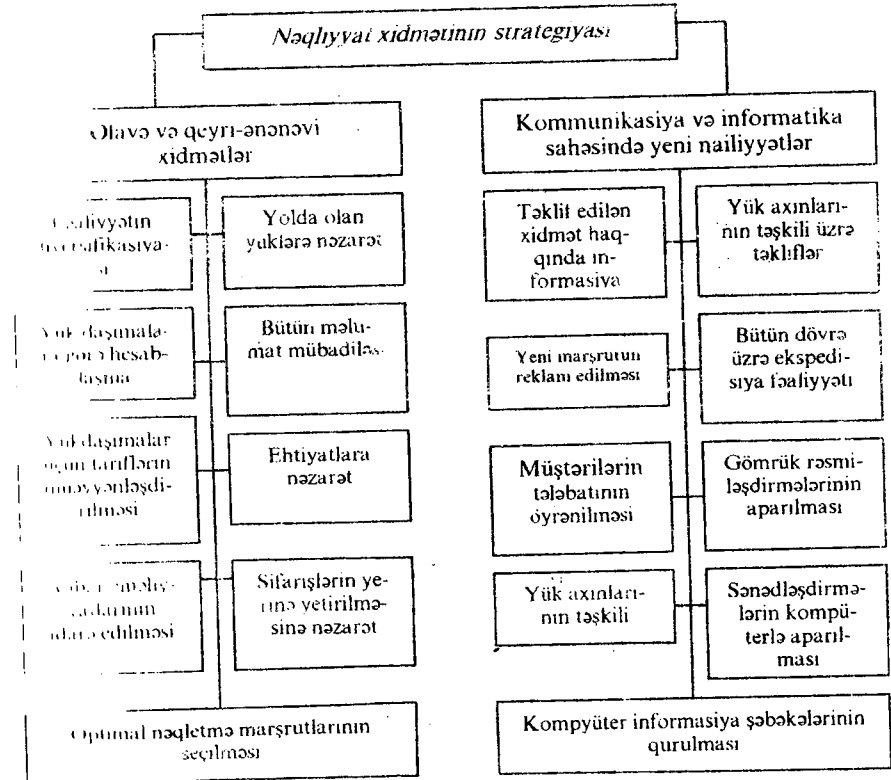
Son nəticədə nəqliyyat firmalarının strategiyasında sadalanan bu iki yeni istiqamət göstərilən xidmətlərdən istifadə edən firma və şirkətlərin bütün istehsal – satış fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsinə obyektiv şərait formalaşdırır.

Mövcud vəziyyətə uyğun olaraq nəqliyyat xidməti üzrə strategiyanın işlənməsi və hər bir nəqliyyat növünün yerinə yetirdiyi işlərin iqtisadi səmərəliliyini müəyyənləşdirmək üçün yük vahidlərini ilkin mənbədən son təyinat məntəqəsinə qədər daşınmasını həyata keçirən hər bir nəqliyyat növünün spesifik xüsusiyyətlərinə (məsələn, bir dəmir yolu stansiyasından digərinə, limandan limana, terminaldan terminala və s.) xüsusi diqqət yönəldilməlidir.

Beləliklə, nəqliyyatın logistikada rolu təkcə ümumlogistik xərclərin tərkibində nəqliyyat xərclərinin xüsusi çəkisinin yüksək olması ilə deyil, ən başlıcası logistikanın bu alt sistemindən istifadə etmədən beynəlxalq əmək bölgüsünün mövcud olduğu indiki şəraitdə material axınlarının hərəkətini təşkil etməyin qeyri - mümkünlüyü ilə müəyyənləşir. Təsəvvüf deyil ki, əksər qərb nəqliyyat - ekspedisiya firmaları özlərini logistik firmalar adlandırırlar.

Logistik yük vahidlərinin daşınmasında nəqliyyatın rolu çox böyük olduğundan açar xarakterli kompleks logistik aktiviyə aid edilən məsələlərin əhatə dairəsi nəqliyyat logistikasının öyrənilməsinə daha da aktualaşdırır.

Logistik sistemin təsnifatına görə daxili (istehsal daxili, texnoloji) və xarici (təchizat – satışla bağlı logistik kanalları da) nəqliyyatı fərqləndirirlər.



Şəkil 10.3. Nəqliyyat xidmətinin yeni strateji komponentləri

Firmanın idarəetmə aparatı yük axınlarının nəqli ilə əlaqədar proseslərə logistik metod və prinsiplərin tətbiq edilməsi haqqında qərarlar qəbul edən zaman ilk növbədə firmanın nəqliyyat «şəbəkəsini» yaratmaq zəruriyyəti ilə qarşılaşır. Belə bir şəbəkənin yaradılması logistik konsepsiyaları reallaşdırmağa imkan verir və bir sıra tədbirlərin, xüsusilə nəqliyyat prosesinin hər bir iştirakçısı və təşkilatçısı üçün yerinə yetiriləcək ümumi idarə etmə, əlaqələndirmə və

optimallaşdırma funksiyasını müəyyənləşdirir. Nəqliyyat prosesinə bir idarəetmə orqanı kimi ümumi rəhbərliyin həyata keçirilməsi üçün idarəetmə funksiyası konkret olaraq ixtisaslaşmış nəqliyyat departamentlərinə və ya menecerlərə verilməlidir. Aydındır ki, nəqliyyat proseslərinin idarə edilməsi, əlaqələndirilməsi və optimallaşdırılması zamanı səlahiyyətlərə malik olan bu menecerlərin əlinin altında hər dəfə yeniləşən və mövcud prosesləri hərtərəfli xarakterizə edən konkret ilkin məlumatlar massivi olmalıdır. Bu məlumatlar massivinə:

a) yük vahidlərinin parametrləri (yük vahidinin adı, son təyinat məntəqəsinə çatdırılacaq yüklərin kəmiyyəti və keyfiyyəti, yüklərin çatdırılması vaxtı, nəqliyyatın dəyəri və şərtləri) haqqında informasiya;

b) firmanın nəqliyyat sisteminin bütün struktur bölmələrinin (yükləmə – boşaltma, nəqliyyat - ekspedisiya, anbar, dəstləşdirmə və s.) bu prosesdə təşkilati baxımdan iştirak etməsi haqqında informasiya. Logistik informasiya sistemləri özlərinin logistik mövqeləri baxımından bütün bu planları və onların reallaşdırılmasını əks etdirən göstəriciləri vahid blok halında birləşdirir.

c) istehsal – nəqliyyat sistemlərinin ona xidmət göstərən texniki və texniki – texnoloji komponentləri (nəqliyyat texnikasının layihələşdirilməsi və təmiri, qablaşdırma texnikası, yükləmə–boşaltma texnikası, yük vahidlərinin dəstləşdirilməsi texnikası və s.) haqqında məlumat;

ç) nəqliyyat firması, müəssisəsi və ya departamentlərinin fəaliyyət göstərdiyi iqtisadi mühiti xarakterizə edən parametrlər haqqında məlumatlar daxil edilir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat logistikası tərəfindən həll edilən əsas məsələlər məhsul göndərmə şərtlərinə riayət etməklə şərt ilə istehlakçılara göstərilən nəqliyyat xidmətlərini onların sifarişləri ilə əlaqələndirmək və bu zaman nəqliyyat xərclərini minimumlaşdırmaqdan ibarətdir.

Qeyd edilən kompleks məsələlərin həm qoyuluşu, həm

də həlli logistik cəhətdən və informasiya təminatı baxımından kifayət qədər yaxşı nəzərdən keçirilmişdir. Lakin inzibatı - amirlik sistemindən fərqli olaraq bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində material resurslarının nəql edilməsi, axın proseslərinin planlaşdırılması, operativ idarə edilməsi, nəzarət, uçot və statistikasi sahəsində mahiyyətə əsaslı keyfiyyət dəyişiklikləri baş vermişdir. Bu dəyişikliklərin iqtisadi məhəyyəti hər şeydən əvvəl istehsal vasitələri və firmaların nəqliyyat sistemlərinin əməyinin nəticələri üzərində inhisarçı dövlət mülkiyyətinin bazar iqtisadiyyatının təbiətindən irəli gələn, ondan doğan müxtəlif mülkiyyət formaları ilə əvəzlənməsindən ibarətdir.

Praktika göstərir ki, bütün çətinliklərə baxmayaraq logistik təfəkkür inkişaf etdikcə logistik metod və prinsiplərin material axınlarının nəql edilməsi prosesinə tətbiqi daha da intensiv xarakter alır. Bu isə öz növbəsində:

- yük axınlarının nəqliyyat vasitələri ilə hərəkəti haqqında operativ informasiyaları qəbul və emal edən elektron hesablaşma maşınlarının (EHM) lokal şəbəkələrindən istifadəni;

- material qiymətliələrinin analitik və sintetik uçotunun aparılması üçün mühasibat uçotunda yeni metodların tətbiqini;

- qəbul olunan optimal qərarların keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə tədbirlər paketinin işlənilib hazırlanması-
nı;

- nəqliyyat yük axınları və onların fəaliyyət prosesinə uyğun gələn çoxlu sayda informasiya axınlarının yaradılmasını nəzərdə tutur.

Yüklərin nəql edilməsilə əlaqədar olan iqtisadi proseslərə logistikanın tətbiqi nəticəsində əldə olunan bu pozitiv nəticələnlər son illərdə respublikamızda bazar iqtisadiyyatının tələbləri baxımından aparılan əsaslı struktur siyasəti ilə mülhəklənir. Nəqliyyat logistikası sahəsində bu o deməkdir ki, bazar iqtisadi təfəkkürünə sahib olmaq, özləri-

nin tələbləri baxımından aparılan əsaslı struktur siyasəti il müəhkəmlənir. Nəqliyyat logistikası sahəsində bu o deməkdir ki, bazar iqtisadi tərəkürünə sahib olmaq, özlərinin nəqliyyat strategiyalarını məhz bu istiqamətdə qurmaq, logistik sistemlərin üstünlüklərindən praktiki baxımdan bəhrələnmək ixtisaslaşmış nəqliyyat müəssisələri və departamentləri üçün olduqca çətindir. Təbii ki, bu da ətalətli nəqliyyat müəssisələrinin təsərrüfat fəaliyyətində neqativ hallar yaradır, yəni yük vahidlərinin daşınması üçün çevik nəqliyyat parkına malik olmaq, istehlakçı sifarişlərini vaxtında qəbul etmək və onun dolğun ödənilməsi üçün işgüzar söylərin göstərilməsini tələb edir.

Beləliklə, firmaların logistik menecerləri səviyyəsində material resurslarının nəql edilməsi prosesinin idarə edilməsi bir sıra mərhələlərdən ibarətdir:

- nəqletmə metodları və ya üsullarının seçilməsi;
- nəqliyyat növlərinin seçilməsi;
- nəqliyyat vasitəsinin seçilməsi;
- nəqletmə üzrə logistik tərəfdaşların və yükdaşıyanların seçilməsi;
- nəqletmə prosesini xarakterizə edən parametrlərin optimallaşdırılması.

10.2. NƏQLİYYAT NÖVLƏRİNİN TƏSNİFATI

Logistik yük vahidlərinin daşınmasında istifadə olunan nəqliyyat vasitələri bir sıra əlamətlərə: təyinatı, növləri, əhatə və miqyasına görə qruplaşdırılır.

Növlərinə görə nəqliyyat əsasən aşağıdakılara bölünür

- dəmir yolu;
- dəniz;
- avtomobil;
- hava;
- su;
- boru kəməri.

Sadalanan bu nəqliyyat növlərinin hər biri özünün yaradılma və inkişaf tarixi, tətbiq miqyası və logistik yük va-

hidlərinin daşınması üzrə texnologiyaya malikdir.

Müxtəlif nəqliyyat növləri nəqliyyat kompleksini təşkil edir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksi bütün növ nəqliyyat vasitələrində daşıma, nəqletmə və nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətini həyata keçirən, avtomobil və dəniz yolları, eləcə də onlara xidmət edən qurğuların layihələndirilməsi, tikilməsi, təmiri və saxlanması ilə məşğul olan, boru kəməri və su nəqliyyatı üzrə hidrotexniki qurğulara xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar işləri yerinə yetirən; nəqliyyat vasitələri istehsal edən, nəqliyyat müəssisələri sistemində ilkin və peşəkar kadrlar hazırlayan və elmi – tədqiqat işləri aparan, habelə nəqliyyat prosesi ilə bağlı sair işlərin yerinə yetirilməsini təşkil edən sahibkarlardan - bu ərazidə qeydiyyatla alınmış, fiziki və hüquqi şəxslərdən ibarətdir.

Bundan başqa iqtisadiyyatda nəqliyyat sektoru anlayışından da istifadə olunur. Respublika Statistika Komitəsinin müəyyən etdiyi təsnifat əlamətinə uyğun olaraq nəqliyyat sektoru adı altında - mülkiyyət və təşkilatı – hüquqi formasından asılı olmayaraq əsas fəaliyyət növü nəqliyyat növü olan hüquqi şəxslərin – müəssisələrin, habelə avtomobil nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən fiziki şəxslərin fəaliyyəti başa düşülür.

Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsinin 2003-cü il statistik məlumatlarına əsasən respublika ərazisində 2,12 min km dəmir yolu; 4, 40 min km magistral boru kəməri; 35,9 min. km avtomobil yolları (bundan 23 min. km bərk örtüklüdür) mövcuddur. Nəqliyyat vasitələri ilə il ərzində cəmi 565,6 milyon ton müxtəlif təyinatlı yüklər daşınmışdır. Bunun 19,5% - i dəmir yolu, 10,8% - i dəniz, 0,08% - i hava, 20,0% - i boru kəməri, 49,6% - i avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Lakin yük dövriyyəsinin strukturuna görə dəmir yolu 28,5%, dəniz 25,6 %, hava 0,5% , boru kəməri 28,1%, avtomobil 17,3% təşkil edir. Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi isə respublika üzrə 237,4 ki-

lometrdir.

Nəqliyyat və rabitə sistemində cəmi iqtisadiyyatda çalışan 3701,5 min nəfərin 166,2 min nəfəri, daha doğrusu, 4,5% - i muzdla işləyən 68,4 min nəfər (bunun da 25,3 min nəfəri dəmir yolu, 35 min nəfəri avtomobil və başqa nəqliyyat vasitələrində yükləmə – boşaltma işlərini yerinə yetirir) və bütün əsas fondların 15,0% - i bu sferada cəmləşmişdir.

Azərbaycan Respublikasında iqtisadi reformaların aparılması, əmtəə bazarının aktiv formalaşması, iqtisadiyyatın yenidən qurulması və özəlləşdirmə prosesinin həyata keçirilməsi, habelə ölkəmizin tranzit potensialının verdiyi imkanlardan istifadə edilməsi, yeni, müasir ipək yolunun bərpası nəqliyyat xidməti bazarının formalaşmasına, nəqliyyat sferasında qarşılıqlı fəaliyyətə yeni keyfiyyət xarakteristikalarının verilməsinə, nəqliyyatda əmək bölgüsü sahəsində dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə və tarif siyasətinin əsaslı şəkildə yenidən qurulmasına gətirib çıxardı.

Bir sistem kimi nəqliyyat iki alt sistemdən: *ümumi istifadədə olan* və *ümumi istifadədə olmayan nəqliyyat* sistemlərinə bölünür.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat – milli iqtisadiyyatın müstəqil sahəsi olmaqla ayrı - ayrı təsərrüfat sahələrinin və əhalinin yük və sərnişin daşımaları ilə bağlı tələbatının dolğun ödənilməsinə xidmət göstərir. Bu alt sistemə məxsus olan nəqliyyat vasitələri mübadilə sferasına və əhaliyə xidmət göstərir. Bu xarakterik xüsusiyyətinə görə onu əksər hallarda magistral nəqliyyatda adlandırırlar. Magistral nəqliyyat anlayışı dəmir yolu, su (dəniz və çay), avtomobil, hava və boru kəmərlər nəqliyyatını əhatə edir.

Yüklərin ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşınmasının təşkili ilə bağlı məsələlər nəqliyyat logistikasının predmetidir. Onun başlıca vəzifəsinə:

- nəqliyyat növünün və hərəkət vasitələrinin seçilməsi;
- istehsal, nəqliyyat və anbar logistik proseslərin kompleks formada ayrı - ayrı nəqliyyat növlərinin vahid

məqsəd baxımından əlaqəli fəaliyyətinin planlaşdırılması;

- nəqliyyat – anbar işlərinin yerinə yetirilməsinin vahid texnoloji layihəsinin hazırlanması;

- səmərəli daşıma marşrutlarının təyin edilməsi və seçilməsindən ibarətdir.

Bu baxımdan hər bir nəqliyyat növünün iqtisadi cəhətdən səmərəli fəaliyyət sferasını təyin etmək üçün həm ümummilli iqtisadi amilləri, həm də nəqliyyatla bağlı spesifik faktorları nəzərə almaq tələb olunur. Bu amillər ayrı - ayrılıqda nəqliyyat növlərinin texniki – iqtisadi parametrlərinə, ilk növbədə: daşınmanın maya dəyərində, əmək məhsuldarlığının səviyyəsinə, əsaslı vəsait qoyuluşunun həcmində təsir göstərir.

Ümumi istifadədə olmayan nəqliyyat sistemində - ixtiyari istehsal prosesinin tərkib hissəsi hesab edilən istehsaldaxili nəqliyyat vasitələri və nəqliyyat müəssisələrinə mənsub olmayan bütün növ nəqliyyat vasitələri daxil edilir. Təkcə 2003 - ci ildə fiziki şəxslərin malik olduğu nəqliyyat vasitələrindən 31500 min ton yük daşınmış, yük dövriyyəsi 3307 min.ton / km olmuşdur. Bu da əvvəlki ilə müqayisədə 118,8% artıqdır.

Bu və ya digər əlamətlərə görə qruplaşdırılan nəqliyyat növlərinin vəhdət təşkil etməsi onların qarşısında duran başlıca vacib vəzifədir və milli iqtisadiyyatın, habelə ölkə əhalisinin yükdaşımaları ilə bağlı cari və potensial tələbini vaxtında tam və az məsrəflər hesabına ödəməkdən ibarətdir.

Müxtəlif nəqliyyat növlərinin yük və sərnişin daşımalarında iştirakı bir - birindən kəskin sürətdə fərqlənir. Bu ayrı - ayrı nəqliyyat növlərinin texniki - iqtisadi xüsusiyyətlərindən, həm də yük alan və göndərən müəssisə və təşkilatların ərazicə yerləşdirilməsindən, daşıma prosesinin təşkili qaydasından, iş şəraitindən və s. asılıdır.

Hər bir nəqliyyat növü çoxsahəli mürəkkəb təsərrüfat olmaqla yanaşı özünün ərazi üzrə yerləşmə xüsusiyyətlərinə, texniki səviyyəsinə, spesifik istismar şərtlərinə malikdir.

Bunların hamısı yükdaşımalarda həyata keçirilməsinə sərf edilən əmək məsrəflərinin həcmi müəyyənləşdirir. Daha doğrusu, hər bir nəqliyyat növünün bu məsrəflərlə müəyyənləşdirilən səmərəli istifadə sferası mövcuddur. Material axınlarının ilkin xammal mənbəyindən son istehlak yerlərinə qədər hərəkəti boyu aparılan logistik əməliyyatların əksəriyyəti sadələnən nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə həyata keçirilir və əvvəl qeyd olunduğu kimi bu əməliyyatların həyata keçirilməsinə çəkilən xərclər ümumi logistik xərclərin 50% - ni təşkil edir. Lakin bu xərclərin hansı hissəsinin istehsalda logistikada istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə və qalan digər hissəsinin isə magistral nəqliyyata aid olmasını müəyyənləşdirmək xüsusi hesablama işlərinin aparılmasını tələb edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı. Dəmir yolu nəqliyyatı ümumi yük dövriyyəsinin yerinə yetirilməsində həlledici rol oynayır. Təkcə 2003 – cü ildə ümumi yük dövriyyəsinin 28,5% - i məhz bu nəqliyyat növünün payına düşmüşdür və o, əsasən aşağıdakı texniki – iqtisadi üstünlüklərə malikdir:

- bir çox təsərrüfat subyektlərinin iri həcmli yüklərin qəbul edilməsi və ya göndərilməsi üçün özlərinin giriş - çıxış dəmir yolları vasitəsilə magistral dəmir yolu şəbəkələrinə birləşmək imkanının mövcudluğu;
- yüklərin kütləvi şəkildə daşınması;
- coğrafi relyefin (şəraitin) imkan verdiyi ərazilərdə dəmir yolunun salınması mümkünlüyü;
- böyük buraxılıclıq qabiliyyətinə malik olması və s.

Qeyd etmək lazımdır ki, hər bir vaqonun minimum yükləyici qabiliyyəti 40 - 60 ton, hər bir qatarın brutto çəkisi isə 3 ton, qatarların orta texniki sürəti isə 45 - 50 km / saatdır.

Dəmir yolu nəqliyyatının mühüm üstünlüklərindən biri də hərəkətin müntəzəm olması və ilin bütün fəasillərində daşımanın əsasən bir qərarda həyata keçirilməsidir. Bu nəqliyyat növü yüklərin orta və uzaq məsafələrə daşınması

qanunvericisliyi.

Dəmir yolu nəqliyyatının vaqon parkı *sərnişin* və *yük* vaqonlarından ibarətdir. Yük vaqonları öz növbəsində *uni-versal* (bağlı, yarımvaqon, platforma, sisterna) və konkret növ məhsulların daşınması üçün nəzərdə tutulan xüsusi vaqonlara (izotermik, sement və neft məhsulları, müxtəlif turu və turşu birləşmələri və s.-ni daşıyan) bölünür.

Bağlı vaqonlardan qiymətli və atmosfer təsirlərindən qorunan yüklərin, *yarımvaqonlardan* - meşə materialları və qabaz yüklənən məhsulların, *sisternalardan* isə maye formalı məhsulların (benzin, kerosin, süd və s.) daşınması üçün istifadə olunur.

Ağır çəkili və iri qabaritli yüklər yükləyici qabiliyyəti 400 ton olan transporterlərdə daşınır. Qeyd olunan hər bir vaqon özünün yükləyici qabiliyyəti, tutumu, vaqon tərəsinin çəkisi və digər göstəricilərlə xarakterizə olunur. Vaqonun yükləyici qabiliyyəti bu vaqonun tutumuna əsasən hesablanır. Dəmir yolu vaqonlarının əsas tipləri cədvəl 10.1 -də xarakterizə edilmişdir.

Cədvəl 10.1

Vaqonların texniki xarakteristikası

Vaqonun tipləri	Yükgötürmə qabiliyyəti, ton/kub.m etr	Dəmir faydalı sahəsi metr/ton	Vaqonun uzunluğu	Tərəsin kütləsi	Tərəsin texniki əmsali
Dörd oxlu metal	64,0	120,0	14,73	23,0	0,359
Çəkkiz oxlu metal	125,0	137,5	20,24	45,5	0,364
Metal vaqonlara məlik dörd oxlu platforma	66	-	14,62	21,0	0,354
Yarım oxlu transporter	400	-	58,14	195,6	0,490
Dörd oxlu avtonom refrjerator vaqonları	39	99,8	22,8	45,0	1,154

Vaqonların yükləyici qabiliyyətindən və tutumundan tam istifadə olunması vaqon parkının məhsuldarlığının

artırılması üçün vacib elementdir. Bu və ya digər təyinatı malik yüklərin daşınması zamanı vaqonun yükçötürmə qabiliyyəti və tutumundan istifadə dərəcəsi haqqında informasiyalara malik olmaq üçün onları xarakterizə edən müvafiq əmsallara əsaslanmaq lazımdır.

Yükçötürmə qabiliyyətindən istifadə əmsali ($\Theta_{y.q.}$) *vaqonda olan və tonlarla ifadə olunan yük kütləsinin* (Y_k) *vaqonun tonlarla yükçötürmə qabiliyyətinə* ($Y_{g.q.}$) *nisbəti əsasında təyin edilir:*

$$\Theta_{y.q.} = \frac{Y_k}{Y_{g.q.}}$$

Vaqonun tutum əmsali isə (Θ_t) *vaqonda olan və kub metrərlə ölçülən yüklərin həcmi* (Y_h), *kub metrərlə ifadə olunan vaqonun tutumuna* (V_t) *bölinərək hesablanır:*

$$\Theta_t = \frac{Y_h}{V_m}$$

Qeyd olunan əmsalların ədədi ifadələri vahidə yaxın olduqca vaqonun yükçötürmə və tutumu göstəriciləri bir o qədər yaxşı hesab edilir.

İxtisaslaşmış nəqliyyat departamentləri və firmaları praktikada çox zaman həcmcə müxtəlif sıxlığa malik yüklərin daşınması halları ilə rastlaşırlar. Belə hallarla rastlaşan nəqliyyat firmaları və ya müəssisələri qeyd olunan yüklərin daşınmasını həyata keçirmək üçün əvvəlcə onları müəyyən hissələrə bölürlər. Daha doğrusu, məhsuldaşımalar partiyalara ayrılır və icra olunur. Bu zaman yüksək sıxlığa malik yüklərin daşınmasında vaqonun yükçötürmə qabiliyyətindən tələb olunan səviyyədə istifadə edildiyi halda tutumundan istifadə isə heç də lazımi səviyyədə olmur. Bunun əksi olan vəziyyət həcmcə sıxlığı bir o qədər də böyük olmayan yüklərin daşınması zamanı yaranır: vaqonun tutumundan istifadə səviyyəsi yüksək olsa da, yükçötürmə qabiliyyəti aşağı olur.

Buna görə də praktikada belə bir hal mümkündürsə,

onda eyni bir vaqonda həm yüksək, həm də aşağı sıxlığa malik yüklərin qarışıq (kombinəşdirilmiş) daşınması məqsəduşundur. Vaqonda yer tutan hər bir yükün kütlə və həcm parametrləri arasında nisbətlər aşağıdakı düsturla hesablanır:

• *Vaqonda yüksək sıxlığa malik yüklərin kütləsi (tonla)*

$$V_{y.s} = \frac{V_{y.g.q.} - V_{m.m} \times K_a}{1 - \frac{K_a}{K_y}}$$

Burada, $V_{y.g.q.}$ - vaqonun yükçötürmə qabiliyyəti, tonla;

$V_{m.m}$ - qapalı vaqonun banının tam daxili həcmi, kub metr;

K_a - aşağı sıxlığa malik yüklərin həcmcə sıxlığı, ton/kub metr;

K_y - yüksək sıxlığa malik yüklərin həcmcə sıxlığı, ton/kub metr.

• *Bu vaqonda aşağı sıxlığa malik yüklərin kütləsi isə:*

$$V_{a.s} = V_{y.g.q.} - V_{y.s}$$

Belə qarışıq yükləmə bağlı vaqonların yükçötürmə qabiliyyətindən və tutumundan əlverişli formada istifadə olunmasına imkan verir.

Vaqonların texniki yüklənmə norması vaqon parkından istifadəni xarakterizə edən mühüm göstəricidir.

Vaqonun texniki yüklənmə norması - mövcud tip vaqonun yükçötürmə qabiliyyəti və tutumundan yüksək səviyyədə istifadə etməklə bu vaqona yüklənə bilən məhsulların kəmiyyətini ifadə edir. Daşınan yüklərin təyinatı, ölçüləri daşınmaya hazır olma dərəcəsi və üsullarını nəzərə alaraq dəmir yolu stansiyaları və ya idarələri tərəfindən yerli texniki normalar işlənilib hazırlanır. Bu normalar bir qayda olaraq məhsulgöndərənlərlə razılaşdırılır. Tara yükləri üçün texniki yüklənmə normaları bu yüklərin xassələri və qablaş-

dırma sxemi nəzərə alınmaqla, bağlı vaqonlarda və açıq dəmir yolu nəqliyyatında daşınan, qablaşdırma tələb etməyən və dənəvari məhsullar üçün işə ayrıca hesablanır.

Vaqonun texniki yüklənmə norması aşağıdakı formul ilə təyin edilir:

bağlı vaqonlar üçün:

$$V_{l.y.n} = V_{l.h} \times \Theta_{v.t.i.} \times Y_{k.s.}$$

açıq vaqonlar üçün:

$$V_{t.y.n.} = (Y_{a.h.h.} \times V_{y.h.h.}) \times Y_{k.s.}$$

Burada, $V_{l.h.}$ - vaqonun tam həcmi, kub. metr;

$\Theta_{v.t.i.}$ - mövcud yükün daşınması zamanı vaqonun tutumundan istifadə əmsali;

$Y_{k.s.}$ - yükün kütlə sıxlığı, t / kub.metr;

$Y_{a.h.h.}$ - yükün əsas hissəsinin həcmi, kub. metr;

$V_{y.h.h.}$ - yükün vaqonun metal yanlarından hündür hissəsinin həcmi, kub.metr.

Yük, kommersiya və başqa əməliyyatların yerinə yetirilməsi dəmir yolları, yük qurğuları və avadanlıqlar ilə təchiz edilmiş yük məntəqələrinə (stansiyalarına) malik olur.

Yük məntəqələri - müvafiq yük və kommersiya əməliyyatları aparmaq məqsədilə yol və yük qurğuları, texniki və xidmət binaları kompleksidir. Burada yüklərin qəbulu, yüklənməsi və verilməsi kimi əməliyyatlar həyata keçirilir.

Dəniz və çay nəqliyyatı. Respublikamızda yük dövriyyəsinin həcminə görə dəniz nəqliyyatı dəmir yolu və boru kəmərlər nəqliyyatından sonra üçüncü yeri tutur.

Dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması zamanı daxili və beynəlxalq su nəqliyyatında yüklərin daşınması qaydalarından və bu sahədə mövcud olan əsasnamələrdən istifadə olunur.

Dəniz nəqliyyatının inkişafında sahil hövzəsinin uzunluğu 7 min kilometr olan Xəzər dənizi böyük rol oynayır.

Bu nəqliyyat növü ilə daşımaların aşağıdakı növləri

mövcuddür:

- **portlararası daşıma** - kiçik kabotaj. Bir dənizin iki portu arasında həyata keçirilən daşımalar portlararası daşımalar hesab olunur. Məsələn, Bakı – Türkmənbaşı, Bakı - Mahaçqala və Bakı - Həştərxan;

- **birbaşa daşıma** – böyük kabotaj. Müxtəlif dənizlərlə respublika limanları arasındakı daşımalar birbaşa daşımalar adlanır. Məsələn, Bakı - Həştərxan - Volqoqrad - Rostov - Novorossiysk;

- **qarışıq daşımalar.** Dəniz – çay - dəmir yolu – avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalara qarışıq daşımalar deyilir. Məsələn, Rostov - Bakı (Volqa çayı) – Türkmənbaşı (Xəzər dənizi);

- **xarici daşımalar.** Xəzər dənizinin sahilindəki limanlarla xarici ölkələrin dəniz limanları arasındakı yükdaşımaları xarici yükdaşımalar adlanır.

Dəniz nəqliyyatı bir sıra üstünlüklərə malikdir. Bu nəqliyyat növü nisbətən az vəsait tutumludur. Yüklərin daşınması üçün təbii yollardan istifadə olunması əlavə istismar tələbləri tələb etmir. Dəniz nəqliyyatı yollarının buraxıcılıq qabiliyyəti, demək olar ki, tükənməzdir, xüsusi yanacaq və enerji sərfi azlıq təşkil edir. Bunun əsas səbəbi dəniz yollarının maneəsiz olması nəticəsində gəminin yüklənmə qabiliyyətinin də yüksək olmasıdır.

Dəniz nəqliyyatı bir sıra nöqsan cəhətlərə malikdir. Bu hər şeydən əvvəl dəniz sahilində böyük liman təsərrüfatının (infrastrukturun) yaradılması ilə bağlıdır. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin daşınması zamanı bu yüklərin limana gətirilməsi və ya limandan təyinat məntəqəsinə nəql edilməsi kimi ilkin və son əməliyyatlar avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə yerinə yetirilir və onun digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə istismar sürəti çox aşağıdır (təqribən saatda orta hesabla 22 – 23 km/saat).

Göründüyü kimi dəniz nəqliyyatı daşımalarının maya dəyərinin aşağı, yüklənmə qabiliyyətinin yüksək və yolla-

rın isə maneəsiz, keçilən olmasına görə üstün cəhətlərə malikdirsə, məhsulların «dəqiq vaxtında», «kanban» metodu ilə təyinat məntəqələrinə çatdırılmaması və yük daşımalarının məhdudluğu kimi mənfi cəhətlərlə də xarakterizə edilir. Odur ki, bu nəqliyyat vasitələrindən istifadə edən zaman logistik sistemin iştirakçıları bu və ya digər cəhətlərə görə onlar üçün əlverişli variantları müəyyənləşdirir və seçirlər. Daha doğrusu, bunun üçün müvafiq texniki – iqtisadi əsaslandırma apararaq yüklərin hərəkəti boyu iqtisadi qazanclar və ziyanlar müqayisəli təhlil olunur və iqtisadi kompromislər əsasında dəniz nəqliyyatından istifadənin əlverişliliyi haqqında logistik qərarlar qəbul edilir.

Dəniz nəqliyyatının maddi – texniki bazasını donanma, liman və körpülər təşkil edir. Dəniz donanması müxtəlif növ, ölçü və təyinatlı gəmilərdən ibarətdir. Bu nəqliyyat növünü xarakterizə etmək üçün gəminin subasımı, yükqötürmə qabiliyyəti, tutumu, ölçüsü (uzunluğu, eni, bortunun hündürlüyü), yüksüz və yüklü suya oturma dərinliyi kimi əsas göstəricilərdən istifadə olunur. Bəzi su və dəniz nəqliyyatı növlərindən daha geniş istifadə olunur.

Gəminin subasımı onun suda olan hissəsinin (su xətti nə qədər sıxışdırıb çıxardığı mayenin (suyun) kütləsinə bərabərdir.

Gəminin tam yükqötürmə qabiliyyəti (dedveyti) onun su xəttinə çatanədək qəbul edə biləcəyi yükün (yanacaq, icməli su və digər təchizat xarakterli materiallarla birlikdə) maksimum miqdarına bərabərdir. Başqa sözlə, gəminin dedveyti subasımı ilə onun boş çəkisi arasındakı fərqləndirilir və tonlarla ölçülür:

$$D = G_{t,y.s.} - G_{y.s.}$$

burada, $G_{t,y.s.}$ - gəminin tam yüklə subasımı, tonla;

$G_{y.s.}$ - gəminin yüksüz subasımı, tonla.

Buna görə də gəminin tam və təmiz yükqötürmə qabiliyyətini fərqləndirirlər. Tam yükqötürmə qabiliyyəti əvvəl qeyd olunduğu kimi xidməti və daşınan yüklərin ümumi

tutubundan, təmiz yük ($T_{y.t.}$) isə yalnız nəql edilmək üçün gəminin bortuna yüklənən yüklərin kütləsindən ibarətdir.

Gəminlərin yük tutumu – müəyyən həcmdə yüklərin yerləşdirilməsi qabiliyyətini göstərir, **yük və registr tutumlarına bölünür. Yük tutumu dedikdə** yükqoyma yerlərinin həcmi başa düşülür. Registr tutumu isə registr tonlarına (gəminin bir registr ton 2,83 kub.metrə bərabərdir) müəyyən edilən Gəminin yük tutumu da öz növbəsində bir (bütün yük yerlərinin həcmindən eyni vaxta istifadə olunur) və ikiqat (bütün yük yerlərinin həcmindən növbəli istifadə olunur) yük tutumuna bölünür. Daşınan yüklərin cinsindən asılı olaraq tənə – qablaşdırma, ədədi və dənəvari (səpələnən) yüklər üçün yük tutumları müəyyənləşdirilir.

Gəminin istismar keyfiyyətini xarakterizə etmək üçün xüsusi yük tutumu göstəricisindən ($X_{y.t.}$) istifadə olunur:

$$X_{y.t.} = \frac{T_{y.t.}}{D} \text{ kub.metr / ton;}$$

burada $T_{y.t.}$ – tam yük tutumu.

Su və dəniz nəqliyyatında istifadə olunan gəmilərin ən böyük uzunluğu onun forştevenindən (gəminin burun hissəsinə) korm hissəsinin (gəminin arxa tərəfi) qurtaracağına qədər olan məsafəyə, eni isə onun üst göyərtəsinin xarici (kənar) örtükləri arasındakı məsafəyə bərabərdir. Gəminin su xətti (gəminin suda olan hissəsini göstərən xətt) ilə gil (gəminin alt hissəsini təşkil edən tir) arasındakı məsafə onun hündürlüyünü xarakterizə edir.

Yükləmə - boşaltma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi, habelə yükdaşımaların təşkili və donanmaya xidmət göstərilməsi üçün mövcud dəniz və çay limanlarından (körpülərdən) istifadə olunur.

Limana dedikdə - gəminin yaxınlaşması üçün əlverişli su girişmə malik, sahil əraziləri dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə əlaqədar olan, gəmilər, vaqonlar və avtomobillərdə yükləmə - boşaltma işlərinin operativ yerinə

yetirilməsini təmin edən, gəmilərə texniki və mədəni xidmət göstərən müvafiq qurğu və avadanlıqlarla təchiz edilmiş məntəqə başa düşülür.

Limanların tələb olunan səviyyədə quraşdırılması və təchiz edilməsi dəniz və su nəqliyyatı ilə yükdaşımaların keyfiyyətini yüksəldir. Bazar iqtisadiyyatına keçidlə əlaqədar milli sahibkarların beynəlxalq bazarlara çıxışı, bu bazarlarda tədarükat işlərinin həyata keçirilməsi mexanizmi dəniz və su nəqliyyatından istifadənin intensivliyini artırır və bu nəqliyyat vasitələrinə xidmət göstərən infrastruktur sahələrinin yeni tələblər baxımından formalaşması zəruriyyətini yaradır.

Hava nəqliyyatı. Respublikamızda hava nəqliyyatı ümumi yük dövriyyəsinin 0,5%-ni təşkil edir. Ölkə iqtisadiyyatının hava nəqliyyatı - mülki aviasiya ilə əlaqədar olmayan sahəsi yoxdur. Bu nəqliyyat növü ilə müxtəlif təsərrüfat subyektlərinə məxsus olan yüklər, sərnişin baratları və poçt yazışmaları göndərilir. Son dövrlərdə sərnişin və yük qaldırma qabiliyyəti daha yüksək olan hava gəmilərindən istehlak malları və kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasında intensiv istifadə olunur.

Hava nəqliyyatının əsas məqsədi sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsindən ibarətdir. Yüklərin daşınması bu nəqliyyat növü üçün əlavə iş hesab olunur. Məsələn, təkcə 2003 – cü ildə ümumi yük dövriyyəsi 102 min.ton/km təşkil edən hava gəmiləri ilə 37 min ton müxtəlif təyinatlı məhsul daşındığı halda, həmin ildə 701 min sərnişin hava nəqliyyatından istifadə etmiş və sərnişin dövriyyəsi 798 milyon.sərnişin/km olmuşdur. Lakin müntəzəm reyslər həyata keçirən bir sıra avia şirkətlər konkret bazarlar üçün bütün növ yüklərin daşınmasına imkan verən hava gəmilərinə malikdir.

Ümumiyyətlə, hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalar xarakterinə görə :

- çarter reysləri;

- cədvəllər üzrə reyslər;

• müvafiq məhsul partiyalarının daşınması üzrə ixtisaslaşmış kompleks reyslərlə (məhsullar üzrə differensiasiya) daşımalara bölünür.

Çarter reysləri xərc tutumlu olduqlarından məhsul-göndərənlər üçün olduqca baha başa gəlir. Praktik təcrübə göstərir ki, bu xərclər adətən daşımalara sərf edilən vaxt baxımından özünü ödəyir. Çarter reyslərindən bir qayda olaraq seleksiya məqsədilə iri buynuzlu mal – qaranın, neft yataqlarının emalı üçün böyük ölçülü və dəyərli avadanlıqların Afriqa ölkələrində achiqdan əziyyət çəkənlərə ərzaq məhsullarının, kvota müddəti qurtaran məhsulların beynəlxalq səviyyədə daşınması zamanı istifadə olunur.

Beynəlxalq hava məkanında yükdaşımaları həyata keçirən reyslər üçün cədvəllərin və hərəkət marşrutlarının müəyyənləşdirilməsi iştirakçı ölkələr tərəfindən yerinə yetirilir. Bu daşımalara görə tarifləri əsasən beynəlxalq hava nəqliyyatı assosiasiyası (IATA) təyin edir. Assosiasiyaya üzv olan hava nəqliyyatı şirkətləri onlar üçün müəyyən edilmiş cədvəllər üzrə müntəzəm fəaliyyət göstərirlər. Beynəlxalq hava nəqliyyatı şirkətlərinin əsas funksiyası sərnişin daşınmaqdandır. Burada da yüklərin daşınması onlar üçün əlavə iş hesab olunur.

İlk dəfə dünya praktikasında Almaniyaya məxsus Lufthansa avia şirkəti Boinq – 747 hava gəmisindən ixtiyarı yüklərin daşınması üçün istifadə etmişdir. Bu hava gəmisini Almaniyanı ABŞ – in şimal – qərbi ilə birləşdirən transatlantik reyslərin həyata keçirilməsi üçün tətbiq edilirdi.

Hal-hazırda şirkət bu hava gəmilərindən başqa müxtəlif təyinatlı yüklərin daşınması üçün Boinq – 737 s yük və sərnişin daşıyan Aerobus – 320, 321, habelə Boinq - 747 tipli hava gəmisinin dörd müxtəlif modifikasiyasından istifadə edir. Şəkildə yüklərin daşınmasına xidmət edən bir neçə növ hava gəmisində artıq respublikamızda istifadə olunmuşdur.

Respublikamızla MBD ölkələrinin hava məkanı arasındakı Rusiya Federasiyasına məxsus olan TU - 144; TU - 154; TU - 134; İL - 86; AN - 10; AN - 22; AN - 28; YAK - 42; Mİ - 6; Mİ - 8 və s. hava gəmilərindən istifadə olunur.

Cöğrafi baxımdan əlverişli hesab edilməyən yerlərin, məsələn, Uzaq Sibirdə yaşayan əhalinin ərzaq təminatı məhz hava nəqliyyatı hesabına ödənilir.

Beynəlxalq hava nəqliyyatı ilə yükdaşımaların 3/4 hissəsi on ən iri dövlətlərin (məsələn, Almaniya - 2,69; ABŞ - 2,22; Fransa - 1,83; İtaliya - 1,76; Böyük Britaniya - 1,39; Niderland - 1,15; Honkonq - 1,15; Yaponiya - 0,50; İspaniya - 0,41 və Çin - 0,41 milyon ton) payına düşür.

Beynəlxalq yükdaşımaların inkişafında yeni mərhələ ABŞ - a məxsus olan URS, FEDEX, EMERY, WORLD-WIDE, BURLINGTON AIR EXPRESS, AIRBOME EXPRESS DHL və INTERNATIONAL adlı iri yük- göndərən firmaların parsel (kiçik) daşımalar üzrə beynəlxalq xidmətlər təklif etməsi mərhələsi hesab olunur. Baş qərargahı (ştab kvartirası) Avstraliyada yerləşən daha iri bir TNT EXPRESS firması da bu sahədə fəaliyyət göstərməklə sənədlərin daşınması və böyük olmayan yük bağlamalarının bandrolların göndərilməsini həyata keçirir. Bu firmalar bütün zəruri nəqliyyat vasitələrinə, yüklərin boşaldılması və ya yüklənməsi üçün müvafiq infrastruktur obyektlərinə malik olduqlarından onları *kompleks yük göndərənlər adlandırırlar*. Qeyd edilən firmalar tərəfindən göstərilən xidmətlər beynəlxalq logistikanın predmetini təşkil edir. Daha doğrusu, onlar beynəlxalq bazarlara çıxarılan məhsulları müşahidə edən sənədlərin daşınması ilə məşğuldurlar.

Hava nəqliyyatı da digər nəqliyyat növləri kimi bir sıra üstünlüklərə və çatışmazlıqlara malikdir. Yüklərin tez çatdırılması və nəqlətin etibarlılığı bu nəqliyyat növünün üstünlüyü hesab edilərsə də, daşımaların maya dəyəri və yüklərin istənilən yerə çatdırılması imkanlarının məhdudluğu onun çatışmayan cəhətləri sayıla bilər. Hava nəq

liyyatı yeganə nəqliyyat növüdür ki, yüklərin daşınmasına əhəmiyyətli məsrəflər avtomobil nəqliyyatı ilə müqayisədə 2 - 3 dəfə daha aşağıdır.

Avtomobil nəqliyyatı. Avtomobil nəqliyyatı mütərəqqi nəqliyyat növlərindən biridir. Bu nəqliyyat növü həm ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə daşınan yüklərin ilkin və son əməliyyatlarını, həm də yüklərin yaxın məsafəyə kütləvi surətdə daşınmasını həyata keçirdiyindən yükdaşımalarda həlledici rol oynayır. Avtomobil nəqliyyatı bir tərəfdən əlverişliliyi və operativliyi baxımından, digər tərəfdən isə avtomobil yollarının, xüsusilə bərk örtüklü yolların uzunluğunun getdikcə artması ilə əlaqədar olaraq sürətlə inkişaf edir. Bu nəqliyyat növü digər nəqliyyat növlərinə nisbətən yüksək səfərbər və çevikdir, yəni yükləri istənilən vaxt, istənilən istiqamətə 15 tondan artıq olmamaqla daşınmasını həyata keçirir. Daha doğrusu, avtomobil nəqliyyatı yükləri satıcı müəssisə və ya fərdin anbarından son təyinat məntəqəsinə, yəni «qapıdan qapıya» aparmaq imkanlarına malikdir.

Avtomobil nəqliyyatının mühüm üstün cəhətlərindən biri məhz kiçik partiyalı yüklərin yaxın məsafələrə yüksək sürətlə daşınması üçün əlverişli olmasından ibarətdir. Lakin bu nəqliyyat növünün nöqsan cəhətləri də az deyil. Yükgötürmə qabiliyyətinin zəif olması nəticəsində daşıma xərclərinin artması və ətraf mühiti digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha çox çirkləndirməsi onun nöqsan cəhətlərindən biri.

Avtomobil nəqliyyatının maddi - texniki bazası avtomobil nəqliyyatı vasitələrindən (avtomobillər, qoşqular, yarımqoşqular, yedək və yəhər dartsıcıları) avtomobil müəssisələri (firmaları) və avtomobil yollarından ibarətdir.

Dəmir yolu nəqliyyatı kimi avtomobil nəqliyyatı da təyinat və yük avtomobillərinə bölünür. Yük avtomobillərinin yükgötürmə qabiliyyətinə və yük banlarının quruluşuna görə fərqləndirirlər.

Dartsıcı avtomobillər qoşquları yedəyə almaq məqsədi daşıyır. Təsərrüfat həyatında istifadə olunan bəzi avtomobillərin tipik nümunəsi respublikamızda tez-tez rast gəlmək mümkündür.

Yük avtomobilləri yükötürmə qabiliyyətinə görə aşağıdakı kimi təsnif olunur:

Yükötürmə qabiliyyəti	Avtomobillər	Dartıclar	Yarımqoşqu	Qoşqu
Çox az 0,5 ton	X	X		
Az 0,5-dən 2 tona qədər	X	X		
Çox böyük 15 tondan çox	X	X	X	X

Şəkil 10.4. Avtomobil nəqliyyatının yükötürmə qabiliyyətinə görə təsnifatı.

Yük banlarının quruluşuna görə avtomobillər yanlı (bortlu), özüboşaldan, konteyner daşıyan, sistern, furqon, refrijerator və s. bölünür. Bəzi avtomobillərin texniki - iqtisadi parametrləri cədvəl 10.2 - də verilmişdir.

Cədvəl 10.2

Avtomobillərin texniki-iqtisadi parametrləri

Avtomobillərin markası	Yükötürmə qabiliyyəti, (ton)	Tara kütləsi (ton)	Maksimum sürəti (km/saat)	Mühərrik	Yanacaq sərfi (litr)	Tək-in sayı (ədəd)
Bortlu avtomobillər						
YAZ 452D	0,8	1,67	95	karbürator	13,0	4+1
QAZ 52-04	2,5	2,52	70	karbürator	20,0	6+1
ZIL 133	10,0	7,61	85	dizel	26,6	10+1
KAMAZ 5322	10,0	8,2	100	dizel	27,0	6+1
MAZ 5395	8,0	6,7	85	dizel	28,0	6+1
KRAZ 25751	12,0	1,-27	68	dizel	38,0	10+1
Özüboşaldan avtomobillər						
ZIL-MMZ 555	5,75	4,57	90	karbürator	20,0	4+1
KAMAZ 5511	10,0	9,0	80	dizel	27,0	10+1
KRAZ 25661	12,0	10,85	68	dizel	36,0	10+1
BELA 7519	11,0	85,0	50	dizel	60,0	6+1
Sisternlər						
TEV 64	6,5	5,02	90	karbürator	29,0	6+1
TZA-7.5 500A	7,5	8,68	75	dizel	47,0	6+1

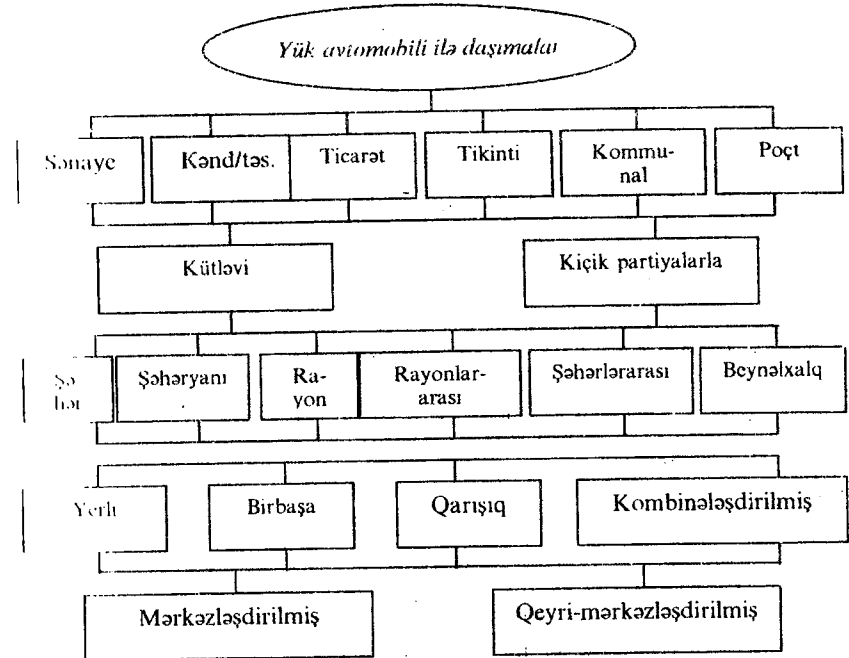
Avtomobil nəqliyyatı vasitələrindən məqsədəuyğun istifadə olunması onların istismarının texniki keyfiyyətləri və istismarın konkret şərtləri ilə müəyyən edilir. Avtomobilin istismarının texniki keyfiyyətlərinə onun qabarit ölçüləri və kütləsi, maneərliliyi və əlverişliliyi, dinamik keyfiyyəti və

manəvərliyi, möhkəm və dayanıqlığı, yol maneələrini aşma qabiliyyəti aid edilir.

Maya dəyəri, məhsuldarlıq, enerji və material tutumu kimi göstəricilər avtomobil nəqliyyatından istifadənin iqtisadi baxımdan xarakterizə edən göstəricilər hesab olunur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımaların strategiyasını müəyyənləşdirmək üçün nəqliyyat növləri haqqında məlumatlardan əlavə material axınlarını əmələ gətirən və nəqləməyə məruz qalan yük növlərini təhlil etmək lazımdır.

Belə bir təhlilin aparılması bölgü kanallarında material axınlarını yaradan yüklərin sistemləşdirilməsi və təsnifatını aparmaq zəruriyyətini meydana çıxarır.



Şəkil 10.5. Avtomobil yükdaşımalarının təsnifatı

Nəqləmə baxımından yük - nəqliyyat vasitələri tərəfindən daşınmaq üçün qəbul edilən bu və ya digər məmulat-

dır (xammal, material və hazır məhsul).

Yüklərin istənilən şəraitdə daşınmasına qoyulan tələbləri müəyyənləşdirən göstəricilər məcmusu yüklərin nəqliyyat xarakteristikası adlanır.

Hal-hazırda yüklərin müxtəlif nəqliyyat vasitələrində daşınması məqsədilə daşınan yüklərin təsnif edilməsi üçün müvafiq prinsiplərdən istifadə olunur. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yüklər özlərinin təyinatına görə aşağıdakı kimi təsnif edilir (şəkil 10.5).

Avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin işi yerinə yetirilən işlərin kəmiyyət və keyfiyyətini xarakterizə edən texniki istismar göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur.

Texniki – istismar göstəriciləri iki kateqoriyaya – qrupa bölünür.

Birinci qrupa yük avtomobil nəqliyyatı vasitələrindən istifadə dərəcəsini xarakterizə edən göstəricilər aid edilir:

- texniki hazırlıq əmsalları;
- nəqliyyat vasitələrindən istifadə əmsalları;
- yükötürmə qabiliyyətindən istifadə əmsalı;
- texniki-istismar sürəti;
- yükləmə – boşaltma işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı avtomobillərin boş dayanması müddəti;
- yükdaşımalarda orta məsafəsi;
- yüklə avtomobillərin orta yürüş sürəti və s.

İkinci qrupa isə nəqliyyat vasitələrinin yerinə yetirdikləri işlərin nəticəsini xarakterizə edən göstəricilər:

- yürüşlərin sayı;
- ümumi yükdaşıma məsafələri;
- yükdaşımalarda ümumi həcmi;
- avtomobillərin dövriyyəsi aid olunur.

10.3. NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİNİN SEÇİLMƏSİNƏ TƏSİR EDƏN AMİLLƏR

Material resurslarının tədarükəti və daşınması prosesində, habelə hazır məhsulun istehsalçılar və ya logistik vasitəçilər tərəfindən çoxsəviyyəli logistik kanallar arasında bölüşdürülməsində və məhsulların son təyinat məntəqəsinə çatdırılması işinin təşkilində müxtəlif nəqliyyat marşrutlarından və nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur.

Firma və ya müəssisələrin logistik menecerləri hər şeydən əvvəl xüsusi nəqliyyat parkının yaradılması və ya istifadəsi zəruri hesab olunan nəqliyyat vasitələrinin bu və ya digər növünün icarəyə götürülməsi kimi problem məsələni həll etməlidirlər. Məqsədəuyğun – alternativ variantın seçilməsi zamanı menecerlər konkret meyarlar sistemində əsaslanırlar. Bura bir qayda olaraq aşağıdakılar:

- xüsusi nəqliyyat parkının yaradılması (icarə və ya nəqliyyat vasitələrinin lizinq xidmətinə götürülməsi) və istismarına çəkilən məsrəflər;
- yükdaşımalarda iştirak edən nəqliyyat – ekspedisiya, nəqliyyat və digər logistik vasitəçilərə göstərdikləri xidmətlərə görə ödənilən haqlar və onun səviyyəsi;
- nəqliyyatın sürəti (vaxtı);
- nəqliyyatın keyfiyyəti (yüklərin daşınması və saxlanması etibarlılığı) aid edilir.

Xüsusi nəqliyyat parkının yaradılması, nəqliyyat vasitələrinin alınması və bu nəqliyyat parkına xidmət göstərən istehsal – texniki bazanın və nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması üçün böyük kapital qoyuluşları tələb olunur. İstehsal – texniki bazanın və nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması üçün tələb olunan maliyyə vəsaitləri bu nəqliyyat departamentləri tərəfindən müxtəlif təyinatlı və böyük həcmli yük partiyalarının müntəzəm, keyfiyyətli və etibarlı daşınmasına zəmanət verir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, iri partiyalarla müntəzəm yükdaşımaları yalnız

müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri parkına malik firma və ya agentliklər həyata keçirə bilər və bu qeyd olunan göstəricilərin (keyfiyyət, etibarlılıq, daşınmanın maya dəyərinin az olması və s.) yaxşılaşdırılmasına da məhz bu firma və agentliklərdə nail olunur. Bütün bunlarla yanaşı alternativ seçim çoxlu meyarlar kompleksi nəzərə alınmaqla qiymətləndirilməli və aparılmalıdır.

İstehsalçı müəssisə və firmalar əksər hallarda yükdaşımalar üzrə ixtisaslaşmış nəqliyyat firmalarının xidmətindən istifadə olunmasına daha aktiv formada səy göstərirlər.

Ayrı-ayrı nəqliyyat vasitələri ilə nəql edilən logistik yük vahidlərini nəqletmə növləri üzrə aşağıdakı kimi təsnif etmək olar:

- unimodal;
- qarışıq;
- kombinəlaşdırılmış;
- intermodal;
- terminal;
- multimodal.

Təsnifatda verilən bu və ya digər nəqletmə növünün seçilməsi üçün aşağıdakı logistik prosedurların yerinə yetirilməsi tələb olunur:

- nəqletmə növünün seçilməsi (bəzən logistikaya aid edilən ədəbiyyatlarda daşınmanın üsulları və nəqletmə sistemi adlanır);
- nəqliyyat növünün və ya bir neçə nəqliyyatın seçilməsi;
- nəqletmə prosesində iştirak edən əsas və köməkçi logistik vasitəçilərin seçilməsi.

Sadalanın bu prosedurlar logistik sistemin xarici mühitinə qoyulan tələblər (məhdudiyyətlər) nəzərə alınmaqla bir meyar və ya meyarlar sistemi əsasında həyata keçirilir. Logistik sistemin xarici mühitinə qoyulan tələblər (məhdudiyyətlər) bir qayda olaraq mikro və makro mühiti əhatə edən amillər və ya xarici logistik sistemin məqsəd funksiyası ilə şərtləşir. Məsələn, məhsulların fiziki

bölüşdürülməsi sistemində tələblər (məhdudiyyətlər) hazır məhsulun daşınması zamanı nəqletməyə, yüklərin kəmiyyət və keyfiyyətcə saxlanmasına, anbarlaşdırma və ya yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən digər nəqliyyat vasitəsinə yüklənməsini həyata keçirən logistik sistemlərin dislokasiyasına yönəldilir.

Unimodal (bir növlü) nəqletmə bir nəqliyyat növü ilə, məsələn, avtomobillə həyata keçirilir. Bu nəqletmə növündən adətən logistik dövrdə anbarlaşdırma və ya yüklərin emalı kimi aralıq əməliyyatlar yerinə yetirilmədiyi halda ilkin və son məntəqələr arasında birbaşa daşımaların həyata keçirilməsi zamanı istifadə olunur. Belə nəqletmə növü üçün nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi meyarları əsasən yükün növü, göndərmələrin həcmi, yüklərin çatdırılması müddəti, daşımaların maya dəyəri və s. - dən ibarətdir. Məsələn, iri-tonnajlı göndərmələri həyata keçirən zaman son təyinat məntəqəsində giriş dəmir yolu varsa, dəmir yolu nəqliyyatından; kiçik göndərmələri həyata keçirən zaman isə avtomobil nəqliyyatından istifadə olunması məqsədəuyğundur.

Qarışıq yük göndərmələrdə iki nəqliyyat növündən, məsələn, dəmir yolu - avtomobil, çay nəqliyyatı - avtomobil; dəniz - avtomobil və s. - dən istifadə etməklə həyata keçirilir. Bu zaman yüklər birinci göstərilən nəqliyyat növü ilə yük terminallarına və ya məntəqələrinə çatdırılır və saxlanılmaqdan (bəzi hallarda qısa müddətli saxlanılmaqla) növbəti digər nəqliyyat növünə yüklənir. Qarışıq yük göndərmələrə tipik nümunə kimi avtomobil nəqliyyatı firmaları tərəfindən dəmir yolu stansiyalarına (məntəqələrinə) və ya dəniz (çay) limanlarının nəqliyyat şəbəkələrində göstərilən xidmətləri aid etmək olar.

Bir neçə nəqliyyat sənədlərinin varlığı, vahid tarif fraxta dərəcələrinin olmaması, yaranma mənbələrindən son təyinat məntəqəsinə qədər nəqletmə prosesində iştirak edən tərəflər üçün qarşılıqlı, ardıcıl fəaliyyət sxeminin varlığı qarışıq yükdaşımalarından istifadəni şərtləndirən faktorlardır. Bu tip yükdaşımalar zamanı yük sahibləri ilk yükdaşıyan-

larla həm öz adından və həm də digər - növbəti nəqliyyat növü ilə yük daşıyanın adından müqavilə bağlayır. Məhiyyət etibarlı ilə yük sahibi hər iki nəqliyyat növündən istifadə edən tərəflərlə müqavilə münasibətlərinə girir və hər iki tərəf cari hesablaşmalarını məhz yük sahibləri ilə aparır və yüklərin onlara aid edilən sahələrdə kəmiyyət və keyfiyyətə qorunmasına görə maddi məsuliyyət daşıyır.

Kombinləşdirilmiş nəqliyyat iki növdən artıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunması nəzərdə tutulur. Kombinləşdirilmiş nəqliyyat növünün tətbiqi logistik sistem daxilində bölüşdürücü kanalların (və ya logistik təchizat kanallarının) strukturundan asılıdır. Məsələn, iri partiyalı hazır məhsulların istehsalçı müəssisədən və ya firmadan topdansatış bazalarına daşınması dəmir yolu ilə (daşınmaya çəkilən məsrəfləri azaltmaq üçün), topdansatış bazalarından müxtəlif pərakəndə ticarət şəbəkələrinə isə avtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirilir.

Yüklərin nəql edilməsinin müasir logistik praktikası bir nəqliyyat sənədi (multimodal, intermodal, transmodal, kombinləşdirilmiş, qarışıq və s.) ilə bir dispetçer mərkəzində bir operator (ekspeditor) tərəfindən yerinə yetirilən daşımaların genişlənməsi (ekspansiyası) ilə əlaqədardır.

Qeyd etmək lazımdır ki, respublikamızın on iki ildən artıq müddət ərzində iqtisadi müstəqillik qazanmasına, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə qoşulmasına baxmayaraq hələ də ölkəmizdə yuxarıda qeyd olunan nəqliyyat növlərinin, xüsusilə unimodal, kombinləşdirilmiş və qarışıq daşımalar sahəsində vahid terminologiya mövcud deyil. Lakin beynəlxalq yükdaşımalar praktikasında *intermodal* (inteqrativ) daşımalar adı altında vahid fraxta dərəcələrinin tətbiqi ilə bir nəqliyyat sənədi üzrə operator tərəfindən rəhbərliyi həyata keçirilən «qapıdan qapıya» qarışıq yükdaşımalar qəbul edilmişdir. Daha doğrusu, intermodal daşımalar bir neçə

nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə yüklərin bir göndərmə məntəqəsindən bir neçə aralıq məntəqələrdən keçməklə son təyinat məntəqəsinə bir nəqliyyat sənədi əsasında (daşınmaya görə məsuliyyəti tərəflər arasında bərabər bölməklə) tam nəql edilməsi hər hansı yükdaşıyan firma və ya agentlik tərəfindən təşkil edilir.

Qarışıq yükdaşımaların təşkilinə ənənəvi və logistik yanaşmanın müqayisəli xarakteristikası cədvəl 10.3 - də verilmişdir.

Cədvəl 10.3

Qarışıq və intermodal yükdaşımaların müqayisəli xarakteristikası

<i>Qarışıq daşımalar</i>	<i>Intermodal daşımalar</i>
İki və daha artıq nəqliyyat növü	İki və daha artıq nəqliyyat növü
Yükdaşımalar zamanı vahid operatorun olmaması	Yükdaşımalar zamanı vahid operatorun olması
Bir neçə nəqliyyat sənədi	Vahid nəqliyyat sənədi
Vahid fraxta tarif dərəcələrinin olmaması	Vahid fraxta tarif dərəcələrinin mövcudluğu
İştirakçıların qarşılıqlı fəaliyyətinin ardıcıl sxem üzrə təşkili	İştirakçıların qarşılıqlı fəaliyyətinin ardıcıl-mərkəzləşdirilmiş sxem üzrə təşkili
Yüklərə görə cavabdehliyin aşağı olması	Yüklərə görə cavabdehlik məsuliyyətinin yüksək olması

Yüklərin terminallar vasitəsilə daşınmasının təşkili və həyata keçirilməsi terminal daşımalar adlanır. Müasir mikro və makrologistik səviyyələrdə bu növ nəqliyyatın əhəmiyyətinin hədsiz dərəcədə artması burada daha çox logistik aktivlərin inteqrativliyi ilə əlaqələndirilir.

Terminal daşımalar hər şeydən əvvəl yüklərin beynəlxalq və şəhərlər arasında qarışıq daşınması üçün yaxın və uzaq xarici ölkələrə məxsus olan iri dəniz limanlarında və nəqliyyat şəbəkələrində meydana gəlmişdir. Terminal daşımaların təşkilatçısı rolunda müxtəlif daşıma üsulları üçün universal və ya ixtisaslaşdırılmış terminallardan və terminal kompleksindən istifadə edən nəqliyyat ekspedisiya firmaları

və ya müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə operatorlar çıxış edir.

Yük terminalı kimi bir – birilə üzvi bağlı olan müxtəlif təyinatlı yüklərin qəbulu, yüklənməsi - boşaldılması, saxlanması, sortlaşdırılması və emalı, habelə unimodal, multimodal, intermodal və digər daşımalarda yük alıcılarına, daşıyıcılara və logistik vasitəçilərə kommersiya – informasiya xidmətinin göstərilməsi ilə əlaqədar logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün xüsusi avadanlıqlara, işçi heyətinə, texniki və texnoloji qurğulara malik kompleks başa düşülür. Bu gün terminallar kiçik partiyalı logistik yüklərin yığılması və toplanması ilə yanaşı, irimiqyaslı yük bölüşdürmə mərkəzləri və təchizat bazası rolunu oynayır.

İxtisaslaşmış, universal və terminal komplekslərini fərqləndirirlər. Universal terminallar özündə distributiv mərkəzlərdən ibarət böyük anbar qruplarını birləşdirir. Belə terminalların əsas funksiyası logistik yüklərin yığılması, daşınması, paylaşdırılması, kiçik partiyalı yüklərin emalı, yüklərin saxlanması və bu kimi digər logistik aktivliklər daxil edilir. Universal terminallar xüsusi anbar sahələrinə, konteyner meydançalarına, ağır çəkili, tez xarab olan və hündəsi ölçüləri baxımından qeyri - standart hesab edilən məhsulların emal edilməsi üçün avadanlıqlara malik olur. Adətən belə terminallar dəmir yolu stansiyalarına yaxın olan ərazilərdə yaradılır.

Qeyd edildiyi kimi universal terminallar sonradan göndərilməsi nəzərdə tutulan kiçik partiyalı yüklərin emalını həyata keçirir. Bu terminallarda yerinə yetirilən əsas əməliyyatlara:

- nəqliyyat – logistik servis bazarının marketing tədqiqi;
- sifarişlərin qəbulu və işlənməsi;
- müştərilərlə müqavilələrin bağlanması;

• yüklərin yığılması, saxlanması, sortlaşdırılması, dəstələşdirilməsi, iriləşdirilməsi, emalı və paylaşdırılması;

• yüklərin terminallararası daşınması və son istehlakçıya çatdırılması;

• terminallara servis xidmətinin göstərilməsi üçün onun informasiya - kompyüter təminatının həyata keçirilməsi.

• nəqliyyat – logistik xidmətə görə hesablaşmaların aparılması.

Son illərdən iri miqyaslı terminallarda tez – tez yüklərin uzunmüddətli saxlanması və gömrük «təmizlənməsi» üzrə əməliyyatlar yerinə yetirilir. Qərbi ölkələrində terminallar, terminal şəbəkələri və kompleksləri həm məhsul istehsalçıları, həm də logistik vasitəçilər (nəqliyyat ekspeditor firmaları və topdansatış ticarəti vasitəçiləri) tərəfindən yaradılır.

Bütün dünya üzrə universal xarakterli irimiqyaslı terminal şəbəkələri «ASG AB», «Schënker», «BTL», «TNT EW» kimi transmilli nəqliyyat – logistik firmalara məxsusdur.

Xüsusi təyinatlı terminallar müəyyən növə və ya çeşidə malik yüklər, məsələn, tibbi ləvazimatları, kağız, ərzaq və tez xarab olan məhsullar üçün nəqliyyat – logistik servis əməliyyatlarını həyata keçirir. Yük terminallarının ixtisaslaşması müştərilərin məhsuldaşımalarla bağlı tələbatlarını dolğun və tam nəzərə almağa, yüklərin saxlanması və emalına, logistik idarəetmənin effektivliyinin və servis xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, logistik xərclərin azaldılmasına imkan verir.

Yaponiya və Fransada ixtisaslaşmış yük terminalları sahəsində böyük təcrübə toplanmışdır. Təkcə Yaponiyada 2000 ixtisaslaşmış terminallar mövcuddur.

və ya müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə operatorlar çıxış edir.

Yük terminalı kimi bir – birilə üzvi bağlı olan müxtəlif təyinatlı yüklərin qəbulu, yüklənməsi - boşaldılması, saxlanması, sortlaşdırılması və emalı, habelə unimodal, multimodal, intermodal və digər daşımalarda yük alıcılarına, daşıyıcılara və logistik vasitəçilərə kommersiya – informasiya xidmətinin göstərilməsi ilə əlaqədar logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün xüsusi avadanlıqlara, işçi heyətinə, texniki və texnoloji qurğulara malik kompleks başa düşülür. Bu gün terminallar kiçik partiyalı logistik yüklərin yığılması və toplanması ilə yanaşı, irimiqyaslı yük bölüşdürmə mərkəzləri və təchizat bazası rolunu oynayır.

İxtisaslaşmış, universal və terminal komplekslərini fərqləndirirlər. Universal terminallar özündə distributiv mərkəzlərdən ibarət böyük anbar qruplarını birləşdirir. Belə terminalların əsas funksiyası logistik yüklərin yığılması, daşınması, paylaşdırılması, kiçik partiyalı yüklərin emalı, yüklərin saxlanması və bu kimi digər logistik aktivliklər daxil edilir. Universal terminallar xüsusi anbar sahələrinə, konteyner meydançalarına, ağır çəkili, tez xarab olan və hündəsi ölçüləri baxımından qeyri - standart hesab edilən məhsulların emal edilməsi üçün avadanlıqlara malik olur. Adətən belə terminallar dəmir yolu stansiyalarına yaxın olan ərazilərdə yaradılır.

Qeyd edildiyi kimi universal terminallar sonradan göndərilməsi nəzərdə tutulan kiçik partiyalı yüklərin emalını həyata keçirir. Bu terminallarda yerinə yetirilən əsas əməliyyatlara:

- nəqliyyat – logistik servis bazarının marketing tədqiqi;
- sifarişlərin qəbulu və işlənməsi;
- müştərilərlə müqavilələrin bağlanması;

- yüklərin yığılması, saxlanması, sortlaşdırılması, dəstələşdirilməsi, iriləşdirilməsi, emalı və paylaşdırılması;

- yüklərin terminallararası daşınması və son istehlakçıya çatdırılması;

- terminallara servis xidmətinin göstərilməsi üçün onun informasiya - kompyüter təminatının həyata keçirilməsi.

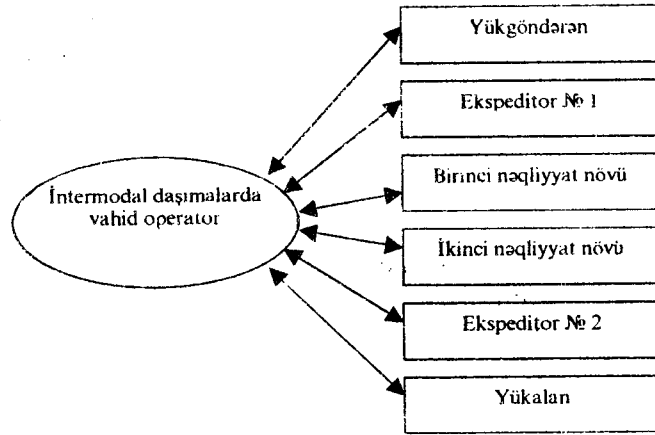
- nəqliyyat – logistik xidmətə görə hesablaşmaların aparılması.

Son illərdən iri miqyaslı terminallarda tez – tez yüklərin uzunmüddətli saxlanması və gömrük «təmizlənməsi» üzrə əməliyyatlar yerinə yetirilir. Qərbi ölkələrində terminallar, terminal şəbəkələri və kompleksləri həm məhsul istehsalçıları, həm də logistik vasitəçilər (nəqliyyat ekspeditor firmaları və topdansatış ticarəti vasitəçiləri) tərəfindən yaradılır.

Bütün dünya üzrə universal xarakterli irimiqyaslı terminal şəbəkələri «ASG AB», «Schënker», «BTL», «TNT EW» kimi transmilli nəqliyyat – logistik firmalara məxsusdur.

Xüsusi təyinatlı terminallar müəyyən növə və ya çeşidə malik yüklər, məsələn, tibbi ləvazimatları, kağız, ərzaq və tez xarab olan məhsullar üçün nəqliyyat – logistik servis əməliyyatlarını həyata keçirir. Yük terminallarının ixtisaslaşması müştərilərin məhsuldaşımalarla bağlı tələbatlarını dolğun və tam nəzərə almağa, yüklərin saxlanması və emalına, logistik idarəetmənin effektivliyinin və servis xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, logistik xərclərin azaldılmasına imkan verir.

Yaponiya və Fransada ixtisaslaşmış yük terminalları sahəsində böyük təcrübə toplanmışdır. Təkcə Yaponiyada 2000 ixtisaslaşmış terminallar mövcuddur.



Şəkil 10.7. Bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə yükdaşımalarda logistik təşkilinin prinsiplərinin sxemi

İntermodal (multimodal) daşımalarda əsas əlamətləri:

- yükləri ilkin məntəqədən son təyinat məntəqəsinə qədər çatdıran operatorun varlığı və onların fəaliyyət mexanizmi;

- vahid fraxta dərəcələri;
- vahid nəqliyyat sənədi;
- yüklərə və yüklərin daşınması üzrə müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə görə maddi məsuliyyətdən ibarətdir.

Yükdaşımalarda intermodal və multimodal sistemlərinin əsas fəaliyyət prinsiplərinə:

- kommersiya fəaliyyəti üçün normativ hüquqi bazanın yaradılması və formalaşdırılması;
- yükdaşımalarda təşkil ilə bağlı maliyyə – iqtisadi səpkili məsələlərin həllinə kompleks yanaşma;
- telekommunikasiya şəbəkələri və sənəd dövriyyəsinin elektron sistemindən maksimum istifadə olunması;
- nəqliyyatda iştirak edən bütün logistik vasitəçilərin fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi;

- logistik vasitəçilərin kooperasiyası;
- müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə yükdaşımalarda infrastrukturunun kompleks inkişafı aid edilir.

Ölkə daxilində idxal - ixrac əməliyyatlarının aparılması üçün multimodal təyinatlı daşımalarda həyata keçirilməsi zamanı yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsi, nəqliyyat məcburiyyəti və yüklərin hərəkət marşrutlarının keçdiyi ölkələrdə yükdaşımalarda tənzimlənməsi üzrə normativ - hüquqi bazanın beynəlxalq standartların tələblərinə cavab vermə səmərəliliyi böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Multi və intermodal daşımalarda nəqliyyat prosesinin informasiya - kompyuter təminatının oynadığı rol, daşdığı əhəmiyyəti xüsusi qeyd etmək lazımdır. Ölkəmizin beynəlxalq informasiya fəzası ilə inteqrasiyası üçün logistik sistemlərdə müasir məlumatların elektron mübadiləsinə nəzərdə tutulan EDI, EDIFACT kimi beynəlxalq standartlardan istifadə olunması, kağızsız elektron sənəd mübadiləsinin inkişafı daha məqsəduygundur. Nəqliyyat üçün əhəmiyyətli rolunu kommersiya (CompuSeve, America Online, Reicom) və qeyri - kommersiya (Internet) sputnik rabitə sistemləri və nəqliyyat vasitələri üçün naviqasiya (Inmarsat – C. GPS) xarakterli beynəlxalq kommunikasiya şəbəkələri yerinə yetirir.

Beləliklə, müxtəlif təyinatlı logistik yükləri konkret məntəqələr arasında müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə daşımaq mümkündürsə, onda bu işin səmərəli və əlverişli aparılması üçün texniki – iqtisadi hesablamaların yerinə yetirilməsi lazımdır. Hesablamalar müxtəlif variantlar üzrə aparılır. Optimal variantın seçilməsi üçün əsas göstəricilər kimi yükün son təyinat məntəqəsinə çatdırılması müddəti və istismar xərclərinin həcmi mütləq nəzərə alınmalıdır. Aydın ki, müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə bu göstəricilər bir - birindən kəskin fərqlənir. Ona görə də ayrı - ayrı nəqliyyat növlərinin üstünlüklərini nəzərə almaq üçün onların aşağıdakı texniki - iqtisadi göstəricilərini bir - birilə müqayisə etmək

lazımdır:

- nəqlətməyə çəkilən minimum məsrəflər;
- yüklərin göndərilməsi tezliyi;
- yük qrafiklərinə maksimum riyaət olunması etibarlılığı;

• nəqliyyat ehtiyatları ilə bağlı minimum məsrəflər (ziyanlar);

- nəqliyyat vasitələrinin yükləri istənilən yerə çatdırılması imkanları;
- məhsullar üzrə differensiasiya;
- nəqlətmə müddəti;
- təhlükəsizlik və s.

Daşınmaya çəkilən məsrəflər bilavasitə həm müəyyən həcmdə yüklərin daşınmasına (nəqliyyat işlərinin yerinə yetirilməsinə) görə nəqliyyat tariflərindən, həm də nəqliyyat ekspedisiya əməliyyatlarına (yükləmə-boşaltma, tarama, yığıma, yenidən yükləmə, sortlaşdırma və s.), yəni fiziki bölüşdürmə ilə əlaqədar logistik əməliyyatlara çəkilən məsrəflərdən ibarətdir. Nəqlətməyə çəkilən məsrəflər nəqliyyat növünün və daşıma üsullarının seçilməsi üçün əsas meyar rolunu oynayır.

Yüklərin nəqlətmə müddəti (tranzit vaxtı) həm alternativ seçimin aparılması zamanı prioritet göstəricilər üzrə daşınmaya çəkilən məsrəflərin, həm də müasir JIR, QR, DDT logistik konsepsiyaların müəyyənləşdirilməsində mühüm əhəmiyyət daşıyır. Digər tərəfdən yüklərin təyin edilən müddətdə son təyinat məntəqələrinə bütün bərabər şərtlər daxilində çatdırılması daşıma marşrutlarının və ya sxemlərinin düzgün seçilməsini və onların etibarlı olmasını təsdiqləməklə hazır məhsul satışı bazarında əhəmiyyətli dərəcədə rəqabət üstünlüklərini təmin edir, məhsul differensiasiya strategiyasının tətbiq edilməsinə imkan yaradır.

Konkret nəqliyyat növünü seçən logistik menecmentin nəqliyyatın texniki – istismar göstəricilərini, daşıma imkan-

larını və bu nəqliyyat vasitələrindən istifadənin əlverişli olmasını, nəqliyyatın coğrafi baxımdan heç bir məhdudiyyətlə rastlaşmaması kimi amilləri mütləq nəzərə alması lazımdır.

Nəhayət, nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi zamanı mühüm şərtlərdən biri də yüklərin hərəkəti boyu nəqliyyat vasitələrinə qoyulan beynəlxalq ekoloji, habelə yüklərin kəmiyyət və keyfiyyətə qorunması, saxlanması təmin edən standart tələblərdən ibarətdir.

Prioritetlik nöqtəyi – nəzərdən sadalanan hər bir meyarın ayrı – ayrı nəqliyyat növlərinin seçilməsi zamanı əhəmiyyətinə görə sıralanması (ranjirovka edilməsi) prosesi cədvəl 10.4 -də verilmişdir.

Cədvəl 10.4 - də ümumi istifadədə olan müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin qeyd olunan texniki – iqtisadi göstəricilərinin beş ballıq sistemlə qiymətləndirilməsi təsvir edilmişdir. Göstəricilərin aldığı vahid bal ən yüksək, beş bal isə ən aşağı ədədi qiyməti ifadə edir.

Cədvəl 10.4

Nəqliyyat növlərinin seçilməsinə təsir edən amillər baxımından müxtəlif nəqliyyat növlərinin qiymətləndirilməsi

Göstəricilər	Nəqliyyatın növləri				
	Dəmir yolu	Su	Avtomobil	Hava	Boru kəməri
Yükdaşımaların dəyəri	2-3	1-2	4	5	2
Nəqlətmə müddəti	3	4	2	1	5
Yükgöndərmə qrafiklərinə riyaət olunması etibarlılığı	3	4	2	1	5
Müxtəlif yüklərin daşınma imkanları	2	1	3	4	5
Yükləri istənilən yerə çatdırmaq qabiliyyəti	2	4	1	3	5
Yüklərin göndərilməsi tezliyi	4	5	2	3	1

Qeyd edilən bu amillərin müxtəlif ekspertlər tərəfindən qiymətləndirilməsi göstərir ki, sadalanan göstəricilər içərisində

nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi zamanı əsasən aşağıdakı:

- yükəndərmə qrafiklərinə riayət olunması;
- nəqlətmə müddəti;
- daşınmanın dəyəri kimi amillərə daha çox üstünlük verilir.

Logistik menecmentin konkret xüsusiyyətləri baxımından hər bir nəqliyyat növü logistik sistem daxilində onun istifadə imkanlarını müəyyənləşdirə bilən üstünlüklərə və çatışmazlıqlara malikdir.

Cədvəl 10.5 -də isə müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinin müqayisəli xarakteristikası verilmişdir.

Cədvəl 10.5

Nəqliyyat növlərinin xarakteristikası

Nəqliyyatın növü	Üstünlükləri	Çatışmazlıqları
Dəmir yolu	Yüksək daşıma və buraxılış qabiliyyətinə malikdir İlin istənilən vaxtı iqlim şərtlərindən qeyri-asilidir Məhsuldaşımaların ahəngdarlığı yüksəkdir Tariflər aşağı, xüsusilə tranzit göndərmələr üçün güzəştlər böyükdür Uzaq məsafələrə yüklərin daşınması	Məhsul daşıyanlar məhduddur İstehsal-texniki bazası böyük kapital tutumludur Məhsuldaşımalar yüksək material və enerji tutumludur Son məntəqələrə nüfuz etmə imkanları məhduddur Yüklər kifayət qədər yaxşı saxlanılır
Dəniz	Qitələrarası daşımalar mümkündür Uzaq məsafələrə daşımaların maya dəyəri aşağıdır Yüksək daşıma və buraxılış qabiliyyətinə malikdir Daşımalar az kapital, material və əmək tutumludur	Daşımalar məhduddur Yükdaşımaların sürəti aşağıdır (tranzit vaxtı böyükdür) Coğrafi, naviqasiya və hava şəraitindən asılıdır. Mürəkkəb infrastrukturun (liman) yaradılması zəruridir
Daxili su	Dərin su hövzələrində və çaylarda yük daşımalar mümkündür Yükdaşımaların maya dəyəri	Yükdaşımalar məhduddur Yükdaşımaların sürəti

Nəqliyyatın növü	Üstünlükləri	Çatışmazlıqları
	aşağıdır Kapital tutumu aşağıdır	dır Mövsümidir Yüklər kifayət qədər yaxşı saxlanılır
Avtomobil	Əlverişlidir və imkanları genişdir «Qapıdan qapıya» yükləri daşıya bilər Manevrliyi, çevikliyi və dinamikliyi yüksəkdir Göndərmələrin sürəti böyükdür Müxtəlif marşrut və sxemlərdən istifadə imkanlarına malikdir Yüklər təyinat məntəqəsinə qədər yüksək səviyyədə saxlanılır	Məhsuldarlığı aşağıdır Hava və yolun şəraitindən asılıdır Uzaq məsafələrə yükdaşımaların maya dəyəri nisbətən yüksəkdir Ekoloji cəhətdən kifayət qədər təmiz deyil Yüklər kiçik partiyalarla göndərilir
Hava	Yüklər çox yüksək sürətlə daşınır Yüklər təyinat məntəqəsinə qədər yüksək səviyyədə saxlanılır Daşıma prosesi etibarlıdır Daşıma marşrutları qısadır	Yükdaşımaların maya dəyəri yüksəkdir Digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə tarif çox böyükdür Daşımalar yüksək kapital, enerji və material tutumludur Hava şəraitindən asılıdır Coğrafi baxımdan məhduddur
Boru kəməri	Daşınmanın maya dəyəri aşağıdır Məhsuldarlığı (buraxılış qabiliyyəti) yüksəkdir	Daşınan yüklər məhduddur (qaz, neft məhsulları) Kiçik həcmli yüklərin daşınması üçün əlverişsizdir Böyük kapital qoyuluşu tələb edir

Hər bir nəqliyyat növü (boru kəməri nəqliyyatından başqa) nəqliyyat vasitələrinin müəyyən tipi və onun istehsal-texniki bazası (nəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət göstərən, təmir edən və istismarı üçün şərait yaradan) ilə xarakterizə olunur.

Nəqliyyat logistikasının tədqiqi ilə məşğul olan əksər vətəni müəlliflər nəqliyyat sisteminin komponenti kimi yolları (dəmir yol, avtomobil, hava, dəniz və s. nəqliyyat), ter-

minalları, dəmir yolu nəqliyyat vasitələrinin hamısını və dərzi vasitələrini nəzərdə tuturlar. Logistik menecerlər üçün bu komponentlərin bir sıra texniki – istismar parametrləri əsas təyinedici faktor kimi çıxış edir. *Nəqliyyat vasitələri üçün məhz belə parametrlərə:*

- texniki və istismar sürəti;
- nəqliyyat vasitələrinin qabarit ölçüləri;
- oxlara düşən ümumi yükün kütləsi;
- mühərrikin gücü;
- yükötürmə qabiliyyəti;
- vaqon, qoşqu, yarımqoşqu və yedəklərin qabarit ölçüləri.

Yük terminalları üçün isə:

- faydalı anbar sahəsi;
- dövriyyələrin sayı;
- yükləmə – boşaltma və anbar avadanlıqlarının məhsuldarlığı aid edilir.

Yükdaşımalar zamanı logistik sistemdə xüsusi yeri nəqliyyat kompleksində çevikliyinə və manevrliyinə görə avtomobil nəqliyyatı tutur. Avtomobil nəqliyyatından istifadə etmədən məhsul istehsalçılarının təchizat və satış sistemində müasir logistik texnologiyaları (məsələn, «qapıdan qapıya») reallaşdırmaq qeyri - mümkündür.

10.4. LOGİSTİK SİSTEMLƏRDƏ NƏQLİYYAT TARİFLƏRİ

Yük tariflərinin iqtisadi mahiyyəti və formalaşması.

Özünün iqtisadi təbiətinə görə yük tarifləri yüklərin nəql edilməsi üzrə göstərilən xidmətlərin qiymətidir. Yük tarifləri logistik sistemin ilkin mərhələsi (istehsal sferası) ilə son mərhələsinin (istehlakın) iqtisadi maraqlarını düzgün uzlaşdırmaqla logistik kanallarda məhsulların əlverişli yerləşməsinə imkan verir.

Bir iqtisadi kateqoriya kimi qiymət, əmtəənin və xidmətin tələbə uyğunluq dərəcəsini pulla ifadə edən əməliyyat göstəricisidir. Daha doğrusu, qiymət mübadilə əmtəə vahidinə, xidmətə görə ödənilən pulun kəmiyyətidir və praktiki olaraq mürəkkəb iqtisadi münasibətləri xarakterizə edir. Qiymətin formalaşması əmələ gəlməsi induktiv, analitik amillərin təsir dairəsi ilə əsəkkül tapır. Qiymətin əmələ gəlməsini təmin edən amilləri əməliyyatlarına görə iki qrupa bölmək olar:

• *iqtisadi maddi – şey amillərinə.* Bura əmtəələrin istehsal xərcləri (məsrəfləri), tədavül xərcləri, onların çoxluğu və ya qıtlığı nadirliyi (az olması) daxildir;

• *ümumi iqtisadi amillərə.* Buraya tələb – təklif mexanizmi, alıcıların və satıcıların az və ya çoxluğu, rəqabət, mənfəətin səviyyəsi, keçid dövrünün yaratdığı spesifik xüsusiyyətlər, iqtisadiyyatın çoxukladlı vəziyyəti, inflyasiya dəyəri və s. aid edilir.

İqtisadi ədəbiyyatlardan məlumdur ki, qiymət siyasətinin əsas məqsədi uzun və qısamüddətli plan daxilində mənfəətin maksimumluğunu təmin etmək və iqtisadi artım üçün şərait yaratmaqdan ibarətdir. Bununla əlaqədar olaraq qiymət bir sıra funksiyaları: *informasiya* (bazarın konyukturasi haqqında məlumatları özündə cəmləşdirir. İstehsal və satışa çəkilən xərcləri xarakterizə etməklə qiymətin daxili qabiliyyətini əks etdirir); *bölüşdürücü* (gəlirlərin bir hissəsinin iqtisadiyyatın sahələri, mülkiyyət formaları, əhalinin sosial qrupları, yığım və istehlak fondları arasında bölüşdürülməsi və yenidən bölüşdürülməsi həyata keçirilir), *həvəsləndirici* (məhsulların satışından əldə olunan gəlirlərin informasiya edilməsi hesabına müxtəlif növ məhsulların (xidmətlərin) istehsalı və istehlakının stimullaşdırılması); *tələb və təklifin balanslaşdırılması* (qiymət) tələb və təklifin balanslaşdırılması vasitəsidir. Əgər tələb təklifdən yüksəkdirsə onda bazarda məhsul qıtlığı yaranır, qiymət artımı müşahidə edilir. Əks halda isə bazarda məhsul bolluğu yaranır və

qiymətlər aşağı düşür); *uçot* (qiymətin iqtisadi mahiyyətini əks etdirməklə ictimai əmək məhsullarının uçotunu və ölçülməsini həyata keçirir və hər hansı məhsul növü üzrə tələbatın ödənilməsinin cəmiyyət üzvləri üçün necə və necəyə başa gəlməsini müəyyənləşdirir); *istehsalın səmərəli yerləşdirilməsi* (kapitalın iqtisadiyyatın bir sahəsindən digərinə, eləcə də sahə daxilində bir rentabelli sektordan, daha çox gəlirlilik norması təmin edə bilən bölməyə yönəldilməsini nəzərdə tutur).

Yük tariflərinin yerinə yetirdiyi funksiyalar qiymətin yuxarıda sadalanan funksiyalarından heç də fərqlənmir.

Yük tarifləri milli iqtisadiyyatımız üçün mühüm hesab olunan: ölkəmizdə məhsuldar qüvvələrin səmərəli yerləşdirilməsi; sənayenin ilkin xammal, material mənbələrinə yaxın yerləşdirilməsi və yeni rayonların inkişafı; müxtəlif nəqliyyat vasitələri arasında logistik yük vahidlərinin rəşional bölüşdürülməsi; bütün növ nəqliyyat vasitələri parkından maksimum istifadə olunması, izafi və təkrar daşımaların aradan qaldırılması; nəqliyyatda təsərrüfat hesabının möhkəmləndirilməsi; ölkədaxili iqtisadi regionlar, habelə dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrin inkişafı kimi mühüm vəzifələrin yerinə yetirilməsinə xidmət edir.

Tariflərin müəyyənləşdirilməsi istənilən biznes sahəsində olduğu kimi logistikada da qəbul edilən qərarların ən mühümünü hesab edilir. Bazarda obyektiv və subyektiv amillərin təsiri altında olan qiymət çox mürəkkəb bir prosesi xarakterizə edir. Bazar konyukturasından asılı qiymətlər istənilən istehsal – kommersiya fəaliyyəti ilə məşğul olan logistik sistemin iştirakçısına seçilən fəaliyyət strategiyası və taktikasının düzgünlüyü baxımından həm böyük mənfəət, həm də əhəmiyyətli dərəcədə ziyan gətirə bilər. Qeyd etmək lazımdır ki, qiymətin əmələ gəlməsi haqqında qərarın qəbul edilməsi prosesi yalnız bir elm sahəsinə deyil, müxtəlif sayda nəzəri yanaşmalar, xüsusilə marketing və mühasibat uçotu sahəsində iqtisadi bilik və təcrübələrə əsaslanır. İnamlı for

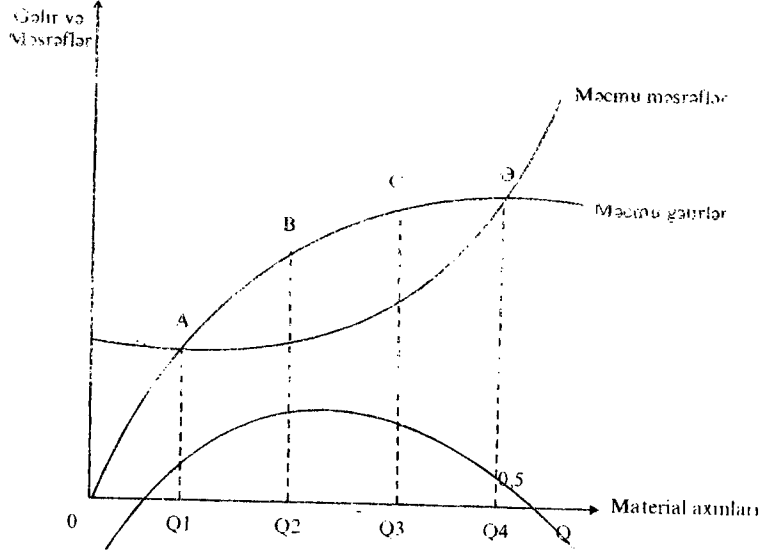
mulda göstərmək olar ki, qiymət qoyulması və ya əmələ gəlməsi nəzərdə tutulan, baxılan məhsulun məqsəd bazarına daşınması və ya reallaşdırılması prosesinə çəkilən məsrəflərə deyil, bazar konyukturasına əsaslanaraq müəyyənləşdirilir. Lakin bir fakta da xüsusi diqqət yetirmək lazımdır ki, qiymətin qoyulması və ya əmələ gəlməsi istər istehsal sferasında, istərsə də satış bazarında paralel formada baş verir.

Tariflərin qurulmasının əsasını məhsulların daşınmasına çəkilən orta məsrəflər və bu xərclərə edilən əlavələr (mənfəət norması) təşkil edir. Əlavələrin səviyyəsi firmanın qərarına qoyduğu məqsədlərə əsasən müəyyənləşdirilir və məqsəd kimi müəyyənləşdirilən mənfəət normasına təsir göstərə bilər. Mütəxəssislər göstərir ki, əlavələrin faiz dərəcəsi mənfəətin alınması asan olduqda artmağa, iqtisadi böhranlar zamanı isə mənfəətin əldə edilməsi çətinləşdiyindən azalmağa meyli göstərir. Bütün bunlara baxmayaraq qiymətin (tarifin) müəyyənləşdirilməsi üçün tətbiq edilən bu metod bazarın qeyri – müəyyənliyi halında maksimum mənfəət əldə etmək üçün heç də pis vasitə deyil.

Material axınları bazarında qiymətlər (tariflər) tələb və təklif əsasında müəyyən edilir. Hələ ötən əsrlərdə fransız iqtisadçısı A. Kurno tərəfindən təyin edilən tələb («law of demand») funksiyasının iqtisadi mahiyyəti ondan ibarətdir ki, bütün bərabər şərtlər daxilində material resurslarının (axınlarının) qiyməti ilə onlara olan tələb arasında əks əlaqə mövcuddur. Başqa sözlə, material resurslarının qiyməti və onların daşınmasına çəkilən nəqliyyat tarifləri aşağı düşdükcə, material resurslarına tələbin həcmi artır və ya əksinə. Deməli, material resursları üçün normal hesab edilən qiymət (tarif) artımı ilə onlara tələbin artan həcmi tərs mütənəsbidir (şəkil 10.8).

Tələb qanununu qrafik formada ifadə etmək üçün utluqi oxda material resurslarına olan tələbin miqdarı («quantity» - Q), şaquli oxda isə həmin resursların qiyməti («price» - P) göstərilir. Qrafikdəki xəttə tələb xətti («demand

curve» - D) deyilir.



Şəkil 10.8. Mənfəət və gəlirlərin müəyyən edilməsi qrafiki

Qrafikdən görüldüyü kimi tarif (qiymət) sabit kəmiyyət olduğu halda, daşımaların həcmi dəyişkəndir. Bu zaman məcmu gəlir və məsrafların həcmi material axınlarının həcminə uyğun olaraq artır və ya azalır. Sabit xərclərin yüksək və material axınlarının həcmnin aşağı olması nəticəsində Q1 nöqtəsindən aşağı səviyyədə daşımalar firmalara ziyanla başa gəlir. Q1 nöqtəsindən sonra ($x - u$ kəsiyində) mənfəətin artım tempi müşahidə olunur və Q2 nöqtəsində özünün maksimum həddinə çatır.

Material axınlarının həcmnin Q2 nöqtəsindən sonra artması məcmu gəlirlərin artmasına, məcmu mənfəət həcmnin isə azalmasına gətirib çıxarır. D nöqtəsində material axınlarının real həcmi məcmu gəlir və xərclərə uyğun gəlir. Tələb funksiyasının xətti qrafiki logistik menecerlərə imkan verir ki, qiymətlərin sabit qaldığı bir şəraitdə yalnız maksimum mənfəətin əldə edilməsinə zəmanət verən mate-

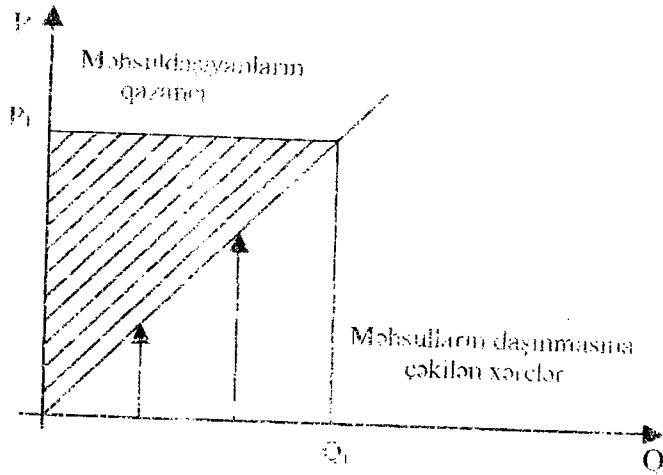
rial axınlarının konkret – optimal həcmi müəyyənləşdirə bilənlər.

Təklif funksiyası da tələb («*law of supply*») funksiyasına uyğun formada qurulur.

İstehlakçının bazar haqqında hansı düşüncələrə malik olması və bu düşüncələrin onun hərəkətinə necə təsir etdiyini bilməklə bazar mexanizminin necə işləməsinə və bu mexanizmin mükəmməllik səviyyəsini qiymətləndirmək olacağı çətin deyildir. Bunun üçün logistik sistemin ilkin həlqəsini təşkil edən istehsalçıların, istehsal prosesinin tədavi sferasında davamı hesab olunan məhsuldaşıyanların hərəkətlərini tədqiq etmək və bu təhlilin nəticələri kimi ortaya çıxan qanunauyğunluqları öyrənməyə böyük ehtiyac yaranır.

Material resurslarının daşınması ilə əlaqədar qiymətlər (tariflər) qalxırsa, həmin resursların təklifi də artır. Başqa sözlə, başqa şərtlər dəyişməz qaldığı halda material axınlarının qiyməti (daşınma zamanı tətbiq edilən tarif) qalxan zaman material axınlarını təşkil edən resursların təklif olunan miqdarı da artır. Təklifin funksional qrafiki tələbin funksional qrafiki kimi bütün başqa şeylə sabit qalmaq şərti ilə qiymətin dəyişdiyi halda təklif olunan material resurslarının miqdarının dəyişməsi mövcud təklif əyrisi üzərində hərəkət etdirilərək müəyyənləşdirilir. Əlverişli daşınma üsullarının tətbiqi, material axınlarının hərəkətinin optimal təşkili, istehlakçı sifarişlərinə operativ reaksiya verilməsi, «dəqiq vaxtında», «Kanban» logistik konsepsiyaların tətbiqi kimi müsbət hallar material axınlarının həcmi artırır. Buna görə də təklif əyrisi sağa doğru sürüşərək yeni şəraitə uyğun əlverişli vəziyyət alır. Tərsinə, material axınlarının hərəkətinin təşkilində mütərəqqi metodlar əvəzinə ənənəvi üsullardan istifadə olunması material axınlarının həcmnin azaldılmasına gətirib çıxarır ki, bu da qrafik olaraq təklif əyrisini sola sürüşdürür. Başqa sözlə, hər bir qiymət səviyyəsində daha çox həcmdə material axınlarının hərəkətini (daşın-

masını) təşkil etməyə sövq edən səbəblər təklif əyrisini sağa, əks variantda isə sola sürüşdürür. Təklif əyrisindən üfüqi koordinat oxuna olan məsafə istehsalçının, məhsulgöndərənin material axınlarının daşınmasına sərf etdiyi xərcə ekvivalentdir. Əgər qiymət (tarif) o xərcdən çoxdursa, o zaman istehsalçı və ya məhsulgöndərən material axınlarının təşkilində maraqlıdır. Məhsuldaşımaları həyata keçirən hər bir nəqliyyat firması və ya departamenti belə iqtisadi fəaliyyət zamanı müəyyən mənfəət (konkret növ və qrup məhsulların daşınması üçün tətbiq edilən tariflər nəticəsində əldə edilən, qazanılan vəsaitlə material resurslarının daşınmasına çəkilən xərclər arasında fərq) əldə etmiş olur.

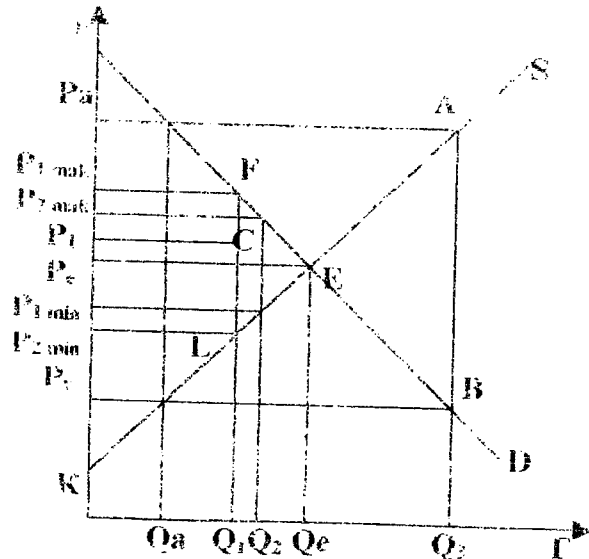


Şəkil 10.9. Məhsuldaşıyıcıların ümumi qazancı.

Şəkil 10.9-dan görüldüyü kimi material resurslarının miqdarı artdıqca onun hər bir əlavə vahidinə çəkilən xərc də artmış olur. Bu mənada hər hansı qiymət (tarif) səviyyəsin-

də məhsul vahidinin istehsalına (daşınmasına) çəkilmiş orta xərc yalnız həmin qiymət (tarif) səviyyəsindən az olduqda istehsalçılar öz məhsullarını reallaşdırmağa, nəqliyyat departamentləri isə onları daşımağa maraq göstərəcəkdir. Belə bir halda logistik sistemin bütün iştirakçıları kimi məhsul daşıyıcıları da müəyyən qazanc əldə edəcəklər ki, bunların da cəmi ştrixləşdirilmiş üçbucağın sahəsinə bərabərdir. Bu ümumi mənfəət, məhsuldaşıyanların («producer surplus») qazancı adlanır. Başqa sözlə, məhsuldaşıyanların qazancı məhsulun daşınmasından əldə edilən məbləğ ilə həmin məhsulların daşınmasına çəkilən xərc arasındakı fərqdır və bu fərq qəbul edilmiş miqyasda məhsulların daşınması üçün tətbiq edilən tarifi göstərən üfüqi xətlə təklif əyrisi arasındakı üçbucağın sahəsinə bərabərdir. Buradan asanlıqla görünür ki, məhsulların daşınması üçün tətbiq edilən tariflər artdıqca üçbucağın sahəsi və deməli, məhsuldaşıyanların qazancı da artır.

Göründüyü kimi istehlakçı məhsulu daha ucuz qiymətə almağa, istehsalçı (məhsuldaşıyanlar) isə daha baha qiymətlər (tariflər) tətbiq etməklə satmağa (daşımağa) maraqlıdır. Çünki, material resurslarının ucuz qiymətə alınması istehlakçınının, baha qiymətə (tarifə) satılması (daşınması) isə istehsalçının (məhsuldaşıyanların) qazancını artırmış olur. Bir - birinə zidd olan bu iki mənafeələrin necə tarazlaşdırılması qrafik formada nəzərdən keçirək. Bunun üçün eyni bir koordinat sisteminin şaquli oxunda material resurslarının daşınması zamanı tətbiq edilən qiymətləri, üfüqi oxda isə material resurslarının miqdarını göstərən tələb və təklif əyrisini çəkək.



Şəkil 10.10. Tələb və təklif tarazlığı

Şəkil 10.10 - dan görüldüyü kimi yalnız Q1 miqdarda material resursları bazara çıxarılsa, ən ucuz P1min və ən baha P1 max qiymətlərə daşınacaqdır, çünki, bu aralıqda olan qiymət həm alıcıları (qiymətlər alıcının ödəmək istəyindən az olduğu üçün), həm də məhsuldaşıyanları (əldə ediləcək gəlir məhsuldaşımalarına çəkilən xərclərdən böyük olduğu üçün) qane edir. Bu halda material axınlarının P1 min və P1 max arasında yerləşən istənilən P1 qiymətində alıcının qazancı P1SFH trapesiyasının sahəsi, məhsuldaşıyıcılarının qazancı isə P1CLK trapesiyasının sahəsinə mütənasib olacaqdır. Eyni bir vəziyyət daşınmaq üçün bazara Q2 miqdarda material resursları çıxarıldığı halda da baş verəcəkdir və bu miqdarda da material resursları təbiidir ki, P2min və P2 max arasında hər hansı bir qiymətə satılacaqdır və s. bu

proses tələb və təklif xəttinin kəsişdiyi E nöqtəsinin üfüqi ox üzərində uyğun gəldiyi Qe nöqtəsinə çatana qədər davam edə bilər. Bu halda Pmin və Pmax qiymətləri bir - birinə bərabər olur: Pmin = Pmax = Pe. Məhz bu E nöqtəsində material axınları bazarında tələb və təklif bir - birinə bərabərləşir və elə buna görə də bu vəziyyətə bazarın tarazlığı («markets equilibrium») deyilir. Qe - material axınlarının tarazlıq miqdarı («equilibrium quantity»), Pe isə material resurslarının daşınması üçün tətbiq edilən tarazlıq qiyməti - tarifi («equilibrium price») adlanır.

Beləliklə, tələb və təklif qrafikləri analitik təhlil ediləndir. Belə bir təhlilin aparılması konkret qiymət (tarif) siyasəti əsasında logistik sistemin iştirakçısı hesab edilən firma və müəssisələrin mümkün davranışlarının qiymətləndirilməsinə imkan verir. Daha doğrusu, mükəmməl rəqabətə malik bazarlarda istehlakçıların düşüncə və hərəkətləri aşağı meyllənmiş (azalan funksiya) tələb xətti, satıcının və ya nəqliyyat departamentlərinin düşüncə və hərəkətləri isə yuxarıya meyllənmiş (artan funksiya) təklif xətti ilə müəyyən edilir. Material axınları bazarında qiymətlərin (tariflərin) dəyişməsi bazar subyektlərinin müvafiq reaksiyasına səbəb olur: qiymət (tarif) artanda alın biləcək məhsulun ümumi miqdarı (tələb) azalır, daşına biləcək məhsulun ümumi miqdarı (təklif) isə artır. Lakin bu və ya digər material axınları bazarında tələb və təklif xətlərinin dəqiq vəziyyəti dəqiq məlum olmadığından qiymət (tarif) artımının daşınacaq (satılacaq və alınacaq) ümumi material resurslarının miqdarına təsirinin nə ilə müəyyən edilməsi məsələsi böyük önəm daşıyır. Bu məsələni öyrənmək, tədqiq etmək üçün tələb və təklifin qiymət elastikliyi («price elasticity») anlayışından istifadə olunur.

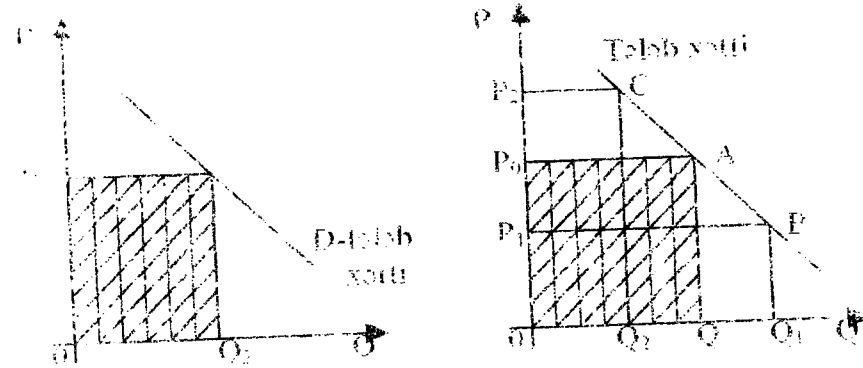
Elastiklik bir kəmiyyət dəyişməsinə digər kəmiyyətin verəcəyi reaksiya ilə ölçülür. Daha dəqiq desək, elastiklik bir - birindən asılı olan iki kəmiyyətdən birinin bir faiz dəyişdiyi halda digərinin neçə faiz dəyişməsinə göstərir. Tələbin

qiymət elastikliyi («price elasticity of demand») tələb olunan material axınlarının həcmnin dəyişmə faizinin həmin axınları təşkil edən material resurslarının qiymət dəyişmə faizinə olan nisbətinə deyilir. Mütləq dəyişməni ölçmək üçün dəyişən kəmiyyətin son qiymətindən əvvəlki qiymətini çıxmaq lazımdır. Qeyd etmək lazımdır ki, bütün azalan kəmiyyətlərin faiz dəyişməsi mənfi olur. Elastikliyi vahiddən böyük olan tələblərə elastiklik tələb («elastic demand») vahiddən kiçik olanlara isə qeyri - elastik («inelastic demand») tələb deyilir. Elastik tələblərdə (kəsrin surəti onun məxrəcəndən böyük olur) məhsula olan tələb onun qiymət dəyişməsinə nisbətən daha çox dəyişir. Qeyri - elastik tələblərdə isə bu tərsinədir: tələb olunan məhsul miqdarının dəyişmə faizi o məhsulun qiymət dəyişməsi faizinə nisbətən az olur.

Aydındır ki, tələbin qiymət elastikliyi tələb xəttinin nə qədər sərt meyli olduğunu göstərir. Buna görə də elastik tələblərdə tələb xəttinin Q oxuna olan meyli daha az (tələb xətti Q xəttinə paralel olmağa yaxınlaşdıqca tələb elastikliyi sonsuz olaraq böyüyür), qeyri - elastik tələblərdə isə tərsinə, tələb xətti Q oxuna daha sərt meyl edir. Qeyri - elastik tələb xəttinin (qiymət elastikliyi sıfıra bərabərdir) Q oxuna meyli mütləq düz bucaq altında (perpendikulyar şəkildə) olur. Tələbin qiymət elastikliyinə öyrənilməsində əsas məqsəd material axınları bazarında məhsuldaşyanları narahat edən ən vacib suala - material resurslarının bu və ya digər qiymətə (tarifə) daşımaqla nə qədər gəlir əldə edəcəyinə cavab tapmaqdır. Nəzərə alaq ki, hər bir məhsuldaşyanın ümumi gəliri (total revenue - TR) daşdığı material resurslarının həcmnin, bu daşmaları həyata keçirmək üçün tətbiq edilən bazar qiymətinin (tarifin) hasilinə bərabərdir.

Tələb xətti boyunca hərəkət etdikcə, yəni məhsuldaşmaların qiymətini (tarifi) artırıb - azaltdıqca ümumi gəlirin necə dəyişdiyini öyrənmək mümkündür. İlk trivial cavab təbii olaraq bundan ibarətdir ki, məhsuldaşmaların qiyməti

artdıqca gəlir də artacaqdır. Lakin məsələyə iqtisadi baxımdan yanaşdıqda görürük ki, ümumi gəlirin müəyyənləşdirilməsində iştirak edən vuruqlardan hər hansı biri arasında bazar qanunauyğunluğuna görə o biri vuruq azalır. Əsaslı isə nəzəri olaraq arta, azala və ya sabit qala bilər. Yuxarıda verilən suala cavab vermək üçün qeyd edək ki, hər bir ümumi gəlir ştrixləşdirilmiş dördbucaqlının sahəsinə bərabərdir (şəkil 10.11).



Şəkil 10.11. Məhsuldaşyanların ümumi gəliri

İndi fərz edək ki, qiymətlərin azalaraq R1 olduğu halda, buna uyğun tələb olunan material axınlarının həcmi Q1 olacaqdır. Bu zaman yeni şəraitə uyğun olaraq ümumi gəlir $TR1 = P1 \times Q1$ formasını alır (BQ1OP1 düzbucaqlısının sahəsi). Qiymət artıb R2 olduqda ümumi gəlir $TR2 = P2 \times Q2$ olur (CQ2OP2 düzbucaqlısının sahəsi). Beləliklə, sual TR, TR1, TR2 - dən hansının böyük, hansının kiçik olmasına gətirib çıxarır. Hər iki halda bu düzbucaqlıların kəsişən sahələri var və odur ki, TR1 - in və ya TR2 - nin hansının böyük olmasını müəyyən etmək üçün DBQ1Q2 və DCP2P1 düzbucaqlılarının sahələri müqayisə edilir. Daha doğrusu, hansı düzbucaqlının sahəsi böyükdürsə o halda ümumi gəliri

rın həcmi də böyük olacaqdır. DBQ1Q2 düzbucaqlısının sahəsi $S1 = P1 \times (Q1 - Q2)$, DCP2P1 düzbucaqlısının sahəsi isə $S2 = (P2 - P1) \times Q2$ -yə bərabərdir. Əgər bu sahələrin riyazi formada müqayisəsini aparsaq, onda onu aşağıdakı kimi ifadə etmək olar:

$$\frac{S1}{S2} = \frac{Q1 - Q2}{Q2} \times \frac{P1}{P2 - P1} = \left(\frac{Q1 - Q2}{Q2} \right) : \left(\frac{P2 - P1}{P1} \right)$$

Lakin $(Q1 - Q2) : Q2$ daşınan material resurslarının həcmnin dəyişmə faizi $(P2 - P1) : P1$ isə qiymətin dəyişmə faizi olduğundan $(S1 : S2)$ nisbəti tələbin qiymət elastikliyinə bərabər olur. Deməli, tələb xətti elastik (elastikliyi vahiddən böyük) olan material axınları bazarında qiyməti (tarif) aşağı saldıqda ($P2 < P1$) məhsul daşıyıcılarının ümumi gəliri artır və tərsinə, qiymət (tarif) qalxdıqca elastik tələbə malik material resurslarının daşınmasından əldə edilən gəlir azalır. Qeyri - elastik təklif üçün vəziyyət tamamilə əksinə olur: material axınları bazarında qiymət (tarif) qalxdıqca məhsuldaşıyanların ümumi gəlirləri artır, qiymət azaldıqca isə onun ümumi gəliri azalır.

Tələbin qiymət elastikliyi vahidə bərabər olduqda material axınları bazarında qiymətin (tarifin) artıb və ya azalmasından asılı olmayaraq məhsuldaşıyanların ümumi gəlirləri sabit qalır.

Burada bir məqama xüsusilə diqqət yetirmək lazım gəlir. Hətta tələb xətti düz xətt olduqda belə onun elastikliyi sabit deyil, çünki, bu zaman qiymət (tarif) və daşınan material axınlarının dəyişməsi $(P2 - P1)$ və $Q1 - Q2$ sabit qaldığı halda müxtəlif həcmlərdə həm $P1$, həm də $Q2$ dəyişir və bunun nəticəsi kimi tələbin qiymət elastikliyi də dəyişmiş olur.

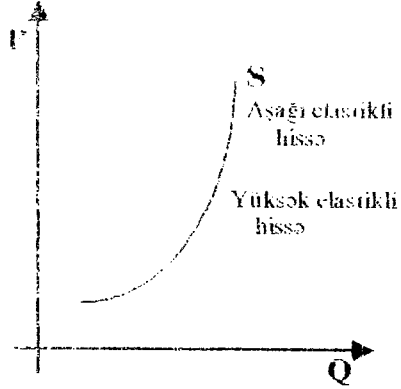
Təklifin qiymət elastikliyi («price elasticity of supply») dedikdə material axınları bazarında qiymət (tarif) dəyişən zaman həmin material resurslarının təklif olunan miqdarının dəyişmə ölçüsü nəzərdə tutulur. Daha dəqiq ifadə etsək, təklifin qiymət elastikliyi təklif edilən material axınlarının

həcmnin dəyişmə faizinin həmin axınları təşkil edən material resurslarının qiymətinin dəyişmə faizinə olan nisbətidir.

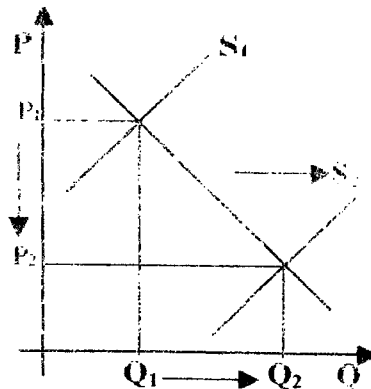
Tələb elastikliyində olduğu kimi material resurslarının təklifinin qiymət (tarif) dəyişməsinə reaksiyası yüksək olduqda təklif elastik, bu reaksiya aşağı olduqda (təklifin qiymət elastikliyi vahiddən kiçik olduqda) təklif qeyri - elastik adlanır. Təklif xətti şaquli olduqda təklifin qiymət elastikliyi sıfır (tam qeyri - elastik təklif) olur və bu halda qiymətdən (tarifdən) asılı olmayaraq təklif olunan material resurslarının miqdarı dəyişməz qalır. Digər halda, yəni təklif xətti üfüqi xəttə paralel olduqda təklifin qiymət elastikliyi sonsuz böyük olur. Belə bir halda təklif xəttinin qiymət (tarif) oxunu kəsdiyi qiymətdən yuxarı təklif olunan material resurslarının miqdarı da sonsuz olur. Həmin qiymətdən aşağı qiymətlərdə (tariflərdə) material axınları bazarında təklif olunan qiymət (tarif) də sıfır olur. Təklif xəttinə uyğun qiymətdə (tarifdə) isə material resursları tələb olunan istənilən miqdarda təklif edilə bilər. Əslində real bazarda bu iki halın heç biri baş vermir və təklifin qiymət elastikliyi sıfır ilə sonsuzluq arasında olur. Təklifin qiymət elastikliyi artdıqca təklif əyrisi daha az dikliyə malik olur. Kiçik həcmdə məhsuldaşıyan hər bir daşıyıcı qiymət (tarif) artımına çox həssas olur. Bu ilk növbədə onunla əlaqədardır ki, az həcmli məhsuldaşımalarda daşıyıcının istifadə edə bilmədiyi imkan və ehtiyat mənbələri mövcuddur və qiymətin kiçik həcmdə artımı onları məhsuldaşımaların həcmnin artırılmasına həvəsləndirir. Başqa sözlə, təklif xəttinin az həcmli məhsuldaşımalara uyğun gələn hissəsi daha üfüqi olur (təklifin qiymət elastikliyi vahiddən böyükdür). Böyük həcmli məhsuldaşımalar zamanı isə tam istifadə olunmayan imkanlar demək olar ki, məhdud xarakter alır və təklifin qiymət elastikliyi vahiddən kiçik olur, yəni təklif xəttinin böyük həcmli məhsuldaşımalara uyğun gələn hissəsi qrafik təsvirə görə daha dik - yuxarıya doğru çökük əyri formasını alır (şəkil 10.12). Riyazi hesablamaları eyni ilə tələbin qiymət elastik-

liyində olduğu kimi aparmaqla aşağıdakı nəticələri ala bilərik:

a) təklifin qeyri - elastikliyi halında material resurslarının təklifinin bu və ya digər səbəbdən artımı material axınının daşınması ilə bağlı qiymətləri (tarifləri) material resurslarının kəmiyyətə artımına nisbətən daha yüksək faizlə aşağı salır və bu məhsul daşıyıcılarının ümumi mənfəətinin aşağı düşməsinə səbəb olur və tərsinə qeyri-elastik təklif halında material resurslarının təklif olunan miqdarı azaldıqca, onun daşınması ilə bağlı qiymət (tarif) artımı faizi təklifin azalması faizindən yüksək olur və nəticədə daşıyıcının ümumi mənfəəti artır.



Şəkil 10.12. Real təklif xəttinin qrafiki



Şəkil 10-13. Təklif elastikliyi ümumi gəlirə təsiri

b) elastik təkliflər üçün təklifin artım faizi qiymətin (tarifin) azalma faizinə nisbətən böyük olduğundan təklif olunan material resurslarının miqdarı artanda daşıyıcının ümumi mənfəəti də artır və tərsinə təklifin miqdarının azalması daşıyıcının ümumi mənfəətinin azalmasına səbəb olur.

Nəticə b) - nin gözlənilən olmasına baxmayaraq nəticə a) ilk növbədə paradoksal görünür: daha çox material re-

sursları daşındıqda mənfəət artma əvəzinə azalır (təbii ki, qeyri-elastik təkliflər üçün). Bu paradoksun cavabı bir daha mükəmməl rəqabətli bazarın mükəmməllik səviyyəsini və yalnız bazarın daxili qanunauyğunluğuna tabe olmasını göstərir. Doğrudan da mükəmməl rəqabətli bazarın subyektləri məhsulların bazar qiymətlərini qəbul edənlərdir və heç bir məhsuldaşıyan – satıcı ayrılıqda (ümumi material axınlarına nisbətən az həcmdə material resursları daşdıqlarından) məhsulların qiymətinə təsir edə bilmir. Odur ki, material axınları bazarda daşıyıcılar öz mənfəətlərini yalnız daha yüksək həcmdə məhsuldaşımaq və servis xidməti göstərməklə artırma bilərlər. Bu sadə məntiq bazara çıxarılaq məhsulların ümumi miqdarını artırmaq üçün logistik sistemin hər bir iştirakçısında təklifin, məhsul daşıyıcılarında isə tələbin formalaşması üçün həvəsləndirici motivlər yaradır.

İstənilən nəqliyyat növü üçün tarifləri müəyyənləşdirən zaman ilkin olaraq logistik yük vahidlərinin son təyinat məntəqəsinə çatdırılması ilə əlaqədar nəqliyyat xərcləri və onların tərkibinin müəyyənləşdirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqlətməyə çəkilən xərclər elementar logistik aktivləri təşkil edən xərclərdən ibarətdir və bu xərclərin əksər hissəsi nəqlətmə prosesinin üzərinə düşür.

Yüklərin nəql edilməsinə çəkilən bütün məsrəflər daşıma məsafəsindən asılı olaraq dəyişən və sabit məsrəflərə bölünür.

Dəyişən məsrəflərə aid edilir:

- yanacaq, sürtkü materialları, hərəkət tələb edən əməliyyatlara elektrik enerjisi məsrəfi;
- texniki xidmət və nəqliyyat vasitələrinin cari təmir (ehtiyat hissələri və materiallarda daxil olmaqla) məsrəfləri;
- sürücülərin (bilavasitə nəqlətməni həyata keçirən heyətin) əmək haqqı;
- nəqliyyat vasitələrinin amortizasiyası (xüsusilə avtomobilin yüklə birlikdə yürüşünə (moto – resurs) aid edi-

lən) və s.

Sabit məsrəflərə isə:

- istehsal – texniki bazanın və müxtəlif nəqliyyat növlərinin infrastrukturunun saxlanmasına çəkilən məsrəflər;
 - inzibati - idarəetmə aparatı işçilərinin əmək haqqı məsrəfləri;
 - qaimə və s. məsrəflər aid olunur.
- Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, sabit və dəyişən məsrəflər arasında ciddi sərhəd mövcud deyil və hər bir nəqliyyatın növündən asılı olaraq onların müəyyən edilməsi proseduru spesifik xüsusiyyətlərə malikdir. Bu əsasən beynəlxalq yükdaşımalara (qarışıq, intermodal, kombinə edilmiş və s.) çəkilən məsrəflərin kəmiyyəti və qiymətləndirilməsi üsullarında özünü bir daha qabarıq formada göstərir. Məsələn, beynəlxalq yükdaşımaların logistik xərcləri aşağıdakı məsrəf elementlərini:

- yüklərin göndərməyə hazırlanması (keyfiyyət və keyfiyyətin yoxlanılması, markalaşdırma və qablaşdırma və s.);
 - ölkə daxilində yüklənməsi və boşaldılması;
 - məntəqələrdə, terminallarda, anbarlarda yüklərin saxlanması;
 - sərhəd keçid məntəqələrinə, limanlara və ya sərhəd keçid məntəqələrindən sonrakı nəqliyyat vasitələrinə qədər yüklərin daşınması;
 - nəqliyyat vasitələrinə (avtomobil, gəmi, vaqon, hava gəmisi və s.), o cümlədən sərhəd keçid məntəqələrində yüklənməsi;
 - beynəlxalq nəqliyyat vasitələrilə daşınması;
 - sığorta və gömrük deklarasiyasına görə ödəmələr;
 - gömrük rüsumları, vergiləri və yığımlarının ödənilməsi;
 - yüklərin alıcıların anbarına çatdırılması üzrə ödəmələri və s. - ni özündə birləşdirir.
- Qiymət strategiyasının işlənib hazırlanmasında ən ge-

niş yayılmış yanaşma xərclərin təhlili strategiyası hesab edilir. Bu hər şeydən əvvəl onunla əlaqədardır ki, logistik firmalar məhsulların daşınması zamanı müvafiq xərc çəkirlər. Aydındır ki, onlar sabit və dəyişən məsrəflərin ödənilməsi və mənfəətin alınması üçün qiymətlər (tariflər) diapazonun müəyyənəşdirilməsinə cəhd göstərirlər.

Bazar amillərini deyil, xərcləri nəzərə almaqla müəyyən edilən qiymətləri xərclərə əsaslanan qiymət adlandırılır. Xərclərin ödənilməsi məqsədini daşıyan belə qiymətlərin (tariflərin) üç tipini bir – birindən fərqləndirirlər.

➤ **Son hədd tarifləri.** Bu dəyişən məsrəflərə uyğun gəlir. Daha doğrusu son hədd tarifləri dəyişən məsrəflərə bərabərdir. Dəyişən məsrəflər tariflərin mütləq aşağı sərhəddir və bundan aşağı düşmək firma üçün yolverilməz hesab edilir.

➤ **Texniki tarif (ziyansız tarif).** Bu sabit və dəyişən məsrəflərə uyğun gəlir. Material axınlarının qəbul edilən hipotezinə görə texniki tariflər sabit və dəyişən məsrəflərin cəminə bərabər götürülür:

$$T_r = M_s + \frac{M_d}{Q}$$

burada, Q - müxtəlif hipotezlərə uyğun gələn material axınları;

M_s - sabit məsrəflər;

M_d - dəyişən məsrəflər.

Adətən texniki tariflər məsrəflərin ödənilməsini yalnız material axınlarının konkret hesablanmış həcmində təmin edirlər.

➤ **Məqsədli tariflər.** Bu tariflər texniki tariflərə bir sıra əlavələr (investisiya edilən kapitalla nisbətdə) etməklə müəyyən edilir. Məqsədli tariflər həmçinin material axınlarının hipotezinə əsaslanır.

$$\text{Məqsədli tarif} = \frac{\text{Texniki tarif}}{1 - \text{Arzuedilən tarif}}$$

Bu və ya digər konkret məcmu məsrəflər alqı – satqı müqavilələri ilə müəyyənləşən məhsul göndərmələrin bəzi şərtlərindən funksional asılıdır. Dünya praktikasında idxal ixrac əməliyyatlarının aparılması zamanı məhsulun qiymətinə daxil edilən nəqliyyat məsrəfləri adətən satıcı və ya alıcının ölkəsində franko – sərəhəd şərti ilə müəyyən edilir.

Nəqliyyat zamanı hər bir logistik xərclər ayrıca götürülmüş formada logistik sistemin ixtiyari mərhələsi üçün qruplaşdırılır və ya differensiallaşdırılır. Məsələn, nəzərə alsaq ki, gömrük belə logistik mərhələlərdən birini təşkil edir, onda onun üçün aşağıdakı məsrəfləri tərkib elementi kimi göstərmək olar:

- gömrük rüsumu;
- əlavə edilmiş dəyərdən vergi;
- aksizlər;
- gömrük orqanları tərəfindən lisenziyanın verilməsi üçün müvafiq yığımlar;
- kvalifikasiya attestatlarının verilməsinə görə yığımlar;
- yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsinə görə yığımlar;
- məhsulların saxlanmasına görə gömrük yığımları;
- məhsulların gömrük müşahidəsinə görə gömrük yığımları;
- informasiya və konsaltinq xidmətinə görə ödəmələr və s.

Son illər Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq avtomobil yükdaşımalarının (İran İslam Respublikası, Türkiyə Respublikası, Rusiya Federasiyası, Gürcüstan Respublikası və s.) həcmnin artması nəticəsində bu növ yükdaşımaların düzgün uçotu, məsrəflərin müəyyən edilməsi və proqnozlaşdırılması (planlaşdırılması) xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq Avtomobil Yükdaşımaları Assosiasiyasının metodiki tövsiyələrinə əsasən beynəlxalq avtomobil

vükdaşımalarına çəkilən məsrəfləri müəyyənləşdirmək üçün (şəkil 10.14) aşağıda verilən blok – sxemdən istifadə olunur.

Verilən bu blok – sxem üzrə avtomobil nəqliyyatı məsrəfləri yalnız bir reys (yerinə yetirilən hər bir nəqliyyat prosesinin elementlər kompleksi: avtomobilin parkdan çıxması, təminat məntəqəsinə gəlməsi, bu məntəqədə yüklənməsi, eksport istiqamətində yüklərin daşınması və orada boşaldılması; xarici ölkə ərazisində yükləmə məntəqələrinə doğru hərəkəti, yükləmə, idxal ölkəsi istiqamətində yüklərin çatdırılması, boşaldılması və avtomobilin məxsus olduğu parka qayıtması) hesabı ilə müəyyənləşdirilir.

Azərbaycan Respublikası ərazisində avtomobil nəqliyyatına çəkilən məsrəflər iriləşdirilmiş formada aşağıdakı elementlərdən ibarətdir:

$$M = M_y + M_{i.m} + M_{t.x} + M_{a.b} + M_{a.a} + M_{a.h} + M_q$$

burada, M_y - yanacaq məsrəfi;

$M_{i.m}$ - sürtkü yağları və digər istismar materiallarının alınmasına çəkilən məsrəflər;

$M_{t.x}$ - texniki xidmət və təmir xərcləri;

$M_{a.b}$ - aşınmanın bərpası və avtomobil şinlərinin təmir xərcləri;

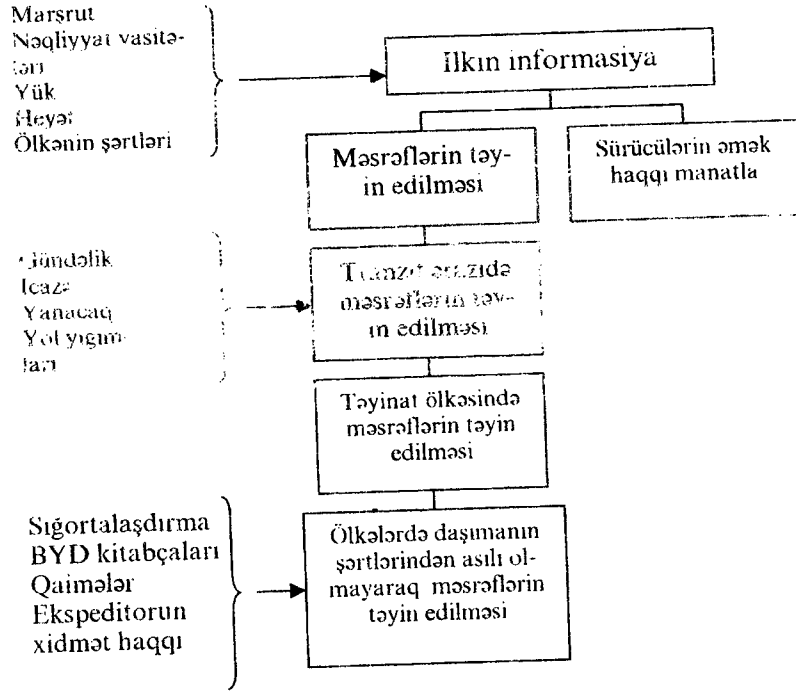
$M_{a.a}$ - nəqliyyat vasitələrinin renovasiyası üçün amortizasiya ayırmaları;

$M_{a.h}$ - sürücülərin əmək haqqı məsrəfləri;

M_q - qaimə və sair xərclər.

Məsrəflərin müəyyənləşdirilməsi üçün rus alimi N.N. Qromov tərəfindən təklif edilən bu metodika praktikada kifayət qədər geniş istifadə olunmaqla müvafiq norma və normativlərə əsaslanır.

Nəqliyyat xərcləri logistik vasitəçilərin (nəqliyyat və nəqliyyat ekspedisiya firmalarının, multimodal daşımalar üzrə operatorların, brokerlərin, agentlərin və s.) xidmət təqdimatlarını müəyyənləşdirmək üçün baza rolu oynayır.



Şəkil 10.14. Beynəlxalq avtomobil yükdaşımaları zamanı məsraflərin müəyyən edilməsi

Yük sahibləri, alıcılar və nəqliyyat – logistik vasitəçilər arasında hesablaşmaların aparılması üçün istifadə olunan nəqliyyat tarifləri sistemi nəqliyyatın növündən və daşımanın formasından birbaşa asılıdır. Bu nöqteyi – nəzərdən tariflərin səviyyəsi elə qurulmalıdır ki, o bir tərəfdən bu xidmətdən istifadə edən tərəflər üçün iqtisadi baxımdan əlverişli olmalı, digər tərəfdən nəqliyyat departamentləri və ya firmaların çəkdiyi xərcləri ödəməklə planlaşdırılan (normativ) mənfəətin əldə olunmasını təmin etməlidir.

Azərbaycan Respublikasında yeni iqtisadi sistemin qurulması ölkəmizdə özəlləşdirmənin aparılması və yeni mülkiyyət formalarının meydana gəlməsini obyektiv zəruriyyətə çevirdi. Nəticə etibarilə nəqliyyat, xüsusilə avtomobil müəssisələri aparılan iqtisadi islahatların obyektinə çevrildiyindən inzibati - amirlik dövründə mərkəzləşdirilmiş formada fəaliyyət göstərən nəqliyyat xidməti preyskurantları (xüsusilə 13 – 01 – 01; 11 – 01; 11 - 03 və s.) özlərinin hüquqi güclərini itirdilər və hal – hazırda tətbiq edilmirlər. Əksər nəqliyyat müəssisələri yüklərin daşınmasına cəkilən ilkin xərclər (yükdaşımaların maya dəyəri) və mənfəətlik normasını nəzərə alınmaqla xüsusi müqavilə tarifləri müəyyənləşdirirlər. Digər nəqliyyat müəssisələri isə tarifləri beynəlxalq unimodal və multimodal yükdaşımalar üçün xarakterik olan sxem üzrə qururlar.

Dəmir yolu nəqliyyatında mövcud yük tarifləri növünə, göndərmənin mənsəyinə və quruluş formasına görə təsnif olunurlar:

N ö v ü n ə görə tariflər: ümumi, fərdi, güzəştli və yerli tariflərə bölünür.

Ümumi tariflər fərdi, güzəştli və yerli tariflər istisna olmaqla dəmir yolu şəbəkələrində daşınan bütün yüklər üçün tətbiq edilir və əsas tarif adlanır.

Fərdi tariflərdən bir və ya bir neçə logistik yük vahidlərinin konkret məsafəyə və ya müəyyən məntəqələrarası istiqamətdə, habelə müəyyən zaman kəsiyində daşınması zamanı istifadə edilir. Bu tariflər azaldılmış (həvəsləndirici) və yüksəldilmiş (qadağanedici) ola bilər. Fərdi tariflər faiz formasında əlavə və güzəştlərə malik olur. Fərdi tariflərdən istifadə edilməsinin əsas məqsədi istehsalçıların yerli xammal, material və yanacaqdan istifadə görə həvəsləndirilməsi, qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə məhsulgöndərmələrin genişləndirilməsi, uzaq məsafələrə və qısa yürüslü (avtomobil nəqliyyatı üçün əlverişlidir) məhsulgöndərmələrin məhdudlaşdırılmasından ibarətdir.

Güzəştli (ümumi tariflərə nisbətən azaldılmış) tariflər konkret müəssisə və ya firmaya məxsus, müəyyən bir istiqamətə daşınan və konkret məqsədin yerinə yetirilməsi üçün təyin olunan yüklərin daşınması zamanı tətbiq edilir. Bu tariflərdən dəmir yoluna məxsus olan yüklərin daşınması üçün də istifadə olunur və ümumi tariflərə nisbətən faizlə müəyyənləşir.

Daha doğrusu, bu tariflər ayrı – ayrı növ yüklərin müəyyən istiqamətlərdə daşınmasında, konkret stansiya və dəmir yolları arası yükdaşımalarda tətbiq edilir. Ümumi tariflərdən yalnız faiz dərəcələrinə görə fərqlənir və sonuncunun əsasında tərtib olunur.

Yerli tariflər konkret dəmir yolunun (iş şəraitinə görə ümumi yol şəbəkəsinə daxil edilməyən) bölmə rəhbərləri tərəfindən müəyyənləşdirilir. Bu tariflər yalnız bir dəmir yolu bölməsi çərçivəsində fəaliyyət göstərir, özündə daşıma haqlarını və müxtəlif yığım dərəcələrini birləşdirir.

Göndərmələrin mənsəyinə görə yük tarifləri: vaqon (bütün vaqonla daşınan yüklərə qoyulur); az və kiçik tonnajlı yüklərin göndərilməsi tarifləri (faktiki göndərilən kütləyə görə hesablanır); konteyner (müxtəlif təyinatlı konteynerlərlə göndərilən yüklərə tətbiq edilir) və tonnajlı (sisternalara və bunkerlərə doldurulan yüklər üçün istifadə olunur) tariflərə bölünür. Bu göndərmələr üçün daşıma haqları daşıma sənədlərində – qaimələrdə göstərilən yüklərin həqiqi kütləsinə görə tutulur.

Quruluş formasına görə yük tarifləri cədvəl və sxem tariflərinə ayrılır. Cədvəl tarifləri cədvəl məlumatları əsasında bir vaqona, bir ton yükə və ya bir konteynerə görə yüklərin mövcud stansiyalar arasında nəql edilməsi üçün istifadə olunan daşıma haqlarıdır. Sxem tariflərində (diferensiallaşdırılmış) yüklərin daşınması üçün tətbiq edilən haqlar daşıma məsafəsindən asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Bu haqlar ikidərəcəli və çoxdərəcəli olur. Eyni zamanda sxem tarifləri bütün daşıma məsafəsi üçün ton - kilometr və ya vaqon -

kilometr kimi vahid bir dərəcəli - diferensiallaşdırılmamış formaya malikdir. Yük tariflərinin sxem formasından praktikada geniş istifadə olunur.

Avtomobil nəqliyyatının yük tarifləri.

Avtomobil nəqliyyatı tariflərinə aşağıdakı faktorlar təsir göstərir:

- daşıma məsafəsi;

- yükün kütləsi;

- avtomobilin yükləmə qabiliyyətindən istifadə olunması imkanlarını xarakterizə edən yükün həcmə tutumu,

- avtomobilin yükləmə qabiliyyəti;

- ümumi yürüş;

- avtomobildən istifadə müddəti;

- avtomobilin tipi;

- yükün daşındığı rayon (ərazi) və s.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması tariflərindən hər biri sadalanan bu faktorların hamısını deyil, yalnız konkret daşımaların həyata keçirilməsi üçün bu və ya digər dərəcədə əhəmiyyətli olanları nəzərə alır. Məsələn, işəməzd tariflər üzrə daşımaların dəyərini hesablamaq üçün ilk növbədə daşıma məsafəsinə, yükün kütləsinə və avtomobilin yükləmə qabiliyyətindən istifadə dərəcəsini xarakterizə edən siniflərə diqqət yönəldilir.

Avtomobil nəqliyyatında yüklərin daşınması üçün daşıma haqları tarif dərəcələri və ya sxemləri əsasında müəyyənləşir.

Tarif sxemi – nəql edilən yüklərin daşıma haqlarının hesablanması müəyyənləşdirən qaydadır. Praktikada bir qayda olaraq üç sxemdən: işəməzd, vaxtamuzd və şərti hesab vahidlərindən istifadə olunur.

Daşıma haqlarının hesablanması üçün aşağıdakı formul geniş tətbiq edilir:

1. İşəməzd (kilometrə muzd) sxem üçün:

$$D_h = S_{t,d} + \Theta_s \times \Theta_{y,t,d} + Y_{n,i} \times Y_{t,d}$$

burada, $S_{t,d}$ - sifarişlərin tarif dərəcələri, manatla;

Θ_s - yükləmə və ya boşaltma zamanı əməliyyatların sayı;

$\Theta_{y,t,d}$ - yükləmə – boşaltma üzrə bir əməliyyatın yerinə yetirilməsinə görə tarif dərəcələri, manatla;

$Y_{n,i}$ - yerinə yetirilmiş nəqliyyat işləri, ton.km;

$Y_{t,d}$ - mövcud sifə aid edilən yüklər üçün bir ton – kilometrə görə haqların tarif dərəcələri, manatla.

İşəməzd tariflər əsasən aşağıdakı hallarda tətbiq edilir:

➤ daimi qalmadığı yərə avtomobillərin gedib – qayıma yürüşü üçün;

➤ sifarişçinin təqsiri üzündən daşıma baş vermədikdə avtomobilin hər iki istiqamətdə boş yürüşü üçün;

➤ ilk yükləmə və son boşaltma məntəqələrindən avtoparka qədər boş yürüş üçün (əgər həmin məntəqələr avtomobil müəssisəsi yerləşən yaşayış məntəqəsindən kənaradırsa);

➤ iri ölçülü və ağır yükləri müşahidə etmə, texniki kömək və yedəkləmə xidmətləri zamanı yaranan yürüş üçün;

➤ şəhərdən kənar da dövrü mətbuata, poçt daşımaları və rabitə xətlərinə xidmət zamanı avtomobildən istifadə edərkən yaranan yürüş üçün tətbiq edilir.

Kilometr hesabı ilə daşıma haqqı avtomobillərin yükləmə qabiliyyətindən asılı olaraq hər kilometr yürüş üçün təyin edilmişdir.

2. Vaxtamuzd sxem üçün:

$$D_h = S_{t,d} + N_{a,y} \times N_{t,d} + A_{s,i,m} \times A_{t,d}$$

burada, $N_{a,y}$ - növbə ərzində normadan artıq yürüşlər, km.;

$N_{t,d}$ - normadan artıq bir kilometr yürüşə görə tarif dərəcələri, manatla;

$A_{s,i,m}$ - avtomobillərin sifarişçilərdə işləmə müddəti,

avtomobil /saat;

$A_{t,d}$ - bir avtomobil / saata görə haqların tarif dərəcələri, manatla.

Vaxtamuzd tariflər aşağıdakı hallarda tətbiq olunur:

• daşınan yüklərin kəmiyyətcə uçotunu aparmaq mümkün olmadıqda;

• işəməzd tariflərin tətbiqi məqsədəuyğun olmayan zavoddaxili, tikintidaxili və anbardaxili daşımalarda;

• işəməzd tariflərin tətbiqi məqsədəuyğun olmayan, bir səfər ərzində azı dörd məntəqəyə dönməklə, burulmaqla aparılan şəhərdaxili daşımalarda;

• yükləmə qabiliyyəti bir tona qədər (bir ton daxil olmaqla) olan avtomobillərlə yük daşındıqda;

• avtomobillərdən dövrü mətbuata, poçt daşımalara və rabitə xəttinə, habelə elmi – tədqiqat işlərinə, geoloji kəşfiyyat işlərinə, kinoçəkmə və təbii fəlakətlərə xidmət üçün istifadə edildikdə;

• lazımı qaydada (formada) düzəldilmiş yük avtomobillərindən firma və müəssisələrin sifarişləri əsasında fəhlələrin iş yerlərinə gedib – qayıması üçün istifadə edildikdə.

Vaxtamuzd tariflər üzrə avtomobil nəqliyyatından istifadə edilməsi haqqı (ödəniş) avtomobilin yükləmə qabiliyyətindən asılı olaraq bir saat iş vaxtına görə hesablanır. Əgər avtomobil tarifdə nəzərdə tutulduğundan artıq yürüş edərsə, artıq olan hər kilometr məsafə üçün əlavə haqq alınır.

Bəzi konkret şəraitlərdə tərəflərin razılığı ilə vaxtamuzd tariflərin əvəzinə hər göndərmə və ya səfər üçün ayrıca daşınma haqqı müəyyən edilə bilər.

3. Şərti sxem üçün:

$$D_h = T_d \times I_s$$

burada: T_d - işlərin şərti hesab vahidinə görə tarif dərəcələri, manatla;

I_s - şərti hesab vahidi üzrə müəyyən dövr ərzində yerinə yetirilən işlərin sayı.

Daşıma haqlarının müəyyənləşdirilməsi üçün mühüm

elementlərdən biri də tarif dərəcələri hesab olunur.

Tarif dərəcələri - avtomobil nəqliyyatı müəssisələri və agentlikləri tərəfindən istehlakçılara göstərilən və ya yerinə yetirilən xidmətlərin dəyərinin əlverişli hesablanmasını təmin etmək məqsədi daşıyır. Məsələn, yüklərin bir ton/kilometr daşınmasına görə tarif dərəcələri (manat/t.km); avtomobillərin sifarişçilərdə olduğu avtomobil/saatlara görə (manat/avt.saət); bir ton yükün yüklənməsi və ya boşaldılmasına görə (manat/ton.) və s.

Tarif dərəcələri və sxemi üzrə yerinə yetirilən xidmətlər haqqında müfəssəl bilgilərə malik olduqdan sonra nəqliyyat yükü üçün daşınma haqları hesablanır.

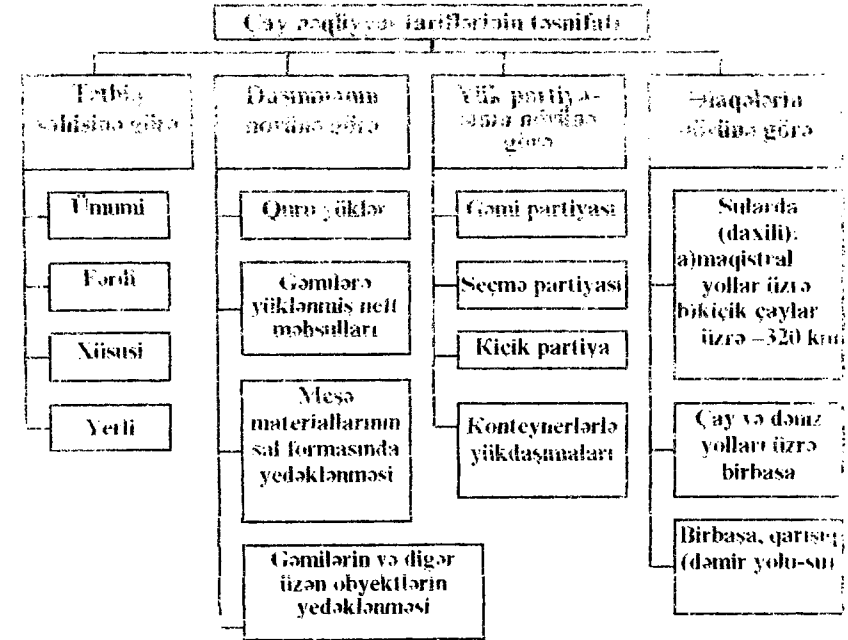
Tarif sxemləri və ya tarif dərəcələri ayrı - ayrı istehlakçı qrupları, logistik yüklərin nomenklaturası, daşımının növü, tətbiq edilən nəqliyyat növünün tipi və markasından asılı olaraq differensiallaşdırılır.

Tarif sisteminin ən mühüm tərkib hissəsi tarif haqlarına edilən əlavələr və ya güzəştlərdən ibarətdir. Adətən, əlavə və güzəştlər tarif dərəcələrinə və ya tarif sxemlərinə nisbətə faizlə müəyyənləşdirilir.

Bir sıra avtomobil müəssisələrində və ya agentliklərinə də hələ də inzibati - amirlik dövründə olduğu kimi yüklərin vahid tariflərlə daşınması üçün yük təsnifatından istifadə olunur. Bu təsnifat birdən dördə qədər siniflərə ayrılmaqla 600 - dən artıq yük qruplarını özündə cəmləşdirir. Məsələn, birinci sinfə yükötürmədən istifadə əmsali 1,0; ikinci sinfə - 0,8; üçüncü sinfə - 0,6 və dördüncü sinfə - 0,5-ə bərabər olan yüklər aid edilir. Sınıfın mahiyyəti öz növbəsində yüklərin daşınma dəyərinə müvafiq əmsal vahidləri ilə təşkil göstərir. Məsələn, ilk tarif dərəcələri birinci sinif üçün 1,0; ikinci sinif üçün 1,25 (1 : 0,8); üçüncü sinif üçün - 1,66; dördüncü sinif üçün isə 2,0 (1 : 0,5) təşkil edir. Daşımın yüklər haqqında dəqiq məlumatla malik olduqdan sonra tarif dərəcələri müəyyənləşdirilir. Bəzən yüklər qeyd olunan təsnifata daxil olunmur. Belə hallarda tarif dərəcələri məhsulün gətirəni (alicılar) və nəqliyyatı həyata keçirən subyektlərin razılaşması əsasında müəyyənləşdirilir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində avtomobil nəqliyyatının səmərəli işinin təşkili üçün tarif dərəcələri və sxemlərini dəqiq əsaslandırmaq və ya hesablamaqla yanaşı mövcud bazarın onun vəziyyəti, istehlakçıların bu bazarda davranış tərzini, qiymətlərin səviyyəsi, rəqib müəssisələrin fəaliyyət strategiyası, rəqabətin səviyyəsi, təklif edilən məhsul nomenklaturası və çeşidi və s. amillər mütləq nəzərə alınmalıdır.

Çay və dəniz nəqliyyatında yük tarifləri sisteminin əsas elementi dəmir yolu nəqliyyatında olduğu kimi tarif sxemləri, yüklərin nomenklaturası və tarif məsafələrini müəyyənləşdirən tarif tövsiyələri, daşıma tədiyyələri və yığımları hesab olunur. Çay nəqliyyatında yük tarifləri tətbiq sahəsinə, daşımanın növünə, yüklərin partiyalara bölünməsinə, əlaqələrin növünə, daşımanın maye dəyərinə görə təsnif edilir:



Səkil 10.14 Çay nəqliyyatı tariflərinin təsnifatı

Çay nəqliyyatı tariflərinin digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə belə təsnif edilməsi su hövzələrinin xüsusiyyətləri ilə əlaqədardır. Belə ki, nəticə etibarlı ilə gəmiçilik donanması texniki səviyyəsinə, əmtəə dövriyyəsinin tərkibinə, habelə müxtəlif naviqasiya şəraiti kimi spesifik xüsusiyyətləri özündə birləşdirən qapalı nəqliyyat müəssisəsidir.

Daxili çay nəqliyyatlarında tariflərin səviyyəsi hər şeydən əvvəl göndərilən yük partiyalarının həcmi, daşıma prosesində iştirak edən vasitələrdən rəşional istifadə olunması, əlaqələrin növü və intensivlik dərəcəsi, seçilən marşrutlar, məntəqələr arasında dəmir yolu əlaqələrinin mövcudluğu kimi faktorlardan asılıdır.

Şəkil 10.14 -də verilən təsnifat əlamətlərindən başqa daxili çay nəqliyyatı tarifləri daxili formasına görə: *differensial və yekcins olur. Yekcins tariflər* 1 ton/km görə dəyişməyən vahid dərəcələrlə xarakterizə edilir. *Differensial tariflər* isə adından göründüyü kimi hər bir ton/kilometr hesabı ilə dəyişən dərəcələrə malikdir, yəni, hər bir ton/kilometr üçün differensiallaşdırılmış tarif dərəcələri mövcuddur.

Bundan əlavə daxili çay nəqliyyatı tarifləri özlərinin xarici görkəminə görə *cədvəl və sxem formasında da olur.*

Dəniz nəqliyyatı tarifləri qurulma formasına görə daxili çay nəqliyyatı tarifləri ilə demək olar ki, eyniyyət təşkil edir. Belə ki, tətbiq sahəsinə görə dəniz nəqliyyatı tarifləri əsas, müstəsna, xüsusi və yerli tariflərə bölünür.

Əsas tariflər bütün yükdaşımalara tətbiq edilir və digər tariflərin təsirinə məruz qalmır.

Müstəsna tariflər bir qayda olaraq daşınacaq xüsusi yük növlərinə, daşınma vaxtına, daşınmanın həyata keçirilədiyi yolun və rayonun müəyyən sahəsinə tətbiq edilir.

Yerli tariflər lokal xarakter daşıyır və müəyyən bir ərazinin hüdudları çərçivəsində istifadə olunur.

Xüsusi tariflər idxal – ixrac təyinatlı yüklərinin daşınması üçün xarici ticarət təşkilatları ilə gəmiçilik departamentlərinin hesablaşma aparması zamanı tətbiq edilir.

Dəniz nəqliyyatında fəaliyyətdə olan yük tarifləri iki-dərəcəli sistemə əsaslanır: *birinci dərəcə qeyri-dayanıqlı (stasional) olmaqla çəkilən məsrəflərin ödənilməsinə (ton/milə görə götürülür), ikinci - dayanıqlı əməliyyatlar üzrə çəkilən məsrəflərin ödənilməsinə (bir tona görə götürülür) xidmət* edir.

Qeyri-dayanıqlı tarif dərəcələri yüklərin kiçik və böyük kabotajda daşınması üçün hər bir gəmiçilik departamentləri üzrə ayrı - ayrılıqda tətbiq edilir. Bu tarif dərəcələri 14 sinif üzrə differensiallaşdırılmış və daşınması nəzərdə tutulan bütün logistik yük vahidləri bu siniflər arasında bölüşdürülmüşdür.

Yüklərin siniflər üzrə bölüşdürülməsi bir ton yükün tutduğu yük sahəsinin həcmi (kub.metr) əsasında aparılır (cədvəl 10.6).

Dəniz nəqliyyatında yüklərin siniflər üzrə bölüşdürülməsi Cədvəl 10.6

<i>1 ton yükün tutduğu xüsusi yük sahəsinin həcmi, kub metr/ton</i>	<i>Sinif</i>	<i>1 ton yükün tutduğu xüsusi yük sahəsinin həcmi, kub metr/ton</i>	<i>Sinif</i>
1,5 qədər	XIV	4,51 – 5,5	VII
1,51 – 1,7	XIII	5,51 – 7,5	VI
1,71 – 2,0	XII	7,51 – 9,5	V
2,01 – 2,5	XI	9,52 – 11,0	IV
2,51 – 3,0	X	11,01 – 13,0	III
3,01 – 3,5	XI	13,1 – 15,0	II
3,51 – 4,%	VIII	15,01 və daha artıq	I

Cədvəl 10.6 -dan göründüyü kimi birinci sinifə aid edilən yüklər daha böyük həcmdə yük sahəsi tutduqlarından dolayı üçün daha böyük tarif dərəcələri. 14 - cü sinifə aid

edilən yüklər üçün isə aşağı tarif dərəcələri müəyyənləşdirilmişdir.

Dayanıqlı (ciddi) tarif dərəcələri ayrı - ayrılıqda hər bir gəmiçilik departamentləri üzrə kiçik kabotajlı ixtiyari yük növünün daşınması üçün müxtəlif olduğu halda, iri kabotajlı yüklərin daşınması üçün isə bu tarif dərəcələri differensiallaşdırılır. Belə ki, birinci qrup yüklər üçün müəyyən edilən tarif dərəcələri ən yüksək, sonuncu - 16 - cı qrupa mənsub edilən yüklər üçün isə ən aşağı olur.

Ümumi dayanıqla tarif dərəcələri hər bir liman və ya liman məntəqəsi üzrə hər bir qrup yük üçün ayrı - ayrılıqda müəyyənləşdirilir. Xüsusi dayanıqlı tarif dərəcələri ümumi tarif dərəcələrindən bir qədər fərqli qaydada tərtib edilir. Daha doğrusu, yükləmə işlərinin yerinə yetirilməsinə çəkilən fərdi məsrəflərdən və konkret şəraitdən asılı olaraq hər bir liman məntəqəsində konkret yük üçün müəyyən edilir. Buna görə də bu tarif dərəcələri özünün səviyyəsinə görə müxtəlif dəniz hövzələrinə aid edilən limanlar üzrə deyil, eləcə də eyni bir dənizə aid edilən limanlar üzrə də fərqlənir.

Deməli, kiçik kabotajlı yük daşımalar üçün həm stasionar (dayanıqlı), həm də qeyri - dayanıqlı (hərəkət) əməliyyatların tarif dərəcələri ayrı - ayrı dəniz hövzələri üçün müxtəlifdir.

Digər nəqliyyat növlərində olduğu kimi dəniz nəqliyyatında da yük tariflərinə gəmiçilik departamentləri tərəfindən yerinə yetirilən əlavə əməliyyatlar və xidmətlər üçün xüsusi rüsumlar müəyyən edilmişdir. Belə rüsumlara yükləmə - boşaltma işlərinə görə əkkord dərəcələri, yüklərin sayılmasına görə yığımlar, liman yük yığıcı və s. aid edilir.

Dəniz nəqliyyatında tarif - məlumat kitabı 5 bölmədən ibarətdir:

1-ci bölmədə tariflərin tətbiq edilməsinin ümumi qaydaları, rüsum, cərimə və mükafatlar;

2-ci bölmədə quru yüklərin təsnifatı, həm də yüklərin

vahid tarif və statistik nomenklaturası;

3-cü bölmədə quru yüklərin nomenklaturasının əlifba sıyahısı;

4-cü bölmədə quru yüklərin daşınması üzrə qeyri - dayanıqlı əməliyyatların tarif dərəcələri, liman qrupları və hövzə üzrə stasionar (dayanıqlı) əməliyyatların ümumi və xüsusi tarif dərəcələri göstərilmişdir;

Nəhayət, beşinci bölmədə maye yüklərinin daşınması üzrə hesablaşmalar aparmaq üçün tarif dərəcələri və tariflərin tətbiqi qaydaları öz əksini tapmışdır.

Beləliklə, dəniz nəqliyyatında yüklərin daşınmasına görə gəmiçilik departamentləri tərəfindən tutulan haqq ümumi formada aşağıdakı formül ilə müəyyən edilir:

$$Y_{d.b} = (D_{a.t.d} \times \Theta + T_{a.t.d} + G_{a.t.d}) \times K$$

burada, $D_{a.t.d}$ - bir ton/mil üçün qeyri - dayanıqlı əməliyyatların tarif dərəcələri, manatla;

Θ - yükdaşımaların orta qurşaq məsafəsi, mil;

$T_{a.t.d}$ - bir ton yükün göndərilməsi üçün göndərmə məntəqəsinin qeyri - dayanıqlı tarif dərəcələri, manat;

$G_{a.t.d}$ - bir ton yükün qəbul edilməsi üçün təyinat məntəqəsinin qeyri - dayanıqlı tarif dərəcələri

K - daşınan yükün çəkisi, tonla.

Birbaşa, qarışıq və dəmir yolu - su nəqliyyatı ilə daşınan bütün yük növləri üzrə aşağı tarif dərəcələri müəyyən edilir.

Daxili çay nəqliyyatında olduğu kimi dəniz nəqliyyatında da tariflərin səviyyəsi istismar şəraitindən və daşımaların maye dəyərinin səviyyəsindən asılı olaraq hər bir gəmiçilik üzrə differensiallaşdırılır.

10.5. YÜKLƏRİN NƏQL EDİLMƏSİNİN TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİ

Yüklərin nəql edilməsinin təşkili və idarə edilməsi hər bir ölkədə dövlət səviyyəsində qəbul edilən çoxlu sayda qanunvericilik aktları və normativ - hüquqi sənədlər, habelə beynəlxalq razılaşmalar və konvensiyalarla tənzimlənir.

Azərbaycan Respublikası daxilində yüklərin daşınması üçün əsas normativ sənədlər:

- Mülki məcəllə;
- Dəmir yolu nizamnaməsi;
- Avtomobil nəqliyyatı nizamnaməsi;
- Hava məcəlləsi;
- Dəniz gəmiçilik ticarəti məcəlləsi;
- Daxili çay nəqliyyatı nizamnaməsi;
- «Yol hərəkətinin təhlükəsizliyi haqqında» qanun;
- Yükdəşimlər haqqında tövsiyələr və qaydalardan ibarətdir.

Müxtəlif nəqliyyat vasitələri və müxtəlif nəqliyyat sxemləri (marşrutları) ilə idxal – ixrac məhsullarının beynəlxalq daşımaları isə əlavə olaraq aşağıdakı normativ sənədlərlə.

- Azərbaycan Respublikasının «Gömrük məcəlləsi»;
- «Gömrük tarifləri haqqında» Azərbaycan Respublikasının qanunu;
- Beynəlxalq yük konvensiyası (KOTİF);
- Yüklərin beynəlxalq yollarda daşınması müqaviləsi haqqında BMT – nin AİK - nin 1956 – cı il konvensiyası;
- Təhlükəli yüklərin beynəlxalq daşınması haqqında Avropa razılaşması (1961 və 1968 – ci illər);
- Beynəlxalq yol daşımaları (BYD) kitabçasının tətbiqi ilə beynəlxalq yükdəşimlər haqqında gömrük konvensiyası (BYD – nin 1975 – ci il 14 noyabr konvensiyası);
- Dəmir yolu nəqliyyatının beynəlxalq tranzit tarifləri (BTT);
- Beynəlxalq dəmir yolu yükdəşimləri haqqında razılaşma;
- Yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınması haqqında BMT - nin konvensiyası (Hamburq qaydası);

• Yüklərin beynəlxalq multimodal daşınması haqqında BMT – nin konvensiyası (Cenevrə, 1980 – ci il);

• Beynəlxalq ticarətdə nəqliyyat terminalları operatorlarının öhdəlikləri üzrə BMT - nin konvensiyası (Vena, 1991 – ci il);

• Beynəlxalq yükdəşimlər haqqında gömrük konvensiyası və s. beynəlxalq razılaşmalarla tənzimlənir.

Hal-hazırda Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat kompleksinin tənzimlənməsi üçün normativ-hüquqi bazanın vəziyyəti bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkədə müqayisədə bazar münasibətlərinin tələblərindən çox geridədir və respublikanın dünya iqtisadi məkanına inteqrasiya olunması yolunda maneələr yaradır. Bu respublikada təbii ki üzrə normativ - hüquqi bazanın olmaması ilə bir daha dərinləşir. Mövcud vəziyyətin aradan qaldırılması və bu sahədə irəliləyişlərə nail olmaq üçün Respublika Nəqliyyatı Nazirliyinin aparıcı mütəxəssisləri ilə birlikdə Milli Məclisin müvafiq komissiyaları nəqliyyat kompleksinin məsuliyyət tələblərinə cavab verə bilən qanunvericilik layihələri üzərində konkret iş aparırlar.

Ümumiyyətlə, nəqliyyatın təşkili əsasən aşağıdakıları:

- məhsulların alqı – satqısı üzrə kontraktların (müqavilələrin) nəqliyyatla bağlı şərtlərini;
- məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərini;
- yüklərin daşınması haqqında müqavilələr və daşıma sənədlərini;
- nəqliyyat prosesinin sığortalaşdırılmasını;
- nəqliyyatın gömrük tənzimlənməsini;
- nəqliyyat prosesinin iştirakçıları arasında qarşılıqlı münasibətlərin təşkilini;
- nəqliyyat prosesi zamanı tərəflər və ya iştirakçılar arasında yaranan mübahisələrin həllini;
- qablaşdırmanın standartlaşdırılması, yüklərin markalaşdırılması; yüklərin konteynerlərlə daşınması şərtlərini

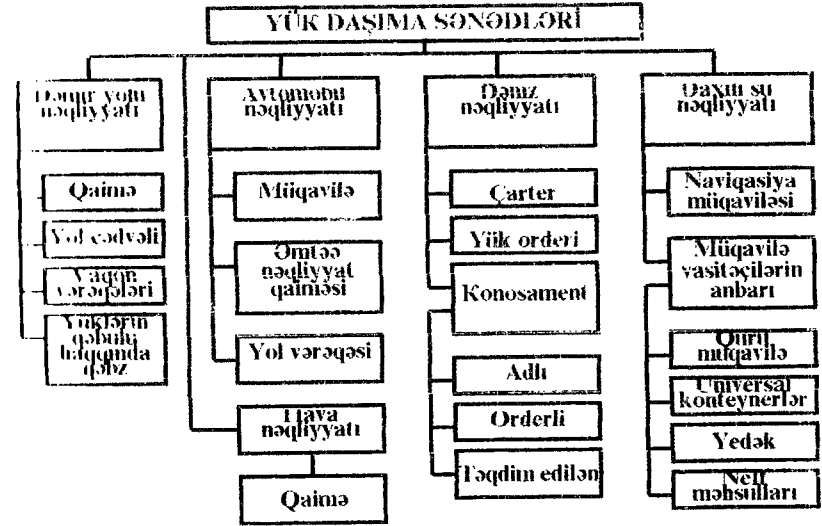
və s. nəzərdə tutur.

Məhsulların alqı – satqı müqavilələrində (əvvəlki fəsil-lərdə alqı-satqı müqavilələri şərh edilmişdir) yüklərin nəql edilməsi - daşınmasını nəzərdə tutan xüsusi bölmə vardır. Beynəlxalq yükdaşımalar (idxal – ixrac ticarət əməliyyatları) zamanı müqavilələrdə: yüklərin daşınması qaydası, yükləmə – boşaltma şərtləri və müddəti, ödəmələrin aparılması for-ması və qaydaları tərəflərlə razılaşdırılır. Qeyd olunan şərt-lərin mahiyyəti hər şeydən əvvəl nəqliyyatın növündən, da-şımaların həyata keçirilməsi üsullarından, yüklərin növün-dən, müqavilələrin tipindən, məhsulgöndərmənin bazis şərt-lərindən, habelə aşağıdakıları özündə birləşdirən bir sıra faktorlardan:

- məhsulların yüklənməsi müddətindən;
- məhsulların istehlakçılara konkret məkanda satıcı-lar tərəfindən təhvil verilməsi qaydalarından;
- yük daşıyanın adından;
- limanların, dəmir yolu stansiyalarının, sərhəd keçid məntəqələrinin, yükləmə məntəqələrinin adından;
- yükləmə – boşaltma işlərinə çəkilən məsrəfləri ödə-yəcək tərəfin müəyyənlişdirilməsindən;
- üçüncü ölkənin ərazisindən keçən tranzit yüklərinin daşınmasına görə hesablaşmaların qaydasından;
- agent, broker, operator, ekspeditor və s. vasitəçilə-rin təyin edilməsi və onlarla hesablaşmanın aparılması qay-dasından;
- nəqliyyat risklərinin sığortalaşdırılması qaydasın-dan;
- yükü müşahidə edən sənədlərdən asılıdır.

Yüklərin nəql etmə prosesinin logistik iştirakçıları bir biri ilə müqavilə münasibətlərinə girirlər. Bu müqavilələr bir – birindən nəqliyyatın növünə, daşınmanın üsullarına və digər amillərə görə fərqlənən çoxsaylı sənədlərlə rəsmiləşdi-rilir.

Müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə yüklərin daşınması zamanı tətbiq edilən sənəd formaları aşağıdakı kimi təsnif edilmişdir (şəkil 10.15):



Şəkil 10.15. Müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə yüklərin daşınması zamanı istifadə olunan sənədlərin təsnifatı

Dəmir yolu daşımalarını tənzimləyən sənədlər. Dəmir yolu ilə yük daşınmasının düzgün təşkili üçün daşımamanın sürəti və göndərilən yükün növü mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük üç sürətlə daşınır:

1) marşrut daşımalarında yük qatarı sürəti ilə - adi yük qatarlarında (istənilən istiqamətlər) sutka ərzində 550 km sürətlə; vaqon konteynerlərlə göndərmələrdə 330 km, kiçik göndərmələrdə 180 km.

2) yüksək sürət qatarı ilə Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilmiş istiqamətlərdə sürətli qatarlarda; yəni sutkada 660 - 500 km sürətlə.

3) sənişin qatarı sürəti ilə, yəni sutkada 330 - 540 km

sürətlə sərnişin qatarlarına qoşulmuş baqaj, yaxud yük vaqonlarında daşınır.

Yüklər kəmiyyətindən asılı olaraq kiçik partiyalarla (xırda həcmdə) vaqona uyğun həcmdə və marşrut həcmində daşınır. Xırda həcmdə yük daşımaq o deməkdir ki, daşınan yük dörd təkərli vaqonun üçdə bir həcmi tutur, onun çəkisi 5 tön və bəzi hallarda isə 10 tondan artıq olmur (burada yükün minimum çəkisi 20 kq olmalıdır).

Xırda həcmdə yüklər müəyyən istiqamətlərdə hərəkət edən yığma vaqonlarda daşınır. Vaqon həcmində yükün daşınması üçün bir sənəd üzrə daşınan yükə ayrıca vaqon tələb olunur.

Marşrut həcmində daşınan yüklərin miqdarı bütün qatar üçün kifayət etməlidir.

Xırda həcmdə göndərilməsi nəzərdə tutulan yüklər stansiyanın anbarlarında qəbul edilir. Belə anbarların olmadığı bir şəraitdə göndərilən yüklər yığma vaqonları müşahidə edən paylaşdırıcılar tərəfindən qəbul edilir. Xırda həcmdə göndərilən yüklərin qəbulu və verilməsi cədvəli günlər göstərilməklə dəmir yolu istiqamətləri üzrə yük göndərənlərin və yükalanların nəzərinə çatdırılır.

Yüklərin daşınması qaydalarına müvafiq olaraq yük göndərən firma və ya müəssisə göndərilməsi nəzərdə tutulan yükləri müəyyən tələbləri nəzərə almaqla hazırlamalıdır. Yüklər tara içərisində daşınarsa, o, markalaşdırılır, yükalan firmanın adı, göndərmə və qəbuletmə stansiyaları, yük yerlərinin sıra nömrələri, yükün çəkisi və s. haqqında dəmir yolu qaimələrinin üz hissəsində məlumatlar qeyd olunur (yol cədvəlləri, yüklərin qəbul edilməsi qəbzində də bu barədə müvafiq qeydlər aparılır). Qaimənin əks tərəfində isə yüklərin göndərilməyə qəbul edilməsi, yüklərin vaqonlara verilməsi və vaqonların göndərilməsi müddəti haqqında təqvim möhürləri vurulur.

Ayrı-ayrı yüklərlə, xüsusi rəftar tələb olunduğu hallarda yük göndərən təşkilat yükün üzərinə əlavə marka işa-

etir vurur, yaxud ehtimal tədbirlər haqqında sözlər, məsələn, «Aşırmamalı», «Ehtiyatlı ol, şüşədir», «Yuxarı» və s. yazılır. Yüklərin üzərinə markalar ilk baxışda diqqəti cəlb edən yerə vurulur.

Azərbaycan Respublikası daxilində, eləcə də MDB ölkələri çərçivəsində yüklərin nəql edilməsi zamanı əsas sənəd kimi müxtəlif nəqliyyat vasitələri tərəfindən qaimələr və hesab fakturalardan geniş istifadə olunur.

Dəmir yolu ilə yük göndərilməsində əsas sənəd məhsul göndərənlərin tərtib etdiyi qaimədir. Qaimə yüklərin loqistik dövrə uzunluğunu müşahidə edir və məhsul göndərənlərlə dəmir yolu stansiyası (məntəqəsi) arasında müqavilə xarakterini daşıyır. Buna görə də müasir kompyuterlər tərəfindən tərtib edilən qaimələrin düzgün və aydın doldurulmasına xüsusi diqqət yetirilməlidir. Qaimədə göstərilən məhsulların həcmi vaqonun tutumundan çox olmamalıdır. Ayrı – ayrı müəssisə və firmalara bir qaimə ilə bir neçə müxtəlif yüklərin göndərilməsinə icazə verilmir. Məhsul göndərən tərəf qaiməni dəmir yolu stansiyasının yük kontoruna təqdim edir. Burada onun düzgün doldurulması yoxlanılır. Bəzi təyinatlı məhsulların dəmir yolu ilə göndərilməsi zamanı əlavə sənədlərin - gömrük rüsumları və dəmir yolu tariflərinin ödənilməsi haqqında qəbzlər, keyfiyyət sertifikatı, ərzaq məhsullarının sanitariya tələblərə müvafiq olması barədə rəhbərliklərin təqdim olunması vacibdir.

Stansiyanın yük kontorunda qaimə və digər sənədlər yoxlanıldıqdan sonra məhsulların nə vaxt və hara (məhsulu qəbul edəcək stansiya, platforma, anbar və ya son təyinat məntəqəsi) çatdırılması haqqında müvafiq qeydlər aparılır. Əgər yük stansiyaya vaqon almaq üçün verilmiş sifarişə uyğun gəlmirsə, onda stansiya rəhbərliyi yük sahibinin xahişləri ilə eyni cinsdən olan yükün digərləri ilə əvəz edilməsinə icazə verir.

Müvafiq yoxlama əməliyyatından sonra yük stansiyanın yük saxlanılan şöbəsinə - bölməsinə gətirilir. Burada

partiyalara ayrılan yüklərin miqdarı, vaqonda neçə yer tutması müəyyənləşdirilir. Sonradan qaimə məhsulgöndərənə hesablaşma aparmaq üçün yenidən yük kontoruna göndərilir. Sənədləşmə ilə əlaqədar bütün işlər qurtardıqdan sonra vaqon yük yerinə verilir. Bu zaman vaqonun təmiz və texniki baxımdan istifadəyə yararlı olmasına diqqət yetilməlidir. Nəqliyyat sənədləri rəsmiləşdirildikdən sonra məhsulgöndərənlər yüklərin dəmir yolu stansiyası tərəfindən qəbul edilməsi haqqında hüquqi sənəd - qəbz alırlar. Yüklərin təyinat məntəqəsinə qədər qaimələrlə bərabər yol cədvəlləri də müşahidə edir. Yol cədvəllərində məhsulalanlar məhsulun alınması zamanı imza edir və qaimə ilə yükləri alır.

Qeyd etmək lazımdır ki, hər vaqonun vaxtında yükləninib - boşaldılması üçün vaxt norması müəyyən edilmişdir. Boş dayanmalara yol verildikdə yükqöndərən və ya qəbul edən tərəf cərimə olunur.

Dəmir yolu stansiyası yükləri əvvəlcədən müəyyənləşdirilən təyinat məntəqəsinə çatdırmaq üçün vaqonun yük qapılarının üzərində ottisk - nömrə (məhsulqöndərənin adı və ünvanı haqq olunmuş) olan surğuc vurur və onun məhsulalanana tam və keyfiyyətli çatdırılmasına bilavasitə cavabdehlik məsuliyyəti daşıyır.

Yüklərin yüklənməsi, daşınması və boşaldılması barədə müəyyənləşdirilmiş qayda və müddətlərin hər cür pozulmasına görə müqəssir tərəf məsuliyyət daşıyır.

Yük alıcıları dəmir yol məntəqələrinə yüklərin alınması hüquqi cəhətdən təsdiqləyə bilən birdəfəlik və ya tələbat yarandıqca vəkalətnamələr təqdim etməlidir.

Yükləri təyinat məntəqəsində alan tərəf dəmir yolu nümayəndəsinin iştirakı ilə vaqonun ilk növbədə texniki cəhətdən saz və hər iki qapıda surğucun toxunulmaz olub-olmamasını (əgər vaqon hərəkət yolu boyu belə hallarla üzləşərsə hər bir seçmə stansiyada yükü müşahidə edən qaimədə müvafiq qeydlər aparılır) yoxlamalıdır. Yüklərin çəkisi Dəmir yolu Nizamnaməsində nəzərdə tutulan digər hal

qayda ilə yoxlanılır.

Əgər vaqonun bu və ya digər hissəsinin sındırılması, ağıcaqların qırılması, məhsulların oğurlanması kimi hallar baş vermişdirsə, bu zaman texniki akt və yaxud məhsulların yığılması haqqında kommersiya aktı tərtib edilir. Aktın tərtib zamanı məhsul satanın nümayəndəsi kimi dəmir yolu stansiyasının rəisi və ya onun müavini mütləq iştirak etməlidir. Akt həm məhsulqöndərənə, həm də dəmir yolu stansiyasına qarşı iddia qaldırmaq üçün hüquqi sənəd hesab olunur. İddia altı aydan gec olmamaqla qaldırılmalı və onun təmin edilməsi üçün müvafiq sənədlər iqtisad məhkəməsinə təqdim olunmalıdır. Vurulmuş zərərləri təsdiq edən lazımı sənədlər (ticarət aktı, qaimə, vurulan zərərin miqdarını hesablandığı cədvəl və s.) həmin iddiaya əlavə olunur.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalar iki və çoxtərəfli razılaşmalar əsasında həyata keçirilir. Bunun üçün yüklərin nəql edilməsi müqavilələri adlanan beynəlxalq dəmir yolu qaimələri dəmir yolu daşımaları üçün vahid nəqliyyat sənədi hesab olunur. Yüklərin dəmir yolu tərəfindən qəbul edilməsi haqqı və məhsulalanlara təhvil verilməsi Beynəlxalq Yük Konvensiyasının müqavilə aktları əsasında tənzimlənir. MDDB məkanında dəmir yolu ilə yük daşımaların həyata keçirilməsi beynəlxalq tranzit tariflərinə uyğun çıxış sərhəd stansiyasının axırncı tranzit yoluna qədər **«beynəlxalq dəmir yolu yük daşımaları haqqında razılaşma»** sənədləri əsasında rəsmiləşdirilir. Beynəlxalq daşımalarda Beynəlxalq Yük Konvensiyası tərəfindən hazırlanmış qaimə formaları tətbiq edilir. Bu qaimələrə müşahidəedici sənədlər - yükləmə spesifikasiyası, yüklərin keyfiyyət sertifikatı, qablaşdırma vərəqələri və s. əlavə olunur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların sənədləşdirilməsi.

Avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin tətbiqi ilə logistik yük vahidlərinin daşınması tərəflərin razılığı əsasında tərtib edilmiş yükdaşımalar haqqında müqavilələrlə tənzimlənir. Bu müqavilələrdə daşınması nəzərdə tutulan yüklərin həcmi

aylara, rüblərə və yük növlərinə bölünür. Buna görə də bu müqavilələrdə yükləmə – boşaltma işlərinin yerinə yetirilməsi, daşınma zamanı məhsulların müşahidə edilməsi, tərəflər arasında qarşılıqlı ödəniş – hesablaşma formalarının müəyyənləşdirilməsi, tərəflərin müqavilə şərtlərindən irəli gələn öhdəlikləri və maddi məsuliyyətləri, habelə digər şərtlər öz əksini tapır. Mərkəzləşdirilmiş yükdaşımaları həyata keçirən nəqliyyat departamentləri ilə yükgöndərən və məhsulalan firmalar arasında yüklərin «dəqiq vaxtında» çatdırılması üçün razılaşdırılmış qrafik müqaviləyə əlavə olunur. Həmin qrafikdə yüklərin adı, miqdarı, habelə çatdırılması tarixi və saati göstərilir.

Hər gün yük göndərən firma və ya müəssisə müqavilə bağladığı nəqliyyat departamentinin dispetçer xidməti şöbəsinə daşınacaq yüklərin təyinatı, həcmi, qabariti və xarakterindən asılı olaraq müəyyən sayda avtomobilin ayrılması haqqında sifarişlər təqdim edir. Sifarişləri qəbul edən dispetçer xidməti şöbəsi daşınacaq yüklərin yuxarıda qeyd edilən xarakterik xüsusiyyəti ilə tələb olunan avtomobillərin sayını bir daha nəzarət yoxlamasından keçirdikdən sonra sifarişlərin qəbul edilməsi haqqında firma və ya müəssisələrə operativ məlumat verir. Əgər verilən sifarişlər dispetçer xidməti şöbəsi tərəfindən dəyişikliklərə məruz qalarsa bu haqda yükgöndərənlərə məlumat verilir.

Müqavilələr bağlanmadığı hallarda müəyyən edilmiş qaydada və formada birdəfəlik sifarişlərdən istifadə olunur.

Nəqliyyat departamentləri yüklərin daşınması üçün ayrılmış avtomobili rəsmiləşdirmək üçün yol vərəqələri tərtib edir. Yol vərəqələri logistik yük vahidlərini müşahidə edən əsas mühasibat sənədlərindən biridir və bu yol vərəqələri avtomobili bilavasitə idarəedən sürücüyə verilir. Rəsmiyyətə salınmış yol vərəqələri avtomobilin yük alan və ya göndərən təşkilatın ərazisinə daxil olması hüququnu verir. Bunun üçün xüsusi buraxılış vərəqəsinin tərtib olunmasına bir o qədər də ehtiyac qalmır.

Yüklər bir qayda olaraq yükgöndərən və ya məhsulalan firma və ya müəssisənin öz vasitəsi və vəsaiti hesabına yüklənir və boşaldılır. Bu qaydalarla müqayisədə müstəna-tiq təşkil edən hallar müqavilədə, yaxud sifarişlərdə göstə-tilməlidir.

Qablaşdırılmış məhsullar nəqliyyat vasitələrinə müəyyən edilmiş qaydalarla, üsullarla yığılmalı və xarici mühitin təsirlərindən qorunmalıdır. Logistik yük vahidləri-nin məhsulalan firma və müəssisələrə kəmiyyət və keyfiyyət parametrləri üzrə tam çatdırılması üçün yükgöndərən və nəqliyyat departamentləri məsuliyyət daşıyır.

Yol vərəqələrini sürücülər yükgöndərən firma və ya müəssisənin təyinat məntəqəsində ixisaslaşdırılmış anbarla-rın müdirlərinə təqdim edirlər. Anbardar məhz bu yol vərə-qələri əsasında daşınan əmtəəlik məhsullar üçün əmtəə -nəqliyyat qaimələri, qeyri – əmtəəlik məhsulların daşınması üçün işə ölçü (çəki) aktı tərtib edir. Hər iki sənəd yol vərəqə-sinə əlavə edilir.

Məhsulgöndərənlər avtonəqliyyat vasitələrinin boş dayanması hallarına yol verməmək üçün nəql edilməsi nə-zərdə tutulan logistik yük vahidlərini çeşid üzrə sortlaşdır-malı, xırda həcmdə göndərilən yükləri markalamalı, kon-teynerləri surğuclamalı, yüklərin avtomobilə yüklənməsi üçün mövcud mexanizmləri, inventar və alətləri hazırlamalı, habelə əmtəə – nəqliyyat qaiməsi tərtib etməlidir. Belə növ hazırlıq işlərinin həyata keçirilməsi yükləri qəbul etmə və ya təhvil vermə məntəqələrində avtomobil nəqliyyatı vasitə-lərinin boş dayanması hallarını da aradan qaldırır və bu məntə-qələrdə fasiləsiz iş rejiminin yaradılmasını təmin edir, is-tehlakçılara göstərilən xidmətin səviyyəsini artırır.

Müasir elektron hesablama vasitələrinin – kompyüterlərin tətbiqi ilə hazırlanan əmtəə – nəqliyyat qaimələrinin bir tərəfində qaimənin tərtib edilməsi tarixi, yük-göndərən təşkilatın adı, göndərilməsi nəzərdə tutulan məhsulun adı və ya məhsulların nomenklaturası (təsnifat

qrupu ilə birlikdə), miqdarı, ƏDV - si göstərilməklə son qiymət həddi, yükalan firma və ya müəssisənin adı, yükalan və yükçöndərən firma və ya müəssisənin bank göstəriciləri; digər tərəfində isə yükdaşıyan firmanın, avtomobil nəqliyyatı departamentinin adı, bank göstəriciləri, sürücünün yol vərəqəsinin nömrəsi, sürücülük vəsiqəsinin nömrəsi, məhsulların avtomobil nəqliyyatına yüklənməsi tarixi göstərilir.

Yüklərin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması zamanı dörd nüsxədən ibarət əmtəə – nəqliyyat qaimələri tərtib edilir. Bu qaimələr əsasında alıcılar yükləri məhsulçöndərənlərdən qəbul edərək kəmiyyət və keyfiyyətə yoxlayır və anbara mədaxil olması üçün sərəncam verir.

Avtomobil nəqliyyatı agentlikləri və ya departamentləri yükləri sətkalıq norma daxilində və bağlanmış müqavilələr əsasında yükçöndərənin sifarişləri əsasında daşıyır.

Avtonəqliyyat vasitələri bilavasitə məhsulların yığıldığı yerə - yük ötürücü və ya ekspedisiya sahələrinə istismara yararlı və sanitari tələblərə müvafiq vəziyyətdə yüklənmə üçün verilməlidir. Bu zaman avtonəqliyyatın boş dayanması hallarına yol verməmək üçün norma kimi qəbul edilən vahid tariflərin tətbiq qaydalarına riayət olunmalıdır. Bu normalar yükləmə – boşaltma işlərinin görülməsi üsullarından, avtonəqliyyat vasitələrinin yükçötürmə qabiliyyətindən, avtonəqliyyatın şassis üzərində qurulan yan bortun (ümumilikdə isə kuzanın) növündən, bəzi logistik yük vahidlərinin xarakterik xüsusiyyətindən və s.-dən asılı olaraq fərqlənir. Yüklərin mexanikləşdirilmiş üsullarla yüklənilmə – boşaldılmasında, yüklənmə - boşaltma zamanı xüsusi rəftar tələb edən məhsulların (qeyri-ərzaq və ərzaq) və ya hesaba alınması lazım gələn ədədi məhsulların daşınmasında avtonəqliyyatın işsiz dayanması normaları artırılır.

Müxtəlif ölçülü konteynerlərin yüklənməsi zamanı avtomobil nəqliyyatının boş dayanması hallarına aid xüsusi normalar müəyyənləşdirilmişdir. Bu normalar yüklərin

yüklənməsi və boşaldılması üsullarından, konteynerlərin durumundan, avtomobiləndəki konteynerlərin sayından, avtomobilin konteynerdən azad olub-olmamasından asılı olaraq müxtəlifdir.

Köməkçi əməliyyatlar (avtomobilin manevri, yüklərin çatınması və açılması, bortların açılması və bağlanması), habelə sənədlərin rəsmiyyətə salınması avtomobillərin yüklənməsinə və boşaldılmasına ayrılması boş dayanma normaları daxilində aparılır.

Yüklər daşınan zaman yükçöndərən firma və ya müəssisənin nümayəndəsi yükü müşayət etmərsə, nəqlətmə prosesində yüklərin kəmiyyət və keyfiyyətə qorunması ilə bağlı cavabdehlik məsuliyyətini avtomobil departamentləri öz üzərinə götürür. Belə hallarda yol vərəqələrinə malik sürücülər yüklənən məhsulları çəki, miqdar, yaxud həcm etibarlı ilə qəbul edir və məhsulalan firma və müəssisələrə belə bir qayda gözlənilməklə təhvil verir. Xüsusi konteynerlərdə, yaxud xüsusi taralarda daşınan yüklərə yükçöndərən firma və müəssisənin sərğucu (plombu) asılır.

Yüklərin əskik çıxdığı, xarabə olduğu, zədələndiyi hallarda, habelə yüklərin adının, miqdarının və çəkisinin qaimədə göstərilən məlumata müvafiq olmadığı hallarda qüsurlu aktı tərtib edilməlidir. Akt avtomobil nəqliyyatı departamentinin nümayəndəsi – sürücü, yaxud yükalan firmanın səlahiyyətli nümayəndəsi tərəfindən imzalanır. Əmtəə - nəqliyyat qaiməsinin təqdim edilməsi şərti ilə tərtib edilmiş qüsurlu aktı vurulmuş zərərin ödənilməsi üçün əsas hesab olunur.

Beynəlxalq səpkili avtomobil yükdaşımaları BMT - nin Avropa İqtisadi Komissiyasının 1956 - cı ildə qəbul edilmiş beynəlxalq avtomobil yükdaşıma müqavilələri haqqında konvensiya ilə tənzimlənilir. Konvensiya avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yüklər haqqında ixtiyari müqaviləyə tətbiq edilir. Tərəflərdən hər hansı birinin konvensiyanın iştirakçısı olduğu bu müqavilələrdə və müxtəlif Avropa öl-

kələrində yerləşən yükçündərən və ya yükalan məntəqələr arasında logistik yük vahidlərinin daşınması şərtləri göstərilir.

Beynəlxalq təyinatlı yüklərin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması üçün tətbiq edilən əmtəə - nəqliyyat qaimələri məhz bu konvensiyanın tələbləri baxımından tərtib olunur və 30 - dan rekviziti: yükçündərən və yükalan firmaların, avtomobil nəqliyyatı departamentlərinin, agentliklərinin adı və ünvanını, yüklərin çəkisi, miqdarı, qabarit ölçülərini, yük yerlərinin sayı, markasını özündə birləşdirir. Bu qaimələrə yükçündərənlər tərəfindən tərtib edilən və sərhəd gömrük məntəqələrində yüklərin gömrük baxışından keçməsinə təmin edən sənədlər də əlavə olunur.

Logistikanın qloballaşması ilə əlaqədar olaraq ölkələrarası (sərhəd vasitəsilə) beynəlxalq yükdaşımaların həcmi də artmışdır. Bir ölkənin milli hüdudlarını tərk edən beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımaların sərhəddə ciddi gömrük baxışı aparılmadan keçidini sadələşdirmək üçün beynəlxalq sənəd – Beynəlxalq Yol Daşımaları (Carnet TIR) kitabçasından istifadə olunur. Belə BYD kitabçalarının tətbiqi ilə beynəlxalq səpkili avtomobil yükdaşımaları yüklərin beynəlxalq daşınması haqqında gömrük konvensiyası (BYD 1975-ci il 14 noyabr konvensiyası) ilə tənzimlənir.

BYD kitabçaları gömrük orqanları vasitəsi ilə Beynəlxalq Avtomobillər İttifaqının tərkibinə daxil olan assosiasiyanın zəmanəti əsasında verilir. «TIR» literinə malik nəqliyyat vasitələrini BYD kitabçaları ilə müvəqqəti olaraq ölkədən çıxaran zaman gömrük orqanları tərəfindən bu nəqliyyat vasitələri daşdığı məhsul kimi deklarasiyaya cəlb edilmir.

Nəqliyyat vasitələri (konteynerlər, tentləşdirilmiş qoşqu və ya yarımqoşqular) yükçündərəninin aidiyyəti gömrük orqanları tərəfindən surğulanır və tranzit məntəqələrində gömrük baxışına cəlb edilmir. BYD kitabçası hər bir nəq-

liyyat vasitəsi üçün tərtib edilir (konteyner) və bir daşımının həyata keçirilməsi zamanı yararlı hesab olunur. Bu kitabçalar bir sarı və 6; 14 (ikidən artıq sərhəddən keçən zaman) və ya 20 (altıdan artıq sərhəddən keçən zaman) qoşa kəsilib, qoparılan ağ vərəqlərdən ibarətdir. Daşınmanın şərtləri, marşrutu və tanınma nişanları göstərilən hər bir kəsilib, qoparılan vərəq iki hissədən: yük manifesti (daşınan yükün təsviri) və sertifikat - şəhadətnaməsindən (ikinci hissə) təşkil olunmuşdur.

Su nəqliyyatı ilə daşımaların sənədləşdirilməsi. Su nəqliyyatı ilə yükdaşımaların təşkili və planlaşdırılması bəzi spesifik xüsusiyyətlərə malik olsa da, əsas etibarlı ilə bu məsələlər dəmir yolu nəqliyyatında olduğu kimi həll edilir. Yük daşınması planlarına və bu planların həyata keçirilməsi üçün yük daşıyanlarla – gəmiçilik departamentləri (fraxta – yükləri daşımaq üçün gəmiləri kirayəyə verən hüquqi və ya fiziki şəxs) ilə yük sahibləri (fraxt – yüklər daşımaq üçün gəmiləri kirayəyə götürən hüquqi və fiziki şəxs) arasında hər naviqasiya üçün müxtəlif səpkili müqavilələr bağlanır. Logistik yük vahidlərinin su nəqliyyatı ilə daşınması üçün bağlanan bu müqavilələrə FRAXT müqavilələri də deyilir. Bu müqavilələrdə hər iki tərəf üçün müvafiq vəzifə və öhdəliklər nəzərdə tutulur. Məsələn, yük daşıyan tərəf şərtləşdirilmiş daşıma haqları – fraxtaya uyğun olaraq yük sahiblərindən məhsulların gəminin bortuna verilməsi müddəti, qaydası və şərtləri; yükalan tərəfin razılığı əsasında təyinat məntəqəsinə çatdırmalı və burada yükalanlara təhvil verməlidir. Yük sahibləri isə öz növbəsində göndərmə məntəqələrində şərtləşdirilmiş məhsullarını gəminin bortuna vaxtında yüklənmək üçün gətirməli, daşıma ilə bağlı haqların (fraxtanın) ödənməsini həyata keçirməli, habelə təyinat məntəqəsində yükləri qəbul etməlidirlər.

Su nəqliyyatı ilə yükdaşıma müqavilələrində ətraflı olaraq tərəflərin vəzifə və öhdəlikləri göstərilir, məhsulların yüklənməsi, daşınması və boşaldılması ilə əlaqədar müxtəlif

şərtlər: yüklərin növü və miqdarı; yükləmə yerlərinin (təyinat məntəqələrinin) adı və vaxtı; yükləmə - boşaltma normaları; təyinat məntəqəsi: fraxta ödəmələrinin həcmi və müddəti dəqiqləşdirilir.

Bu müqavilələr adətən yük sahibləri və yükçöndərənlərin yazılı formada tapşırığı ilə onların adından brokerlər, gəmiçilik departamentlərinin makleləri və agentləri ilə bağlanır.

Su nəqliyyatı ilə yükdaşıma müqavilələri müxtəlif formalı olur. Praktik fəaliyyətdə onların ən geniş yayılmış forması *çarter* (partiya) müqavilələri hesab olunur. Digər müqavilə formalarına isə: *bukinq – not; bers –not; fiksçyur – not aid edilir*. Bu sənədlərdə çarter müqavilələri ilə müqayisədə yükdaşımalarda əsas şərtləri, məsələn, gəminin adı, yükün adı, növü və kəmiyyəti, yükləmə və boşaltma limanlarının adı, fraxtaların ödənilməsi qaydaları və ölçüsü, yükləmə - boşaltma şərtləri və s. aydın və dəqiq göstərilir. Özlərinin yığcam və lokanik şərtlərinə baxmayaraq sadalan sənədlər su nəqliyyatı ilə yükdaşıma müqavilələri adlanır və bu müqavilələri bağlayan tərəflərin üzərinə konkret öhdəliklər qoyur.

Bukinq – not (booking note - yüklərin təhkim edilməsi) cədvəllər üzrə yükdaşımaları həyata keçirən gəmilərin növbəti reys üçün müntəzəm yük xətlərinə ayrıca yük partiyalarının təhkim edilməsi zamanı tətbiq edilir. Belə yük xətləri onların fəaliyyət xüsusiyyətlərinə görə (limanların əvvəlcədən müəyyənləşdirdiyi cədvəllər və gəminin yük götürmək üçün bu limanlara yan alması vaxtı) müxtəlif giriş məntəqələrində yüklərin növbəti reys və ya reyslər üçün vaxtında rəsmiləşdirilməsinə imkan verir.

Bers - not (berth note) xüsusi təyinatlı yüklərin təxirəsalınmaz cədvəllərlə müntəzəm reyslər əsasında daşınmasını həyata keçirən yük xətlərinə qoşulan gəmilərdən istifadə olunmasını nəzərdə tutur. Gəmiçilik şirkətləri müqavilənin bu formasından o halda istifadə edirlər ki, əsas logistik yük

vahidi kimi nəzərdə tutulan məhsullarla gəmi tam doldurulmur və bunun üçün gəminin yük yerlərinə (tonnajlığına) xüsusən hər hansı kütləvi yüklər (taxıl, qənd, ağac və s.) əlavə edilir.

Bekrs – not müqavilələri məktub formasında tərtib edilir və yükdaşıyanın agentləri tərəfindən yük sahiblərinə göndərilir. Yük sahibləri bir və ya bir neçə nüsxədən ibarət olan bu məktubları təsdiq etmək üçün imzalayır və onu yemədən agentə qaytarır.

Bir çox hallarda brokerlər müqavilədə özünün vəkilinə gəmi sahiblərinin hesabına tərəf kimi çıxış edirlər.

Fiksçyur – not (fixture note, fixing letter, yəni fraxt haqqında məktub) fraxtlaşma faktını və onun əsas şərtlərini (gəminin adı, yüklərin kəmiyyəti və növü, yükləmə – boşaltma məntəqələrinin adı və ünvanı, yükləmə - boşaltma vaxtı, fraxtanın həcmi və həyata keçirilməsi formaları və s.) əvvəlcədən qeyd etmək məqsədi daşıyır. Nəticə etibarlı ilə o, çarter müqavilələri ilə əvəzlənir və özünün hüquqi gücünü itirir.

Çarter (charter –party) – yükdaşıyanlarla yük sahibləri arasında müəyyən müddət ərzində (taym - çarter) bir və ya bir neçə ardıcıl reyslərin həyata keçirilməsi üçün bağlanır. Bəzi hallarda bu müqavilələrə əlavə və düzəlişlər aparılır. Çarterlər əlverişli vaxtlarda və ya təcili qaydada, habelə gəminin yüklənməyə təcili hazırlanması şərtlərini nəzərdə tutur.

Fraxtlaşdırma zamanı çarterin: ***taym – çarter, berbout – çarter və dimayz – çarter*** kimi formalarını fərqləndirirlər. Praktikada müəyyən müddət ərzində şərtləşdirilmiş həcmdə yüklərin daşınması öhdəliyinə malik gəmi sahibləri baş müqavilə üzrə fraxtlaşdırmadan da istifadə edirlər. Baş müqaviləyə istinad etməklə hər bir reys üçün ayrıca çarter yazılır və ya berbout - çarter tərtib olunur.

Mövcud müxtəlif təyinatlı yüklər və əlahiddə istiqamətlər üçün daşımanın spesifik xüsusiyyətlərindən asılı ola-

raq gəmiçilik departamentləri, yük sahibləri, iri firma və şirkətlər, yükalanlar tərəfindən bir sıra standart formaya malik çarterlərdən istifadə olunur. Belə tipik çarter formaları gəmiçilər birliyi və ya yükləri daşımaq üçün gəmi kirayə edənlər, iri firmalar və ya konsernlər, yük göndərənlər və ya alanlar tərəfindən işlənilib hazırlanır. Bir çox hallarda, məsələn, hər bir yük göndərən və ya yükalan üçün spesifik xarakter daşıyan və bir sıra əlavə və düzəlişlərə malik standart çarter formaları tətbiq edilir.

Gəmini yüklənməyə verməzdən əvvəl və ya yükləri gəminin bortuna qəbul etməzdən əvvəl çarterin spesifik xüsusiyyətlərini öyrənməklə yanaşı mövcud yükdaşıma müqaviləsinin konkret şərtləri təhlil edilməlidir. Daha doğrusu, burada tipik çap edilən çarterin standart formasında aparılan əlavələrə, düzəlişlərə, qaralamalara, çəkilən əlavə xətlərə və s. diqqət yetirmək lazımdır.

Su nəqliyyatı ilə yüklər yük sürəti ilə ya böyük gəminin tutumuna müvafiq həcmdə, ya da xırda həcmdə göndərilir. Burada yüklərin qablaşdırılmasına habelə surğuclanmasına dair tələblər dəmir yolu nəqliyyatı ilə adekvatlıq təşkil edir.

Dəniz nəqliyyatı ilə daşıma zamanı yük göndərənlər yükləmə, delivery - order, çay nəqliyyatı ilə daşıma zamanı isə göndərilən hər bir yük vahidi üçün qaimə yazılır. Yükləmə orderi əsasında limanın yük kontoru daşıma sənədi - konosament tərtib edir. Daşıma haqqı - fraxta ödənildikdən sonra yol cədvəli tutulur və məhsulalana göndərilir. Məhsulalan həmin yükü yol cədvəlləri, delivery - order, kommersiya hesab - invoices əsasında qəbul edir.

Konosament yükdaşıyanlar tərəfindən yükün qəbul edilməsini təsdiq edən sənəd hesab olunur və tərəflər arasında yükdaşımalarla bağlı müqavilə təhəddüdlərini müəyyən edir. Daha doğrusu, konosament təyinat limanında yüklərin kimə təhvil verilməsini müəyyənləşdirən - əmtəyə sərəncam sənədi hesab olunur. Konosamentin mahiyyəti yükdaşıyanlarla yükalanlar arasında hüquqi münasibətləri

müəyyənləşdirməkdən, habelə tənzimləməkdən ibarətdir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, çarterin bir sıra şərtləri konosamentdə şərh edilməyə bilər. Əgər konosamentdə bu şərtlərə istinad edilmişdirsə, onda yükalanlar bunları qeyri - rəsmi yerinə yetirməlidirlər.

Konosamentlərin müxtəlif növləri mövcuddur:

- adlı konosament - konkret məhsulalanın adına;
- orderli konosament - yük göndərən və ya alanın adı ilə çap edilən formaları əsasında;
- təqdim edilən konosament.

Göstərilən hər bir forma üç əsas funksiyanı yerinə yetirir:

1) yüklərin daşınmaq üçün gəmiçilik departamentləri - yükdaşıyanlar (müvafiq limanlar) tərəfindən qəbul edilməsinə təsdiqləyir;

2) yükləri bütün yol boyu müşahidə edir;

3) su nəqliyyatı ilə yükdaşımaların başa çatmasına şəhadətlik verir.

Gəminin bortuna qəbul edilən yüklər üçün tərtib edilən konosament «bort» konosamenti adlanır. Konosamentlərin əsas rekvizitlərinə: gəminin adı və yük tutumu (tonnajlığı) haqqında məlumatlar, yükləmə və boşaltma məntəqələrinin adı, fraxtanın məbləği və ödənilməsi formaları və s. aid edilir. Konosamentlər birbaşa (bir liman üçün) və ya aralıq (transit) olmaqla hal - hazırda intermodal daşımalarda vahid nəqliyyat sənədi kimi istifadə olunur. Çarter reysləri ətrafında MDB ölkələrinə məxsus olan gəmilərlə yükdaşımalar zamanı konosamentlər konkret formaya malik olmur, çarterli daşımalarda isə əsasən standart Kİ - 61 formalı konosament tətbiq edilir.

Qaimə - daşınan yükləri və ya yedəyə alınan gəmiləri təyinat məntəqələrinə qədər bütün yol boyu müşahidə edən hüquqi sənəddir. Praktikada su nəqliyyatı ilə daşımaların həyata keçirilməsi üçün aşağıdakı qaimə növləri tətbiq edilir:

- QU - 1 - quru yüklərin daşınması;
- QU - 3 - universal konteynerlərdə yüklərin daşınması;
- QU - 5 - gəmilərin yedəklənməsi;
- QU - 7 - qarışıq daşıma;
- QU - 9 - neft məhsullarının daşınması.

Dəniz nəqliyyatı ilə birbaşa qarışıq yük daşınmasında qaimə və yol cədvəli tərtib olunur, yükgöndərənə konosament əvəzinə qəbz (yol vərəqəsindən çıxarış) verilir. Yük qaimə və qəbz ilə birlikdə yükü qəbul edənə təqdim edilir. Nəqliyyat vasitələrindən yüklər bu sənəd əsasında qəbul olunur.

Yükün təyinat məntəqəsinə çatması haqqında gəmiçilik departamentləri məhsulalanlara növbəti gün saat 12 - dən gec olmamaq şərti ilə məlumat verməlidir. Yüklər gəmiçilik departamentlərinə məxsus təyinat məntəqəsində - limanda bir gün pulsuz saxlanılır. Yüklər malalan firma və ya müəssisənin bu və ya digər dərəcədə təqsiri ucbatından vaxtında aparılmazsa hər sonrakı saat və ya gün üçün saxlama ilə bağlı müvafiq xərcləri ödəməlidir.

Çay körpülərində yüklər sahiblərinə qaimə və vəkalətnamə, dəniz körpülərində isə konosamentin əslisi və vəkalətnamə əsasında verilir. Hər bir yük partiyası məhsulalanlar tərəfindən yoxlanılır. Bu zaman məhsulların kəmiyyəti və keyfiyyətə əksik gəlməsi, xarab olması və digər bu kimi arzu edilməz hallar aşkar edilərsə, habelə yükgöndərən, yükalanın və ya gəmiçilik departamentlərinin maddi məsuliyyətinə dair əsas təşkil edə bilən hallar baş verərsə, onda kommersiya (ticarət) aktı və yaxud ümumi formada qüsur aktı tərtib edilir.

Yüklərin daşınması qaydalarının və müddətlərinin pozulmasına görə (yükdaşıma planlarının yerinə yetirilməməsi, müqavilə şərtlərinin pozulması, yüklərin daşınması, yükləmə - boşaltma müddətlərinə əməl edilməməsi və s.) yükgöndərən, yükalan və gəmiçilik departamenti məsuliyyət daşıyır.

Su nəqliyyatı ilə idxal və ixrac yüklərinin daşınması əlaqəli məqsədə uyğundur. Ona görə də bu nəqliyyat vasitəsilə daşımaların ümumi həcmi və yük dövriyyəsinin yarısından çoxunu xarici yük daşımalar təşkil edir.

Mühüm hüquqi sənəd hesab edilən fraxta müqavilələrinin bağlanması zamanı iyirmidən az olmayan hər bir müqavilə şərti tərəflər arasında razılaşdırılır. Bundan başqa, bu müqavilələrə çoxlu sayda şərtlər verilir. Bununla əlaqədar olaraq fraxtanın bütün şərtlərinin işlənilib hazırlanması və razılaşdırılması hər bir halda, xüsusilə müqavilə iştirakçılarının müxtəlif şəhərlərdə (ölkələrdə) olmasını nəzərə almaqla olduqca çətinidir. Buna görə də uzun müddətdir ki, praktikada yüklərin növündən və hərəkət istiqamətindən asılı olaraq çarterin standart formasından istifadə olunur.

Tipik çarter müqavilələrinin işlənilib hazırlanması zamanı əsas rolunu iri ticarət gəmiçiliyinə malik olan dövlətlər, xüsusilə Böyük Britaniya və digər Avropa ölkələri oynayır. Məsələn, meşə materialları və maye halında olan məhsulların daşınması Norveç su nəqliyyatında xüsusi yer tutduğundan Norveç gəmi sahibləri ittifaqı bu növ məhsulların daşınması şərtlərini işləyib hazırlamışlar. Son 25 ildə tipik hesab edilən çarter müqavilələrinin yaradılmasında Baltik və Beynəlxalq Dəniz Konferensiyası (BIMCO - The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen) böyük rol oynamışdır. Kütləvi məhsulların daşınması şərtlərinin formalaşması zamanı gəmiçilərin inhisarçı birlikləri, məsələn, Böyük Britaniyanın federal meşə ticarəti, Bristol hövzəsindəki daş kömür mədən sahiblərinin assosiasiyası da iştirak edir.

Tipik çarter müqavilələrinin bir sıra müddəlləri beynəlxalq gəmi sahibləri və yükləri daşımaq üçün gəmi kirayə edənlərin razılaşması nəticəsində dəyişdirilə və ya ümumiyyətlə aradan qaldırıla bilər. Praktiki təcrübə göstərir ki, çap edilmiş tipik fraxta müqavilələrinə çox nadir hallarda əlavələr edilir.

Hava nəqliyyatı ilə daşımaların sənədləşdirilməsi.

Hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalar Azərbaycan Respublikasının Hava Məcəlləsi və bunun əsasında Respublika Nəqliyyat Nazirliyinin təsdiq etdiyi, «Azərbaycan Respublikasının hava xətlərində sərnişin, baqaj və yük daşınması qaydaları» ilə nizamlanır. Hava nəqliyyatı tərəfindən yüklərin yola salınması və alınması əməliyyatları yükqöndərən hava nəqliyyatı şirkətləri tərəfindən təşkil edilir.

Yüklər yükqöndərən firma və ya müəssisə ilə hava nəqliyyatı şirkətləri arasında bağlanan ikitərəfli müqavilələr və ya birdəfəlik sifarişlər (kiçik partiyalı, təcili və çox qiymətli yüklərin göndərilməsi üçün) əsasında daşınır. Yük sahibləri bağlanmış illik müqavilələr əsasında hava nəqliyyatı şirkətlərinə sifarişlər verir. Bu sifarişlərdə yüklərin nomenklaturası, qablaşdırma növü, tonla çəkisi, yükü qəbul edən hava nəqliyyatı şirkətinin adı və ünvanı, yükalan firma və ya müəssisənin (fiziki şəxsin) ünvanı və s. göstərilir.

Hava nəqliyyatı ilə 3,5 tondan 10 tona qədər yük göndərmək olar və burada əsas daşıma sənədi yük qaimələri hesab olunur. Yük qaiməsi dörd nüsxədən ibarət olur. «Yükqöndərən qaiməsi» adlanan bir nüsxə (nömrəsiz) yükqöndərən tərəfindən doldurulur. Bu nüsxə yüklə birlikdə göndərilir və yükalanə verilir. «Yük qaiməsi» adlanan digər nüsxə isə (nömrəli) hava limanının daşıma bölməsində tərtib edilir və yüklə birlikdə təyinat hava limanına göndərilir. «Yük qəbzi» adlanan üçüncü nüsxə yükün qəbulu zamanı yükqöndərənə verilir. «Yük qəbzinin kəsiyi» adlanan dördüncü nüsxə isə yükün yola salındığı hava limanında qalır.

Tərtib və təsdiq edilən hər bir nüsxədə logistik yük vahidinin faktiki çəkisi göstərməlidir. Qəbul edilən yüklər 72 saat ərzində yola salınmalıdır.

Yüklər hava limanlarında yük sahiblərinin vəsaiti hesabına yüklənir və boşaldılır. Yükalan tərəf yükləri bir qayda olaraq təyinat limanındakı yük anbarında (kommersiya anbarında) qəbul edir. Daxil olan yük üçün 24 saat ərzində

anbar saxlama xərcləri tutulmur. Bu müddətdən sonrakı hər saat və ya gün üçün malalan tərəf cərimə ödəməli olur.

Yüklərin kəmiyyət və keyfiyyətə qəbul edilməsi digər nəqliyyat növlərində olduğu kimi həyata keçirilir. Çatışmazlıq, xarab olma və ya zədələnmə əlamətləri aşkar olunduqda malalan və təyinat limanının səlahiyyətli nümayəndəsinin birgə iştirakı ilə qüsurlu aktı tərtib edilir.

Hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşımalar üçün müqavilə sənədi aviasiya yük qaimələri hesab edilir. Yükqöndərən yük qaiməsinə məhsulların gömrük baxışından keçməsinə asanlaşdırma bilən bütün sənədləri (kommersiya hesab - invoysları) əlavə etməli və yük haqqında manifesti (yükün adı, təyinatı, miqdarı, ölçüləri, qiyməti, ətraf mühitin təsirinə davamlılığı və s.) doldurmalıdır. Yük sahibləri yükdaşıyanlar - hava nəqliyyatı şirkətləri, habelə malalanlar qarşısında məhsulların çatışmamasına görə maddi məsuliyyət daşıyır.

10.6. MƏHSULGÖNDƏRMƏNİN BAZİS ŞƏRTLƏRİ

Alqı-satqı müqavilələrində nəqliyyatla əlaqədar logistik xərclərə təsir edən əsas elementlərdən biri məhsulqöndərmənin bazis şərtləri hesab olunur. Beynəlxalq praktikada məhsulqöndərmənin bazis şərtləri beynəlxalq standartlara uyğun «İnkoterms - 2000» məhsulqöndərmə şərtləri (yer, müddət, nəqliyyat üsulları, riskin bölüşdürülməsi, sığortalaşdırma) əsasında müəyyənləşir və həyata keçirilir. «İnkoterms -2000»- də məhsulqöndərmələrin 13 bazis şərtləri verilmiş və onların kodlaşdırılan adları BMT - nin Avropa İqtisadi Komissiyası ilə razılaşdırılmışdır. Bu bazis şərtləri gəmilərin fraxtası, yüklərin sığortalaşdırılması, yükdaşımalar zamanı məhsulların verilməsi və ya itirilməsi ilə bağlı meydana çıxacaq risklərin alıcı və satıcı arasında bölüşdürülməsi, gömrük rəsmiləşdirmələrinin yerinə yetirilməsi və yüklərin nəql edilməsi ilə əlaqədar digər işlər üzrə

tərəflərin öhdəliklərini müəyyənləşdirir. Bazis şərtləri tərəflər arasında yüklərin nəql edilməsi sahəsində mübahisələrin yaranmasına şərait yaratmur və logistik dövrənin ilkin mərhələsindən son mərhələsinə kimi yük daşımalarında tərəflərin yerinə yetirəcəyi vəzifə və funksiyaları əvvəlcədən müəyyənləşdirir. Çünki, bir çox hallarda müqavilədə iştirak edən tərəflər müvafiq ölkələrin ticarət qaydalarında mövcud olan fərqli cəhətlər haqqında tam məlumatla malik olmur. Bu isə öz növbəsində anlaşılmazlıqların, mübahisələrin yaranmasına, məhkəmə araşdırmalarının aparılması ilə bağlı vaxt və maliyyə vəsaitləri sərfinə, işgüzar münasibətlərin pozulmasına gətirib çıxarır. Bu qəbildən olan problemlərin qarşısını almaq üçün Beynəlxalq Ticarət Palatası (International Chambers of Commerce) 1936-cı ildə Ticarət Terminlərinin Təfsirinin Beynəlxalq Qaydalarını işləyib hazırlamışdır. Bu qaydalar sonralar «Inkoterms - 1936» kimi məşhurlaşmışdır. Beynəlxalq ticarətin müasir təcrübəyə uyğunlaşdırılması məqsədi ilə 1953-cü, 1967-ci, 1976-cı, 1980-cı, 1990-cı və 2000-ci illərdə «Inkoterms» - ə dəyişikliklər və əlavələr edilmişdir.

Vahid terminoloji aparatdan istifadə edilməsi sahəsində praktik təcrübənin toplanması nəticəsində onlar daha da təkmilləşdirilmişdir. Daha doğrusu, 1953; 1967; 1976; 1980; 1990 və 2000-ci illərdə bazis şərtlərində zəruri tələbdən irəli gələn əlavə və düzəlişlərin aparılması, onların vahid formaya salınması beynəlxalq praktikada müqavilələrin bağlanması proseduru ilə bağlı çətinlikləri aradan qaldırmışdır.

Qeyd olunmalıdır ki, «Inkoterms»-in imkanları alqı-satqı müqaviləsi bağlanmış tərəflərin satılan konkret məhsulların (məsələn, kompyüter proqramları kimi «*duyulmayan*» («*intangible*») deyil, «*duyulan*» («*tangible*» mənada) göndərilməsinə dair hüquq və vəzifələrin müəyyənləşdirilməsindən ibarət olan məsələlərlə məhdudlaşır.

Ümumiyyətlə, «Inkoterms» barədə xüsusi cəhətləri ilə

seçilən iki variant təsəvvür mövcuddur:

- alqı - satqı müqavilələrindən daha çox məhsulgöndərmə müqavilələrinə aid edilir;
- bəzən alqı-satqı müqavilələri üzrə məhsulların dəyərinə daxil edilməsi nəzərdə tutulan rüsumların hansı tərəfin ödəməsi düzgün müəyyənləşdirilmir.

Beynəlxalq Ticarət Palatasının tövsiyələrini nəzərə alaraq qeyd etmək olar ki, «Inkoterms» yalnız satıcılar və alıcılar arasında bağlanmış alqı - satqı müqavilələrindən irəli gələn münasibətləri aydın şəkildə ifadə edir və tənzimləyir.

Beynəlxalq kommertiya sazişlərinin reallaşdırılması üçün zəruri olan alqı - satqı müqavilələri ilə daşıma (məhsulgöndərmə) müqavilələri arasında praktiki uzlaşdırma məsələlərinin həlli idxal və ixracıla məşğul olan hər bir ölkə, təsəvvüfat subyekti üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. «Inkoterms» -də sığorta və maliyyələşdirmə məsələləri bu müqavilələrdən yalnız birinə -- alqı - satqı müqaviləsinə daxil edilir.

Lakin tərəflərin «Inkoterms»-in spesifik şərtlərindən istifadə etmək barədə razılaşması, mütləq müqavilələrdə öz əksini tapmalıdır. Bundan əlavə «Inkoterms»-də tərəflərin bir sıra eyniləşdirilmiş öhdəlikləri, məsələn satıcının məhsullarını alıcıya və ya sonradan daşınmaq üçün daşıyıcıya təhvil vermək, təyinatı üzrə çatdırmaqla bağlı öhdəlikləri, habelə bu cür hallarda risklərin tərəflər arasında bölüşdürülməsi qeyd olunmuşdur.

«Inkoterms» - də məhsulların ixracı və idxalı üzrə gömrük vergi və rüsumlarının ödənilməsi, məhsulların qablaşdırılması, göndərilmiş məhsulların qəbul edilməsi üzrə alıcıların öhdəlikləri, tərəflərin müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinin sübut edilməsi üsulları da göstərilmişdir. «Inkoterms» alqı - satqı müqavilələrinin yerinə yetirilməsi üçün müstəsna əhəmiyyətə malik olsa da, bu müqavilələrlə bağlı bir sıra problemləri, məsələn, mülkiyyət və digər

hüquqların keçməsinə (ötürülməsini), eləcə də bəzi vəziyyətlərdə məsuliyyətdən azad olmanı özündə ehtiva etmir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, «Inkoterms» alqı - satqı sazişlərinin bütövlükdə yerinə yetirilməsini təmin edən şərtlərin standart şərtlərlə və ya danışıqlar yolu ilə müəyyənləşdirilmiş fərqli şərtlərlə əvəz edilməsini nəzərdə tutmur.

Ümumiyyətlə, «Inkoterms»-də müxtəlif səbəblərlə əlaqədar olaraq müqavilə şərtlərinin pozulması və məsuliyyətdən azad olma kimi məsələlərə baxılır. Bu tip məsələlər alqı - satqı müqavilələrində nəzərə alınan şərtlərlə və ya müvafiq qanunvericilik aktları ilə tənzimlənir.

«Inkoterms», ilk növbədə məhsulların istehsal olunduğu ölkənin milli hüduqlarından kənarında beynəlxalq kommərsiya müqavilələri üzrə satışı üçün nəzərdə tutulmuşdur. Lakin praktik təcrübəyə istinadən qeyd etmək olar ki, əksər hallarda ölkədaxili bazarlarda da məhsulların satışı üzrə müqavilələrdə də «Inkoterms» - dən istifadə olunur. Belə hallarda «Inkoterms» A və V bəndlərindən, habelə ixrac və idxal ilə bağlı olan digər bəndlərin müddəalarından istifadə olunur.

«Inkoterms» -ə mütəmadi olaraq yenidən baxılır. Bunun başlıca səbəbi onu müasir kommərsiya təcrübəsinə uyğunlaşdırmaqdır. Belə ki, 1980 - ci ildə «Franko – daşıyıcı» («FCA») termininə yenidən baxılarkən, dəniz ticarətində ənənəvi «FOB - məntəqəsindən (məhsulların gəminin tutacağından göyertəsinə keçirilməsi) istifadə etmədən, məhsulların dəniz nəqliyyatı və ya müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə daşımaq (əlaqələndirilmiş və ya multimodal daşımalar) üçün konteynerlərə yığıldığı yerdə, gəmi göyertəsinə yüklənmədən əvvəl qəbul edilməsinin mümkünlüyü nəzərə alınmışdır.

1990-cı ildə «Inkoterms»-ə yenidən baxılarkən, satıcıların məhsulların göndərildiyini sübuta yetirən sənədləri alıcıya göndərilməsi üzrə öhdəliklərini nəzərdə tutan bəndlərdə kağız sənədlərinin elektron məlumatları ilə əvəz edil-

məsinə icazə verilmişdir. Aydınır ki, praktik istifadəni asanlaşdırmaq üçün onun tərtibatının və müddətinin təkmilləşdirilməsi üzrə göstərilən cəhdlər və səylər bundan sonra da davam etdiriləcəkdir.

Dünyanın müxtəlif ölkələrində «Inkoterms»-dən istifadə olunması get – gedə daha çox qəbul edilir. Buna görə də Beynəlxalq Ticarət Palatası onu öz maraqlarına uyğun formada dəyişdirməyə o qədər səy göstərməsə də, istifadə olunan anlayışların ticarət sahəsində mövcud təcrübəsinə daha dolğun və aydın əks etdirməsinə xüsusi diqqət yetirirdi. Bundan başqa, bir – birindən asılı olmayan iki sahədə dəyişikliklər aparılaraq, «Franko – gəmi göyertəsi boyunca» («FAS») və «Körpüdən çatdırılmışdır» («DEQ») terminlərində gömrük vergi və rüsumlarının ödənilməsi üzrə öhdəliklərə «Franko – daşıyıcı» («FCA») terminində məhsulların yüklənməsi və boşaldılması ilə bağlı müddəalara yenidən baxılmışdır.

Aparılan bütün dəyişikliklər 1990 – cı ildən «Inkoterms» istifadəçilərinə əlavə xidmət kimi fəaliyyət göstərən «Inkoterms Ekspertlər Qrupu (Panel of Incoterms Experts) tərəfindən keçirilmiş tədqiqatların nəticələrinə əsaslanır.

Tərəflər «Inkoterms»-in şərtlərini alqı – satqı müqaviləsinə daxil etmək niyyətində olduqda, bu sahədə mütəmadi dəyişikliklərin aparıldığını nəzərə alaraq, xüsusi qeydlər apararaq onun cari redaksiyasına istinad etdiklərinə təminat verməlidirlər. «Inkoterms»-in cari redaksiyasından istifadə olunması barədə alqı - satqı müqavilələrində qeydlərin aparılmaması, tərəflərin onun əvvəlki redaksiyasından istifadə edib – etməmək niyyətində olmaları barədə mübahisələr yarada bilər. Buna görə də «Inkoterms -2000»-dən istifadə etmək istəyində olan tərəflər bağladığı müqavilələrin yalnız onun şərtləri ilə tənzimlənməsini aydın göstərməlidirlər. Çünki, bəzi hallarda standart formaya malik müqavilə formalarında «Inkoterms»-in əvvəlki redaksiyalarına

istinad olunması da qeyd oluna bilər.

«Inkoterms –2000» məntiqi ardıcılıqla qurulmuş və vahid nömrələnmə aparmaqla hər bir anlayışın malik olduğu, daşdığı iqtisadi mənə yükü qoyulan suallarla müəyyənləşdirilmişdir. Belə bir üsulla hər iki tərəfin yerinə yetirəcəyi öhdəliklər və eyni bir öhdəliyin digər tərəfin vəziyyətinə təsir imkanları aydın görünür:

<i>SATICI</i>	<i>ALICI</i>
<i>Lisənziya, icazə və rəsmiləşdirmə</i>	
A 2	V 2
<i>Yükdaşımalar və sığorta müqavilələri</i>	
A 3	V 3
<i>Yüklərin göndərilməsi və qəbulu</i>	
A 4	V 4
<i>Risiklərin götürülməsi</i>	
A 5	V 5
<i>Gəlir və xərclərin bölüşdürülməsi</i>	
A 6	V 6
<i>Məlumatlandırma</i>	
A 7	V 7
<i>Nəqliyyat sənədləri, yaxud da onların ekvivalenti olan elektron məlumatlar</i>	
A 8	V 8
<i>Yüklərə baxış keçirilməsi, qablaşdırma və markalanma</i>	
A 9	V 9

Anlaşıqlı olması üçün «Inkoterms – 2000»-də bütün bazis şərtləri məhsulların nəql edilməsi və çatdırılması üzrə kontragentlər üzərinə müxtəlif səpkili öhdəliklər qoyan dörd əsas kateqoriya üzrə qruplaşdırılmışdır:

birinci kateqoriya «E» (satıcı öz ərazisində məhsulları alıcının sərəncamına verir). Bu qrupda da satıcıların öhdəlikləri minimum həddə olur. Satıcı məhsulları alıcılarla razılaşdırılmış yerdə (adətən satıcının ərazisində) onun sərəncamına verir. Praktiki təcrübə göstərir ki, bir çox hallarda

satıcı məhsulların nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsində ona köməklik göstərir. Bu bazis şərti satıcının minimum öhdəliklərini nəzərdə tutur. Əgər alıcı satıcının əlavə öhdəliklər qəbul etməsini istəyirsə, onda bu haqda alqı-satqı (tədarükat) müqavilələrində xüsusi qeydlər aparmalıdır.

ikinci kateqoriya «F» (satıcı məhsulları istehlakçının müəyyənləşdirdiyi və onun hesabına riskdən azad olan məhsulgöndərənlərin sərəncamına verir). Burada məhsulların alıcının göstərişinə uyğun olaraq daşıyıcıya təhvil verilməsi tələb olunur. «Franko – daşıyıcı» termini əsasında bağlanan müqavilələrin əhatə etdiyi məqamların müxtəlifliyi ilə əlaqədar olaraq, tərəflərin məhsulları hansı məntəqədə təhvil verilməsini arzuladıqlarını müəyyənləşdirmək çətinlik törədir. Belə ki, məhsullar həm satıcının ərazisində alıcının göndərdiyi nəqliyyat vasitəsinə yüklənə bilər, həm də bunun alternativini kimi alıcının göstərdiyi terminalda satıcıni təmin edən nəqliyyat vasitəsindən boşaldıla bilər.

Bütün alternativ variantlar 2000-ci ildə qəbul edilən məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərində nəzərə alınır. Əgər məhsulların müqavilədə göstərilən göndərmə məntəqəsi satıcının ərazisindədirsə, məhsullar alıcının nəqliyyat vasitəsinə yükləndikdən sonra, digər hallarda isə satıcının nəqliyyat vasitəsindən boşaldılmaqla alıcının sərəncamına verildikdən sonra göndərilmiş hesab olunur.

«INKOTERMS – 90» «Franko – daşıyıcı» termininin A4 bəndində nəqliyyatın müxtəlif növləri üçün nəzərdə tutulmuş variantlar «INKOTERMS –2000» - də təkrar olunmamışdır.

Müasir dövrdə «Franko – göyertə terminindən» məhsulların göndərilməsi üçün «gəmi tutacağıının keçməsi» anlayışından istifadə olunması bir çox hallarda qeyri – münasib görünsə də, məhsulların yüklənməsi zamanı istifadə olunan vasitələrin imkanlarını nəzərə aldığına görə tətbiq edilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, «Franko - gəmi göyertəsi boyunca» terminində məhsulların ixracı üzrə gömrük və s.

vergi rüsumlarının ödənilməsi öhdəliyinə dəyişiklik edilmişdir. Mövcud təcrübəyə əsasən bu öhdəlik adətən satıcının vəzifələrinə daxil edilir.

* **üçüncü kateqoriya «S»** (satıcı məhsulların daşınması üzrə müqavilə bağlayır, lakin məhsullar yükləndikdən və göndərildikdən sonra onun zədələnməsinə, yaxud itirilməsinə, məqam çatdıqda risklərin bölüşdürülməsinə, yaranan əlavə xərclərin ödənilməsinə görə məsuliyyət daşımır). «S» qrupunun terminləri satıcıdan öz hesabına adi şərtlərlə daşınma müqaviləsinin bağlanmasını tələb edir. Buna görə də «S» qrupuna aid edilən terminlərdə satıcının hansı məntəqəyə qədər nəqliyyat xərclərini ödəməsi mütləq qeyd olunmalıdır. «Dəyər, Sığorta və Fraxt» («CIF») və «Daşınma və sığorta haqqı dək ödənilmişdir» («CIP») terminlərinə görə isə satıcı məhsulları sığortalamaq və sığorta xərclərini ödəməlidir.

Xərclərin bölüşdürülməsinin təsbit olunmuş məntəqəsi məhsulların təyinat məntəqəsində yerləşdiyinə görə «S» qrupunun terminləri məhsul razılaşdırılmış məntəqəyə faktiki çatdırılana qədər satıcı risklərdən və xərclərdən azad etməyən «çatdırılma müqavilələrinə» («arrival contracts») səhənə aid edilir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, «S» qrupunun terminləri satıcının öhdəliklərinin məhsulların göndərildiyi ölkədə başa çatdığını nəzərdə tutan «F» qrupunun terminləri ilə eyni mənşəlidir. Beləliklə, «S» qrupunun terminləri əsasında bağlanan alqı - satqı müqavilələri «F» qrupunun terminləri əsasında bağlanmış müqavilələr kimi «yükləmə müqavilələri»-nə («shipment contracts») bənzəyir.

Yükləmə müqavilələrinin xarakterinə uyğun olaraq, məhsulların razılaşdırılmış təyinat yerinə adi yollarla və ümumi qəbul edilmiş qaydada daşınması xərcləri satıcının, tələb olunan qaydada daşıyıcıya təhvil verildikdən sonra məhsulların məhvi və ya zədələnməsi ilə bağlı risklər, habelə meydana çıxan digər xərclərin ödənilməsi isə alıcının öhdəsinə düşür.

«S» qrupunun terminləri digər terminlərdən iki həlledici cəhətə: birincisi, risklərin bölüşdürülməsi, ikincisi isə məhsulların daşınması üzrə müqavilələrin bağlanması və daşınma xərclərinin ödənilməsinə görə fərqlənir. Buna görə də «S» qrupuna daxil olan hər bir terminə satıcının risklər üzrə öhdəlikləri genişlənmiş formada əks olunmuşdur.

«S» qrupu terminlərinin «yükləmə müqavilələri»-nə aid olmasını göstərən mühüm əlamətlərdən biri də bu terminlər üzrə yerinə yetirilən ödənişlərdə sənədli akkreditivlərə üstünlük verilməsidir. Əgər satıcı rüsumların, vergilərin və başqa xərclərin daxil edildiyi daşınma müqaviləsinin bağlanmasını təmin edərsə, bu xərclərin müqavilədə təsbit edilmiş məbləğ daxilində ödənilməsi onun öhdəsinə düşür.

Əksər hallarda məhsullar son təyinat məntəqəsinə çatdırılana qədər aralıq məntəqələrdə bir nəqliyyat vasitələrindən digərinə boşaldılıb – yüklənir. Buna görə də göstərilən əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün çəkilən xərclərin satıcı tərəfindən ödənilməsi yükdaşma müqavilələrində göstərilməlidir. Bir sıra hallarda tərəflər alqı - satqı müqaviləsində məhsulların daşınmasının, o cümlədən boşaldılma xərclərinin satıcı tərəfindən nə dərəcədə təmin edildiyini tam müəyyənləşdirmək istəyir. Məhsullar mütəmadi olaraq dəniz nəqliyyatı və daxili su yolları ilə daşındıqda bu xərclər fraxtın dəyərinə daxil edilsə də, çox vaxt alqı-satqı müqavilələrində daşınmaların «nəqliyyat xəttinin şərtləri» əsasında («liner terms») həyata keçirildiyi göstərilir. Digər hallarda isə «Dəyər və Fraxt («CFR») və ya «Dəyər, Sığorta və Fraxt («CIF») göstərildikdən sonra «boşaldılmaqla» («landed») əlavə olunur. Kifayət qədər aydınlıq gətirmədikdə və tərəflər arasında razılaşma əldə etmədikdə «S» qrupu terminlərində bu cür əlavələrin qısaltılmış şəkildə göstərilməsi məqsədəuyğun deyil. Belə ki, məhsulların daşınması mərhələsində istənilən gecikmələrlə bağlı risklər alıcının üzərinə düşdüyündən məhsulların təyinat yerinə çatdırılması ilə bağlı satıcının hər hansı öhdəlik qəbul etməsi üçün «S» qru-

puna daxil olan terminlərin mahiyyətində müvafiq dəyişiklik aparmaq zəruriyyəti meydana çıxır.

Müddətlərə dair hər bir öhdəlikdə yükləmə və boşaltma vaxtına istinad olunmalı, «yükləmə (boşaldılma).. gec olmayaraq» («shipment (dispatch) not later than...») qeydi aparılmalıdır.

Bəzi hallarda geniş istehlak malları dəniz nəqliyyatı ilə daşındığı müddətdə üçüncü şəxslərə satıla bilər və bu zaman müvafiq terminə «üzməkdə olan» (afloat) sözü əlavə olunur. «Dəyər və Fraxta» («CFR») və «Dəyər, Sığorta və Fraxta» («CIF») terminlərinə əsasən məhsulların təsadüf nəticəsində məhv edilməsi və ya zədələnməsi riski satıcıdan alıcıya keçsə də, bəzən onların təfsirlərində çətinliklər meydana çıxır. Təfsirlərin birinə görə risklərin satıcı və alıcı arasında bölüşdürülməsinə münasibətdə istifadə olunan bu terminlər adi mənada qəbul olunur. Bu isə alqı - satqı müqavilələri qüvvəyə mindikdən sonra bütün risklərin alıcının üzərinə keçməsi kimi başa düşülür. Digər təfsirə görə isə risklərin keçməsi anı müqavilənin bağlanması məqamı ilə eyniyyət təşkil edir. Daşınma zamanı məhsulların vəziyyətini müəyyənləşdirmək bir qayda olaraq mümkün olmadığına görə sonuncu təfsir daha münasib hesab olunur.

«Üzməkdə olan» («afloat») sözü əlavə edilməklə istifadə olunan «Dəyər və Fraxta» («CFR») və «Dəyər, Sığorta və Fraxta» («CIF») terminlərinin bu və ya digər təfsiri alqı - satqı müqaviləsinə tətbiq edilən qanunvericilikdən asılıdır. Buna görə də həmin müqaviləyə tətbiq olunacaq qanunvericiliyi yaxud onun müəyyənləşdirilməsi qaydasını tərəflər arasında əvvəlcədən razılaşdırmaq tövsiyə edilir. Meydana çıxma biləcək fikir ayrılığını aradan qaldırmaq üçün bu məsələnin alqı - satqı müqaviləsində əks etdirilməsi məqsədə müvafiqdir.

Yalnız iki termin- «Dəyər, Sığorta və Fraxta» («CFR») və «Daşınma və Sığorta haqqı ...dək ödənilmişdir» («CIP») məhsulların sığortalanması ilə bağlıdır. Bu terminlərə əsa-

sən satıcı məhsulları alıcının xeyrinə sığortalamalıdır. Başqa hallarda məhsulların sığortalanmasının təmin edilməsi və əhatə dərəcəsi bilavasitə tərəflər arasında razılaşdırılır. Satıcı məhsulları alıcının xeyrinə sığortaladığına görə, çox zaman onun tələblərini bilmir. London Sığortaçılar Birliyi tərəfindən hazırlanmış «Yüklərin sığortalanması haqqında əsasnamə»nin «S» bəndinə görə məhsullar «minimum məbləğdə», «V» bəndinə görə «orta məbləğdə», «A» bəndinə görə isə «yüksək məbləğdə sığortalanma bilər». «Dəyər, Sığorta və Fraxta» termini əsasında göndərilən geniş nomenklaturalı istehlak malları tranzit qaydada daşındıqda, onlar marşrut boyu bir neçə dəfə müxtəlif alıcılara satılır. Buna görə də ilk sığorta məbləğinin növbəti alıcıları nə dərəcədə qane etməsini müəyyənləşdirmək mümkün olmadığından bu terminin məhsulların minimum məbləğdə sığortalanması barədə müddəasında alıcının əlavə sığortalanma tələb etməsi mümkünlüyü nəzərdə tutulur. Lakin məhsulların itirilməsi, oğurlanması, yaxud lazımı tərzdə emal edilməməsi və ya saxlanması riski yüksək olduqda satılan hazır məhsulun minimum məbləğdə sığortalanması əlverişli deyil və göstərilən «Əsasnamənin» «S» bəndində nəzərdə tutulduğuna nisbətən daha böyük məbləğdə sığortalanma aparılması tələb olunur. Məhsulların minimum məbləğdə sığortalanmasını nəzərdə tutan «Dəyər, Sığorta və Fraxta» («CIF») terminindən fərqli geniş istehlak mallarının alqı - satqısı zamanı daha yüksək sığorta məbləği üçün maddi təminat yaradan «Daşınma və Sığorta haqqı ...dək ödənilmişdir» («CIP») terminindən istifadə olunması məqsədəuyğundur. Lakin «Daşınma, Sığorta haqqı ...dək ödənilmişdir» («CIP») terminində satıcının sığortalanma üzrə öhdəliklərinin dəyişdirilməsi anlaşılmaqlıq yarada biləcəyinə görə hər iki terminə məhsulların sığortalanması minimum məbləğlə məhdudlaşır. CIP terminin bu məqamı alıcı üçün xüsusilə vacibdir: əgər əlavə sığortalanma tələb olunursa, o satıcının şərtləri ilə razılaşmalı və ya bunun alternativini kimi əlavə sığortalan-

manı özü yerinə yetirməlidir. Bəzi xüsusi hallarda alıcı məhsulların fors major hallarından sığortalanması üçün «Əsasnamənin» «A» bəndinin imkan verdiyi məbləğdən də artıq təminat ala bilər. Əgər alıcı bu cür sığortalanmanın satıcı tərəfindən yerinə yetirilməsini istəyirsə və bu mümkünsə, satıcıya müvafiq göstəriş verməlidir.

Göndərilən məhsulların dəyərini «S» qrupuna daxil olan terminlərin şərtləri ilə ödəyən alıcı bir daha əmin olmalıdır ki, hesablaşma başa çatdıqdan sonra satıcı daşıyıcıya yeni göstərişlər verə bilməz. Buna görə də bəzi nəqliyyat növləri ilə daşınmaların sənədləşdirilməsi zamanı qaimənin əslinin və ya dublikatının alıcıya verilməsi şərti göstərməklə, satıcı daşıyıcıya yeni göstəriş vermək imkanlarından məhrum edilir. Lakin dəniz daşınmalarında konosament əvəzinə istifadə edilən sənədlər bir qayda olaraq bu cür məhdudlaşdırıcı funksiyaya malik deyil.

dördüncü kateqoriya «D» (məhsulların əvvəlcədən razılaşdırılmış təyinat məntəqəsinə çatdırılması ilə bağlı bütün xərclər və riskləri satıcı öz üzərinə götürür). «D» qrupunun terminlərində məhsulların sərhəddə və ya idxalçı ölkənin hüdudlarında yerləşən razılaşdırılmış təyinat məntəqəsinə çatdırılması məsuliyyəti satıcının üzərinə düşdüyü üçün, onlar xarakter etibarilə «S» qrupuna daxil olan terminlərdən fərqlənir. Aydındır ki, «S» qrupunun terminləri yükləmə müqavilələrini (shipment contracts), «D» qrupunun terminləri isə «çatdırılma müqavilələri»ni (arrival contracts), əks etdirdiyindən satıcı məhsulun bu məntəqədə çatdırılmasına görə bütün riskləri öz üzərinə götürməli və xərcləri ödəməlidir.

«Rüsum ödənilməklə çatdırılmışdır» («DDP») termini istisna edilməklə, «D» qrupuna daxil olan terminlərə əsasən satıcı, məhsulları təyinat ölkəsinə idxal üzrə gömrük vergi və rüsumlarını ödəməklə çatdırmağa borclu deyil.

Satıcı məhsulları təyinat ölkəsində körpüyə çatdırmalı olduğu üçün, ənənəyə əsasən «Körpüdən çatdırılmışdır»

«DEQ») terminində satıcının gömrük idxal vergi və rüsumlarını ödəməyə görə öhdəliyi meydana çıxır. Lakin ölkələrin əksəriyyətində gömrük hesablaşmalarının aparılması qaydaları dəyişdiyinə və müxtəlif olduğuna görə, hal – hazırki şəraitdə gömrük vergi və rüsumları məhsulların göndərildiyi ölkədə alıcı tərəfindən ödənilir. Beləliklə, «Körpüdən çatdırılmışdır» («DEQ») terminində dəyişikliklərin aparılmasına səbəb olan amillər, «Franko – gəmi göyartəsi boyunca» («FAS») terminində də dəyişikliklərin aparılmasına təsir göstərir.

Tərəflər məhsulların daşınması üzrə risklərin satıcının öhdəsinə qoyulmasını istəyirlərsə, sərhəd göstərməklə «Sərhədə çatdırılmışdır» («DAF») terminindən istifadə olunması daha məqsədəuyğundur.

«Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır» («DDU») termini 1990 - ci ildə qəbul edilən məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinə əlavə edilmişdir. Bu termindən satıcının təyinat ölkəsinə idxal üzrə gömrük rəsmiləşdirmələrini yerinə yetirmədən və gömrük rüsumlarını ödəmədən çatdırmağı öhdəsinə götürdüyü hallarda istifadə olunur. İdxal ölkələrində məhsulların rəsmiləşdirilməsi ilə bağlı əməliyyatlar mürəkkəb və xeyli vaxt tələb etdiyindən gömrük vergi və rüsumlarını ödəməklə çatdırmaq öhdəliyini yerinə yetirərkən, satıcı çətinliklərlə qarşılaşa bilər. «Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır» («DDU») termini üzrə aparılan təfsirlərin V5 və V6 bəndlərində alıcının məhsulların idxalı üzrə gömrük rəsmiləşdirməsi öhdəliyini yerinə yetirmədiyi təqdirdə yaranan əlavə risklərin və xərclərin onun tərəfindən ödənilməsi nəzərdə tutulduğuna baxmayaraq, məhsulların idxalının gömrük rəsmiləşdirilməsi ilə əlaqədar çətinliklər mövcud olan ölkələrdə ticarətlə məşğul olan satıcıların bu termindən istifadə etməsi məqsədəuyğun deyil.

«İnkoterms - 2000» hazırlanarkən on üç terminin hər birində istifadə edilən müxtəlif ifadələrin mümkün qədər aydınlığına və ardıcılığına nail olmaq üçün səylər göstəril-

mışdır. Beləliklə, eyni bir ifadənin müxtəlif mənalarda istifadə olunması mümkünlüyü aradan qaldırılmışdır. Bundan başqa, yol verilən bütün hallarda BMT- nin 1980 – ci il «Malların Beynəlxalq Alqı - Satqısı Müqavilələri Haqqında Konvensiyasında («UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods») əksini tapmış ifadələrdən istifadə olunmasdır.

«Incoterms 2000»-də istifadə olunan ticarət terminləri qruplaşdırılmış formada müvafiq işarələrlə göstərilmişdir.

Ticarət anlayışlarının belə işarələnməsi və yerləşdirilməsi logistik sistemin bütün iştirakçılara bu anlayışların mahiyyətini başa düşməyə və onlardan asan istifadə olunmasına əlverişli şərait formalaşdırır. Bu məqsədlə verilən hər bir anlayışın qısa xarakteristikasını nəzərdən keçirmək lazımdır.

Grup E. yüklənmə – göndərmə.

EX – WORKS (... named place)- «Franko – zavod» (... göstərilmiş yer).

Məhsulgöndərmənin bu bazis şərtində istehsalçı firma və ya müəssisələr hazır məhsulları alıcılara öz müəssisələrində və ya alıcının göstərdiyi yerdə (zavodda, fabrikdə, anbarda və s.) təhvil verir (A4). Yəni, bu halda satıcının məhsulgöndərmələr üzrə müqavilə öhdəlikləri yerinə yetirilmiş hesab olunur və alıcılar məhsulları istehsal olunduğu yerlərdə qəbul edirlər (B 4). Məhsulların nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsinə görə cavabdehlik məsuliyyəti, habelə məhsulların gömrük vergisi və rüsumlarının ödənilməsi ilə bağlı bütün öhdəliklər bilavasitə alıcının üzərinə düşür (B 2). Alıcılar məhsulların istehsalçılardan təyinat məntəqəsinə qədər daşınması ilə bağlı bütün xərcləri və riskləri ödəməyə borcludur (B 4; B 6). Beləliklə, bu termin satıcının üzərinə minimum öhdəliklər qoyur və məhsulların satıcının ərazisindən götürülməsi ilə bağlı bütün risklər və xərclər alıcının öhdəsinə düşür. Lakin məhsulların göndərilmək üçün yüklənməsi və bununla bağlı olan xərclərin və risklərin sa-

ticarət öhdəsinə qoyulması haqqında tərəflər razılaşırlarsa, onda alqı – satqı müqavilələrində bu barədə müvafiq əlavə qeydləri edilməlidir.

Məhsul alan tərəf ixracın rəsmiləşdirilməsini birbaşa və yaxud dolayısı ilə icra edə bilmirsə, bu şərtədən istifadə olunmamalıdır. Buna görə də belə hallarda satıcı yükləmə ilə əlaqədar xərcləri və riskləri öz öhdəsinə götürməyə razılıq verirsə, onda «Franko – daşıyıcı» terminin tətbiqi daha məqsəduyğundur.

Grup F. Əsas yük daşımalar satıcı tərəfindən ödənilmir.

1. FREE CARRIER – FCA (... named place) – «Franko daşıyıcı» (... göstərilmiş yer - ödəmə məntəqəsi). «Franko - daşıyıcı» anlayışı ixrac üçün gömrük vergi və rüsumları ödənilmiş məhsulların alıcının göstərdiyi yerdə və təyin etdiyi daşıyıcıya təhvil verilməsini nəzərdə tutur. Satıcılar məhz gömrük «təmizlənməsindən» keçən məhsulları əvvəlcədən şərtləşdirilmiş yerdə və ya məntəqədə alıcılara təhvil verdikdən (A4) sonra öhdəliyini yerinə yetirmiş hesab olunur. Daha doğrusu, öhdəliyin yerinə yetirilməsi məhz həmin anla xarakterizə olunur.

Qeyd olunmalıdır ki, məhsulların göndərilməsi üçün seçilən yer onun həmin yerdə yüklənməsi və boşaldılması üzrə öhdəliklərin müəyyənləşdirilməsinə və icrasına bilavasitə təsir göstərir. Əgər məhsullar satıcının ərazisindən göndərilirsə, onun yüklənməsinə satıcı cavabdehlik daşıyır. Məhsullar istənilən başqa yerdən göndərildikdə isə satıcı məhsulların boşaldılmasına məsuliyyət daşımır. Göstərilən bu şərtədən istənilən nəqliyyat növü üçün, o cümlədən multimodal daşımalarda istifadə oluna bilər.

Satıcılar gömrük rəsmiləşdirmələrini (ixrac lisenziyalarını, əgər tələb olunursa ixrac vergiləri və ya rüsumlarını ödəyir A2) həyata keçirir. Alıcılar isə məhsul daşıyıcıları ilə müqavilə bağlayır (B 3), konkret məhsul daşıyanlar haqqında satıcılara məlumat verir və fraxta haqlarını ödəyir. Bunun üçün kommersiya xarakterli hesab - invoys, ekspert

lisenziyası və məhsulların nəqliyyat təşkilatlarına təhvil verilməsini təsdiqləyən, ümum qəbul edilmiş sənədlər tələb olunur. Daha doğrusu, satıcı alqı - satqı müqaviləsinin şərtlərinə uyğun olaraq məhsulları və bununla bağlı kommersiya hesabını (yaxud ona ekvivalent olan elektron məlumatı), habelə müqavilə əsasında tələb ediləcək digər sənədləri alıcıya göndərir.

«Daşıyıcı» - müqavilə əsasında dəmir yolu, daxili su yolları, avtomobil, hava və dəniz nəqliyyatı, habelə bu nəqliyyat vasitələrinin müxtəlif əlaqələndirilmiş formalarında məhsuldaşımaları yerinə yetirən, yaxud onun təmin edilməsini öhdəsinə götürən hüquqi şəxsdir. Əgər məhsulalan yükün qəbul edilməsi üçün daşıyıcı olmayan başqa şəxsi təyin edirsə (məsələn, ekspeditoru), məhsulları həmin şəxsə təhvil verdikdən sonra, satıcı məhsulların göndərilməsi üzrə öhdəliklərini yerinə yetirmiş hesab olunur.

Alicıların qeyd olunan təyinat məntəqələrində və ya yerlərində olmadığı hallarda isə satıcılar sərbəst formada bu məhsulların harada və necə məhsulgöndərənlərə təhvil verməsi haqqında müstəsna hüququ öz üzərində saxlayırlar. Alicıdan dəqiq göstərişlər almadıqda, satıcı məhsulları əlverişli nəqliyyat vasitəsi ilə daşınma üçün münasib olan miqdarda göndərə bilər.

Xüsusi məntəqə təyin edilmiş yerin hüdudlarında deyilsə və ya bir neçə mümkün məntəqə mövcuddursa, satıcı məhsulların göndərilməsi üçün məqsədəuyğun hesab edilən yeri özü seçir.

Məhsulların göndərilməsi aşağıdakı hallarda:

a) müəyyənləşdirilmiş yer satıcının ərazisindədirsə, məhsul alıcının təyin etdiyi daşıyıcının, yaxud onun adından çıxış edən başqa şəxsin nəqliyyat vasitəsinə yükləndikdən;

b) müəyyənləşdirilmiş yer a) yarım bəndində göstərilən deyilsə, məhsul satıcının nəqliyyat vasitəsindən boşaldılmadan alıcının təyin etdiyi, yaxud A3 a) yarım bəndinə müvafiq olaraq satıcının seçdiyi daşıyıcının və ya başqa şəxsin sə-

ləncəsinə verildikdən sonra yerinə yetirilir

Kommersiya sahəsində mövcud praktika sübut edir ki, bir çox hallarda məhsulların dəmir yolu və ya hava nəqliyyatı ilə daşınması zamanı satıcıların köməyinə ehtiyac yaranır. Belə hallarda satıcıların məhsuldaşımaları ilə bağlı istənilən formada yerinə yetirdikləri, göstərdikləri fəaliyyət məhz alıcıların riski hesabına ödənilir.

Cədvəl 10.6

Məhsulgöndərmələrin bazis şərtləri

	EX WORKS (ex factory, ex-plantation, ex warehouse, etc.)	Franko - zavod (... göstərilmiş yer)
FOA	FREE CARRIER. Main carriage unpaid (...named place)	Franko - daşıyıcı. Əsas daşınma xərci ödənilmişdir (...göstərilmiş yer)
FAS	FREE ALONGSIDE SHIP (...named port of shipment)	Franko - gəmi göyərtəsi boyunca (... göstərilmiş yüklənmə limanı)
FOB	FREE ON BOARD (...named port of shipment)	Franko - göyərtə (... göstərilmiş təyinat limanı)
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT (... named port of destination)	Dəyər, Sığorta və fraxt (...göstərilmiş təyinat limanı)
CFR	COST AND FREIGHT. Main carriage paid (... named port of destination)	Dəyər və fraxt. Əsas daşınma xərci ödənilmişdir (...göstərilmiş təyinat limanı)
CPT	CARRIAGE PAID TO (... named port of destination)	Daşıma haqqı...dək ödənilmişdir (...göstərilmiş təyinat limanı)
CIP	FREIGHT / CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (...named port of destination)	Daşıma və sığorta haqqı...dək ödənilmişdir (...göstərilmiş təyinat limanı)
DAF	DELIVERED AT FRONTIER (...named place of delivery at frontier)	Sərhədə çatdırılmışdır (...göstərilmiş yer)
DES	DELIVERED EX SHIP (... named port of destination)	Gəmindən çatdırılmışdır (...göstərilmiş təyinat limanı)
DEQ	DELIVERED EX QUAY (...named port of destination)	Körpüdən çatdırılmışdır (...göstərilmiş təyinat)

		limanı)
DDU	DELIVERED DUTY UN-PAID (...named place of destination)	Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır (...göstərilmiş təyinat yeri)
DDP	DELIVERED DUTY PAID (... named place of destination in the country of importation)	Rüsum ödənilməklə çatdırılmışdır (...göstərilmiş təyinat limanı)

2. FREE ALONGSIDE SHIP - FAS (named port of shipment) - «Franko – gəmi göyertəsi boyunca» (... göstərilmiş yükləmə limanı).

Məhsulgöndərmələrin bu bazis şərtində satıcı öz öhdəliyini yalnız o halda yerinə yetirmiş hesab olunur ki, yükləmə məntəqələrindəki limanlarda (körpülərdə) və ya lixterlərdə (böyük gəmiləri boşaltmaq və ya yükləmək üçün yastı dibli və yelkənli gəmi) məhsullar gəminin bortu boyunca yerləşdirilmiş (düzülmüş) olsun. Bu andan etibarən alıcı məhsulların itirilməsi və zədələnməsinə görə bütün riskləri və məsrəfələri öz öhdəsinə götürür. FAS – in şərtlərinə görə məhsulların ixracı üçün gömrük (B2) rəsmiləşdirmələrini (eksport lisenziyası, ixrac rüsumları və vergilərinin ödənilməsi) satıcı həyata keçirir və fraxta haqlarını (B3) ödəyir. Bu məhsulların ixracı üçün gömrük vergi və rüsumlarının alıcı tərəfindən ödənilməsi barədə «INKOTERMS»-in əvvəlki redaksiyalarında mövcud olan müddəaya dəyişiklikdir. Çünki, əvvələr məhsulların gömrük «təmizlənməsindən» keçməsi üçün tələb olunan xərcləri məhz alıcı ödəməli olurdu. Lakin tərəflər məhsulun ixracı üçün gömrük vergi və rüsumlarının alıcı tərəfindən ödənilməsi barədə razılaşırlarsa, onda alqı – satqı üzrə müqavilələrdə bu haqda müvafiq qeyd aparılmalıdır.

Satıcı müqavilə şərtlərinə uyğun olaraq məhsulları gəminin bortuna göndərir (A4) və göndərməni təsdiq edən sənədlər (A8 gəmi kapitanının imzası ilə təsdiqlənir) əsasında alıcını məlumatlandırır (A7). Satıcı məhsulların (A4) bəndinə müvafiq qaydada göndərilməsini təsdiq edən sənədləri məhz öz hesabına alıcıya göndərir. Əgər alıcıya təq-

dim edilən bu sənədlər göndərməni təsdiq edən nəqliyyat sənədləri hesab olunmursa, satıcı alıcının xahişinə (riski və hesabına) əsasən məhsuldaşmalar üzrə müqavilənin bağlanması üçün tələb olunan nəqliyyat sənədlərinin (məsələn, ötürülən konosament, ötürülməyən dəniz yol qaiməsi, daxili su yolları ilə daşınmalar üçün verilən sənəd) alınmasında ona yardım göstərməlidir.

FAS anlayışından dəniz və daxili çay nəqliyyatı ilə yükdaşımaların həyata keçirilməsi zamanı istifadə olunur.

3. FREE ON BOARD - FOB (...named port of shipment) - «Franko- göyertə» (... göstərilmiş yükləmə limanı göstərilməklə franko - gəminin bortu). FOB anlayışı - məhsullar göstərilmiş yükləmə limanında gəminin tutacağından (surahisindən) göyertəsinə ötürüldükdən sonra onun satıcı tərəfindən göndərildiyini bildirir. Satıcı məhsulları razılaşırdılmış tarixdə və müddətdə, göstərilmiş yükləmə limanında, həmin limanın adətlərinə uyğun olaraq alıcının təyin etdiyi gəminin göyertəsinə çatdırmalıdır. FOB – un şərtlərinə görə satıcı gömrük rəsmiləşdirmələrini (ixrac lisenziyası, gömrük vergi və rüsumlarını ödəyir, A2) aparır, məhsulları gəminin bortunda təhvil verir (A4) və gəminin bortunda yükləmə – boşaltma əməliyyatları ilə bağlı xərcləri (əgər fraxtaya daxil deyilsə) ödəyir, məhsulların gəmi rəhbərliyi tərəfindən təmiz qəbul edilməsi barədə alıcıya bort şəhadətnaməsi (A8) təqdim edir.

V5 bəndinin müddəalarını nəzərə almaqla göstərilmiş yükləmə limanında satıcı məhsulları gəminin tutacağından göyertəsinə keçirənədək, onun məhvi və ya zədələnməsi ilə bağlı bütün riskləri üzərinə götürür. Alıcı isə idxal lisenziyasının, yaxud başqa rəsmi icazəni öz vəsaiti və riski hesabına almalı, mümkün olan yerdə məhsulun idxalı, zəruri hallarda isə, başqa ölkələrin ərazisindən tranzitlə keçirilməsi üçün tələb olunan bütün gömrük rəsmiləşdirmələrini yerinə yetirməlidir.

Alıcı yükdaşımalar üzrə bağladığı müqavilələrə əsasən

daşıyıcı haqqında satıcıya məlumat verir, göstərilən yükləmə limanında gəminin tutacağından göyertəsinə keçdikdən sonra məhsul ilə bağlı bütün xərcləri, eləcə də təyin edilən vaxtda gəmi gəlmədikdə, məhsulu qəbul edə bilmədikdə, yaxud məhsulun qəbulunu V7 bəndində razılaşıdırılmış vaxtdan əvvəl dayandırdıqda yaranan bütün xərcləri, yükdaşımalara haqqını ödəyir (B3). Təyinat məntəqəsində məhsulların gəminin göyertəsindən boşaldılması və yenidən yüklənməsi əməliyyatları ilə bağlı (əgər onlar fraxta daxildirsə, B6) əlaqədar məsrəflər alıcının öz vəsaiti və riski hesabına başa gəlir. Alıcı göndərilmiş məhsulları A4 bəndinə müvafiq qaydada qəbul etməlidir.

FOB anlayışından yüklərin dəniz və daxili çay nəqliyyatı ilə daşınması zamanı istifadə edilir.

Qrup J. Əsas yük daşımalar satıcı tərəfindən ödənilir.

1. COST AND FREIGHT - CFR (... named port of destination) - Dəyər və fraxt (göstərilmiş təyinat limanı). «Dəyər və fraxta» anlayışı o deməkdir ki, satıcı razılaşıdırılmış təyinat limanında məhsulları gəminin tutacağından göyertəsinə ötürdükdən sonra bu məhsullar göndərilmiş hesab edilir. Satıcı məhsulların təyinat limanına çatdırılması üçün zəruri olan bütün xərcləri və fraxtanı ödəməyə bocludur. Bu terminin şərtlərinə görə satıcı yüklərin göndərilməsi üçün məhsuldaşıyıcıları ilə müqavilə bağlamalı və daşımaların haqqını təyinat məntəqəsinə qədər ödəməli (A3a); yükləri gəminin bortunda yerləşdirməli (A4); gömrük rəsmiləşdirməsini aparmalı (ixrac lisenziyası, gömrük rüsumları və vergilərini ödəyir, A2), hesab – invoyslar və təmiz nəqliyyat sənədlərini (konosament, dəniz qaimələrini, A1, A8) alıcılara təhvil verməli, yükləmə – boşaltma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi ilə bağlı xərcləri (əgər fraxtaya daxil edilmişdirsə, A6) ödəməlidir.

Satıcılar daxili sulara istifadə olunması münasib hesab edilən gəmilərlə məhsulların razılaşıdırılmış təyinat limanına daşınması üçün, yüklərin alıcılara çatdırılması üçün

bağladığı müqavilələri öz vəsaiti hesabına yerinə yetirir.

Lakin məhsulların təyinat məntəqəsində gəminin tutacağından göyertəsinə keçirilənədək, onun məhvi, zədələnməsi və itirilməsi ilə bağlı bütün riskləri satıcı öz üzərinə götürdüyü halda, göyertəsinə keçdikdən sonra, daha doğrusu, göndərildiyi andan etibarən onun məhvi, itirilməsi və zədələnməsi ilə bağlı risklərə alıcı cavabdehlik məsuliyyəti daşıyır. Digər arzu edilməz halların baş verməsi nəticəsində yaranan bütün əlavə xərclər – təyinat limanına çatanədək məhsullarla əlaqədar yolda olan bütün ödənişlər və xərclər üzrə öhdəlik satıcıdan alıcıya keçir.

Alıcı eyni zamanda satıcının bağladığı daşınma müqaviləsinin dəyərinə daxil edilmədikdə boşaltma ilə bağlı xərclərin, habelə lixterlərdən və yanaşma körpülərindən istifadəyə görə tutulan haqların ödənilməsinə həyata keçirir.

Məhsullar gəminin göyertəsinə keçdikdən sonra satıcı onu müşahidə edə bilən sənədləri bilavasitə təyinat limanına, alıcının ünvanına göndərməlidir. Ötürülən konosament, ötürülməyən dəniz yol qaiməsi və ya daxili su yolları ilə daşımalar üçün verilən bu sənədlər müqavilədə göstərilən məhsullara uyğun tərtib edilməli və yüklənmə üçün müəyyənləşdirilmiş müddət ərzində qüvvədə olmalıdır. O, alıcıya təyinat məntəqəsində daşıyıcıdan məhsulları tələb etmək hüququ verməklə yanaşı, başqa şərtlər nəzərdə tutulmadığı hallarda yolda olan məhsulları digər alıcıya (daşıyıcıya bildiriş göndərməklə) satmaq üçün normativ baza yaradır.

«Dəyər və fraxta» termini məhsulların ixracına görə gömrük vergi və rüsumlarının satıcı tərəfindən ödənilməsinə tələb edir.

Bu termindən yalnız dəniz nəqliyyatında və daxili su yolları ilə daşımalarda istifadə olunur. Tərəflər məhsulların gəminin tutacağından göyertəsinə ötürməklə göndərilməsini istəməzlərsə, «daşınma haqqı...dək ödənilmişdir («SRT»)» terminindən istifadə olunmalıdır.

2. COST, INSURANCE AND FREIGHT - CIF (... named port of destination) -- Dəyər, Sığorta və Fraxt (... göstərilmiş təyinat limanı). CIF (dəyər, sığorta və fraxt) anlayışında da satıcı «dəyər və fraxta» şərtlərində olduğu kimi məsuliyyət daşıyır. Satıcı məhsulların təyinat limanına çatdırılması üçün zəruri olan bütün xərcləri və fraxtı ödəməlidir. Lakin burada məhsullar göndərildiyi andan etibarən onun məhvi və ya zədələnməsi riski, habelə baş verən hadisələr nəticəsində yaranan bütün əlavə xərclərin ödənilməsi üzrə öhdəlik satıcıdan alıcıya keçir.

«Dəyər, Sığorta və Fraxt» termininə əsasən satıcı, həmçinin məhsulların daşınması zamanı məhvi, zədələnməsi üzrə alıcının risklərinin dəniz sığortasını təmin etməlidir. Aydın ki, satıcı sığorta müqaviləsi bağlamalı (A3b) və risklərin minimum səviyyədə silinməsi üçün müvafiq sığorta haqları - sığorta mükafatı ödəməlidir. Alıcı nəzərə almalıdır ki, «Dəyər, Sığorta və Fraxt» termininə əsasən satıcı sığorta müqaviləsinin minimum məbləğdə bağlanması üçün öhdəlik götürür. Alıcı sığorta müqaviləsinin daha böyük məbləğdə bağlanmasını istəyirsə, bununla əlaqədar satıcının şərtləri ilə razılaşmalı və ya özü əlavə sığorta tədbirləri həyata keçirməlidir.

Sığortalama yüksək reytingə malik olan sığorta təşkilatlarında və ya sığorta cəmiyyətlərində, habelə başqa şərtlər nəzərdə tutulmadıqda London Sığortaçılar Birliyinə «Yüklərin Sığortalanması haqqında Əsasnamə»sinin bu qəbulundan olan digər şərtlər əsasında aparılmalıdır. Sığorta müddəti V5 və V4 bəndlərində nəzərdə tutulan riskləri də əhatə etməlidir. Əgər alıcı məhsulların müharibə, tətilər, iqtisadi asayişin pozulması və kütləvi ixtişaşların baş verməsi kimi hadisələrdən sığortalanmasını tələb edirsə, satıcı sığortalanmanı məhz alıcının vəsaiti hesabına həyata keçirir. Sığorta məbləğinin minimum həddi alqı - satqı müqaviləsində göstərilən qiymət, üstəgəl 10% (yəni 110%) olmalı müqavilədə nəzərdə tutulan valyuta ilə ödənməlidir.

Satıcı məhsulların ixracına görə gömrük vergi və rüsumlarının ödənilməsinə öhdəsinə götürür.

Bu anlayışdan dəniz və daxili çay nəqliyyatında yüklərin daşınması zamanı istifadə olunur.

3. CARRIAGE PAID TO - SRT (... named place of destination) - Daşınma ...-dək ödənilmişdir. (...göstərilən təyinat yeri) «Daşınma haqqı göstərilən təyinat məntəqəsinə qədər ödənilmişdir» bazis şərtində sadəcə olaraq satıcı məhsulları özü təyin etdiyi daşıyıcıya təhvil verməli və məhsulların əvvəlcədən razılaşdırılmış təyinat məntəqəsinə daşınması ilə bağlı xərcləri ödəməlidir (A3).

Burada da əvvəl qeyd olunan digər bazis şərtləri kimi yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsi (eksport lisenziyaları, gömrük rüsumları və vergilərin ödənilməsi A2), məhsulların ilk məhsul daşıyanlara təhvil verilməsi (A4), nəqliyyat sənədlərinin tərtibi və onların təsdiq olunmuş formada alıcılara ünvanlanması və s. səpkili əməliyyatlar satıcılar tərəfindən və onların hesabına icra edilir. Alıcılar göndərilmiş məhsulları müşahidə edən sənədləri (adi nəqliyyat sənədləri və hesab - invoyslar) aldıqdan sonra qəbul edir.

Məhsullar daşıyıcıya təhvil verildikdən sonra alıcı yüklərin itirilməsi, zədələnməsi ilə bağlı bütün riskləri və digər əlavə xərcləri öz üzərinə götürməlidir. «Daşıyıcı» - müqavilə əsasında yüklərin avtomobil, dəmir yolu, hava və dəniz nəqliyyatı, habelə daxili su yolları ilə daşınmasını təmin və təşkil edən şəxslər nəzərdə tutulur.

Bu anlayışdan bütün növ daşımalarda, o cümlədən multimodal daşımalarda istifadə olunur.

4 CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO - CIP (... named place of destination) -- Daşınma və Sığorta haqqı ...-dək ödənilmişdir (... göstərilmiş təyinat yeri). «Daşınma və sığorta haqqı göstərilən təyinat məntəqəsinə qədər ödənilmişdir» anlayışına görə satıcı məhsulları özü təyin etdiyi daşıyıcıya təhvil verməli və əlavə olaraq bundan əvvəlki bazis şərtlərində (qrup S. bənd 3) qeyd edildiyi kimi məhsulların

göstərilmiş təyinat yerinə daşınması ilə bağlı xərcləri ödəməlidir. Məhsullar daşıyıcıya təhvil verildikdən sonra alıcı bütün riskləri və əlavə xərcləri öz üzərinə götürməlidir.

Lakin «Daşınma və Sığorta haqqı ... dək ödənilmişdir» termininə görə satıcı həmçinin daşınma zamanı məhsulların məhvi və ya zədələnməsi ilə bağlı alıcının riskinin sığortalanmasını təmin etməlidir. Bunun üçün satıcı sığorta agentləri ilə müqavilə bağlayır (A3), onlarla müvafiq həcmdə ödəmələr aparır.

Alıcı nəzərə almalıdır ki, «Daşınma və Sığorta haqqı ... dək ödənilmişdir» termini satıcıdan məhsulların yalnız minimum məbləğdə sığortalanmasını tələb edir. Alıcı sığorta müqaviləsinin daha böyük bağlanması istəyirsə, bununla əlaqədar satıcının şərtləri ilə razılaşmalı və ya özü əlavə sığorta tədbirləri həyata keçirməlidir.

Bu terminə əsasən məhsulların ixracı üçün lazım olan vergi və rüsumları satıcı ödəməlidir.

Məhsullar razılaştırılmış təyinat yerinə bir neçə ardıcıl daşıyıcı vasitəsi ilə çatdırıldığı hallarda - risk alıcıya məhsullar birinci daşıyıcıya təhvil verildikdən sonra keçir.

Alıcı yükləri müşahidəedici sənədləri (hesab - invoysları, yüklər üçün sığorta şəhadətnaməsini və ya sertifikatı, digər adi nəqliyyat sənədlərini - B 4; B 8) aldıqdan sonra qəbul edir.

Bu termindən nəqliyyatın bütün növlərində, o cümlədən multimodal daşımalarda istifadə oluna bilər.

Qrup D. Qəbul etmə

1. DELIVERED AT FRONTIER - DAF (... named place) - Sərhəddə çatdırılmışdır (sərhəd keçid məntəqəsinin adı göstərilməklə franko - sərhəd). «Sərhəddə çatdırılmışdır» (göstərilmiş yer) adlanan bu anlayış ixrac üzrə gömrük vergi və rüsumları ödənilmiş (A2) məhsullar sərhəddə müəyyən olunmuş məntəqədə yaxud yerdə (A4), lakin idxal olunan ölkənin gömrük sərhədini keçəndə, nəqliyyat vasitələrindən boşaldılmadan, idxal üzrə gömrük vergiləri və rüsumları

ödənilmədən alıcının sərəncamına verildikdən sonra, onun satıcı tərəfindən göndərildiyini bildirir.

«Sərhəd» anlayışı istənilən ölkənin, o cümlədən ixrac edən ölkənin sərhədinə şamil edilə bilər. Buna görə də müqavilədə sərhəddəki yerin və məntəqənin dəqiq göstərilməsi vacibdir. Tərəflər məhsulların təyinat məntəqəsində nəqliyyat vasitəsindən boşaldılmasını və bununla əlaqədar olan risklərin və xərclərin satıcının öhdəliklərinə daxil etməsini istəyirsə, bu müddəa alqı - satqı müqavilələrində dəqiq əks olunmalıdır.

Satıcılar alıcılara sərhəddə yüklərin qəbul edilməsinə imkan verən sənədləri (A8 - adi nəqliyyat sənədləri, delivery order, eksport lisenziyası, kommersiya xarakterli hesab - invoys, habelə müqavilə əsasında tələb edilə biləcək digər sübutları) və onlara ekvivalent olan elektron məlumatları göndərməlidir. V5 bəndinin müddəaları nəzərə alınmaqla, satıcı məhsulları A4 bəndinə müvafiq qaydada göndərəndə, onun məhvi, itirilməsi yaxud zədələnməsi ilə bağlı bütün riskləri üzərinə götürür.

Alıcı bu sənədlər əsasında razılaştırılmış məntəqə və ya yerdə məhsulları qəbul edir (V 4), zəruri hallarda sonradan daşınması ilə bağlı olan bütün vergiləri, rüsumları və digər öhdəlikləri (sərhəddən öz anbarlarına qədər yüklərin daşınması xərclərini), habelə gömrük rəsmiləşdirmələri (B 2) üzrə bütün xərclərin ödənilməsini (V 6) həyata keçirir.

Bu termin məhsulların sərhəddə çatdırılması üçün istifadə olunan istənilən nəqliyyat növünə və nəqletmə üsuluna tətbiq edilə bilər. Məhsullar təyinat limanına yaxud körpüsünə (yanaşma körpüsünə) gəmi göyərtəsindən çatdırıldığı hallarda «Gəmidən çatdırılmışdır» (DES) və ya «Körpüdən çatdırılmışdır» (DEQ) terminlərindən istifadə olunur.

2. DELIVERED EX SHIP - DES (... named port of destination) - Gəmidən çatdırılmışdır (göstərilən təyinat limanı ilə razılaşmaqla franko - gəminin bortu).

«Gəmidən çatdırılmışdır» (göstərilmiş təyinat limanı) anlayışı gəmi göyərtəsində yerləşən, idxal üzrə gömrük vergi və rüsumları ödənilməmiş məhsulların göstərilmiş təyinat limanında alıcının sərəncamına verilməsini nəzərdə tutur. Bu andan etibarən satıcı məhsulgöndərmələr üzrə öhdəliklərinə yerinə yetirmiş hesab olunur. Məhsullar göstərilən təyinat limanında boşaldılanadək məhsullar üzrə bütün xərclərin ödənilməsi və risklərin (itkilər, zədələnmə, oğurlanma və s.) sığortalanması üzrə öhdəliklər satıcının üzərinə düşür.

Satıcı yükləri əvvəlcədən təyin edilmiş limanda gəminin hortuna gətirir (A 4) və bu yükləri gömrük baxışından keçirmədən alıcılara təhvil verir. Təhvil prosesinin normal getməsi üçün alıcılar bu yükləri müşahidə edən müvafiq sənədlərlə (A 8) (konosament və ya delivery - orderi, kommersiya hesab - invoyslar və digər zəruri sənədlər) təmin olunmalıdır.

Tərəflər məhsulların boşaldılması ilə əlaqədar xərclərin və risklərin satıcı öhdəliklərinə daxil olması barədə razılığa gələrlərsə, onda «Körpüdən çatdırılmışdır» (DEQ) terminindən istifadə olunur.

Bu termindən məhsulların yalnız dəniz nəqliyyatında və ya daxili su yolları ilə daşınması zamanı istifadə olunur.

3. DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) - DEQ (... named port of destination) - təyinat limanı göstərilməklə gömrük rüsumları franko - sahil (gəmi) ödənilmişdir.

«Körpüdən çatdırılmışdır» (göstərilən təyinat limanı) anlayışına görə satıcı o halda öz müqavilə öhdəliklərini yerinə yetirmiş hesab olunur ki, gömrük idxal rüsumları ödənilməmiş məhsulları göstərilən təyinat limanındakı qeyd olunan körpüdə (sahildə) alıcılara təhvil verir. Satıcı məhsulların təyinat limanına gətirilməsinə və körpüyə (sahilə) boşaldılması üzrə bütün riskləri və xərcləri üzərinə götürməlidir.

«Körpüdən çatdırılmışdır» (DEQ) termini məhsulların idxalına görə bütün gömrük vergi və rüsumlarının, habelə

idxalın rəsmiləşdirilməsi üzrə bütün vergilərin, rüsumların və digər xərclərin alıcı tərəfindən ödənilməsini tələb edir. Bu müddəə məhsulların idxalına görə gömrük vergi və rüsumlarının satıcı tərəfindən ödənilməsini tələb edən «INKO-TERMIS - 90» - a edilən dəyişiklikdir.

Tərəflər məhsulların idxalı üzrə bütün xərclərin və ya onların bir hissəsinin satıcının öhdəliklərinə daxil edilməsi barədə razılığa gələrlərsə, bu alqı - satqı müqavilələrində öz əksini tapmalıdır.

Alıcı təyinat məntəqəsində yüklərin qəbul edilməsini əvvəlki bazis şərtində qeyd olunan sənədlər əsasında həyata keçirir və bu məntəqədən yüklərin son təyinat yerinə - anbara çatdırılmasına qədər bütün xərcləri ödəyir.

Bu termin yalnız dəniz və ya daxili su yolları ilə daşımalarda, habelə multimodal daşımalarda da istifadə oluna bilər. «Franko - sahil (gəmi) anlayışından yüklərin dəniz və daxili çay nəqliyyatı ilə daşınması zamanı istifadə olunur. Lakin tərəflər məhsulların körpüdən limanın hüdudlarında və ya kənarında yerləşən başqa yerə (anbara, terminala, stansiya və s.) daşınması üzrə risklərin və xərclərin satıcının öhdəliklərinə daxil edilməsi barədə razılaşırlarsa, «Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır» (DDU) və ya «Rüsum ödənilməklə çatdırılmışdır» (DDP) terminlərindən istifadə olunmalıdır.

4. DELIVERED DUTY UNPAID - DDU (...named place of destination) - Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır (... göstərilmiş təyinat yeri).

«Rüsum ödənilmədən çatdırılmışdır» (... göstərilmiş təyinat yeri) termini satıcının idxal üzrə gömrük vergi və rüsumları ödənilməmiş məhsulların nəqliyyat vasitəsindən boşaltmadan, müəyyənləşdirilmiş təyinat yerində alıcıya təhvil verildiyi bildirilir. Mümkün olan yerdə təyinat ölkəsində məhsulların idxalı üzrə «rüsum» (yəni, məhsulların idxalı üzrə vergilər, rüsumlar və digər rəsmi ödənişlər, habelə gömrük rəsmiləşdirilməsi xərcləri və riskləri) istisna

edilməklə, satıcı məhsulların təyinat məntəqəsinə çatdırılması ilə bağlı bütün risklərin və xərclərin ödənilməsinə öhdəsinə götürməlidir. Bu «rüsümün», habelə məhsulların idxalı üzrə gömrük vergi və rüsumlarının vaxtında ödənilməsi ilə bağlı olan bütün risklər və xərclər alıcının öhdəsinə düşür.

Alıcı, məhsulların idxalı ilə əlaqədar olan gömrük rəsmiləşdirmələrinin, bununla bağlı olan xərc və risklərin, habelə digər xərclərin satıcı tərəfindən ödənilməsinə istəyirsə və satıcı qeyd edilən öhdəliklərin yerinə yetirilməsinə razılıq verirsə, bu alqı-satqı müqavilələrində aydın formada öz əksini tapmalıdır. Tərəflərin razılaşması əsasında digər formal işlərin həyata keçirilməsi də nəzərdə tutula bilər.

Məhsulgöndərmələrin bu bazis şərtindən məhsulların daşınması üsulundan və formasından asılı olmayaraq istifadə etmək olar. Lakin məhsulların göndərilməsi təyinat limanında və ya körpüdə (sahildə) yerinə yetirilsə «Gəmidən çatdırılmışdır» («DES») və «Körpüdən çatdırılmışdır» («DEQ») terminlərindən istifadə olunmalıdır.

5. DELIVERED DUTY PAID - DDP (... named place destination) – Rüsüm ödənilməklə çatdırılmışdır (göstərilmiş təyinat yeri).

«Rüsüm ödənilməklə çatdırılmışdır» (...göstərilmiş təyinat yeri) termini məhsulgöndərmənin əvvəlki bazis şərtlərindən fərqli olaraq satıcının idxal üzrə gömrük vergi və rüsumları ödənilmiş məhsulları nəqliyyat vasitəsindən boşaltmadan müəyyənləşdirilmiş təyinat yerində alıcıya təhvil verdiyini bildirir. Satıcı məhsulları idxal ölkəsində əvvəlcədən razılaşdırılmış təyinat məntəqəsinə qədər çatdırmaqla bərabər, məhsulların daşınması ilə əlaqədar xərclərin ödənilməsinə və yüklərin məhvi, zədələnməsi, xarab olmasına görə bütün riskləri üzərinə götürməlidir.

Təyinat məntəqəsində məhsullar alıcılara yükü müşahidə edən sənədlərlə birlikdə təhvil verir.

«Franko - zavod» («EXW») termini satıcının mini-

mum öhdəliklərini nəzərdə tutduğu halda, «Rüsüm ödənilməklə çatdırılmışdır» («DDP») termini satıcı üçün yerinə yetirilməsi tələb olunan maksimum öhdəliklər müəyyənləşdirir. Məhsulgöndərmənin bu bazis şərtində əgər satıcı idxal lisenziyasının alınmasını birbaşa təmin edə bilmirsə, onda bu termindən istifadə olunmamalıdır.

Tərəflər məhsulların idxalı ilə bağlı bir sıra xərclərin, məsələn, əlavə dəyər vergisinin satıcının öhdəliyindən çıxarılması barədə razılaşırlarsa, bu alqı - satqı müqavilələrində öz əksini tapmalıdır. Məhsulların idxalı üzrə bütün risk və xərclərin ödənilməsinə alıcı öz öhdəsinə götürürsə, «Rüsüm ödənilmədən çatdırılmışdır» terminindən istifadə olunur.

Bu anlayış çərçivəsində tərəflərin razılığı əsasında digər öhdəliklər də müəyyənləşə bilər.

Qeyd edilən bu bazis şərtindən yüklərin daşınması üsulları və formasından asılı olmayaraq istifadə etmək olar.

Beləliklə, məhsulların kontraktı göstərilən təyinat yerinə qədər çatdırılması ilə bağlı satıcının çəkdiyi bütün xərclər məhsulun qiymətinə daxil edilir və alıcı tərəfindən ödənilir. Bu halda məhsulların ixrac qiymətlərinin hesablanması proseduru logistik nəqliyyat və məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərini (İnkoterms - 80 redaksiyasında) bir-birindən ayırmaqla həyata keçirmək olar (şəkil 10.16).

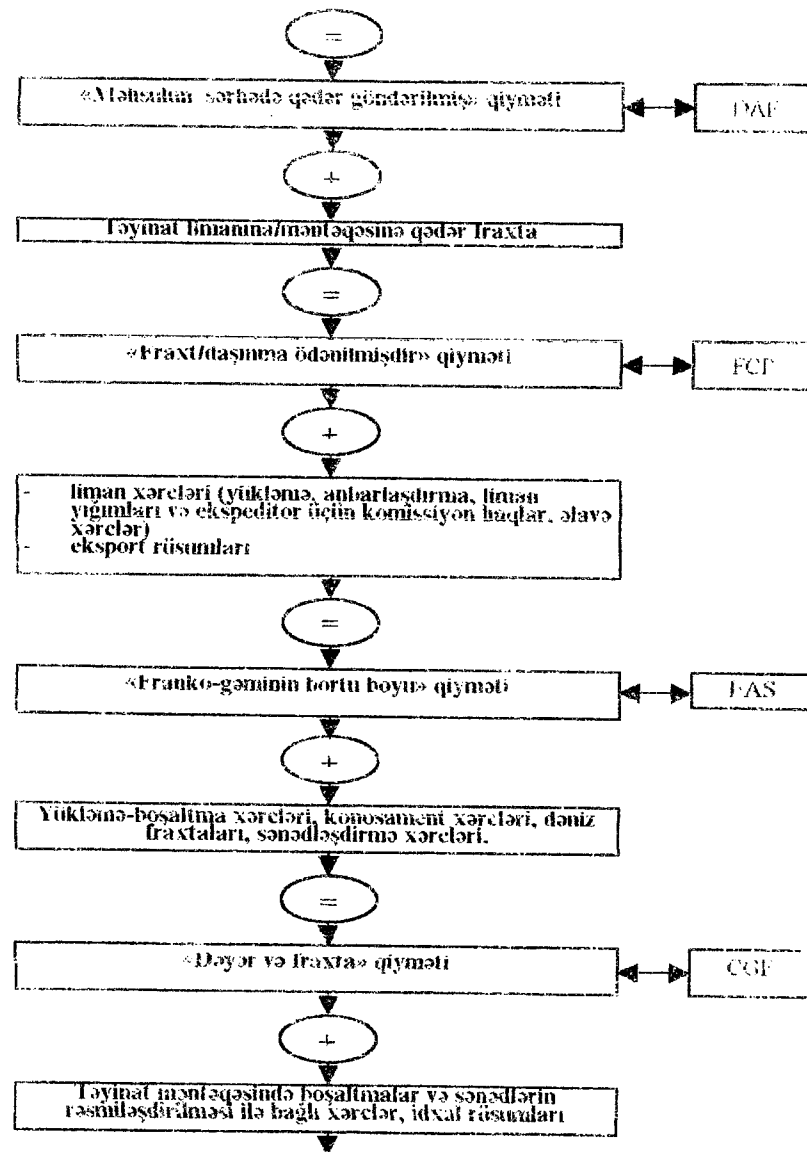
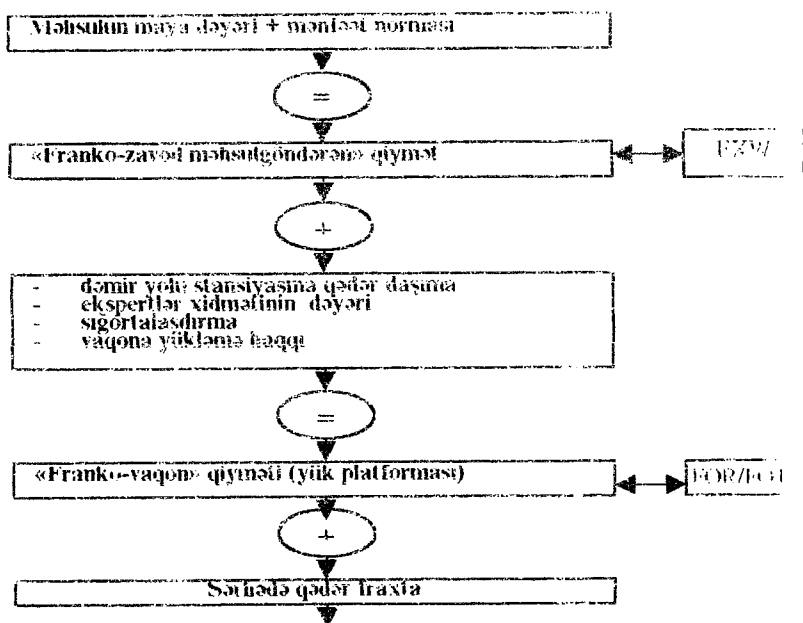
Məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərindəki anlayışların formasının yeni olmasına baxmayaraq logistik praktikada idxal - ixrac əməliyyatları üzrə məhsulların nəql edilməsi zamanı logistik vasitəçilər üçün bir növ əlverişi hesab olunan «İnkoterms - 80» -ə məxsus anlayışlardan istifadə olunur. «Qapıdan qapıya» (door to door) logistik prinsip üzrə qarışıq, kombinə edilmiş və intermodal daşımalarda CIF, FOB, CGF şərtləri üçün ənənəvi kritik nöqtə müqavilə bağlayan tərəflərin risklərinə görə funksiyaların, qiymətin və cavabdehliyin bölüşdürülməsi nöqtəsi ilə adekvat formada əvəz edilmişdir.

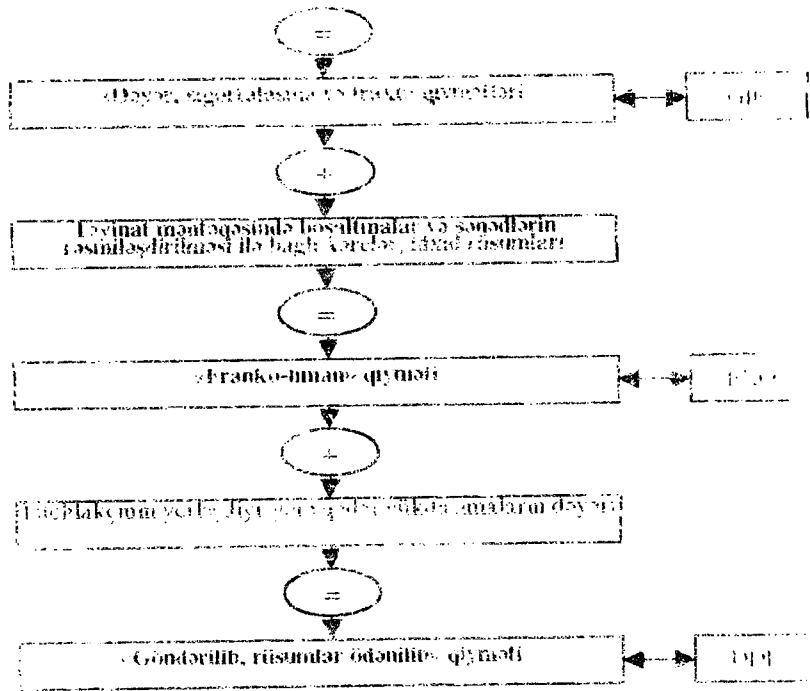
Müasir logistik sistem daxilində bu nöqtə yerini də-

yışmış, yəni, liman və məhsulların konteynerlərə, tentləşdirilmiş yarımqoşqulara, platforma və paletlərə yükləndiyi yerüstü terminallara bir növ transformasiya edilmişdir.

«İnkoterms» - in şərtləri 2000 - ci ildə yenidən nəzərdən keçirilən zaman sənədlərin kompyüter emalı və UN/EDIFACT standartlarının tətbiqi baxımından yüklərin nəql edilməsi ilə bağlı yeni logistik terminologiyalara xüsusi diqqət yetirildi.

Ümumiyyətlə, məhsulgöndərmənin bazis şərtləri iki son: EXW şərti (satıcı məhsulları alıcıların ünvanına göndərmək üçün hazırlayır: qablaşdırma, taralaşdırma və markalaşdırma) ilə satıcının minimum səviyyəli öhdəliyindən DDU və DDP şərtləri ilə maksimum səviyyəli öhdəlikləri arasındakı hədləri nəzərdə tutur.





Səkil 10.16. İxrac qiymətlərinin formalaşması və məhsul dəyərlərinin bəyümləşdirilməsi müəyyənləşdirilməsi sxemi

FƏSİL II: ANBAR LOGİSTİKASI

II.1. LOGİSTİK SİSTEMDƏ ANBARLARIN YERİNƏ YETİRDİYİ ƏSAS VƏZİFƏ VƏ FUNKSİYALAR

Logistik sistemlərin arasıkəsilməz, fasiləsiz formada fəaliyyət göstərmələri bir çox şərtlərdən asılıdır ki, bunlardan da ən əhəmiyyətli zəruri çeşiddə və kəmiyyətdə material ehtiyatlarının yaradılmasından ibarətdir. Material ehtiyatlarının plan həmi ilə müəyyənləşdirilməlidir ki, logistik sistemin hər bir iştirakçısı bu ehtiyat növlərinin yaradılması və saxlanılmasına görə izafi xərclərə yol verməsin. Təbii ki, material ehtiyatlarının artıqlığı və ya azlığı istənilən formada ehtiyat yaradan təsərrüfat subyektinə mənfi təsir göstərməklə bərabər birinci halda onun əmtəə formasında material resurslarının müvəqqəti dondurulmasına, təsərrüfat dövriyyəsi kənarında qalmasına şərait yaradır, ikinci halda isə maneəvərlik imkanlarını azaldır, bazar tələbinə uyğunlaşma prosesində ona əsaslı surətdə maneəvərlik törədir.

İstənilən halda təsərrüfat subyektlərinin - istehsalçı və ya ticarət vasitəçi strukturlarının material ehtiyatını yaratmaqda məqsədi onları lazım olan vaxtda, zəruri çeşiddə, tələb olunan kəmiyyətdə müntəzəm və ahəngdar olaraq həm istehsal sahələrinə (xammal və material ehtiyatlarını), həm də ticarət şəbəkələrinə (əmtəəlik ehtiyatları) göndərməkdən ibarətdir.

İstehsalın və ya istehlakın mövsümi xarakter daşması ilə əlaqədar olaraq material ehtiyatlarının yaradılması həmin məhsulların bütün il boyu və yaxud da ilin müəyyən dövrləri ərzində istehsal sahələri (istehsal istehlakı prosesi zamanı) və ticarət şəbəkələrinə (satış prosesi zamanı) verilməsində fasilələrin əmələ gəlməsinə imkan vermir.

Deməli, logistik sistem daxilində material axınlarının bir mərhələdən digər mərhələyə bu mərhələnin tələblərinə uyğun formada keçidinin təşkil edilməsi məqsədilə ixtiyari

resurs növü üzrə ehtiyatları konkret yerdə toplamaq və saxlamaq üçün anbarlar tələb olunur. Bu anbarlarda həm də materialların kəmiyyət və keyfiyyət üzrə qəbul edilməsi, taradan çıxarılması, yenidən taralaşdırılması, sortlaşdırılması, çəkilib qablaşdırılması, istehsal istehlakına hazırlanması, istehsal sahələrinə və ya ticarət şəbəkələrinə buraxılışı, göndərilməsi kimi işlər də aparılır. Material axınlarının yerdəyişməsi, istehsal istehlakına və ya şəxsi istehlakla hazırlanması, habelə bu səpkili digər xidmətlərin göstərilməsi ilə əlaqədar işlər anbar əməliyyatları adlanır. Bu əməliyyatların əksər hissəsi bir tərəfdən istehsalın xammal və materialların istehlakı prosesinin özünə olan sərt və ciddi tələblərlə əlaqədardır, digər tərəfdən isə istehsal prosesinin başa çatması ilə bağlıdır.

Material axınlarının toplanma, saxlanma və bölüşdürmə mərkəzləri hesab olunan anbarlar vasitəsilə hərəkətinin təşkili istənilən formada canlı və maddiləşmiş əmək məsrəfləri tələb edir. Bununla əlaqədar olaraq anbarların normal fəaliyyəti ilə bağlı olan problem logistik sistem və ya dövrə daxilində material axınlarının rəşional hərəkətinə, nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi və istifadəsinə, habelə tədavil xərclərinin kəmiyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

Müasir iri anbarlar-çoxsaylı qarşılıqlı əlaqədə olan elementlərdən təşkil olunmuş, konkret struktura malik və material axınlarının dəyişməsi ilə bağlı bir sıra funksiyaları yerinə yetirən, eləcə də istehlakçılar arasında material axınlarının bölüşdürülməsini həyata keçirən mürəkkəb texniki qurğular məcmusudur. Bütün bunlarla yanaşı anbar logistik sistemin ən yüksək və vacib elementi olmaqla bərabər anbar sisteminə qarşı əsas və texniki tələblər formalaşdırır, onun optimal fəaliyyət göstərməsi üçün məqsəd və meyarları müəyyənləşdirir, yüklərin emal və yenidən emal olunması şərtlərini diqtə edir.

Buna görə də anbara təcrid olunmuş formada deyil, məhz logistik dövrənin inteqrativ tərkib hissəsi kimi

baxılmalıdır. Yalnız belə yanaşma anbarların əsas funksiyalarının müvəffəq yerinə yetirilməsinin təmin edilməsinə və yüksək rentabellik səviyyəsinə nail olunmasına imkan verə bilər. Bu zaman nəzərə almaq lazımdır ki, istənilən halda ayrıca götürülmüş hər bir konkret anbar üçün anbar sisteminin parametrləri onun elementləri və strukturu kimi bir - birindən əsaslı fərqlənir. Anbar sistemlərinin yaradılması zamanı ilk növbədə «bütün rəsiredici amilləri nəzərə almaqla ancaq fərdi qərarlar onun rentabelliğini təmin edə bilər» prinsipinə əsaslanmaq lazımdır. Bunun üçün anbarların daxilində və ya ondan kənar, lakin anbara aid edilən sahələrdə yüklərin boşaldılması, emal edilməsi, anbarlaşdırılması, saxlanması və konkret istehlakçılara göndərilməsi üzrə əməliyyatlar əsaslı şəkildə təhlil edilməli və bu yüklərin funksional təyinatı dəqiq müəyyənləşdirilməlidir. Daha doğrusu, logistik anbar əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi müvafiq əmək və maliyyə məsrəfləri hesabına başa gəldiyindən hər bir anbar əməliyyatının xərc tutumluluğu praktiki cəhətdən əlverişli hesab edilən göstəricilərlə qiymətləndirilməli və izafi məsrəflərə yol verilməməsi üçün çevik və təkmil iş mexanizmi yaradılmalıdır. Bu isə mahiyyət baxımından o deməkdir ki, istənilən məsrəflər özünü iqtisadi cəhətdən doğrultmalıdır. Başqa sözlə, ixtiyari texniki və texnoloji qərarların tətbiqi kapital qoyuluşları ilə əlaqədar olduğundan onlardan istifadə çox dəbdə olan ənənələr və bazarda təklif olunan texniki imkanlara deyil, hər şeydən əvvəl rəşionallıq nöqtəyi-nəzərindən məqsəduyğunluğa əsaslanmalıdır.

Firma və təşkilatları məhsulların anbarlaşdırılmasına məcbur edən amillər:

➤ istehsalda və nəqletmədə istehsal güclərindən, texnoloji avadanlıqlardan yaxşı istifadə etməklə logistik xərclərin azaldılması;

➤ bölüşdürmə şəbəkələrində hazır məhsullar üzrə sığorta və mövsümi anbar ehtiyatlarının yaradılması

hesabına tələb və təklifin koordinasiyası və əlaqələndirilməsi;

➤ anbarlaşdırma istehsal prosesinin tərkib hissəsi olduğundan əməli menecmentin tələblərinin ödənilməsi;

➤ hazır məhsul satışı üzrə səmərəli marketing strategiyasının tətbiqi üçün şəraitin yaradılması;

➤ bazarın dəyişən tələbinə çevik reaksiya vermək məqsədilə istehlakçı tələbinin vaxtında nəzərə alınması və onun dolğun ödənilməsi;

➤ istehsal prosesinin fasiləsizliyini təmin etmək üçün material resurslarının anbarlaşdırılması və tədarükatı proseslərinin az xərclərlə başa gəlməsi;

➤ bazarın coğrafi baxımdan müəyyən geniş hissəsinin əhatə edilməsi;

➤ bazarın yeni sektorunda məhsul satışı prosesinin sınaqdan çıxarılması çevikliyi və s.

Anbarların əsas təyinatı – material ehtiyatlarının toplanması, saxlanması və istehlakçı sifarişlərinin fasiləsiz və ahəngdar yerinə yetirilməsinin təmin edilməsindən ibarətdir. Anbarların əsas funksiyalarına aşağıdakılar aid edilir:

1. İstehsal edilən məhsul çeşidinin tələblərə uyğun olaraq istehlakçı çeşidlərinə dəyişdirilməsi - müştərilərin sifarişlərinin yerinə yetirilməsi üçün zəruri məhsul çeşidinin yaradılması. Logistik anbarlar istehsal sahələri, tədavül və istehlak sferalarının tabeliyində ola bilər. Tədavül sferasında fəaliyyət göstərən logistik vasitəçilər istehsalçı firma və müəssisələrdən iri partiyalarla müxtəlif çeşidli material resurslarını və hazır məhsulları öz anbarlarına qəbul edirlər. Bu anbarlar əsasən topdansatış ticarətini həyata keçirən vasitəçi strukturlara - şəbəkələrə məxsus olduğundan qəbul edilən məhsullar üzərində müvafiq ticarət-texnoloji əməliyyatlar aparmaqla sənaye çeşidindən ticarət çeşidi yaradır. Anbarların bu funksiyasına görə ticarət çeşidi bir - birindən konstruktivliyinə, forma və rənginə, habelə ölçülərinə görə müxtəlif istehsalçıların iri

məhsul nomenklaturasından əsaslı surətdə fərqlənir. Logistik dövrənin iştirakçılarına göstərilən logistik xidmət mədəniyyətini yüksəltmək, məhsulların tədavül kanallarında ləngimədən tez ötürülməsinə təmin etmək, məhsulların fiziki bölüşdürülməsi, eləcə də topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrində satış prosesini sürətləndirmək, mütərəqqi metodlarla məhsul satışını genişləndirmək məqsədilə iri anbarlarda ticarət çeşidinə çevrilən məhsullar qablaşdırılır.

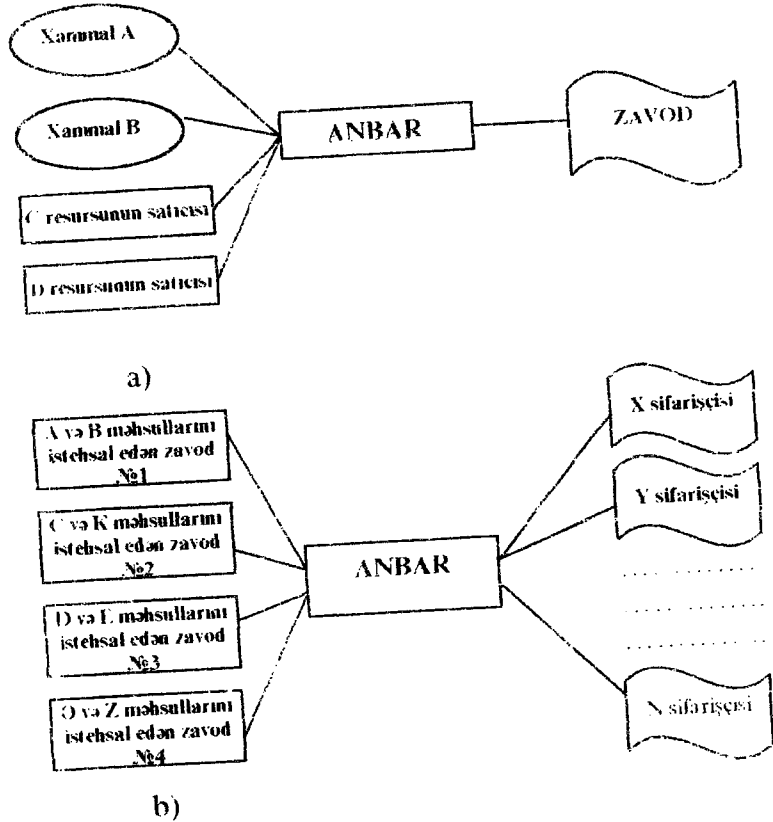
Qablaşdırma əməliyyatlarının logistik vasitəçilərə məxsus iri anbarlarda mərkəzləşdirilməsi ilk növbədə istehlakçı qruplarının çox da böyük olmayan tələbatını nəzərə almaqla məhsul satışının genişləndirilməsinə, satış zamanı məhsul itkisinin azaldılmasına və ümumi formada transsaksiyon xərclərə qənaət edilməsinə imkan yaradır.

Onu da nəzərdən qaçıрмаq lazım deyil ki, anbarlar qeyd edilən bu funksiyaları yerinə yetirmək üçün mütləq həcmdə və zəruri çeşiddə məhsul ehtiyatına malik olmalıdır. Yaradılan bu ehtiyatların əsas məqsədi istehlakçı sifarişlərinin effektiv icrasına və müştərilərin tələb etdiyi həcmdə məhsul göndərmələrin dəqiq həyata keçirilməsinə təsir göstərməkdən ibarətdir. Buna görə də anbarlarda toplanan məhsul ehtiyatları təyinatına, saxlanma müddətinə və saxlanma şəraitinə, həcmində, çeşidində və digər əlamətlərinə görə bir - birindən fərqlənir.



2. Anbarlaşdırma və saxlama. Məhz bu funksiyanın köməyiylə anbar məhsul istehsalı ilə onun istehlakı arasında

mövcud zaman fərqlinin müvəqqəti bərabərləşdirilməsinə, habelə yaradılan material ehtiyatları hesabına təchizat və istehsal prosesinin fasiləsiz həyata keçirilməsinə imkan verir (şəkil 11.1). Bölüşdürmə sistemində məhsulların ehtiyat formasında saxlanması bəzi növ məhsulların mövsümi istehlakı ilə əlaqəlidir.



Şəkil 11.1 İstehsal (a) və ticarət (b) çeşidinin yaradılması

Aparılan tədqiqatların nəticələri göstərir ki,

anbarlarda məhsulların saxlanması funksiyasının xüsusi çəkisi digər funksiyalarla müqayisədə böyükdür. Logistik vasitəçilərin anbarları bu funksiyanı yerinə yetirməklə tədavi sferasında məhsulların dövriyyə sürətinin artırılmasına, istehsal və ticarət mədəniyyətinin yüksəldilməsinə, topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinin fasiləsiz olaraq əmtəlik məhsullarla təminatı işinin yaxşılaşdırılmasına və sənaye sahələrinin ahəngdar işləməsinə müsbət təsir göstərir. Logistik vasitəçilərin anbarları istehsal müəssisələri ilə ticarət təşkilatları arasında özvi əlaqə yaradan vəsile olmaqla material resursları və bəzi məhsulun keyfiyyətinə bazar tələbatının artdığı indiki şəraitdə sənayeyə, daha doğrusu, istehsal yerlərinə mütəmadi təsiri intensiv surətdə artır. Belə ki, anbarların vəzifəsi yalnız, istehsal və ticarətlə əlaqədar olan texnoloji prosesləri optimal və səmərəli təşkil etməklə bitmir. O, eyni zamanda sənaye sahələrinə təsir göstərərək keyfiyyətsiz məhsulların logistik dövrəyə daxil olmasının qarşısını alır, istehsal sahələrinə verilən ayrı-ayrı sifarişlərin həm kəmiyyətə, həm də keyfiyyətə vaxtında yerinə yetirilməsini tələb edir. Aydın ki, bu tip tələbat məhz məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satışını həyata keçirən topdan və pərakəndə ticarəti şəbəkələrində planlaşdırılan əmtəə dövriyyəsinin yerinə yetirilməsinə, logistik vəsilələrdə yol verilən izafi xərclərin aradan qaldırılmasına, bütövlükdə isə logistik sistemin səmərəliliyinin artmasına səbəb olur.

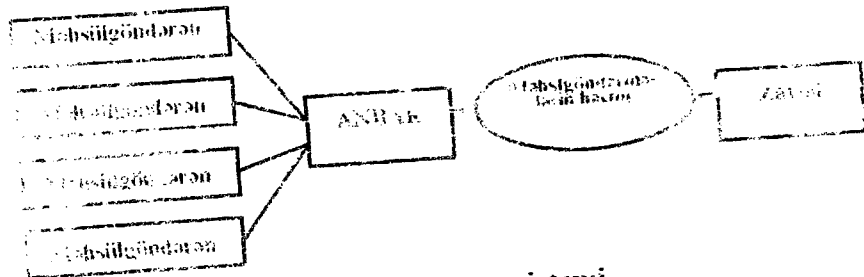
3. Məhsulgöndərənlərdən daxil olan məhsulların keyfiyyətinə nəzarətin təşkili.

Bununla əlaqədar olaraq, anbarlarda saxlanılan məhsulların keyfiyyət göstəricilərinin texniki şərtlərə və standart göstəricilərə uyğun olması yoxlanılmalıdır. Milli iqtisadiyyatın bazar iqtisadiyyatı prinsipləri əsasında qurulması ilə əlaqədar olaraq istər istehsal-texniki təyinatlı məhsulların, istərsə də xalq istehlakı mallarının istehsal həcmünün artırılması və keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması xüsusi diqqət tələb edir. Bunu nəzərə alaraq logistik dövrənin müxtəlif mərhələlərində, vəsilələrində yaradılan

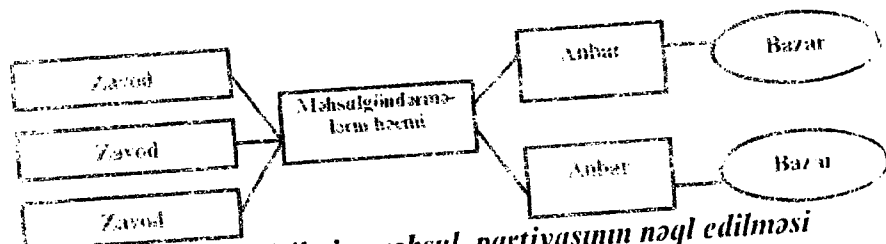
anbarlar, xüsusilə logistik vasitəçilərin anbarları sənaye sahələrinə aktiv təsir göstərməklə istehsal olunan texniki - təyinatlı məhsulların və xalq istehlakı mallarının, o cümlədən yeni çeşidli məhsulların dövlət standartlarına və ayrı - ayrı alıcı qruplarının tələbinə nə dərəcədə uyğun gəlməsinə nəzarət edir.

4. **Unitizasiya və yüklərin nəql edilməsi.** Əksər istehlakçılar özlərinin sifariş portfelini formalaşdıran zaman anbara vaqon normadan az və ya avtomobilin yükləmə qabiliyyətindən çox məhsul partiyaları sifariş edirlər. Bu da öz növbəsində məhsulların nəql edilməsilə bağlı lüzumsuz xərclərin artmasına səbəb olur. Praktik fəaliyyətdə belə hallara - izafi nəqliyyat xərclərinə yol verməmək məqsədilə anbarlar bir neçə müştərinin sifariş tələbnamələri əsasında nəqliyyat vasitəsinin tam doldurulması üçün çox da böyük olmayan yük partiyalarının birləşdirilməsi (unitizasiya) funksiyasını yerinə yetirir (şəkil 11.2).

a) təchizat sistemi:



b) bölüşdürmə sistemi



Şəkil 11.2. Birləşdirilmiş məhsul partiyasının nəql edilməsi

5. **Xidmətlərin göstərilməsi.** Qeyd olunan bu funksiyaların diqqət çəkən cəhəti ondan ibarətdir ki, firma və şirkətlərin istehlakçılara yüksək səviyyəli xidmət göstərməsi üçün ilk növbədə müştərilərinə göstərəcəyi müxtəlif təyinatlı və xarakterli xidmət növlərinin kəmiyyətə sayını artırmalı və bu xidmət növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin keyfiyyətinə təminat verməlidir. Belə xidmət növlərinə əsasən:

- məhsulların satışa hazırlanması (məhsulların fəsovkası, konteynerlərin doldurulması, raspakovka və s.);
- avadanlıqlar və cihazların işə yararlı olmasının yoxlanılması;
- məhsullara əmtəlik görkəmin verilməsi, onların ilkin və təkrar emalı;
- nəqliyyat - ekspedisiya xidmətləri və s.

6. **İstehsalın fasiləsizliyinin təmin edilməsi.**

11.2. ANBARLARIN TƏSNİFATI

Müasir bazar iqtisadiyyatında «anbar» anlayışı mahiyyətə müəyyən növ material resursları, bitməmiş istehsalın qalıqı və hazır məhsulların saxlanıldığı, habelə ehtiyatların logistik dövrünün müxtəlif mərhələlərində effektiv idarə edilməsi məqsədinə xidmət edən bina və qurğulardan fərqlənir. Praktikada anbarların müxtəlif təsnifat əlamətlərinin olmasına baxmayaraq sənayecə inkişaf etmiş xarici ölkələrdə firma və şirkətlərin logistik menecerləri tərəfindən aşağıdakı kimi təsnif olunur (şəkil 11.3).

Təqdim olunan şəkildən görüldüyü kimi logistikada anbarlar adətən beş əsas əlamətə görə: logistik aktivliyə münasibətinə, məhsulların növlərinə, mülkiyyət formasına, logistik vasitəçilərə münasibətinə, funksional təyinatına və ixtisaslaşma səviyyəsinə görə təsnif olunur.

Praktik təcrübə sübut edir ki, əksər firma və

müəssisələr məhsulların daşınması ilə bağlı nəqliyyat xərclərini azaltmaq, material resurslarının dəstəkləndirilməsi, onların istehsal istehlakına hazırlanması, habelə ticarət şəbəkələrində xalq istehlakı mallarının satışı prosesini intensivləşdirmək üçün özlərinin xüsusi təchizat sistemi daxilində anbar yaratmaq məcburiyyətində qalırlar.

İstehsal sahələri və ya yerlərində anbarlar təşkilati strukturuna (ümumzavod, sex, sexlərarası, işçi sahələri və s.) və funksional təyinatına görə təsnif olunur. Ümumiyyətlə, sənaye müəssisələrinə məxsus olan anbarlar aşağıdakı əlamətlər üzrə təsnif olunur:

a) fəaliyyət xarakterinə görə - material (təchizat) anbarları, istehsaldaxili (sexlərarası və sexdaxili) anbarlar, satış - əmtəlik anbarlar;

b) saxlanılan materialın növünə və xarakterinə görə - universal və ixtisaslaşdırılmış anbarlar;

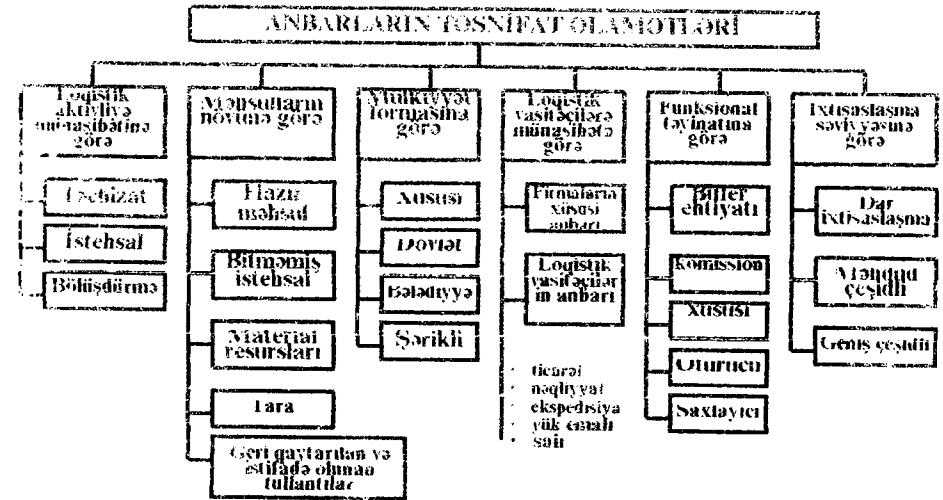
c) binanın quruluşu və konstruksiyasına görə - bağlı, yarımbağlı, açıq, xüsusi (məsələn, bunker xarakterli qurğular, rezervuarlar) anbarlar;

ç) məkanca yerləşməsi və fəaliyyət miqyasına görə - mərkəzləşdirilmiş, sahəvi, sexyanı anbarlar;

d) odadavamlılıq dərəcəsinə görə - yanmayan, çətin yanan və tez alışan anbarlar.

Material anbarları bilavasitə istehsal sahələrinin və yerlərinin zəruri material resursları ilə təminatını həyata keçirir. Belə növ anbarların spesifik xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, onlar əsas istehsalla bağlı sənaye müəssisələrinin anbar təsərrüfatı sistemində daxil olmaqla yanaşı eyni zamanda regional anbar sistemləri ilə də əlaqələr qurmaq imkanına malikdir. İstehsaldaxili anbarların yaradılmasının əsas məqsədi istehsal tsikllərində qeyri - bərabərliyi aradan qaldırmaq və müxtəlif istehsal sahələrində ahəngdarlığı təmin etməkdən ibarətdir. İstehsaldaxili anbarlar əsasən nisbətən qısa zaman ərzində hazır məhsul istehsalı üçün lazım olan xammal, material və

yarımfabrikatların saxlanılmasına xidmət göstərir və yığım konveyerinə yaxın yerləşdirilir. Bu tip anbarların əsas funksiyası məhsul buraxılışı tempi ilə bölüşdürmə mərkəzlərində məhsullara tələbat arasında ümumi harmoniyanı təmin etməkdən ibarətdir. İstehsaldaxili anbarlar son-yığım sahəsində istifadə olunan hissə və qovşaqların saxlanıldığı yeganə yerdir. Bu anbarlarda hissələr (qovşaqlar), ehtiyat hissələri ilə yanaşı qablaşdırıcı materiallar və yarlıqlarda saxlanılır.



Şəkil 11.3. Anbarların logistik təsnifatı

Hazır məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satış şəbəkələrində mövcud olan anbarlar gücünə və xidmət etdiyi əraziyə (regional bölüşdürmə mərkəzləri və bazaları, konsiqnasiya anbarları, ərazi anbarları və bazaları), habelə funksional təyinatı və məhsullar və ya məhsul qrupları üzərində aparılan əməliyyatların xarakterinə görə

fərqləndirilir. Praktikada məhsullar və məhsul qrupları üzərində aparılan əməliyyatın xarakterinə görə bölüşdürmə anbarları: tədarükət (istər tədarük edilmiş kənd təsərrüfatı məhsullarını qəbul etmək, emaldan keçirmək, çeşidləmək, çəkmək, təmizləmək, istərsə də istehsal - texniki təyinatlı məhsulların tədarükəti prosesilə bağlı işlərin aparılması) və xüsusi məqsədlər üçün məhsullar saxlanılan anbarlara (dövlətin iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə yaradılan dövlət ehtiyatı anbarları, istehsalın mövsümi, fasiləli xarakter daşması ilə əlaqədar yaradılan anbarlar və s.) ayrılır.

Şəkil 11.3 - dən görüldüyü kimi mülkiyyət formasına görə anbarlar: xüsusi, dövlət və bələdiyyə mülkiyyətində olan anbarlar formasında qruplaşdırılır.

Xüsusi anbarlar dedikdə bazarda fəaliyyətinin formasından asılı olmayaraq hər bir təsərrüfat subyektinin ixtiyarında, sərəncamında olan anbarlar başa düşülür. Belə anbarlardan ancaq bir təsərrüfat subyekti istifadə etdiyindən onlar fərdi istifadədə olan anbarlar da adlanır və bu firma və ya müəssisənin balansında hesaba alınır. Fərdi anbarlara malik olan firma və şirkətlər bu anbarları bağlanmış müqavilələr əsasında uzunmüddətli icarəyə də verə bilmək hüququna malikdirlər. Müqavilə müddəti ərzində icarəçi anbar sahibinə əvvəlcədən razılaşdırılmış tariflər üzrə icarə haqqı ödəyir. Xüsusi anbarlarda hansı məhsulların saxlanması, saxlanma prosesinin təşkili, anbarın texniki imkanlarının artırılması, əl əməyinə qənaət edilməsi, anbar xərclərinin azaldılması və s. xarakterli problemləri firma və müəssisələr müstəqil və azad həll edirlər. Bu tip anbarlarda sistemətlə olaraq böyük həcmdə məhsullar emal olunur.

Dövlət anbarlarını praktikada ümumi istifadədə olan anbarlar kimi də qəbul edirlər. Bu anbarlar dövlət mülkiyyəti statusunu qoruyub saxlayan müəssisə və təşkilatların anbarları hesab olunur və bu anbarlarda dövlət və xüsusi

sifarişlər üçün məhsullar saxlanılır. Dövlət anbarları da başqa təşkilatlara müəyyən müddətə istifadəyə verilir, məhsulların saxlanması üçün tarif və ya razılaşdırılmış müqavilə qiymətləri üzrə icarə haqları alınır. Nəqliyyat təşkilatları, gömrük orqanları, səhm nəzarət paketi xüsusən dövlətə məxsus olan ayrı - ayrı səhmdar cəmiyyətlərin anbarları əsasən dövlət anbarları adlanır. Ümumi istifadə anbarları öz müştərilərinin sifarişləri (bəzi hallarda zəruriyyət yaranır) əsasında məhsul partiyasını dəstləşdirir (əvvəlcədən çeşidlərə ayırmadan, yenidən işləmədən, emal etmədən) və təyinat məntəqələrinə göndərir. Mahiyyət baxımından bu tip anbarlar istehsal və ticarət - vasitəçi strukturlar üçün məhsulların saxlanılmasında əlavə zona, sahə rolunu oynayır.

Təsərrüfat subyektləri üçün xüsusi anbarlar tikmək və onları saxlamaq böyük maliyyə vəsaiti tələb etdiyindən xüsusi anbar qurğularına malik olmadan ümumi istifadədə olan anbarlardan istifadə etməyə səy göstərilir. Firma öz məhsullarının saxlanması haqqında məsələni həll edən zaman ümumi istifadədə olan anbarlara ilkin variant kimi baxır. Belə anbarlar çevik olduğundan firmaları bir çox problemlərdən azad edir. Ümumi istifadə təyinatlı anbarlar firmalardan investisiya tələb etmir. Bu anbarlarda müxtəlif növ anbar xidmətlərinin göstərilməsi üçün xüsusi qulluqçular tutulur.

Ümumi istifadədə olan bir çox anbarlar da öz növbəsində ixtisaslaşır. Onlar yalnız metal, dondurulmuş ərzaq məhsulları və ya təsərrüfat təyinatlı məhsulların qəbulunu və emalını həyata keçirir.

Ümumi istifadə təyinatlı anbarlar istehlakçıların hesabına aşağıdakı xidmət növlərini təklif edir:

1. Ofis və yarmarka üçün müvafiq sahələrin verilməsi. Anbarda böyük həcmdə material resursları saxlayan firmalar müəyyən funksiyaların yerinə yetirilməsi üçün bu anbarda öz əməkdaşlarının normal fəaliyyətini təmin edən

sahəyə malik olmalıdır. Yarmarka üçün ayrılan sahələrdən gələcək alıcılara firmanın satıcıları tərəfindən öz məhsullarının nümayiş etdirilməsi məqsədilə istifadə edilir.

2. Məlumatların emal edilməsi (işlənməsi) üçün kompleks avadanlıqların verilməsi. Məlumatların işlənməsi (emalı) üçün təklif edilən avadanlıqlar, müştərilərin avadanlıqları ilə birlikdə ümumi istifadədə olan anbarlarla habelə öz əməkdaşları ilə əlaqə saxlamağa imkan verir. İstifadəçilər tez - tez anbar heyəti üçün sənədlərin və ya təlimatların hazırlandığı anbar ofisində özlərinin kompyüter terminalını quraşdırırlar. Bir çox əmtəə anbarları rabitə sisteminə birbaşa giriş imkanlarına malik olduğundan növbəti məhsulgöndərənlər üzrə sifarişləri çox asanlıqla qəbul edir, məhsulgöndərənlərlə alıcılar arasında əlaqələr yaradırlar.

3. Əmtəə - material ehtiyatlarının zəruri səviyyəsinin təmin edilməsi. Ehtiyatların səviyyəsi haqqında razılığa gələn istifadəçilər onun səviyyəsinə nəzarət etmək imkanları əldə edirlər. Əmtəə anbarlarının özü ehtiyatları tələb olunan səviyyəyə çatdırmaq üçün növbəti sifarişlər verir və ehtiyatların razılaşıdırılmış səviyyəsinin təmin edilməsinə səy göstərir.

4. Yüklərin nəqli zamanı daşıyıcılara xidmət göstərilməsi. Əmtəə anbarları müstəqil formada sifarişləri işləyir və istehlakçılara göndərilən məhsullara görə ödənişləri həyata keçirir.

5. Məhsulların girov saxlanması. Belə təyinatlı xidmətlər anbar ərazisində və ya kənarında yerinə yetirilir. Məhsulların girov saxlanması üçün istifadə edilən müvəqqəti anbarlar bir çox hallarda məhsul sahiblərinin ərazisində, məhsulların ehtiyat formasında saxlandığı ərazilərdə ayrılır. Anbarın sahibi məhsulları qəbul edir və məhsul sahibinə girov haqqında müvafiq qeydlərə malik çeklər verir. Materialdan girov kimi istifadə etmək bir tərəfdən bölgü kanallarında yaranan gərginliyin

azaldılmasına kömək edirsə də, digər tərəfdən firmanın təsərrüfat fəaliyyətinə mənfi təsir göstərir.

Logistik kanalın əsas tərkib elementi kimi ümumi istifadə təyinatlı anbarların fəaliyyətinə aid çoxlu nümunələr göstərmək olar.

Ümumi istifadədə olan anbarlar bir qayda olaraq müxtəlif təyinatlı məhsulların, korporativ anbarlar isə həmişə ixtisaslaşmış məhsulların saxlanması üçün nəzərdə tutulur. Anbarı layihələşdirmədən əvvəl məhsulların xarakteristikası və həcmi müəyyənləşdirmək lazım gəlir.

Bələdiyyə (munisipal) mülkiyyətində olan anbarlar bələdiyyə təşkilatlarının, yerli idarəetmə orqanlarının tabeliyində olan anbarlardır. Belə anbarlara rəhbərlik bələdiyyə orqanları tərəfindən həyata keçirilməsinə baxmayaraq onlar da digər anbar növləri kimi icarəyə və ya şərikli istifadəyə verilir. Bu anbarların əsas təyinatı bələdiyyələr tərəfindən istehsalı və ya satışı qadağan edilən məhsulların saxlanması, yerli istehsalçıları stimullaşdırmaq məqsədilə nadir və ya az tapılan material resusları ilə onları təmin etməkdən ibarətdir.

Şərikli istifadə edilən anbarlar tam, təsərrüfat, kommandit yoldaşlıqları, istehsal kooperativləri, birgə və müştərək formasında olan müəssisələrə məxsus olan anbarlardır. Belə anbarlara adətən kooperativ qaydada istifadə olunan anbarlar da deyilir. Şərikli anbarlardan bir neçə istehsalçı müəssisə və ya ticarət təşkilatı istifadə edir. Şərikli anbarların tikilməsi üçün şərik tərəflərin ümumi vəsaitindən birgə istifadə edilməsinə dair müqavilə bağlanır. Müqavilə şərtlərinə uyğun olaraq hər bir ticarət təşkilatı və ya istehsal müəssisəsinin tikinti xərcləri və onun üçün ayrılmış anbar sahəsi müəyyənləşdirilir. Şərikli anbarda mərkəzləşdirilmiş qaydada təsərrüfat rəhbərliyi həyata keçirilir. Bu, anbar binasının saxlanması ilə bağlı xərclərə və ilk növbədə inzibati-idarəetmə xərclərinə qənaət olunmasına, habelə istehsalın və ticarət şəbəkələrinin vaxtı -

vaxtında material resursları və əmtəlik məhsullarla səmərəli təminatına imkan verir. Şərikli mülkiyyət sahiblərinin hər biri bu növ anbarların normal fəaliyyət göstərməsi üçün müqavilə öhdəliyi daşıyır və bu öhdəliklərin yerinə yetirilməsi üçün maddi məsuldur.

Logistikada material axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı qərarların qəbul edilməsi üçün məhz anbarların firma və ya şirkətə, habelə logistik vasitəçilərə məxsus olması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Logistik vasitəçilərin anbarları dedikdə: ticarət və nəqliyyat-ekspeditor firmalarına məxsus olan yük terminalları, yük emal edən müəssisələrin sortlaşdırma, dəstləşdirmə, konsiqnasiya anbarları, eləcə də sair vasitəçilərin, məsələn, yüklərin «təmizlənməsi»ni həyata keçirən gömrük orqanlarının müvafiq anbarları nəzərdə tutulur.

Funksional təyinatına görə anbarları aşağıdakı kimi fərqləndirirlər:

➤ istehsal prosesinin fasiləsizliyini təmin etmək üçün bufer ehtiyatları anbarı;

➤ qarışıq, kombinəlaşdırılmış, intermodal və sair daşımaları yerinə yetirən zaman nəqliyyat şəbəkələrində yüklərin ötürülməsi məqsədinə xidmət edən anbarlar - terminallar;

➤ alıcıların spesifik tələblərinə müvafiq olaraq sifarişlərin formalaşması üçün təyin edilən komission anbarlar;

➤ anbarlaşdırılan məmulatların mühafizəsini təmin edən saxlama anbarları;

➤ xüsusi anbarlar (məsələn, gömrük anbarları, müvəqqəti saxlama anbarları, taralar, istifadə məqsədilə geri qaytarılan tullantılar və s.) .

Nəqliyyat şəbəkələrində yüklərin bir nəqliyyat növündən digərinə (məsələn, dəmir yolu nəqliyyatından avtomobil nəqliyyatına və ya əksinə) ötürülməsi - yüklənməsi üçün və məhsulların qısamüddətli saxlanması

üçün istifadə edilən anbarları tranzit anbarları da adlandırılır. Tranzit anbarları məhsullar və ya məhsul qrupları üzərində əlavə texnoloji əməliyyatlar aparmır və onların qəbul edilən formada göndərilməsini həyata keçirir. Belə tip anbarlar əsasən dəmir yolu stansiyalarında, su korpulərində, port və ya limanların yaxınlığında təşkil edilir. Bu anbarlardan istifadənin məqsədi məhsul alan təşkilatların dəmir yolu və yaxud su magistrallarından uzaqda yerləşməsindən və məhsulların ən qısa vaxtda qəbul edilib konkret ünvanlara göndərilməsindən ibarətdir. Praktiki təcrübə sübut edir ki, tranzit anbarlarının topdan ticarət şəbəkələrində yaradılması iqtisadi cəhətdən daha əlverişlidir. Çünki, pərakəndə ticarətlə məşğul olan firma və müəssisələrdən fərqli olaraq topdan ticarət təşkilatları iri partiyalarla məhsul alıb göndərmək və ya onları qısa müddətdə istehlakçı sifarişlərinə müvafiq formada kiçik partiyalara ayırmaq imkanlarına malikdir.

Anbarları xarakterizə edən ən mühüm əlamət - məhsulların və çeşidin ixtisaslaşması dərəcəsiyəndən, habelə ən mühüm anbar əməliyyatlarının xarakterindən ibarətdir. İxtisaslaşdırılmış anbarlar bir və ya bir neçə məhsul qrupları üzrə məhdudlaşdırıldığına görə dar ixtisaslaşdırılmış, ixtisaslaşdırılmış və geniş çeşidli ixtisaslaşdırılmış anbarlara ayrılır.

Dar ixtisaslaşdırılmış anbarlar öz fəaliyyətlərini məhdud bir məhsul növünü (metal, parça, şəkər, bitki yağı, sürtkü materialları və s.) saxlamaq və ya həmin məhsul qrupu üzərində istehsal-texnoloji və ya ticarət - texnoloji əməliyyatlar aparmaqla həyata keçirir.

Əməliyyatların bir məhsul qrupu (metal məmulatları, qənnadı, şərab-araq məmulatları, meşə materialları, kağız məhsulları və s.) üzrə aparıldığı anbarlara ixtisaslaşdırılmış anbarlar deyilir.

İxtisaslaşdırılmış anbarlarda məhsulların qrupdaxili geniş çeşidi yaradılır. Bir və ya bir neçə məhsul qrupu üzrə

fəaliyyətin məhdudlaşdırılması bir tərəfdən məhsulların saxlanması və anbar əməliyyatlarının tələb olunan formada təşkilini yaxşılaşdırmağa imkan verirsə, digər tərəfdən anbarların xırdalanmasına səbəb olur.

Geniş çeşidli ixtisaslaşdırılmış anbarlarda müxtəlif qruplardan olan məhsullar (məsələn, qara və alvan metalın, eləcə də ərzaq məhsullarının bütün növləri) saxlanılır.

Qeyd olunan təsnifat əlamətindən başqa anbarlar texniki nişanələrinə, texniki prosesin xarakterinə, tutduğu sahəyə və nəqliyyat əlaqəsinə görə də təsnif olunur:

Texniki nişanələrinə görə anbarlar: ümumi məhsul anbarlarına (belə anbarlarda əsasən tez xarab olmayan və saxlanması xüsusi şərtlər tələb etməyən məhsullar saxlanılır) və xüsusi məhsul anbarlarına (soyuducular, neft rezervuarları, kağız - meşə materialları, ölçü cihazları və cəki avadanlıqları, duz və kerosin anbarları, buxanalar və s.) bölünür.

Texniki prosesin xarakterinə görə: ayrı - ayrı əməliyyatları mexanikləşdirilmiş, bütün əməliyyatları mexanikləşdirilmiş və kompleks mexanikləşdirilmiş, eləcə də avtomatlaşdırılmış anbarlar vardır.

Tutduğu sahəyə görə anbarlar: kiçik, orta və iri anbarlara ayrılır. Kiçik anbarların sahəsi 5 min kv. metr, orta anbarların sahəsi təqribən 5 - 15 min kv. metr, iri anbarların sahəsi isə 100 min kv. metrədən artıq olur.

Nəqliyyatla əlaqəsinə görə anbarlar: relsyanı, relsdənkənar, limanyanı (körpüyanı) anbarlardan ibarətdir. Relsyanı anbarlar dəmir yolları nəzdində, giriş dəmir yollarının kənarında yerləşdirilib magistral dəmir yolları ilə əlaqələndirilir. Relsdənkənar anbarlara yalnız avtomobil və qoşqu nəqliyyatı yanaşa bilər. Limanyanı (körpüyanı) anbarlar çay limanlarının yanında və yaxud dəniz limanlarının ərazisində yerləşdirilir.

Logistik sistemdə yerinə görə anbarlar: təchizat, istehsal və bölüşdürmə anbarlarına bölünür.

Logistik sistemdə anbarların yerini və yerinə yetirəcəyi funksiyaların müəyyənləşdirilməsi onun texniki cəhətdən silahlanmasına birbaşa təsir göstərir. Anbarlara logistikanın müxtəlif funksional sahələrində (təchizat, istehsal və bölüşdürmə) rast gəlinir.

Təchizat sahəsindən anbarlar özlərinin təsərrüfat fəaliyyəti baxımından məhsulgöndərənin, vasitəçilərin və istehsalçıların anbarları kimi təsnif edilməklə iki qrupa bölünür:

1. **Eynicinsli yüklər və böyük həcmli məhsul partiyası ilə işləyən, nisbi mənada sabit dövrüyyəyə malik xammal və material anbarları.** Bu tip anbarlar anbardaxili logistik yük vahidləri üzərində aparılan logistik əməliyyatların avtomatlaşdırılmasına imkan verir.

2. **İstehsal - texniki təyinatlı anbarlar (tara və ədəbi yüklər).** Bir qayda olaraq bu qrupa daxil olan yüklər eyni nomenklaturaya aid edilməklə anbar işlərinin yerinə yetirilməsi üçün əsasən yüksək səviyyəli mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma tələb edir.

İstehsal logistikasına mənsub edilən anbarlar nisbətən sabit nomenklaturaya malik olan yüklərin qəbul edilməsi, e'malı və istehsal sahələrinə buraxılışını təmin edir. Bu anbarlara məhsullar müəyyən dövrlərdə daxil olduğundan və anbarda az müddətə ehtiyat formasında saxlanıldığından burada yerinə yetirilən logistik əməliyyatların böyük bir qismini avtomatlaşdırmaq üçün geniş imkanlar yaranır.

Bölüşdürücü logistikaya aid edilən anbarların əsas funksiyası sənaye çeşidindən ticarət çeşidinin yaradılmasından ibarət olmaqla, müxtəlif istehlakçıları fasiləsiz və ahəngdar təmin etməkdən ibarətdir. Bunun üçün bu tip anbarlar çoxsaylı və rəngarəng məhsul qruplarından təşkil edilmiş pərakəndə ticarət şəbəkələrinə malik olmalıdır. Qeyd edilən ticarət şəbəkələri həm istehsalçıya, həm də vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən topdansaş ticarət strukturlarına mənsub olur.

Bölüşdürücü anbarlar material resurslarının ilkin mənbədən son təyinat məntəqəsinə – topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinə hərəkəti zamanı onların qısamüddətli saxlanması üçün nəzərdə tutulur. Bölüşdürücü anbarlar mərkəzlər əmtəə anbarı hesab edilməklə sortlaşdırma funksiyasını, yə'ni məhsulların təyinatı və istifadə istiqamətləri üzrə seçilməsini həyata keçirir. Bölüşdürmə mərkəzlərində əsas diqqət əmtəə dövriyyəsinin sürətinə və pərakəndə ticarət şəbəkələrinə göstərilən xidmətin keyfiyyətinə yönəldilir. Buna görə də pərakəndə ticarət şəbəkələri əmtəəlik ehtiyatların tələb olunan səviyyəsini təmin etmək üçün özlərindən çox bölüşdürmə mərkəzlərinə etibar edirlər. Bölüşdürmə mərkəzləri istehlakçılara yönəlik digər, məsələn, məhsulların satışı, nəqli və kreditə verilməsi kimi xidmətlər göstərir.

Anbar logistikası sahəsində iqtisadçı alimlərin araşdırmalarına əsaslanaraq onlar ümumiyyətlə, anbarları və anbar təyinatlı obyektləri əhatəli və çevik xarici mühitlə qarşılıqlı əlaqələrinə görə böyük siniflər formasında aşağıdakı kimi təsnif edirlər:

1. istehsal - anbar - nəqliyyat;
2. nəqliyyat - anbar - istehsal;
3. nəqliyyat 1 - anbar - nəqliyyat 2;
4. istehsal 1- anbar - istehsal 2.

Anbarların müxtəlifliyi onların istehsal və tədavül prosesindəki rolu ilə müəyyən edilir. Ona görə də istehsal müəssisələri və ticarət təşkilatları öz tabeliklərində və ya ümumi istifadədə olan hər bir anbar növündən səmərəli istifadə etməyə, material resurslarının və əmtəəlik məhsulların keyfiyyətli saxlanması üçün anbarlarda optimal şərait yaratmağa, habelə istehsalın, topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinin fasiləsiz sürətdə zəruri məhsullarla təmin edilməsinə səy göstərməlidirlər.

11.3. LOGİSTİK ANBARLARIN QURULUŞU VƏ PLANLAŞDIRILMASI

Anbarların quruluşu hər şeydən əvvəl anbar əməliyyatlarının səmərəli təşkilini, məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətə mühafizə olunmasını və anbar işçilərinin səmərəli fəaliyyət göstərməsini təmin etməlidir. Anbarların quruluşu saxlanılan material resurslarının və hazır məhsulların xüsusiyyətlərindən, əmtəə dövriyyəsinin nəcmindən, struktur tərkibindən, iqlim şəraitindən və s. asılı olaraq müxtəlifdir. Qeyd edilənləri nəzərə alaraq logistik anbarlar əsasən aşağıdakı:

- xidmət etdiyi logistik dövrənin iştirakçılarının dəyişən tələbini ödəyə biləcək qədər kəmiyyət və keyfiyyətə normal məhsul ehtiyatının yaradılması;
- istehsalın və logistik vasitəçilərin material resursları və ya əmtəəlik məhsullarla təchizatının fasiləsiz və ahəngdar aparılması üçün anbar əməliyyatlarının optimal təşkil edilməsi;
- məhsulların maddi - əşya formasının və fiziki-kimyəvi tərkibinin qorunub saxlanılmasına nail olunması;

➤ anbar əməliyyatlarının həm texniki, həm də təşkilati cəhətdən operativ və səmərəli aparılmasının təmin edilməsi və s. kimi tələblərə cavab verməlidir.

Anbar tikililərinin əsas tipləri açıq, yarımqapalı, və qapalı anbarlardan ibarətdir.

Açıq anbarlar-ASFALTLAŞDIRILMIŞ, DÖŞƏNMİŞ, YAXUD DÖYƏCLƏNMİŞ VƏ SU AXARI QOYULMUŞ MEYDANÇALARDAN İBARƏTDİR.

Açıq anbarlar yükləmə - boşaltma işlərini asanlaşdırmaq məqsədilə platforma şəklində qurulur. Platformanın hündürlüyü dəmir nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin rahat qəbul edilməsi üçün vaqonun döşəməsi səviyyəsində, avtomobillə qəbul edilən yüklər üçün isə avtomobilin yanaşdığı tərəfdə onun döşəməsi səviyyəsində olmalıdır. Açıq anbarlarda

ətraf mühitin təsirinə (atmosfer yağıntısı, temperatur dəyişikliyi, günəş şüaları) o qədər də həssas olmayan, bu təsirlərə məruz qalmayan məhsullar saxlanılır. Belə anbarlar adətən tikinti materialları: qum, çınqıl; bütün növ qara metal məmulatları: polad boruları, kanatlar, məfillər, maşın və mexanizmlər və s. üçün nəzərdə tutulur.

Yarımqapalı anbarlar meydança formasında, yaxud platforma şəklində qurulur. Bunların divarsız talvarı və ya bir-üç divarlı talvarı olur. Talvarı və divarları olan yarımqapalı anbarlardan məhsulların yalnız atmosfer təsirlərindən qorunması və saxlanması üçün istifadə olunur.

Qapalı anbarlar-tam komplekt divarları, damı olan tikililərdir. Qapalı anbarlar həm soyuq və isti, həm də isidilən və süni surətdə soyudulan binalardan ibarətdir.

- **Soyuq (isidilməyən) anbarlar nazik divar (yönük taxtaltı) karlı tikililərdir.** Belə anbarlarda atmosfer yağıntısından, günəş şüalarından və küləkdən qorunması zəruriyyət kəsb edən məhsullar saxlanılır.

İsidilən anbarlar – isitmə sistemi və ventilyasiya qurğuları ilə təchiz olunmuş əsaslı binalardan ibarətdir. Bu binalarda müəyyən dərəcədə müsbət temperatur və zəruri hava rütubəti təmin edilir. Saxlanması üçün müəyyən rejimə ehtiyacı olan məhsullardan başqa, yanacaq isidilən anbarlarda açıq şəkildə saxlanması mümkün olan (çünki onlar bu anbarlardan buraxılan zaman sortlaşdırılır) bəzi sənaye məmulatları da yerləşdirilir.

Logistik anbarların layihələndirilməsi və tikilməsi böyük iqtisadi əhəmiyyətə malikdir. Buna görə də logistik sistemin iştirakçılara göstərilən logistik xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi üçün anbarlar elə yerləşdirilməlidir ki, xidmət etdiyi sistemin iştirakçılara mümkün qədər yaxın olsun və məhsul satışı kimi çıxış edən firma və təşkilatlarla əlverişli nəqliyyat əlaqəsi yarada bilsin. Anbar üçün yer seçilən zaman avtomobil

nəqliyyatının yanaşması, dəmir yolu xəttinin çəkilməsi, anbarların yerli enerji təchizatı sistemi və bütün növ kommunikasiya şəbəkələrinin (telefon rabitəsi, su kəməri və kanalizasiyanın) təşkili nəzərə alınmalıdır.

Bütün bunlarla əlaqədar olaraq anbar tikintisi aparılan sahələrə xüsusi tələblər müəyyənləşdirilir. Hər şeydən əvvəl ərazi hamar, torpaq sahəsi isə quru olmalıdır. Sui və yağış sularına məruz qalmamaq, subasmalardan sigortalanmaq üçün anbarlar hündür yerdə tikilməlidir. Anbarlar və onun ərazisində bina və qurğuların arasındakı əsasən sanitariya tələblərinə müvafiq olmalı və yanğın təhlükəsizliyi üzrə tələblərə cavab verməlidir.

Dəmir yolu nəqliyyatı üçün yol xətti anbar qurğuları boyunca çəkilir. Avtomobil nəqliyyatı üçün anbar qurğularına və köməkçi xidmət binalarına gedən yollara asfalt və ya daş döşənməli və bu qurğuların qabağında asfalt, yaxud daş döşənməş meydançalar olmalıdır.

Meydançaların sahəsi dayanan və hərəkət edən avtomaşınların yerləşməsinə, habelə qarşı - qarşıya gələn nəqliyyat vasitələrinin xətasız keçməsi üçün təhlükəsizliyi təmin etməlidir. Meydançanın eni yolun hərəkət hissəsinə kimi 12 m qədər olmalıdır.

Müasir nümunəvi layihələrdə anbarın ərazisində gələcəkdə yeni tikinti, yaxud əlavə anbar qurğularının yaradılması üçün ehtiyat zonalar nəzərdə tutulur.

Hal-hazırda dünya praktikasında logistik anbarlar birmərtəbəli və düzbucaqlı formada olur. Binanın içərisində qurulan mərtəbələr isə yalnız inzibati-məişət və bəzi köməkçi binalar üçündür. Təcrübə göstərir ki, anbarların birmərtəbəli və göstərilən formada qurulması həm tikinti, həm də istismar üçün əlverişli şərait yaradır, habelə məhsulların istər dəmir yolu, istərsə də avtomobil nəqliyyatından qəbul etmək və ya göndərmək, yükləmə - boşaltma ilə əlaqədar işləri sürətləndirir.

Anbarın uzunluğu elə müəyyənləşdirilir ki, yükləmə

boşaltma işləri üçün kifayət qədər meydan olsun. Anbarların eni isə anbar qurğularının konstruksiya xüsusiyyətlərindən asılıdır. Anbarların quraşdırma dəmir - beton məmulatından tikilməsi onları eninə artırımağa imkan verir.

Anbarların uzunluq boyu nəqliyyat vasitələrinin yanaşdığı tərəfdən yükləmə-boşaltma işləri üçün xüsusi platformalar (rampalar) qurulur. Rampanın (talvarın) eni 5 metrədən az olmamalıdır. Yükləmə-boşaltma işlərində qaldırıcı nəqliyyat maşın və mexanizmlər tətbiq edilirsə, o zaman rampanın eni onların qabaritinə görə ən azı 3 m olmalıdır. Rampanın ucalığı avtomobil nəqliyyatı üçün həyətin örtük səthindən 1,1-1,2 m dəmir yolu nəqliyyatı üçün (enli yol) isə relslərin başlanğıc səthindən 1,1 m təşkil etməlidir. Suyun axması üçün rampalar nəqliyyata tərəf azacıq meyilli qurulur.

Rampa anbar binasına pandusların (maili meydançaların) üstü ilə daxil olursa, həmin panduslar rampanın baş tərəflərində qurulur.

Yükləmə-boşaltma zamanı məhsulların atmosfer yağıntısından qorunması üçün rampaların üzərində günlüklər qurulur. Günlüklər relsyanı tərəfdən və vaqonun damının ən azı yarısını, avtomobil nəqliyyatı yanaşan tərəfdən isə rampanı və avtomobilin banını - kuzovunu örtməlidir.

Anbarların qapıları adətən bir və ya iki tərəfdə açılan taylı, siyirməli və pərdə tipli olur. Taylı qapılara nisbətən siyirməli qapılar istifadə (açılan) zamanı yer tutmadığı üçün daha əlverişli hesab olunur. Qapıların ölçüsü yüklərin və mexanizmlərin qabaritindən asılıdır və hündürlüyü ən azı 2,14 m eni isə 2,1 m təşkil etməlidir. Anbar qapılarının minimum ölçülərini müəyyənləşdirərkən təkcə təsərrüfat məqsədləri baxımından əlverişliliyi deyil, eyni zamanda yanğın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi də nəzərə alınmalıdır.

Pəncərələrin sahəsi (zirzəmilərdən başqa) normalaşdırılmır. Müxtəlif tipli anbar qurğuları üçün bu sahələr müxtəlif olur və nümunəvi layihələr üzrə müəyyənləşdirilir. Zirzəmi binalarında hər 1000 kv. metr sahəyə bir ədəd pəncərə düşür. Zirzəmilərdə pəncərələrin ölçüləri ümumi qaydaya görə adətən 0,9 x 1,2 m olur. Pəncərələrin qabağında çox hava çəkməsi və işıq düşməsi üçün habelə yanğın baş verdiyi hallarda məhsulların çıxarılmasını asanlaşdırmaq və yanğıni tez söndürmək üçün yerlər - kiçik xəndəklər açılır.

Böyük ağırlığa malik yüklərə davam gətirmək üçün anbar sahəsinin yük dökşəmələri möhkəm olmalıdır. Dökşəmənin hamar səthi sürüşkən olmamalı və asan təmizlənməlidir. Anbar dökşəməsi üçün asfalt, beton və ağac tətbiq edilir. İri anbarların dökşəmələri, əsasən, asfalt - betondan hazırlanır.

Buzxanaların dökşəməsi üçün həm də keramik lövhəciklər tətbiq edilir.

Müasir nümunəvi layihələrdə məhsul saxlanılan kameraların yuxarı çıxıntı konstruksiyası (tirləri) dökşəmədən 6 m ucalıqda nəzərdə tutulur. Bunun nəticəsində anbar binalarının tutumu əhəmiyyətli şəkildə artır.

Anbarlarda işıq təbii və süni olur. Anbar binalarının işığını artırmaq üçün tavanlar, divarlar, arakəsmələr, fermalar və dayaqlar açıq rənglərlə boyadılır.

Müasir anbarlarda binanın eninə artırılması imkanlarının mövcud olması ilə əlaqədar olaraq onların yalnız təbii işıqla işıqlandırılması lazım olan səviyyədə təmin edilə bilməz. Ona görə də nümunəvi layihələndirmələrdə süni işıqdan geniş istifadə olunması nəzərə alınmalıdır.

Süni işıq mənbəyi yerində lüminesset və adi közərtmə lampaları tətbiq edilir.

Süni işıq ümumi və xüsusi (süni) işıq sistemlərinə bölünür. Ümumi işıq sistemi müəyyən sahəni, xüsusi işıq

sistemi isə iş yerlərini işıqlandırmaq məqsədi daşıyır.

Anbarlar bir qayda olaraq mərkəzi isitmə sistemlərinin köməyi ilə isidilir.

Anbar layihələşdirilən zaman məhsulların saxlanılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən ventilyasiya sisteminin düzgün qurulmasına diqqət yetirilməlidir. Bu zaman təbii, mexaniki (süni) və ya qarışıq ventilyasiyadan istifadə edilir. Təbii ventilyasiya üçün nəfəsləkdən, framuqalardan və pəncərələrin açılan bloklarından istifadə edilir. Mexaniki ventilyasiya isə elektrik ventilyatorları vasitəsilə aparılır.

Anbarlarda su kəmərinin qurulması təsərrüfat ehtiyaclarını, anbar işçilərinin içməli suya tələbatını və yanğın təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədi daşıyır. Su təchizatı mənbələri yerli su kəməri şəbəkəsi, süni və təbii su hövzələrindən (quyu, çay, gölməçə və s.) ibarətdir. Su hövzələrindən su götürərkən onun keyfiyyətinin sanitariya - texniki tələblərə müvafiq olub-olmaması yoxlanılmalıdır.

Anbarlarda daxili binalar məqsədli təyinatına *görə əsas operativ, operativ-köməkçi, inzibati-məişət və köməkçi-texniki binalara bölünür*. Bu binaların bir-biri ilə əlaqələndirilməsi üçün dəhlizlər, pilləkən qəfəsi və lazım olan hallarda lift şaxtaları qurulur.

Anbar binasının *operativ hissəsi bilavasitə texnoloji proseslər aparmaq üçün nəzərdə tutulur*. Operativ hissəyə məhsullar saxlanılan kameralar, qəfəsələr, məhsulların qəbulu və buraxılması üçün ekspedisiya hissəsi, məhsulları qablaşdırmadan azad edən və yenidən qablaşdıran hissə, qablaşdırma sexi, qablaşdırılan məhsulların saxlanıldığı yerlər, dəhlizlər, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı üçün ayrılmış platformalar (rampalar) daxildir.

Operativ - köməkçi binalarda taranın saxlanıldığı bina və yaxud meydança, tara təmiri emalatxanaları, ayrı - ayrı məhsulların müəyyən olunmuş zamanət müddətində saxlanması üçün kameralar və ya qəfəsələr, karantin

kamerası, yəni malgöndərən firma və təşkilatlara geri qaytarılması nəzərdə tutulan məhsulların müvəqqəti saxlanıldığı kameralar, məhsul nümunələri və satış otaqları, məhsulların keyfiyyətini təhlil edən laboratoriyalar və nəzarət otaqları, habelə tara anbarı yerləşdirilir.

Inzibati - məişət binalarına anbar müdirinin otağı, kontor binası, sürücülərin otağı, işçilərin soyunub-geyinmə otağı, istirahət otağı, bufet, qarderob, sanitariya - texniki xidmət otağı (tualet, duşxana və s.) aid edilir.

Köməkçi - texniki binalar soyuducu qurğuların maşın şöbələri, ventilyasiya kameraları, qazanxanalar, təsərrüfat alətləri və avadanlıqların saxlanıldığı bina, təmir emalatxanaları, qaldırıcı nəqliyyat mexanizmlərinin saxlanıldığı bina, gözətçi və yanğınla mübarizə işçiləri üçün ayrılmış otaqlardan ibarətdir.

Anbar binasının operativ hissəsi ilk növbədə anbar əməliyyatlarının daha tez və səmərəli başa çatması üçün ən əlverişli sahədə yerləşdirilir. Burada anbar daxilində məhsulların fiziki-kimyəvi tərkibi nəzərə alınmaqla ən qısa yolla hərəkəti, optimal saxlanma rejimi nəzərə alınır.

Anbar sahəsinin əsas hissəsindən məhsul saxlanılan kameralar, qəfəsələr üçün istifadə edilir. Bu binalar ümumi zallar formasında avadanlıqlaşdırılır və onlar da öz növbəsində seksiyalara - bölmələrə ayrılır. Tez alışıb yanan məhsullar üçün binadan bayıra müstəqil çıxış yolu olan təcrid (izolə) edilmiş kameralar ayrılır. Bu kameranın divarları və örtükləri oda qarşı davamlı materiallardan quraşdırılmalıdır. Ayrıca çıxış yolu olan təcrid edilmiş anbarlarda həm də fiziki - kimyəvi xassələrinə (məsələn, tünd qoxusuna) görə ümumi saxlanma zalında yerləşdirilməsi mümkün olmayan bəzi məhsullar (bütün növ boyaq məhsulları, tütün, ətriyyat - kosmetika malları və s.) saxlanılır.

Anbarın ekspedisiya hissəsi anbar binasının təxminən mərkəzində yerləşdirilir. Bu ilk növbədə məhsulların

saxlanma sahələrindən ekspedisiya hissəsinə və əksinə hərəkətinin minimumlaşdırılmasına şərait yaradır. Bir qayda olaraq dəmir yolu platformasında məhsulların qəbulu, avtomobil üçün ayrılmış platformada isə məhsulların buraxılmasını rəsmiyyətə salan ekspedisiya hissəsi yerləşdirilir. Anbarın ekspedisiya hissəsinin mərkəzlə dəhliz vasitəsilə əlaqəsi olmalıdır. İri anbarlarda ekspedisiya əməliyyatlarını rəsmiləşdirmək üçün kontor təşkil edilir. Əgər anbar binası bir neçə mərtəbəli olarsa, bu zaman hər mərtəbədə lift saxtasının yanında yükləmə-boşaltma meydançası nəzərdə tutulur. Bəzi hallarda anbarın ekspedisiya hissəsinin əlahiddə yerləşdirilən məhsullar üçün qablaşdırıcı otağı olur.

İri anbarlarda məhsulların qəbulu və qablaşdırmadan azad edilməsi üçün ayrılmış otaq digər anbar hissələrindən təcrid edilir. Orta və xırda anbarlarda isə məhsullar ya ekspedisiya hissəsində, ya da saxlama kamerasında qəbul edilir.

Məhsul saxlanılan kamera və qəfəsələrin sahəsi yük və nəqliyat rabitəsi sahələrinə bölünür. Təyinatı yükün saxlanılmasından ibarət olan sahələrdən fərqli olaraq nəqliyyat - rabitə sahəsi (keçid yolları, nəqliyyat vasitələri yolları) kamera və qəfəsələrə maksimum yaxınlaşmaq məqsədi daşıyır.

Yük sahələrində qəfəsələr və asqılar qurulur. Bu sahələrin bir hissəsi ştəbellərə yığılmış məhsulları saxlamaq üçündür. Qəfəsələr və asqılar cüt - cüt və bir-birinə paralel qurulur və hər cütün arasında nəqliyyat vasitələri üçün keçid yolları qoyulur. Keçid yollarının ölçüsü daşınan məhsulların qabarığundan və anbarda tətbiq edilən mexanizmlərdən asılıdır.

Anbarların tutumu onların layihələşdirilməsi zamanı hesablanır. Ayrı - ayrı məhsulların saxlanıldığı sahələr mal ehtiyatının və bu malın saxlanması üsullarını (ştəbellərdə, qəfəsələrdə, yaxud asqılarda, qablaşdırılmış və ya açıq

şəkildə) nəzərdə saxlamaq şərti ilə müəyyənləşdirilir. Hər növ məhsulların saxlanması zamanı bu məhsulların fiziki - kimyəvi xassələri, həmin məhsullara yaranan bazar tələbatının tezliyi və digər parametrlərə görə ayrıca anbar sahəsi nəzərdə tutulur. Məsələn, qabarıtı xırda olan və nisbətən nadir tələb edilən və mövsümi xarakterə malik məhsullar anbar giriş yolundan uzaqda saxlanılır.

Məhsulların anbarda yerləşdirilməsi yanğın təhlükəsizliyi tələbləri və anbar işçilərinin maddi məsuliyyəti nöqtəyi - nəzərindən təşkil edilir. Hər bir məhsulun təhkim edildiyi yerə indeks və ya şifr verilir. Bu qaydalara riayət olunması məhsulların qəbulu, yerləşdirilməsi və buraxılışı zamanı anbar işçilərinin əməyini yüngülləşdirir. Anbar əməliyyatlarının tamamilə avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsi şəraitində məhsul saxlanılan yerlərin şifrlənməsi zəruri hesab olunur.

Anbar sahələrinin planlaşdırılması anbarın məhsulları bölüşdürmə və ya saxlanması funksiyasından asılıdır. İntensivlik baxımından əmtəə dövriyyəsi o qədər də yüksək olmayan anbar binaları elə layihələşdirilməlidir ki, məhsulların saxlanması üçün nəzərdə tutulan faydalı anbar sahəsi və tutumundan maksimum istifadə etmək mümkün olsun. Bölüşdürmə təyinatlı anbarlar maksimum buraxılış qabiliyyətinə malik olmalı və hər bir istehlakçı qrupu üzrə bunu təmin etməlidir. Buraxılış qabiliyyəti - əmtəəlik anbarların məhsuldarlığı vaxt vahidi ərzində anbardan keçən material və ya məhsulların miqdarı ilə təyin edilir.

Anbar sahələrinin planlaşdırılması zamanı mövcud variantlar üzrə seçim aparıldıqda ilk növbədə anbarın mexanikləşmə səviyyəsi və dərəcəsi, anbar işçi heyətinin sayı və peşəkarlıq səviyyəsi, habelə anbar tutumu arasında kompromislər axtarılıb tapılmalıdır. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, anbar tutumu seçim zamanı həmişə üstünlük gətirmir, çünki anbarda məhsul ehtiyatının bərpa edilməsi

üçün insan və ya maşının qət etdiyi məsafə buna müvafiq olaraq artır. Digər tərəfdən anbar tutumunun azaldılması isə planlaşdırılmayan xərclərin artması və anbar əmtəə dövriyyəsinin azaldılması kimi neqativ halların yaranmasına səbəb olur. Buna görə də anbarların planlaşdırılması üzrə variantlar arasında seçim aparmazdan əvvəl saxlanılacaq bütün məhsulların xarakteristikaları, fiziki xassələri, həcmi və yerdəyişməsi, satış tezliyi kimi amillər dəqiq tədqiq edilməlidir.

Anbarların planlaşdırılması məhsulların və onların kəmiyyət və keyfiyyətə saxlanılmasını təmin edən avadanlıqların quruluşundan, habelə anbar daxilində əlverişli formada yerləşdirilməsindən asılıdır. Bu baxımdan çoxlu sayda planlaşdırma variantları təklif etmək mümkündür. Anbar sahələrinin planlaşdırılmasına təsir göstərən amillər aşağıda göstərilən ardıcılıqla yerləşdirilir. Lakin bir çox hallarda planlaşdırma variantlarının seçilməsi göstərilən amillərin qarşılıqlı əlaqədə olması baxımından olduqca mürəkkəbdir:

1. Məhsulların yerləşdiyi yer daimi və ya dəyişəndir? Hər bir məhsulun saxlanılması üçün həmişə eyni yer ayrılmalıdır? Mövsümi xarakterə malik məhsulları necə yerləşdirmək lazımdır ki, minimum sahə tutsun?

Qeyd edilən sualları iqtisadi baxımdan cavablandırان zaman ehtiyatların bərpa edilməsi və məhsulların anbar buraxılışı üçün nəzərdə tutulan müstəqil, boş yerlərdən istifadə imkanları əsaslandırılmalıdır. Bu variant hər bir məhsulun yerləşdiyi yer haqqında dəqiq məlumat əldə etmək üçün mövcud informasiya sisteminin təkmilləşdirilməsini tələb edir.

2. Məhsullar anbarda üfüqi və ya şaquli vəziyyətdə yerləşdirilməlidir? Bu suala cavabın axtarılması binanın mərtəbələri və onların seçilməsi ilə əlaqədardır. Anbar binasında mövcud mərtəbələrin seçilməsi, tikintiyə çəkilən məsrəflər və anbar avadanlıqlarının xərc tutumuna

əsasən həyata keçirilir.

3. Nəyə – sifarişlərin dəstləşdirilməsi və ya ehtiyatların bərpa edilməsindən hansı birinə daha çox üstünlük verilməlidir? Sifarişlərin dəstləşdirilməsini həyata keçirən və ehtiyatların bərpası ilə məşğul olan işçi hey'əti bərabər çalışmalıdır? Onların hər biri eyni anbar keçidi və ya sahəsindən istifadə etməlidir? Sifarişləri yerinə yetirmək üçün hər dəfə dəstləşdiricinin götürdüyü məhsulların fasiləsiz bərpa edilməsi üçün zəruri olan aktiv ehtiyatların tutduğu anbar sahəsinin tutumu nə qədər olmalıdır? Sığorta, cari və hazırlıq ehtiyatlarının saxlanması üçün nə qədər anbar sahəsi tələb olunur? Əgər aktiv ehtiyatlar üçün böyük həcmdə anbar sahəsi ayrılarsa, onda məhsulların saxlanması məqsədilə böyük bunkerlər nəzərdə tutulmalıdır. Bu zaman məhsulların bunkerdən bunkərə keçid müddəti artır. Əgər bunker kiçik həcmə malikdirsə, onda aktiv ehtiyatlar ayrı – ayrı ehtiyat növləri (sığorta, cari və hazırlıq) hesabına tez - tez bərpa edilməlidir.

4. Bir və ya iki yükləmə platforması? Bir tərəfdən yükləmə, digər tərəfdən isə boşaltma platformasına malik olan anbarlarda məhsullar bu iki platforma arasında yerdəyişməyə məruz qalır. Alternativ variant kimi bir platformadan da istifadə etmək mümkündür. Bu tip platformalarda logistik yük vahidlərinin boşaldılması səhərlər, yüklənməsi isə günün ikinci yarısında həyata keçirilir. Belə tip platformaya malik anbarlarda məhsullar düzxətli deyil, U formasında hərəkət edir. İşlərin bu qaydada təşkili bir tərəfdən yüklərin yüklənməsi və boşaldılması üçün lazım olan sahələrə tələbatı azaldır, digər tərəfdən isə məhsulların razılaşıdırılmış müddətdə çatdırılması üçün daşıyıcıların bu məhsulları vaxtında qəbul etməsini tələb edir.

5. Əmək intensiv və ya yüksək mexanikləşdirilmiş xarakterə malikdir? Anbar işlərinin yerinə yetirilməsi prosesində əmək məsrəflərinin getdikcə artması əl

əməyinin texnoloji avadanlıqlarla əvəzlənməsini təbiişdirir. Məsələn, ABŞ - in Virciniya ştatında «Union Cavhide» şirkətinin 340 min kub.metr tutuma malik olan anbarına bir neçə il bundan əvvəl iki nəfər xidmət göstərirdi.

6. Korporativ və ya ümumi istifadədə olan anbarlardan istifadə? Bu seçim bütün layihəyə təsir göstərir. Belə ki, ümumi istifadədə olan anbar sahibləri ilə müqavilə bağlanmasının zəruriliyi, ixtisaslaşdırılmış avadanlıqların əldə edilməsi üçün maliyyə vəsaitlərinin ayrılması haqqında qərarların qəbul edilməsi, habelə vergilər nəzərə alınmalıdır.

7. Anbardaxili keçidlər və ya qəfəslər üçün ayrılan sahələr arasında seçim necə aparılır? Anbardaxili keçidlər üçün nəzərdə tutulan sahələr böyüdükcə məhsulların saxlanılmasına xidmət edən sahələrin tutumu kiçilir. Lakin belə geniş keçidlərə malik anbarlar mexanikləşdirilmiş avadanlıqların hərəkətini sadələşdirməyə şərait yaradır. Aparılan hesablamalar göstərir ki, sifarişlərin dəstləşdirilməsini icra edən dəstləşdiricinin ümumi vaxtının 60% - dən çoxu məhsulların anbardaxili yerdəyişməsinə sərf edilir.

11.4. ANBAR AVADANLIQLARI

Logistik anbarların avadanlıqları məhsulların saxlanmasını, anbar binalarından faydalı istifadə olunmasını, anbar işçilərinin əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsini, habelə anbarda yerinə yetirilən logistik əməliyyatlara çəkilən xərclərin azaldılmasını təmin etməli və ona şərait yaratmalıdır.

Anbar avadanlıqları logistik iştirakçıların fərdi və kütləvi sifarişləri əsasında və yaxud bu tip avadanlıqların istehsalı üzrə ixtisaslaşdırılmış firma və müəssisələr (məsələn, maşınqayırma zavodları istehlak kooperasiya-

ların öz müəssisələri) tərəfindən hazırlanır.

Müasir və yeni tikilən anbarlar əsasən yeni növ anbar avadanlıqları ilə təmin edilir. Tikilməkdə olan anbarların isə müasir anbar avadanlıqları ilə təmin edilməsi məsələsi ilk öncə anbarın nümunəvi layihəsi hazırlanan zaman nəzərə alınır. Köhnə anbarlar bir sıra hallarda avadanlıq cəhətdən "kasıb" olur və bunlarda müasir tələblərə cavab verə bilən avadanlıqlara rast gəlinmir. Belə anbarlar üçün avadanlıqların növləri və miqdarının düzgün müəyyənləşdirilməsi məsələsi də aktuallıq kəsb edir.

Anbara lazım olan avadanlıqlar seçilən zaman nəzərə almaq lazımdır ki, anbar işinin iqtisadi faydalılığını yüksəltmək üçün ayrı - ayrı deyil, bütün logistik əməliyyatların kompleks formada mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması tələb olunur. Ona görə də ayrı - ayrı maşın, mexanizm və avadanlıq deyil, onların, komplekti seçilməlidir ki, bütün əməliyyatlar, o cümlədən, məhsulların qəbulu, sortlaşdırılması, çeşidlərə ayrılması, seçilməsi və göndərilməsi, anbardaxili yerdəyişməsi, logistik dövrənin növbəti mərhələsinə göndərilməsi üçün yerinə yetirilən yükləmə - boşaltma işləri asanlıqla bilsin.

Avadanlıq növləri anbarın təyinatından, məhsul çeşidindən, məhsulların fiziki - kimyəvi xassələrindən, anbar əməliyyatlarının həcmindən, anbar qurğularının xarakterindən və s. amillərdən asılı olaraq seçilməlidir. Seçilən avadanlıqların qabaritləri, maşın və mexanizmlərin məhsuldarlığı onların yerli spesifik şəraitdə tətbiqi üçün imkan yaratmalıdır.

İri anbarlar üçün seçilmiş avadanlıqlar məhsulların optimal saxlanılmasını və anbar əməliyyatlarının kompleks şəkildə mexanikləşdirilməsini həyata keçirirsə, xırda anbarlarda bununla yanaşı anbar əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı ağır əl əməyini aradan qaldırır.

Anbar logistikasında avadanlıqlar öz təyinatına görə əsasən aşağıdakı:

➤ məhsulların saxlanılmasını təmin edən avadanlıqlar:

- qaldırıcı – nəqliyyat avadanlıqları;
- çəki - ölçü avadanlıqları;
- yangından mühafizə avadanlıqları;
- hesablama - texnikası vasitələrinə (kompyüter, skaynerlər) bölünür

Məhsulların saxlanılmasını təmin edən avadanlıqlar.

Material resurslarının anbarda normal vəziyyətdə saxlanılması üçün onlar lazımi avadanlıqlarla təmin olunmalıdır. Saxlama avadanlıqları materialların fiziki - kimyəvi xassələrindən asılı olaraq üç qrupa bölünür:

- ədədi və qablaşdırılmış materialların saxlanılması üçün avadanlıq;
- səpkili materialların saxlanılması üçün avadanlıq;
- maye halında olan materialların saxlanılması üçün avadanlıq.

Bu avadanlıqlar davamlı, yüngül, yığcam, istifadəsi və anbar sahələrində yerləşdirilməsi əlverişli olmaqla məhsulların anbarda saxlanılması üçün optimal şəraiti təmin edir.

Saxlama avadanlıqları aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

- materialların keyfiyyətcə dəyişməzliyini təmin etməli;
- materialların yığılması və çıxarılmasını asanlaşdırmaqla yanaşı, həmin əməliyyatların mexanizmlərlə yerinə yetirilməsinə imkan verməli;
- avadanlıqların yararlı həcmindən maksimum istifadə etməyə imkan verməli;
- saxlanılan materialların miqdar və qabarit ölçüləri dəyişdikdə, avadanlıqların konstruktiv həcmində də dəyişiklik etməyə imkan verməli;
- avadanlıqlar ucuz, yüngül, konstruktiv cəhətdən

sadə və mümkün olan qədər sökülüb – yığılan olmalı;

• materialların bir tərəfdən yığılmasına, digər tərəfdən isə buraxılmasına imkan yaratmalıdır.

Bu avadanlıqlar əsasən, mal altlıqları, döşəmələr, qəfəsələr, asqılar, kronşteynlər, daqqalar, sandıqlar və çənlərdən ibarətdir.

Ədədi və qablaşdırılmış materialların saxlanılması üçün istifadə edilən avadanlıqlara qəfəsələr və altlıqlar daxildir.

Mal altlıqları məhsulların şabellərə yığılıb saxlanılması üçün tətbiq edilir və iki tona qədər ağırlıqda yüklərə davam gətirə bilən taxta tirlərdən hazırlanmış döşəmələrdən ibarət olur. Mal altlıqlarının ölçüsü və ayaqlarının hündürlüyü müxtəlif olur və əsasən yükləri hərəkətə gətirə bilən arabacıqların tipindən asılıdır. Altlıqların başqa saxlama avadanlıqlarından üstünlüyü ondan ibarətdir ki, onlar materialların yığılmasını təmin etməklə yanaşı, yükləmə - boşaltma əməliyyatlarının asanlaşdırılmasına və maksimum mexanikləşdirilməsinə imkan verir. Materialları altlıqlarla birlikdə xüsusi qəfəsələrdə saxlamaq olar. Altlıqlar quruluşuna görə yastı, yeşik formasında və dayaqlı olurlar. Yastı altlıqlardan möhkəm qalaqlanan materialların daşınması üçün, yeşik formasında olan altlıqlardan xırda və səpkili materialların daşınması üçün, dayaqlı altlıqlardan isə forma və qabaritinə görə möhkəm qalaqlanmayan materialların daşınması üçün istifadə olunur.

Yastı altlıqlar ağacdən, metaldan, plastik kütlədən, prestləşmiş kağızdan hazırlandığı halda, yeşik və dayaqlı altlıqlar metaldan, ağacdən və onların kombinləşmiş formasından hazırlanır.

Döşəmələr məhsullar şabellə və ya qəfəsələrdə saxlanıldıqda tətbiq edilir və yüklərin müxtəlif məsafələrə daşınması zamanı istifadə olunur. Bunların praktikada ən çox iki növü: yastı və üstü qurğulu formaları geniş yayılmışdır. Yastı döşəmənin taxta ölçüsü 800 X 1200 mm və yükötürmə qabiliyyəti bir tondan artıq olmaqla taxta

lövhdən ibarətdir. Döşənək tirlər üzərində bərkidilir. Tirlər arasındakı məsafə mexaniki yük vuran qurğuya döşənəyi məhsullarla birlikdə qaldırmağa və hərəkət etdirməyə imkan verir.

Üst qurğulu döşənəklər yeşikli və piştaxtalı olur. Əksər döşənəklərdə üst qurğu qatlanır. Yeşikli və piştaxtalı döşənəklərdən ədədi məhsulların həm yumşaq taralarda, həm də cod tarasız saxlanması üçün istifadə edilir.

Qəfəsələrdə qablaşdırılmış və taradan çıxarılmış məhsullar saxlanılır. Konstruksiyası baxımından qəfəsələr çox müxtəlif olur. Onların təcrübədə rast gəlinən ən xarakterik növləri rəfli, döşənək üzərində mal saxlamaq üçün çoxmərtəbəli, gözcüklü və yeşikli qəfəsələrdir. Qəfəsələr ağacdən, metaldan və dəmir - betondan hazırlanır. Təyinatına görə onlar universal və xüsusi qəfəsələrə bölünürlər.

Rəfli qəfəsələr bir və iki tərəfli olur. Rəflərin sayı qəfəsələrin hündürlüyündən asılıdır və eni 80 sm-ə qədərdir. Bəzi qəfəsələr rəflərin hündürlüyünü dəyişmək üçün avadanlıqlaşdırılır. Bu da öz növbəsində məhsulların həcmi və qabaritini nəzərə alaraq rəfləri bir - birindən müxtəlif məsafələrdə qurmağa imkan verir.

Döşənəklər üzərində mal saxlamaq üçün tətbiq edilən çoxmərtəbəli qəfəsələr gözcüklər şəklində quraşdırılır. Hər bir gözcüyün uzunluğu və eni döşənəyin qurulmasını təmin etməlidir. Mərtəbələrin hündürlüyü mal asmaq üçün oksidləşməyən metaldan olan qarmaqlarla nizamlaşdırılır. Çoxmərtəbəli qəfəsələrdən mexanikləşdirilmiş müasir iri anbarların quraşdırılması üçün istifadə edilir. Bu qəfəsələrin hündürlüyü ən yuxarı mərtəbədəki məhsullarla birlikdə 5 metrədən artıq olur.

Yuvalı qəfəsələr konstruksiya etibarını ilə rəfli qəfəsələrə bənzəyir (burada rəflərin eninə tərəf divarcıqlardan ibarət arakəsmələri olur). Yuvaların dərinliyi və eni 40-60 sm təşkil edir. Yuvalı qəfəsələrdə adətən ölçüsü və çəkisi az olan

məhsullar (məsələn, elektrik armaturları, dəftərxana ləvazimatları, qapı - pəncərə ləvazimatı, metal borular üçün bərkidicilər və s.) saxlanılır. Yeşikli qəfəsələr siyirməli vəşikləri olan şkaflər şəklində hazırlanır.

Kronşteynlər bəzi növ məhsulların asılı vəziyyətdə saxlanması üçün tətbiq edilir, kronşteyn divardan müəyyən qədər aralı bərkidilmiş xırda ağacdən (çubuqdan) ibarətdir; həmin ağacın üzərində isə ayrı - ayrı məhsul növlərinin asmaq üçün oksidləşməyən metaldan qarmaqlar düzəldilir.

Daqqalar və ya sandıqlar açıq şəkildə məhsulların saxlanılmasına xidmət edir. Sandıqlar qapaqlı iri yeşik formasında hazırlanır. Daqqalar anbar binasının taxta ilə ayrılmış bir hissəsidir və onların döşəməsi taxtadan, divarın hündürlüyü 1,5 - 2 m, eni 2,5 - 3 m uzunluğu isə lazımı mal ehtiyatının saxlanmasını təmin edən ölçüdə olur. Yükləmə-boşaltma işləri üçün əlverişli şərait yaratmaq məqsədilə qabaq divarın taxtaları novlarda bərkidilir.

Maye halında olan məhsullarının saxlanması üçün çənlərdən və xırda taralardan, çəlləklərdən, baklardan, bidonlardan, şüşə qablardan və s. istifadə olunur. Çənlər metaldan, dəmir betondan, beton və kərpicdən hazırlanır. Onlar düzbucaqlı silindr, konus, prizma formasında olurlar.

Qaldırıcı-nəqliyyat avadanlıqları. Bu tip avadanlıqlar anbar işçilərinin əməyini maksimum yüngülləşdirir, əməyin məhsuldarlığını artırır, məhsulların vaxtı - vaxtında anbardaxili nəql edilməsi və ya sifarişlər üzrə onların istehlakçılara daşınması üçün optimal şərait yaradır. Qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqları sadə üsullarla idarə edilməli və qabaritləri minimal olmalıdır. Nisbətən mürəkkəb avadanlıqlar universal xarakter daşmalı, yəni bir neçə əməliyyat aparmağa imkan verməlidir.

Qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqları qarşısında aşağıdakı tələblər qoyulur:

- anbar və nəqliyyat işçilərinin əmək məhsuldarlığının mütəmadi olaraq artmasını təmin etməli;
- əmək şəraitinin yüngülləşməsinə və onun təhlükəsizliyinə şərait yaratmalı;
- yükləmə - boşaltma, yüklərin anbardaxili işləmə və anbarlararası daşınma vaxtını qısaltmalı;
- anbar logistik əməliyyatların icra olunmasına çəkilən xərcləri maksimum azaltmalı;
- material resurslarının keyfiyyətli saxlanmasını təmin etməlidir.

Qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqları yüklərin hərəkət istiqamətinə, hərəkət mənbələrinə, iş prinsipinə, tətbiq edilmə miqyasına və anbar qurğuları ilə əlaqəsinə görə təsnif olunur.

Yüklərin hərəkət - yeridilməsi istiqamətinə görə müəyyənləşdirilən avadanlıqlar aşağıdakılardan ibarətdir:

➤ yükü üfüqi və maili istiqamətdə hərəkət etdirmək üçün tətbiq edilən mexanizmlər (bütün nəqliyyat vasitələri, transportyorlar və s.);

➤ yükü şaquli istiqamətdə hərəkət etdirmək üçün tətbiq edilən mexanizmlər (liftlər, elevatorlar);

➤ məhsulları həm üfüqi, həm də şaquli istiqamətlərdə hərəkətini təşkil etmək üçün tətbiq edilən mexanizmlər (kran avadanlıqları, avto və elektro yükləyicilər);

Hərəkət mənbəyinə görə qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqlarının aşağıdakı növləri mövcuddur:

➤ mühərrikli (mexaniki enerji vasitəsilə hərəkət edən) mexanizmlər;

➤ əl ilə məhsul hərəkət etdirmək üçün tətbiq edilən qurğular;

➤ ağırlıq qüvvəsinin təsiri altında hərəkət edən mexanizmlər;

➤ özbaşına (tam avtomatlaşdırılmayan) hərəkət edən qurğular.

İş prinsipinə və ya hərəkət xarakterinə görə qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqları aşağıdakılara:

➤ fasiləsiz işləyən mexanizmlər (konveyerlər, elevatorlar, pnevmatik maşınlar);

➤ dövri işləyən mexanizmlər (kranlar, telferlər, yükqaldıran arabacıqlar);

➤ hərəkət edən avadanlıqlara bölünür.

Tətbiq edilmə miqyasına görə qaldırıcı nəqliyyat avadanlıqları böyük və kiçik mexanikləşdirmə vasitələrinə bölünür. Kiçik mexanikləşdirmə vasitələrinə: domkratlar, diyircəkli lömlər, tallar və bloklar, bucurqadlar, mexaniki kürəklər və müxtəlif növ əl arabacıqları daxildir. Anbar qurğusu ilə əlaqəsinə görə qaldırıcı nəqliyyat avadanlıqları sərbəst hərəkət edən və stasionar mexanizmlərə bölünür.

Yükün üfüqi və maili istiqamətlərdə yeridilməsi həm hərəkət mənbələri, həm də iş prinsipləri üzrə müxtəlif mexanizm və qurğular vasitəsilə aparılır. Bunlar arabacıqlar, transpartyorlar, endirici qurğular və maili qaldırıcılardan ibarətdir.

Çəki-ölçü avadanlıqları. Bu tip avadanlıqlar logistik anbarlaşdırmada ədədi olmayan məhsulların düzgün qəbul edilməsi və buraxılması baxımından çox böyük əhəmiyyətə malikdir.

Anbarlarda tətbiq edilən çəki - ölçü avadanlıqlarına müxtəlif növlü qapanlar, vaqon və avtomobil tərəziləri aid edilir. Tərəzilər istismar edildiyi yerlə əlaqədar olaraq səyyar və stasionar tərəzilərə bölünür. Konstruksiyasına görə tərəzilər çəki daşlı və çəki daşsız olur. Çəki daşlı tərəzilər çəki daşının çəkilən yükə nisbətində görə onluq, yüzlik və minlik olurlar. Tərəziləri xarakterizə edən kəmiyyət onun son çəki həddidir ki, o da hər tərəzidə 200 tona qədər çatır.

Vaqon tərəziləri yük platformasından (bir və ya bir neçə) ibarət olub altında dartqı ilə tərəzinin qoluna birləşdirilmiş qeyri-bərabər manivellələr sistemi yerləşir.

(sprinklerlər) bərkidilir. Yanğın baş verdiyi hallarda istinin təsirindən metal əriyir, sprinklerlər düşür və su pərdəsi əmələ gəlir.

Yanğınsöndürən avadanlıqların vəziyyəti və onun düzgün yerləşdirilməsi vaxtaşırı yerli yanğına nəzarət orqanları tərəfindən yoxlanılır.

Kompyüterlər. İnkişaf etmiş qərb ölkələrinin təcrübəsi sübut edir ki, son illər anbar təsərrüfatının təşkilində kompyüterlərin tətbiqilə əlaqədar olaraq əhəmiyyətli dəyişikliklər baş vermişdir. Belə ki, anbarda logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün fərdi hesablama texnikası bir neçə növ riyazi təminatla (paket proqramlara) malik olur. Məsələn, anbarın potensial müştərilərə xidmət göstərən zaman çəkdiyi xərclərin təhlil edilməsini həyata keçirən proqram təminatı, gündəlik anbar əmtə dövriyyəsinin müəyyənləşdirilməsi, anbar ehtiyatlarının həcminə nəzarət və s. tipli proqramlar mövcuddur. Anbarın potensial müştərilərə xidmət göstərməsi zamanı çəkilən xərclərinin analitik təhlili anbar tərəfindən yerinə yetirilən doqquz müstəqil funksiyanın (bütün növ nəqliyyat vasitələrinin qəbulu, yüklərin anbarda saxlanması, sifarişlərin yerinə yetirilməsi, nəzarət, məhsulların nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi, anbar avadanlıqlarından istifadə, qablaşdırma və yenidən qablaşdırma) faktiki nəticələrini əks etdirən məlumatlar əsasında aparılır.

Korporativ anbarlar xüsusi növ əmtələrin qəbulu, saxlanması, emalı və buraxılmasını həyata keçirdiyindən onlar digər anbarlarla müqayisədə mürəkkəb kompyüter sistemlərinə malikdir və bu kompyüterlər firmanın, təşkilatın ümumi kompyüter sisteminin tərkib hissəsini təşkil edir. Bu tip anbarlarda mürəkkəb kompyüter sistemlərinin tətbiqi hər şeydən əvvəl məhsulların saxlanması zamanı istifadə olunan avadanlıqların mürəkkəbliyi ilə əlaqədardır. Korporativ anbarlarda tətbiq edilən mürəkkəb avadanlıqların əksər hissəsi kompyüterlər

və ya nəzarətəddici proqramlar vasitəsilə idarə edilir. Məsələn, bəzi proqramlar məhsulların kameralara, qəfəsələrə avtomatik yerləşdirilməsi (vurulması) zamanı qurğuların vaxt məsrəfini minimumlaşdırmaq məqsədinə xidmət edir. Vaxt məsrəfinin minimumlaşdırılması üçün əvvəl qeyd edildiyi kimi, tez istifadə olunan məhsullar anbar qapısına yaxın sahələrdə yerləşdirilməlidir ki, yükləmə-boşaltma avadanlıqlarının sərbəst hərəkətini təmin etmək mümkün olsun.

İstənilən anda və ya məqamda istehlakçı sifarişlərinə operativ reaksiya vermək üçün anbarda çalışan operator anbar məlumat bankı yaradır və mütəmadi olaraq onun yeniləşməsini diqqət mərkəzində saxlayır. Sifarişləri qəbul edən operator bu sifarişi məlumatlar bankı ilə tutuşdurur və sifarişin icrası üçün məlumatlar bankına proqram təlimatları əsasında müvafiq əmrilər və göstərişlər verir.

İcra edilmiş sifarişlərin bərpa olunması üçün günün sonunda operator anbarda ehtiyat formasında saxlanılan məhsulların normativ həddən çox (maksimum) və ya az (minimum) olması haqqında cədvəl məlumatları hazırlayır və tabe olduğu struktur bölməyə təqdim edir.

Ümumiyyətlə, anbar işçisi sifariş edilmiş məhsulları anbardan kompyüterlərin tətbiqilə aşağıdakı ardıcılıqla seçir:

Operator qəbul edilən sifarişlərin anbarda olması faktını müəyyənləşdirdikdən sonra bu haqda anbar işçisinə müvafiq məlumat verir. Hər bir sifarişi qəbul edən bu işçi özünün iş yerində quraşdırılmış, adətən özündən solda yerləşən yeşiklərdən birinə sifarişləri ardıcıl yığır. Sağında yerləşən yeşiyə isə konveyer üzərində yavaş - yavaş hərəkət edən, icra edilməsi bu an üçün nəzərdə tutulan sifarişləri qoyur. İşçinin sol tərəfində əlinin altından bir qədər yuxarıda hesablama qurğusu adlanan cihaz quraşdırılmışdır. Bu cihazın nə vaxt işıq siqnalı yanarsa, deməli konveyer üzrə hərəkət edən sifarişə uyğun olaraq

avtomatik qurğu kamera və ya qəfəsədən müvafiq məhsulu axtarıb tapılmışdır. Bundan sonra tapılmış, seçilmiş zəruri kəmiyyətdə məhsullar avtomatik qurğunun köməyi ilə işçi yeşiklərə qoyulur. Cihazın yanan işığı sönür və cihazda göstərilən «0» düyməsini basmaq lazım gəlir. Əgər sifariş edilmiş məhsul bir yeşik - qablaşdırıcı tara üçün azlıq edirsə işçi sifarişlərin icrasını bu ardıcılıqla davam etdirir. Əgər məhsulun qabariti belə əməliyyatı aparmağa imkan vermirsə hər dəfə yeni sifarişlər üçün bu əməliyyatlar sona qədər təkrarlanır.

Anbardan məhsulların seçilməsi prosesini bir qədər də sadələşdirmək məqsədilə işlənilib hazırlanmış yeni sistem daxilində kamera və ya qəfəsələrdən seçilmiş məhsullar üzərinə kompyüterlər tərəfindən yarlıqlar yapışdırılır. İstifadə edilməyən yarlıqlar verilən sifarişlərin tapılmamasına dəlalət edir. Belə sistemin tətbiqi sifarişlərin dəstləşdirilməsi ilə məşğul olan işçini hər dəfə sifariş edilən məhsulların siyahısını oxumaqdan azad edir və hər bir seçilən məhsul üçün kompyüterlə idarə edilən avtomatik qurğunun vaxt məsrəfini 3 - 5 saniyə azaldır və əmək məhsuldarlığını 10% artırır.

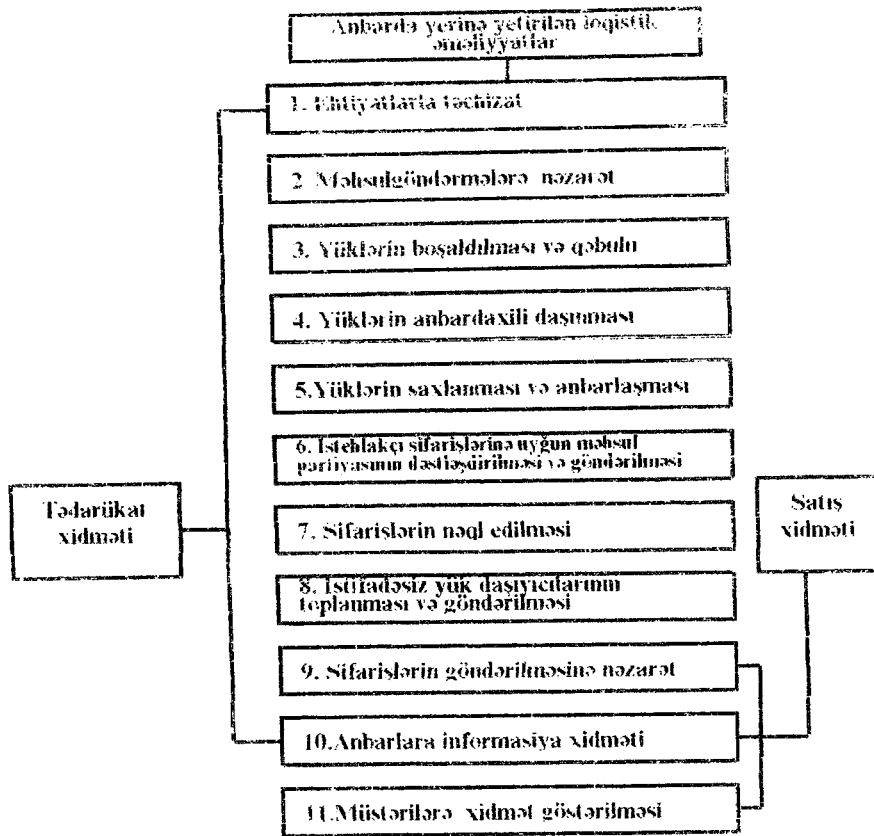
İstər məhsulgöndərənlər, istərsə də məhsul istehsalçıları (istehlakçıları) kompyüterlərin köməyi ilə material ehtiyatlarını optimal idarə etmək imkanı qazanırlar. Daha doğrusu, onlar məhsulların kodu, alıcıların anbarında saxlanılan məhsulların seksiya nömrəsini göstərməklə elektron sifarişləri formasında tədarükat üzrə sifarişlərin qəbulunu kompyüter vasitəsilə rəsmiləşdirirlər. Bəzi məhsullar üzrə partiya nömrəsi də kompyüterin yaddaşına verilir. Tədarükat zamanı belə məlumatlar sifariş edilməyən və hazır olmayan məhsulların göndərilməsini əngəlləyir. Məsələn, istehlakçı dondurulmuş formada məhsulların göndərilməsini tələb edirsə, onda məhsulların dondurulmasına nəzarət edən prosessor bu məhsulların tələb olunan vaxta qədər dondurulması lazım gəldiyindən

onların sifarişçi üçün seçilməsini yerinə yetirmir. Buna görə də kompyüter sifariş edilən məhsulun anbarda olduğu, lakin istehlakçı üçün seçilə bilməməsi haqqında da məlumat verir.

Kompyüter vasitəsilə məhsulların anbar uçuğu haqqında məlumatların yığılması skaynerin köməyi ilə aparılır. Konveyer lentı üzərində hərəkət edən hər bir qablaşdırılmış məhsulun qeydiyyatını aparmaq üçün konveyerin yan tərəfində skayner yerləşdirilir. Bəzi hallarda skaynerlər məhsulların anbarda kamera və ya qəfəsələrə hərəkəti istiqamətində də yerləşdirilir. Firma və müəssisələr skayner – karandaşları məhsulların ştrix - kodları üzərindən keçirməklə ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət etmək imkanı qazanır. Bir sıra firmalar isə özlərinin skaynerlərini rabitə (radio) qovşaqlarına qoşmaqla sifarişlər, məhsulların anbarda saxlanması müddəti və s. haqqında informasiyaların toplanması və qeydiyyatdan keçməsi (yazılması) zamanı əmələ gələ bilən gecikmələri aradan qaldırırlar.

Müasir şəraitdə bir sıra qərb ölkələrində kompyüter texnikasından anbar əməliyyatlarının idarə edilməsi zamanı istifadə olunması əmək məhsuldarlığının 15% yüksəldilməsinə, pərakəndə ticarət şəbəkələrindən sifarişlərin alınması müddətini 12 - 14 gündən 8 - 10 günədək azaldılmasına, dəstləşdirilmiş sifarişlərin sayının 80% - dən 91% - ə qədər artırılmasına, material ehtiyatlarının illik dövriyyəsinin sayının 4,1- dən 6,4 - ə qədər yüksəldilməsinə imkan verir.

11.5. ANBARLARDA YERİNƏ YETİRİLƏN LOGİSTİK ƏMƏLİYYATLAR



Şəkil 11.4. Anbarda yerinə yetirilən logistik əməliyyatlar

Anbarlarda yerinə yetirilən logistik əməliyyatlar mürəkkəb olmaqla yanaşı ehtiyatların yaradılması, yüklərin emal olunması və sifarişlərin fiziki bölüşdürülməsi kimi əsas funksiyaların razılaşdırılmış formada icra olunmasını tələb

edir. Praktiki olaraq anbar logistikası mikrosəviyyədə baxılan, nəzərdən keçirilən əsas funksional sahələri bütünlüklə əhatə edir. Bu nöqtəyi-nəzərdən anbarda yerinə yetirilən logistik proseslər texnoloji proseslərlə müqayisədə genişdir və aşağıdakıları özündə əks etdirir (şəkil 11.4):

- anbarın müxtəlif nomenklaturalı məhsullarla (ehtiyatlarla) təmin edilməsi;
- məhsulgöndərmələrə nəzarətin həyata keçirilməsi;
- yüklərin boşaldılması və qəbulunun aparılması;
- yüklərin anbardaxili nəql edilməsi və daşınması;
- qəbul edilən yüklərin anbarlaşdırılması və saxlanması;
- istehlakçı sifarişlərinə uyğun məhsul partiyalarının dəstləşdirilməsi və anbar məhsul buraxılışının təmin edilməsi;
- sifarişlərin göndərilməsi;
- boş, istifadəsiz yük daşıyıcılarının toplanması, qəbulu və tələb olunan yerlərə göndərilməsi;
- sifarişlərin yerinə yetirilməsinə nəzarətin təşkili;
- anbarlara informasiya xidmətinin göstərilməsi;
- müştərilərə yüksək mədəni xidmətin təmin edilməsi;

Qeyd edilən logistik proseslərin həyata keçirilməsi bu prosesi təşkil edən hər bir tərkib elementləri arasında qarşılıqlı əlaqə və qarşılıqlı asılılıq şəraitində mümkündür. Belə yanaşma anbar xidmətinin fəaliyyətinin dəqiq əlaqələndirilməsinə imkan verməklə bərabər, minimal məsrəflərlə yüklərin anbar daxilində hərəkətinin planlaşdırılması və onlara nəzarətin əsası hesab olunur. Odur ki, bu məntiqi baxımdan çıxış etsək anbarda yerinə yetirilən bütün logistik əməliyyatları şərti olaraq üç hissəyə bölmək olar:

1) xammal, material, dəstləşdirici məmulatlar və hazır məhsulların tədarükatı ilə əlaqədar olan işlərin icra olunmasını nəzərdə tutan əməliyyatlar;

2) yüklərin emalı və onların sənədləşdirilməsi ilə birləşməyə əlaqədar əməliyyatlar;

3) məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satış işlərinin əlaqələndirilməsinə istiqamətlənmiş əməliyyatlar.

Anbarın müxtəlif məhsul nomenklaturası ilə təmin edilməsi (ehtiyatların yaradılması).

İstər kommərsiya fəaliyyəti ilə məşğul olan ticarət - vasitəçi strukturlarda, istərsə də istehsal sahələrində yaradılan anbarların fəsiləsiz fəaliyyətinin təmin edilməsi tədarükat işlərinin düzgün təşkil olunması səviyyəsindən asılıdır. Tədarükatın planlaşdırılması, onun həyata keçirilməsi üçün işlək mexanizmin yaradılması, potensial məhsulgöndərənlərin və optimal nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi, tədarükat prosesinə operativ nəzarətin düzgün təşkili anbarlarda müxtəlif nomenklaturalı məhsul ehtiyatının yaradılması üçün ilkin obyektiv şərt hesab olunur. Anbarların müxtəlif məhsul nomenklaturası ilə təmin olunması zamanı qarşıda duran əsas vəzifə ondan ibarətdir ki, istehlakçıların və istehsal yerlərinin ayrı-ayrı sifarişlər üzrə tələblərinin tam ödənilməsi üçün mövcud zaman kəsiyində anbarlarda məhsulların - yüklərin emal edilməsi imkanlarına uyğun əmtəə (və ya material) ehtiyatları yaradılsın. Buna görə də ehtiyat formasında anbarda saxlanılacaq məhsullara tələbatın müəyyənləşdirilməsi və tədarük metodlarının seçilməsi iri anbar sahələri və qurğularının imkanlarına uyğunlaşdırılmalı, eləcə də məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satışı xidmətinin əməkdaşları ilə razılaşdırılmalıdır. Çünki, milli və beynəlxalq bazarlarda konkret marketinq fəaliyyəti üzrə konsepsiyaya, habelə bazar konyukturası, rəqiblər, qiymət, analoji məhsul istehsalçıları və s. haqqında mükəmməl və dolğun informasiyaya malik olan satış xidməti əməkdaşları anbar xərclərinin azaldılması və qənaət edilmiş əmək və maliyyə vəsaitlərinin məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satış prosesinin təşkilinə yönəldilməsinə maraqlı olmaqla

bərabər bu prosesin tam bazar sonluğu ilə başa çatmasına görə birbaşa məsuliyyət daşıyırlar. Digər tərəfdən satış xidmətinin əməkdaşları bazarın elastik tələbinə uyğun gəlməyən məhsulların istehsalı üçün anbar ehtiyatlarının yaradılması və ya bərpa edilməsi sahəsində tədarükat və təchizat işçilərindən daha mükəmməl bilgiyə malikdirlər.

Məhsulgöndərmələrə nəzarət işinin həyata keçirilməsi.

Bu tip logistik əməliyyatların istər istehsalçıların, istərsə də kiçik partiyalarla məhsulgöndərmələri həyata keçirən logistik vasitəçilərin (nəqliyyat agentlərinin) anbarlarında aparılması mahiyyət baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. Anbarlara daxil olan və ehtiyat formasında saxlanılan ayrı - ayrı növ material resurslarının, həmçinin anbarda müxtəlif istehlakçılara göndərilən sifarişlərin uçotunun təşkili və onlara nəzarətin həyata keçirilməsi anbar yük növlərinin ahəngdar işlənməsini təmin etməklə bərabər anbar güclərindən maksimum istifadə olunmasına, məhsulların saxlanılması üçün zəruri şəraitin yaradılmasına, material resurslarının ehtiyat formasında saxlanılması müddətinin qısaldılmasına, habelə anbar əmtəə dövriyyəsinin sürətlənməsinə imkan verir.

Məhsulgöndərmələrə nəzarət işinin həyata keçirilməsi logistik əməliyyatlar içərisində xüsusi rol oynamaqla yanaşı istehlakçı sifarişlərinin vaxtı-vaxtında qəbul edilməsini və prioritet əsaslarla yerinə yetirilməsi ardıcılığını sadələşdirir. Nəticə etibarilə bazar mal yeridilişinin əlverişli layihələri və ya sxemlərini tərtib edən hər bir logistik sistemin iştirakçısı məhsulların fiziki bölüşdürülməsi kanalları arasında optimal nisbətə nail olur. Nəzarətin hərtərəfli aparılması üçün logistik menecerlərin tövsiyəsi əsasında hər bir firma və ya müəssisədə nəzarət - qeydiyyat kitabları açılır və daxil olan sifarişlərin konkret ünvanı və tarixi göstərilməklə bu kitablarda qeyd olunur. Əgər məhsulgöndərmələrə nəzarət işi logistik vasitəçilərin anbarlarında aparılırsa, onda qeydiyyat kitabı əsasında daxil olan

sifarişlər üzrə material ehtiyatlarının anbarda olub - olmaması yoxlanılır. Material resurslarının anbarda olmadığı halda tədarükət şöbəsinin işçiləri maddi - texniki təchizat bölməsinin əməkdaşları ilə birlikdə cari sifarişin və ya sifarişlər paketinin ödənilməsi üçün mənbələr axtarırlar. Yox əgər bu əməliyyatlar istehsalçı firma və ya müəssisənin satış şöbəsinin əmtəlik anbarında aparılırsa, onda daxil olan sifarişlərə operativ reaksiya vermək məqsədilə istehsal sahələri və ya yerlərinə zəruri göstərişlər verilir.

Bütün bu deyilənlərdən qənaətə gəlmək olar ki, məhsulgöndərmələrə nəzarət işinin təşkili ilk növbədə anbar məhsul ehtiyatlarının səviyyəsini optimallaşdırmaq, anbar xərclərini minimumlaşdırmaqla bərabər nəqliyyat vasitələri və bazara malyeridilişi marşrutlarının seçilməsinə köməklik göstərir. Daha doğrusu, sistem iştirakçılarının manevr etmək imkanları çoxalır.

Yüklərin boşaldılması və qəbulunun aparılması.

Anbarların normal işinin təmin edilməsi üçün xammal, material, yarımfabrikat və dəstləşdirici məmulatların istehsalçı firma və təşkilatlar tərəfindən düzgün qəbul edilməsi böyük əhəmiyyətə malikdir. Bunun üçün ilk növbədə alınmış məhsulların sifariş blanklarında göstərilmiş (məhsulgöndərənlərlə şərtləşdirilmiş) vaxtda öz məhsulgöndərənləri tərəfindən lazımi kəmiyyətdə və keyfiyyətdə, eləcə də zəruri qiymətə göndərilməsi üçün sınaq və ya seçmə yoxlamaları həyata keçirilməlidir. Hazır məhsulların qəbulu ilə bağlı əməliyyatlar tələb olunan səviyyədə yerinə yetirilmədikdə dövriyyə vəsaitlərinin dövr sürəti azalır, transaksiyon (nəqliyyat və anbar) xərclər artır, topdan və pərakəndə satış ticarətini həyata keçirən firma və şirkətlərin təchizat və satış işində fasilələr əmələ gəlir.

Ümumiyyətlə, bu mərhələdə aşağıdakı əməliyyatlar yerinə yetirilir:

- nəqliyyat vasitələrinin boşaldılması;
- göndərilən məhsulların sifariş sənədlərinə uyğun

olub - olmamasına faktiki nəzarət;

- informasiya sistemləri vasitəsilə daxil olan yüklərin sənədləşdirilməsi;

- anbar yük vahidlərinin formalaşması;

Istehsalçı firmalar mal - material qiymətlilərinin qəbulu və yoxlanması zamanı vaxta və maliyyə vəsaitlərinə qənaət etmək üçün anbar sahələrinin, yük boşaltma və qəbul etmə sahələrinin istehsal yerlərinə yaxın olması məsələsinə ciddi fikir verməlidirlər.

Firmanın ərazisində və ya onun ixtisaslaşdırılmış məhsul anbarlarının qarşısında nəqliyyat vasitələrinin toplaşmasına imkan verməmək və yükləmə - boşaltma işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı əmək məsrəflərinə qənaət etmək üçün məhsulgöndərənlərlə razılaşdırılmış məhsulgöndərmə qrafikləri tərtib edilir. Bu növ qrafiklər məhsulgöndərənləri digər alıcı firmaların tələblərinin ödənilməsi üçün səfərbər edir, nəqliyyat vasitələrindən səmərəli istifadə edilməsinə şərait yaradır, vaxtından əvvəl məhsulgöndərmələr üzrə istehlakçı firmalarla yaranacaq mübahisələrdən sığortalayır və onların tədarükət üzrə normal tərəfdaşa çevrilməsinə imkan verir. Eyni zamanda yükləmə - boşaltma qurğularından və sahələrindən məhsuldar istifadə edilməsi, boşaltma işlərinin vaxtında yerinə yetirilməsi, məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətə qəbulu, onların anbarlaşdırılması, ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət və istehsal yerlərinin zəruri materiallarla vaxtında təmin edilməsi baxımından məhsulgöndərmə qrafikləri istehlakçı firmalar üçün də böyük əhəmiyyət kəsb edir. Odur ki, əsas materialların ciddi şəkildə müəyyən edilmiş gündə, digər növ materialların tələb olunduqca göndərilməsinə xüsusi diqqət yönəldilməlidir.

Qeyd edilən tədbirlərin aparılması istehlakçı firmaları bir növ ünvanlarına daxil olan yüklərin boşaldılması və anbarlaşdırılması üçün səfərbər edir və işçi qüvvəsinin əsas istehsaldan ayrılmasına imkan vermir.

Məhsulların göndərilməsi, qəbulu və istehsal yerlərinə buraxılması ilə bağlı əməliyyatları düzgün icra etmək üçün bu əməliyyatların icrasını özündə əks etdirən sənədlərlə diqqətli davranmaq lazımdır.

Sifarişə əsasən məhsulgöndərənlər məhsulları göndərməyə hazırladıqdan sonra istehlakçılara yükləmə haqqında xəbərdarlıq edir. Xəbərdarlıq sənədində sifarişin nömrəsi və məhsulların göndərilmə vaxtı göstərilir. Bundan sonra məhsulgöndərənlər yüklənmiş məhsulların konkret hansı firmaya (şirkətə) ünvanlandığını təsdiq etmək üçün müşahidə sənədləri hazırlayır və bu sənədlər - məktublər məhsul partiyası ilə birlikdə istehlakçıya göndərilir.

Praktikada əksər hallarda məhsullar istehlakçılara bilavasitə başqa nəqliyyat kompaniyalarına məxsus nəqliyyat vasitələri və ya ayrı - ayrı paylayıcılar vasitəsilə çatdırılır. Belə hallarda ya nəqliyyat təşkilatlarının, ya da paylayıcının məhsulu müşahidə edən sənədlərindən istifadə olunur. Bu sənədlərdə məhsulgöndərəninin adı və hüquqi ünvanı, məhsulların sertifikatı, yük yerlərinin sayı, məhsulların çəkisi (kütləsi), nəqletmənin xüsusiyyətləri və paylayıcının adı göstərilməlidir.

Istehlakçı firmaların məhsulların qəbulu ilə məşğul olan şöbələri tərəfindən gün ərzində ünvanlarına daxil olmuş məhsul partiyaları haqqında rəhbərliyə operativ məlumat verilir. Firmanın mühasibatlığı daxil olmuş yüklərin xəbərdarlıq sənədlərinə, sifarişə və hesab fakturalara uyğunluğunu yoxlayır və məhsul partiyasının daxil olmasına nəzarət kitabında müşahidə sənədinin nömrəsi, məhsulun göndərilməsi tarixi, məhsulgöndərəninin adı, nəqletmə vasitələri və yüklərin qısa təsviri haqqında məlumatları qeyd edir.

Əksər firmalar məhsulların göndərilməsi və ya alınması haqqında yuxarıda qeyd edilən sənəd növlərindən istifadə etmirlər. Onlar məhsulgöndərmələrlə bağlı sənədlərin tərtibi və ötürülməsində informasiya

mübadiləsinə əsaslanan fərdi hesablaşma məhsullarının tətbiqinə üstünlük verirlər. Kompüter tərəflərin sənədləşdirmə işlərini sadələşdirir, nəql və qəbul etmə zamanı istismara yararlı olmayan məhsulların tez aşkar olunmasına köməklik göstərir, məhsulların istismar yerlərinə vaxtında çatdırılması işini asanlaşdırır.

Yük stansiyasının (limanın) anbarından alındıqda məhsulları qəbul edən firma və ya müəssisə taranın qüsursuz olduğunu, tara üzərində yük haqqında müvafiq göstəriciləri (yükün adı, çəkisi, yük yerlərinin miqdarı, netto və brutto çəkisi) özündə əks etdirən yarlıqların, ticarət nişanları və ya markalarının vurulduğunu və yük yerlərinin sayının nəqliyyat sənədində qeyd olunan məlumatlara uyğunluğunu yoxlamalıdır.

Qəbul edilən məhsullar istifadəyə yararlı olmayan və ya istifadəsi müvəqqəti etibarsız hesab olunan vaqon - konteynerlə daxil olmuşdursa və yük stansiyasının surğucları (plombları) bütöv deyilsə, yaxud plomb nəqliyyat sənədinə uyğun gəlmirsə (aralıq-seçmə stansiyaların plombu vurulmuşdursa) bu zaman yük qəbul edən vasitəçi ticarət strukturları və alıcı təşkilatlar nəqliyyat orqanlarından yükün çəkisi, yük yerlərinin sayı, yükün göndərilməsi tarixi və s. göstəriciləri özündə əks etdirən, yük müşahidəedici sənədləri - nəqletmə üzrə müvafiq qaimələr və ya hesab fakturalar tələb etməlidir.

Anbarlara məhsulların qəbul edilməsi prosesinin xarakterinə görə: məhsulgöndərənlərdə və son-istehlakçı müəssisələrdə qəbul kimi təsnif etmək olar. Məhsulgöndərənlərə məhsullar bilavasitə bölgü kanallarına müvafiq olaraq istehsalçılardan daxil olur. Son istehlakçı anbarlarına isə məhsullar həm istehsalçı firma və müəssisələrdən, həm də məhsulgöndərən firmalardan daxil olur. İstər məhsulgöndərənlərin anbarlarına, istərsə də son istehlakçıların anbarlarına məhsulların qəbul edilməsi proseduru eyniyyət təşkil edir.

Məhsulgöndərənlərin və istehlakçıların anbarlarına məhsullar dəmir yolu stansiyaları, su limanları, avtomobil nəqliyyatı departamentləri tərəfindən daxil olur.

Məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinə müvafiq olaraq məhsullar təyinat məntəqəsinə məhsul istehsalçıları, vasitəçi ticarət strukturları və istehlakçıların öz gücü – nəqliyyat vasitələri hesabına çatdırılır. Əvvəlcədən razılaşmaya əsasən məhsullar son təyinat məntəqəsinə məhz istehlakçının nəqliyyat vasitələri ilə daşınarsa, nəql olunursa, onda belə bir halda məhsullar adətən kəmiyyətə ilkin məntəqədə – istehsalçının və ya məhsulgöndərənin anbarında qəbul edilir. Keyfiyyət üzrə isə məhsulların qəbulu bu anbarların texniki imkanları çərçivəsində ilkin sınaqdan çıxarıldıqdan sonra qəbul edilir. Praktiki təcrübə sübut edir ki, bir sıra vasitəçi ticarət strukturlarına (məhsulgöndərən firma və şirkətlərə) məxsus anbarlar texniki inkişaf baxımından zəruri tələblərə cavab vermədiyindən məhsulların keyfiyyətinin yoxlanması üçün onlara zahiri baxış aparılır. Taralaşdırılmış (ilkin və ya təkrar) məhsullar yalnız yük yerlərinin miqdarı və brutto çəkisi ilə qəbul edilir.

Dəmir yolu və ya su nəqliyyatı ilə gətirilən məhsullar miqdar və brutto çəki üzrə vaqon (barja) açıldığı və boşaldığı yerlərdə qəbul edilir. Tarasız - ədədi məhsulların qəbulu isə bir qayda olaraq xalis çəki və məhsul vahidləri miqdarı üzrə həyata keçirilir.

Vasitəçi ticarət strukturlarına məxsus ixtiyari anbarlarda məhsulların qəbul edilməsinin əsas xarakterik cəhəti ondan ibarətdir ki, qüsursuz, heç bir zədəyə malik olmayan taralarda gətirilən məhsullar istehlakçı sifarişlərinin həcmindən asılı olaraq açılır və içərisindəki məhsulların miqdarı və keyfiyyəti yoxlanılır. Belə bir yoxlama son-məhsul alan firma və təşkilatın əgər o, istehsalçılırsa xammal, material və yarımfabrikat anbarında, yox əgər ticarət təşkilatıdırsa onda pərakəndə satış mağazalarında aparılır. Lakin müəyyən hallarda

taralaşdırılmış məhsulların miqdarı və keyfiyyəti anbarda da yoxlanıla bilər. Bu yoxlama işgüzar tərəfdaşlar arasında bağlanan təsərrüfat müqavilələrində nəzərdə tutulan hallarda və ya son istehlak yerlərində maddi - texniki təchizat üzrə şərtlərə görə məhsulların taradan azad olunmasına ehtiyac yarandıqda aparılır.

Yüklərin anbardaxili nəql edilməsi və daşınması.

Anbardaxili yük daşımaları yüklərin anbarın müxtəlif zonaları arasında, məsələn, yükləmə- boşaltma zonasından qəbul sahəsinə, buradan saxlanma və dəstləşdirmə sahəsinə, oradan isə yükləmə zonasına daşınması ilə əlaqədar olan yerdəyişməsinə nəzərdə tutur. Qeyd olunan bu əməliyyatlar yükqaldırıcı və boşaldıcı maşın və mexanizmlər vasitəsilə yerinə yetirilir. Anbar daxilində yüklərin yerdəyişməsi və daşınması bir qayda olaraq «birbaşa-düz» marşrutu əsasında həyata keçirilməlidir. Belə bir marşrut üzrə yüklərin yerdəyişməsi məkan baxımından ixtiyari anbar zonası və ya sahəsindən yüklərin təkrar surətdə geri qayıtmasına – təkrar daşımalara və bununla bağlı əməliyyatların iqtisadi baxımdan səmərəsiz yerinə yetirilməsinə imkan vermir.

Məhsulların anbarlaşdırılması və saxlanması. Məhsulların anbarlaşdırılması və saxlanmasının əsas prinsipi anbar tutumundan maksimum istifadə olunması və məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətə qorunub saxlanılmasını təmin etməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə anbarlaşdırma prosesi bir qayda olaraq aşağıdakıları özündə birləşdirir:

- yük vahidlərini anbara daşımaq;
- məhsulları saxlamaq üçün yerləşdirmək və düzgün yığmaq;
- yüklərin saxlanması üçün əlverişli şəraiti və optimal temperatur rejimini yaratmaq;
- informasiya sistemləri vasitəsilə anbarlaşdırılan məhsulların səviyyəsinə nəzarəti həyata keçirmək;
- maddi - məsuliyyət sistemini düzgün qurmaq;

➤ sanitar - gigiyena tədbirlərini həyata keçirmək.

Yük vahidlərinin anbara daşınması əvvəl qeyd etdiyimiz kimi məhsulların kəmiyyət və ya keyfiyyətcə hansı sahə və ya zonada (ekspedisiya və ya yükləmə-boşaltma) qəbul edilməsindən asılıdır. Bu əlamət üzrə qəbul edilməsi məqsədəuyğun hesab edilən məhsullar təyinatı və saxlanma şərtlərindən asılı olaraq daxili nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə anbarlara göndərilir. Burada məhsullar yenidən anbarda tərəfindən kəmiyyət və keyfiyyətcə yoxlandıqdan sonra müvafiq anbarda yerləşdirilmək üçün qəbul edilir və məhsulları müşahidə edən mühasibat sənədlərində tələb olunan qeydlər aparılır.

Məhsulların anbarda səmərəli yerləşdirilməsi və düzgün yığılması isə aşağıdakı müsbət halların yaranmasını təmin edir:

➤ anbarın tutumundan (sahəsindən, həcmindən) maksimum əlverişli istifadə olunur;

➤ məhsulların anbara qəbulu və ya anbardan buraxılışı zamanı onların yerdəyişməsi prosesini asanlaşdırır;

➤ ahçılar üçün məhsulların seçilməsini tezləşdirir;

➤ məhsulların düzgün saxlanılmasına gündəlik nəzarətin aparılması üçün şərait yaradır.

Məhsulların səmərəli yerləşdirilməsi məqsədilə hər bir məhsul növünə müvafiq yer təhkim edilir. Saxlanılması uzun müddət tələb edən və gec- gec daxil olan məhsullar üçün bir qayda olaraq anbar yollarından bir qədər uzaqda sahə ayrılır; əksinə tez tələb olunan məhsullar isə bir qədər yaxında yerləşdirilir. Məhsullara anbar daxilində konkret yerlərin ayrılması və ya bu yerin həmin məhsul partiyası və ya qrupuna təhkim edilməsi, istehlakçı sifarişlərinin ödənilməsi zamanı onlardan konkret qrupların - çeşidlərin yaradılması işini asanlaşdırır.

İri anbarlarda məhsul saxlanılan yerlərə şifr (nömrə) qoyulur. Bu məqsədlə anbarın faydalı sahəsi seqmentlərə

bölünür və bu hissələr konkret nömrələnir. Belə nömrə, yaxud hərflər işarələri hər ştabelə, qəfəsəyə və ya qəfəsə rəflərinə, habelə ayrı - ayrı qəfəsə gözlərinə təhkim edilir.

Bu indeks nömrələri məhsulların anbar uçotunun aparıldığı kartoçkalarda, eləcə də anbar məhsul satışının uçotu jurnallarında qeyd olunur. Məhsullar və ya məhsul qruplarının miqdar uçotunun aparılmasını sadələşdirən bu indeks nömrələri avtomatlaşdırılmış informasiya axtarış sistemləri üzrə anbar mal-material qiymətlilərinin uçot - nəzarət işini sadələşdirir, məlumatlar bankında müvafiq dəyişikliklərin aparılmasına əlverişli şərait yaradır. Bəzi hallarda daimi saxlanılması nəzərdə tutulan maksimum məhsul ehtiyatından artıq məhsulların anbarda toplanması halları müşahidə edilir. Daha doğrusu, zəruri kəmiyyətdə məhsulların saxlanılması üçün planlaşdırılan müvafiq indeks nömrələrində məhsul artıqlığı əmələ gəlir ki, onları bu nömrələrdə yerləşdirmək mümkün olmur. Bunun üçün anbarın ehtiyat sahələrindən və ya müvəqqəti boş saxlanma yerlərindən istifadə olunur. Xarici ölkələrin praktik təcrübəsinə istinadən qeyd etmək olar ki, belə hallarda həmin məhsulların saxlanıldığı yeni, əlavə yerlərə indekslər göstərilməklə «müvəqqəti saxlanma» sözləri yazılmış kartlar asılır.

Anbarın sahəsindən daha məhsuldar istifadə etmək üçün məhsullar düzgün yığılmalı, ştabelələr və qəfəsələr arasında düzgün ölçüdə keçid yolları qoyulmalıdır. Məhsulların bu formada yığılması onların formasını qoruyur, sınımaqdan, kirlənməkdən və digər itkilərdən onları mühafizə edir, zəruri məhsul qruplarının seçilməsini yüngülləşdirir. Məhsulların düzgün yığılmaması nəticəsində onlar tez xarab olur, anbar tutumundan səmərəli istifadə olunmur və nəticədə anbar təsərrüfatında ciddi qüsurlar meydana gəlir.

Məhsulların saxlanma üsulunun seçilməsi məhsulun tərkibi, növü, taranın ölçüləri və aparılan logistik

əməliyyatların xarakterindən asılıdır. Məsələn, kisədə, qutuda qablaşdırılmış halda daxil olan və tranzit qaydada buraxılması nəzərdə tutulan məhsullar mal altlıqları üzərinə yığılmaqla ştabel formasında saxlanılır. İstər istehsalçı firma və ya müəssisələrin, istərsə də logistik vasitəçi qurumların anbarlarından topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinə göndərilməsi nəzərdə tutulan məhsullar mal altlıqları üzərində qrup halında yığılmaqla müvəqqəti (konkret ünvana göndərilmək üçün nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsini gözləyən) saxlanılır. Daha doğrusu, məhsulların fiziki bölüşdürülməsini asanlaşdırmaq üçün onlardan ticarət çeşidi yaradılır.

Məhsullar anbarlara iki üsulla: ştabel və qəfəsə üsulu ilə yığılır:

Aparılan təhlil nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, ştabel üsulu mal altlıqlarından istifadə etməklə anbar sahəsinin hər kvadrat metrində daha çox məhsul saxlanılmasına imkan verir. Məhsulların ştabel yaxud tərəcə üsulu ilə saxlanılmasında anbar işçilərinin əsas diqqəti hər məhsul qrupu üçün müəyyən edilmiş yığılma hündürlüyünü nəzərə almaqla anbar sahəsindən, tutumundan maksimum səmərəli istifadə etməyə yönəldilməlidir.

Anbarlara məhsulların yığılma hündürlüyü əl əməyinin mexanikləşdirilməsi səviyyəsindən asılıdır. Fiziki əmək sərfi böyük olan anbarlarda məhsulların yığılma hündürlüyü 2 metrdən, hər bir məhsul partiyasının çəkisi isə 50 kq - dan artıq olmamalıdır.

Anbarda məhsulların keyfiyyətli saxlanılması üçün mühüm amillərdən biri də, anbarda paralel hava cərəyanının tənzim edilməsidir. Bunu nəzərə alaraq məhsulların ştabel formasında saxlanması zamanı şəbəkəli mal altlıqlarından istifadə edilir. Bundan başqa, anbarlaşdırma zamanı məhsullar anbarın divarından və tavanından normativlərlə (hər məhsul qrupu üçün müxtəlifdir) müəyyən olunmuş məsafədə yerləşdirilməlidir,

məsələn, anbarda bərk tarada saxlanılan məhsullar divardan və tavadan 0,5 m, yumşaq tarada saxlanılan məhsullar isə 1 m - dən az olmayaraq aralı yığılmalıdır.

Normativ üzrə ştabellərin divarla aralıq məsafəsi 0,3 m-dən, ştabellərarası məsafə isə 0,25 - 0,30 m - dən az olmamalıdır.

Ştabellərə məhsullar taralarda (kisələrdə, yeşiklərdə, boçkalarda) yığılır. Bu da məhsullar arasında normal hava axını təmin edir.

Məhsulların və taranın növündən asılı olaraq ştabellər düz, tərsinə (üçlük və səkkizlik), dama - dama, quyuvarı və ara - ara tamasalar qoymaqla yerləşdirilir.

Düz yığılmış ştabellərdə ayrı-ayrı məhsullar üçün yerlərin saxlanması daha məqsədəuyğundur. Məhsulların quyuvarı və ara-ara tamasa qoyulan qaydada yığılması məhsulların tez xarab olmasının qarşısını alır. onların arasında normal temperatur üçün şərait yaradır. Daha doğrusu, rütubətdən qorunan məhsullar məhz bu üsulla yığılır.

Qəfəsələrdə ilkin taralardan azad edilmiş məhsullar saxlanılır.

Məhsulların yığılması üsullarından asılı olmayaraq onların markası kənardan görünməlidir. Ştabellər və qəfəsə qrupları arasında keçid yollarının, habelə qəfəsələrin və ştabellərin ölçüsü yük vahidlərinin anbardaxili daşınması, yerdəyişməsi üsullarından və bunun üçün tətbiq edilən nəqliyyat vasitələrinin növündən asılıdır. Mərkəzi keçid yollarında istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin qarşılıqlı, yan keçidlərdə isə birtərəfli hərəkətinə imkan yaradılmalıdır. Anbarlarda ştabel yığan mexanizmlər tətbiq olunursa keçid yollarının eni sərbəst hərəkəti təmin etməlidir.

Bircinsli, lakin müxtəlif vaxtlarda daxil olan məhsullar bir - birindən ayrı saxlanmalıdır. Buna praktikada qrup formasında məhsul saxlama üsulu deyilir. Müxtəlif

vaxtlarda məhsulların bir - birindən ayrı saxlanması onların növbə ilə buraxılmasına imkan verir.

Anbarda logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı məhsulların bu və ya digər səbəbdən təbii itkisi baş verir. Bunun üçün hər bir anbarda təbii itki norması müəyyənləşdirilir.

Anbarlarda məhsulların saxlanması zamanı təbii itki normaları ilin dövründən, coğrafi zonalardan, anbar binasından (isidilən və ya isidilməyən, soyudulan və ya soyudulmayan) deyil, həm də məhsulların anbarda saxlanması müddətindən asılı olaraq differensiallaşdırılır. Məsələn, bir gündən 30 günədək saxlanılan və ya 30 gündən çox saxlanılan məhsullara tətbiq edilən itki norması.

Təbii itki yalnız anbarda aparılan inventarizasiya nəticəsində mal-material qiymətlilərinin dəyərindən çıxılaraq silinir. Bunun üçün təbii itkilərin ehtimala görə silinməsinə dair hesablama aparılır. Norma üzrə hesablanmış itki faktiki itkidən çoxdursa, həmin faktiki itki tamamilə hesabdən silinir, əksinə məhsulların faktiki əksiyyəti yol verilmiş həddən - normadan çoxdursa, fərq məhsulların normal saxlanılmasına bilavasitə cavabdeh olan maddi məsul şəxslərdən tutulur.

İtkinin miqdarı hər bir məhsul qrupu üzrə ayrı-ayrılıqda, onun satışı buraxılan həcmi və faktiki qalığı nəzərə alınmaqla hesablanır. Qalan hallarda təbii itkilərin həcmi məhsulların orta saxlanma müddətinə görə müəyyən edilir. Bunun üçün inventarizasiya dövrünün əvvəlinə məhsul qalıqlarının orta miqdarı bir günlük dövriyyəyə bölünür.

Məhsulların saxlanması zamanı müəyyən olunmuş təbii itki norması aşağıdakı düsturla hesablanır:

$$T_{i,n} = \frac{(A_g \times M_q) \cdot C_n \cdot H_m}{G_m \cdot 100}$$

burada, $T_{i,n}$ - təbii itki norması;

A_g - anbar yük dövriyyəsi, mln.manat;

M_q - inventarizasiya dövrünə məhsul qalığı mln.manat, tonla;

C_n - məhsulların orta saxlanma müddəti, ayla;

H_m - məhsul üçün müəyyən edilmiş təbii itki norması, faizlə;

C_m - məhsulun saxlanma müddəti, ayla.

Məhsulların saxlanması üçün əlverişli şəraitin yaradılması anbar binasının seçilməsindən başlanır.

Məhsulların saxlanması üçün isidilən, qızdırılmış və isidilməyən anbar binalarından, bazalardan, terminallardan, soyuducu kameralardan, talvarlar və açıq meydançalardan istifadə olunur.

İsidilən anbarlarda elə məhsullar saxlanılır ki, onların fiziki - kimyəvi xassələri mütəmadi olaraq müsbət temperatur və müəyyən rütubət tələb edir. Belə məhsullara parça, tikili məmulatlar, baş geyimləri, foto və radio malları, xırdavat və s. sənaye məhsulları aid edilir. Ərzaq məhsullarından bu tip anbarlarda qənd, qənnadı məmulatları, çay, quru meyvə, yeyinti konsentratları, meyvə - tərəvəz konservləri və s. saxlanılır.

Qızdırılmış anbarlarda mənfi dərəcəli temperaturda öz keyfiyyətini itirməyən, lakin ciddi temperatur və hava rütubəti dəyişməsindən qorunmaq tələb edən məhsullar saxlanılır. Bura bir qayda olaraq qab-qacaq, metaldan hazırlanmış təsərrüfat malları, tornaçılıq məhsulları, tütün, un, dənli yem bitkiləri və s. aiddir.

İsidilməyən anbarlar temperatur və hava rütubətinin dəyişməsinə və tərəddüdlərə davam gətirə bilən, lakin atmosfer qalıqları və günəş şüalarının təsirindən tez xarab olan məhsullar üçün nəzərdə tutulmuşdur. Belə məhsullara müxtəlif markalı sementlər, divar və yazı kağızları, elektrik məftilləri, elektrik qaytanları, meşə materialları və s.- ni nümunə göstərmək olar.

Açıq meydançalarda özünün ilkin əmtəəlik

xüsusiyyətlərini və istehlak dərəcini itirməyən yanacaq, inşaat materialları, çuqun borular, mişarlanmış taxta materiallar, kərpic və asbosement borular və s. kimi məhsullar saxlanılır.

Soyuducu kameralarda yalnız öz fiziki-kimyəvi xassələrinə görə mənfi dərəcəli temperatur tələb edən ərzaq məhsulları saxlanılır. Belə məhsullara ət, kolbasa məmulatları, mal-qara yağı, süd məhsulları, yumurta, balıq gastronomiyası, tez xarab olan meyvə-tərəvəz məhsulları və s. aid edilir.

Ayrı - ayrı məhsullar üçün optimal, yəni əlverişli temperatur dərəcəsi və hava rütubəti müxtəlifdir və bir anbar binasında bir neçə məhsul qrupunu saxlamaq lazım gəlir. Ona görə də məhsulların əksəriyyəti üçün məqbul hesab edilən orta şərait yaradılmalıdır. Sənaye məhsulları üçün qışda havanın temperaturu 15 - 18 dərəcə, havanın rütubəti 60 - 70%, ərzaq malları üçün isə (tez xarab olan məhsullardan başqa) temperatur 6-10 dərəcə, rütubət isə 70 - 75% səviyyəsində saxlanılır.

Müəyyən temperatur və rütubət rejimi müəyyən edilmiş hər bir anbar binasında termometr və psixrometr olmalıdır. Bunların köməyi ilə məhsulların saxlanması rejimi nəzarət altına alınır və bu rejim vaxtı - vaxtında dəyişdirilir.

İsidilən anbarlarda temperatur rejimi və hava rütubəti isitmə və havadəyişmə (ventilyasiya) sistemlərlə tənzimlənir.

Anbarda sanitariya - gigiyena qaydalarına əməl olunması, məhsulların keyfiyyətli saxlanılmasını üçün mühüm şərtlərdən biridir. Sanitariya - gigiyena qaydalarına əməl olunması hər cür ziyanvericilərin məhv edilməsinə, anbar işçilərinin normal işləməsinə səbəb olur. Bu məqsədlə anbarda əmələ gələn zibillər, lüzumsuz taralar yığışdırılıb müəyyən olunmuş yerlərə daşınmalı və iki gündən bir anbarın döşəməsi müxtəlif kimyəvi maddələrin qarışığı ilə təmizlənməli, yuyulmalıdır. Anbar işçiləri zəhərli kimyəvi

maddələr tətbiq etməklə gəmiricilərə, ziyanverici həşəratlara qarşı müntəzəm mübarizə aparmalıdırlar.

Anbarlaşdırılan məhsulların keyfiyyəti üzərində sisteməlik müşahidə aparılır. Bunun üçün məhsullar zahiri formada gözdən keçirilməli, vaxtaşırı nümunələr götürülməli, laboratoriya təhlilləri aparılmalıdır. Məhsulların keyfiyyətində kənarlaşmalar müşahidə olunduğu halda bunun qarşısını ala biləcək tədbirlər kompleksi həyata keçirilməlidir.

Sifarişlərin komplektləşdirilməsi və anbar məhsul buraxılışının təmin edilməsi.

Dəstləşdirmə prosesi istehlakçı sifarişlərinə uyğun məhsulların göndərilməyə hazırlanması və seçilən nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsilə əlaqədar olan əməliyyatları özündə birləşdirir:

- istehlakçı sifarişlərinin qəbulu;
- hər bir sifariş üzrə konkret nomenklaturalı məhsulların seçilməsi;
- seçilmiş məhsulların istehlakçı sifarişləri əsasında dəstləşdirilməsi;
- məhsulların göndərilməyə hazırlanması (taralaşdırılması, məhsul daşıyıcılarına yerləşdirilməsi);
- hazırlanmış sifarişlərin rəsmiləşdirilməsi və buna nəzarətin təşkili;
- istehlakçı sifarişlərinin məhsulgöndərmə partiyaları formasında birləşdirilməsi və məhsulları müşahidə edən nəqliyyat qaimə sənədlərinin tərtibi;
- məhsulların nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi.

Sifarişlərin dəstləşdirilməsi dəstləşdirmə zonalarında həyata keçirilir. Bunun üçün zəruri olan sənədlərin hazırlanması və rəsmiləşdirilməsi informasiya sistemləri vasitəsilə aparılır.

Ümumiyyətlə, istehlakçı sifarişlərinin idarə edilməsi və sifarişlərin sənədləşdirilməsi məsələləri bu dərsləyin həm məhsulların fiziki bölüşdürülməsi, həm də tədarükat

logistikasına aid fəsilərinə geniş şərh edilmişdir. Buna görə də istehlakçı sifarişlərinin hazırlanması, sənədləşdirilməsi və iqtisadi tərəfdaş hesab olunan firma və ya müəssisələrə verilməsi problemlərinə toxunulmayacaq. Lakin məhsulların anbardan ayrı - ayrı istehlakçı qruplarına buraxılmasının təşkili anbar logistikası baxımından xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Məhsullar anbar buraxılışının yerinə yetirilməsi xüsusiyyətinə görə iki yerə bölünür:

a) istehsalçı firma və müəssisələrdə material resurslarının istehsal proqramının tələblərinə uyğun istehsal sahələri və ya yerlərinə buraxılması;

b) ləğv vasitəçilik missiyasını həyata keçirən təşkilatlarda məhsulların ayrı - ayrı bölüşdürmə və satış kanallarına buraxılması.

Praktikada istehsalçı firma və müəssisələrdə məhsulların anbardan buraxılması prosesinin özünə də: istehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün zəruri olan xammal və materialların maddi - texniki təminat anbarlarından buraxılması və istehsal prosesinin nəticəsi hesab olunan əmtəəlik məhsulların hazır məhsul anbarlarından müxtəlif logistik vasitəçilərə və ya sifir səviyyəli satış kanalları vasitəsilə konkret istehlakçılara buraxılması kimi ikili yanaşma mövcuddur.

İstehsalçı firma və ya müəssisə miqyasında sexlərin, istehsal sahələrinin, eləcə də ayrı-ayrı iş yerlərinin müxtəlif növ material resursları ilə bir qərar və mütəşəkkil təmin edilməsi, «qidalandırılması» işində anbar təsərrüfatı mühüm rol oynayır. Bu məqsədlə istehsal anbarlarının fasiləsiz işinin təmin olunması üçün hər növ material resursları üzrə ehtiyatlar yaradılmalı və onların səviyyəsinə «maksimum - minimum» nəzarət metodları ilə operativ nəzarət təşkil edilməlidir. Mahiyyət etibarilə bu nəzarət metodunun məqsədi anbarda saxlanılan istehsal ehtiyatlarının müəyyən edilmiş normalar əsasında

maksimum və ya minimum həddini müəyyən etməkdən ibarətdir. Çünki, istehsal proqramının yerinə yetirilməsi üçün zəruri olan material resurslarının işçi yerlərə və ya sahələrə anbardan tələb olunan vaxtda verilməsi, buraxılması hər növ material resursları üzrə ehtiyatların mövcudluğu ilə şərtlənir. Odur ki, maksimum ehtiyatın səviyyəsi sığorta, cari və hazırlıq ehtiyatlarının cəmi, minimum ehtiyatın səviyyəsi isə sığorta və hazırlıq ehtiyatının cəmi kimi qəbul edilir.

Material resurslarının anbarlardan sexlərə, istehsal sahələrinə və ayrı-ayrı iş yerlərinə buraxılması əsasən iki: *passiv və aktiv üsulla həyata keçirilir. Passiv üsul-istehsal olunan hazır məhsulun nomenklaturası və buna müvafiq olaraq həmin məhsulun hazırlanması üçün sərf edilən müxtəlif xammal və material növləri tez - tez dəyişən, yeniləşən istehsal müəssisələri, firmalarında tətbiq olunur.* Belə üsulun tətbiqinə üstünlük verən yerlərdə və istehsal sahələrində materiallar anbarlardan birdəfəlik tələbnamələr, yaxud da limit kartlar üzrə buraxılır.

Fəal üsul - hazır məhsul istehsalı üçün zəruri hesab olunan xammal, material növlərinin nisbətən sabit xarakterli olduğu müəssisələrdə, yəni kütləvi və iriseriyalı istehsal şəraitində material resurslarının iş yerlərinə və ya istehsal sahələrinə buraxılması zamanı tətbiq edilir. Bu üsulun mahiyyəti ondan ibarətdir ki, istehsal sexləri və ya sahələrinin rəhbərləri qabaqcadan onlar üçün müəyyən edilmiş limit üzrə hələ plan ayı (ongünlük, iş həftəsi, iş növbəsi) başlamazdan əvvəl maddi-texniki təchizat şöbəsinə və ya bu xidməti yerinə yetirən struktur bölmələrinə zəruri növ material resurslarının nə vaxt və hansı kəmiyyətdə çatdırılması haqqında məlumat verir. Konkret material resurslarının nə vaxt və nə qədər buraxılması haqqında məlumata malik olan anbar təsərrüfatı işçiləri aldıkları tələbnamələrə müvafiq olaraq xammal və materialları iş yerlərinə və ya sahələrinə buraxırlar. Materialların

anbardan buraxılmasının fəal üsulunun geniş tətbiqi iş yerləri və ya sahələrinin rəhbərlərini təchizatla əlaqədar gündəlik problemlərdən azad edir və onlar üçün istehsalın təşkili və idarə edilməsi ilə bağlı imkanlar yaradır.

Əmtəlik məhsulların hazır məhsul anbarlarından buraxılması bir qayda olaraq tədarükat bazarında bağlanmış məhsulgöndərmə müqavilələrinə uyğun formada həyata keçirilir. Məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinin tələblərinə müvafiq olaraq anbar məhsul buraxışı istehsalçı firmasının xüsusi nəqliyyat vasitəsi və ya nəqliyyat agentliklərinə daşımalarla bağlı müvafiq rüsumlar, tarif haqları ödəməklə, həmçinin alıcının öz vəsaiti hesabına həyata keçirilir. Bu məqsədlə optimal nəqliyyat marşrutları seçilir və nəqliyyat vasitələri buraxılan məhsulların yüklənməsi üçün əvvəlcədən quraşdırılmış, tikilmiş xüsusi platformalara, meydançalara verilir.

İstər istehsalçı firma və ya müəssisələrdən, istərsə də logistik vasitəçilərin anbarlarından məhsulların son istehlak yerlərinə buraxılması onların anbarlarda düzgün saxlanılmasından başlayır. Çünki, məhsulların anbarda düzgün və səmərəli yerləşdirilməsi, ardıcıl yığılması məhsulgöndərmələr üçün əlverişli şərait yaradır. Ümumiyyətlə, məhsullar istehsalçı müəssisələrin anbarlarından istehlakçılara qablaşdırılmış formada, logistik vasitəçilərin anbarlarından isə həm qablaşdırılmış, həm də qablaşdırılmamış, lakin sortlaşdırılmış formada iri və xırda partiyalarla göndərilir. Bu ilk növbədə istehlakçıların tələbatından, topdan və pərakəndə ticarət müəssisələrinin mal dövriyyəsinin həcmindən və quruluşundan asılıdır. Məsələn, ərzaq məhsulları iri partiyalarla buraxılırsa bu zaman onlar müşahidəedici sənədlərə müvafiq surətdə göndərilmiş taralarda (çəllək, qutu, küpə və s.) ştəbellərdən və tərəcələrdən seçilir və verilmiş sifarişlərə uyğun olaraq dəstləşdirilir. Lakin logistik vasitəçilərin əksəriyyətinin iri partiyalarla məhsul almaq

imkanları yox dərəcəsidədir. Belə hallarda məhsullar onların üzərində istehlakçı sifarişlərinə uyğun bəzi əməliyyatlar (qablaşdırmadan azad etmək, yenidən qablaşdırmaq, çeşidlərə ayırmaq) aparıldıqdan sonra topdan və ya pərakəndə ticarət şəbəkələrinə göndərilir. Daha doğrusu, müxtəlif istehsal müəssisələrinin sənaye çeşidindən istehlakçı sifarişlərinə uyğun ticarət çeşidləri yaradılır.

Anbarların işində ahəngdarlıq yaradılması, nəqliyyat vasitələrindən daha səmərəli istifadə olunması və logistik sistemin hər bir iştirakçısının fasiləsiz təchiz edilməsi üçün həm istehsalçı firmalarda, həm də logistik vasitəçilərdə sifarişlərin qəbulu, məhsulların prioritet əsaslarla buraxılmasına dair xüsusi qrafiklər tərtib edilir və məhsulgöndərmələrin həyata keçirilməsinə nəzarət mexanizmi vasitəsilə bu işə nəzarət edilir.

Məhsulların anbarlardan buraxılışını rəsmiləşdirən mühasibat sənədləri (hesab - faktura, əmtəə - nəqliyyat qaimələri) müasir informasiya sistemlərinin köməyi ilə tərtib edilir və bu sənədlər üzrə aşağıdakı prosedurlar yerinə yetirilir:

➤ hesab - fakturalara və ya əmtəə - nəqliyyat qaimələrinə uyğun məhsullar ştəbellərdən, qəfəsələrdən seçilir və qablaşdırma sahələrinə, zonalarına aparılır;

➤ seçilmiş məhsulların və ya məhsul partiyasının təkrar qablaşdırılması, markalanması, müvafiq ticarət yarlıqlarının, texniki-istismar və daşıma qaydalarını göstərən qəbul edilmiş standart işarələrin, etiketlərin yapışdırılması həyata keçirilir;

➤ anbar buraxılışına hazır məhsullar ekspedisiya sahəsinə gətirilir;

➤ iri partiyalarla göndərilən və yenidən qablaşdırılan məhsullar ekspedisiya sahəsində nəqliyyat vəsaitlərinə yüklənir.

Ayrı - ayrı istehlakçı sifarişlərinə uyğun gələn

məhsullar avtomatlaşdırılmış anbarlarda xüsusi operatorlar, mexanikləşdirilmiş anbarlarda isə anbardar tərəfindən seçilir. Bu zaman seçilən məhsullar elə yığılmalıdır ki, onların daşınması işini sadələşdirmək və ətraf mühitin neqativ təsirlərindən qorumaq məqsədinə xidmət edən qablaşdırma işini yüngülləşdirmək mümkün olsun. Seçilən məhsullar inventar taralara yığılır. Hər bir taraya qablaşdırma yarlığı vurulur və maddi - məsul şəxs tərəfindən imzalanır. Qablaşdırılan məhsulların keyfiyyətinə xüsusi diqqət yetirilməlidir.

Məhsulların miqdarı və keyfiyyəti diqqətlə yoxlanıldıqdan, habelə hesab-faktura və qablaşdırma yarlıqlarına uyğunluğu həyata keçirildikdən sonra taraların hər birinə inventar nömrəsi verilir, yəni taralar xüsusi formada surğuclanır. Bunu üçün hər bir anbardar bir tərəfində firma və ya müəssisənin adı, digər tərəfində isə məhsul buraxılışını həyata keçirən anbarın adı və ya nömrəsi qeyd olunan plombirlərdən (surğuclardan) istifadə edir. Plombirlər bir qayda olaraq anbardarda saxlanılır.

Surğuclanmış tara yerlərinin ekspedisiyaya verilməsi əməliyyatı anbarda bu məqsədlə açılmış xüsusi jurnalda qeyd olunur. Əgər ekspedisiya şöbəsi, bölməsi və ya hissəsi ilə anbar buraxılış sahəsi arasında əlaqələr vahid informasiya sisteminin köməyiylə aparılırsa, onda ekspedisiya şöbəsinə (hissəsinə) üzərində inventar nömrəsi əks olunan bir nüsxə hesab - faktura təqdim edilir.

Praktikada çox zaman məhsullar logistik vasitəçilərin anbarlarından istehlakçılara iri partiyalarla istehsalçı müəssisədən daxil olmuş taralarda göndərilir. Daha doğrusu, məhsulları istehlak yerlərinə istehsalçı firmalardan alınan qablaşdırma formasında göndərmək mümkünsə, yenidən onların inventar tarasına qablaşdırmaq lazım gəlmir və məhsulgöndərən təşkilatın tarasında göndərilir. Bu zaman həmin taralara yeni inventar nömrələri yazılır və hesab - fakturalarda hər iki: ilkin və sonrakı inventar

nömrələri qeyd olunur.

Məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinə müvafiq olaraq məhsullar həm istehsalçı, həm də vasitəçi təşkilatların anbarlarından istehlakçı firma, habelə nəqliyyat departamentləri tərəfindən (agentlərinin) yalnız bu məhsulların alınması üçün vəkil edilmiş şəxslərə (xüsusi formada tərtib edilmiş, firma və ya müəssisənin ali rəhbəri və baş mühasibi tərəfindən imzalanmış və möhürlənmiş vəkalətnamə şəklində) verilir.

Məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətə düzgünlüyü yoxlanıldıqdan sonra onların alınmasına maddi - məsuliyyət daşıyan hər bir nümayəndə informasiya sistemlərinin köməyiylə tərtib edilən əmtəə - nəqliyyat qaimələrinin müvafiq nüsxəsini imzalayır. Əmtəə - nəqliyyat qaiməsinin anbardarda qalan nüsxəsi müxtəlif debitor və kreditorlarla hesablaşma aparmaq üçün firmanın mühasibathəsinə təhvil verilir.

Əgər məhsulgöndərmələrin bazis şərtlərinə müvafiq olaraq istehsalçı firmalar hazır məhsulların birbaşa son təyinat məntəqəsinə göndərilməsinə məsuldursa, onda anbar məhsul buraxılışını sərbəst qaydada, satış şöbəsinin tərtib etdiyi əmtəə-nəqliyyat qaimələrinə uyğun təşkil edirlər. Nəqliyyat departamentinə təhvil verilmiş məhsul partiyası haqqında alıcılara informasiyalar informasiya sistemləri vasitəsilə çatdırılır.

Anbarlara informasiya xidməti göndərilən və ya qəbul edilən yük vahidləri haqqında informasiya axınlarının idarə edilməsini nəzərdə tutmaqla anbar xidmətinə aid edilən funksional bölmələr arasında funksional qarşılıqlı əlaqəni təmin edir. Bu tip informasiyalar olmadan bütövlükdə firma və müəssisəni, eləcə də onun hər bir struktur bölməsinin normal fəaliyyətini təmin etmək, o cümlədən zəruri logistik qərarların tələb olunan vaxtda qəbul edilməsi prosesi çətinləşir.

Firma və müəssisələrin texniki imkanlarından asılı

olaraq informasiya axınlarının idarə edilməsi həm müstəqil sistem kimi (mexanikləşdirilmiş anbarlarda) ayrıca, həm də informasiya və material axınlarının (avtomatlaşdırılmış anbarlarda) idarə edilməsi üzrə ümumi avtomatlaşdırılmış sistemin tərkib hissəsi kimi də həyata keçirilə bilər. Ümumi formada götürdükdə informasiya xidməti aşağıdakıları əhatə edir:

- giriş sənədlərinin işlənməsi;
- məhsulgöndərənlərin sifarişləri üzrə təkliflərin verilməsi;
- məhsulgöndərənlərin sifarişlərinin rəsmiləşdirilməsi;
- anbarda ayrı - ayrı məhsul çeşidləri üzrə ehtiyatların səviyyəsinə nəzarət;
- istehlakçıların sifarişlərinin qəbulu;
- məhsulgöndərmələrin (anbar məhsul buraxılışının) rəsmiləşdirilməsi;
- optimal yük partiyalarının seçilməsi və göndərmə marşrutlarını özündə birləşdirən dispetçer xidmətinin göstərilməsi;
- məhsulların haqqının ödənilməsilə bağlı pul vəsaitlərinin məhsul sahiblərinin hesablaşma hesabına daxil olması haqqında müvafiq məlumatın verilməsi (alıcıların hesablarının);
- operativ işçi heyəti və firmanın yuxarı idarəetmə aparatı ilə informasiya mübadiləsinin aparılması;
- müxtəlif statistik informasiyalarla təminat və s.

Sifarişlərin yerinə yetirilməsinə nəzarət və alıcılara yüksək mədəni xidmətin təmin edilməsi.

Sifarişlərin qəbul edilməsi proseduruna tədarükat logistikasında geniş yer verilmişdir. Lakin istehlakçı firmalarda qəbul edilən bu sifarişlərin yerinə yetirilməsi xüsusi əhəmiyyət daşıdığından hər bir mərhələdə onların icra olunması səviyyəsinə mütləq nəzarət təşkil edilməlidir. Bunun üçün firma və müəssisənin satış xidməti (struktur

bölməsi, istehsal bölməsi ilə qarşılıqlı fəaliyyət göstərməlidir. Öz istehsal proqramlarını istehlakçı sifarişləri əsasında quran firmalar sifarişlərin yerinə yetirilməsi müddəti haqqında konkret bilgiyə malik olduğu üçün məhsulun tez başa gəlməsinə (keyfiyyət parametrlərinə əməl etmək şərtilə) çalışmalı və hazır məhsulun sonrakı taleyinə birbaşa məsuliyyət daşıyan satış xidməti əməkdaşlarının sərəncamına verməlidir. Satış xidməti ilə istehsal bölmələri arasında firmadaxili iqtisadi əlaqələrin təmin edilməsi ilk növbədə sifarişlərin icra olunması əməliyyatlarına nəzarət və alıcılara yüksək mədəni xidmət göstərilməsinə istiqamətlənib. Deməli, sifarişlərin yerinə yetirilməsinə nəzarət istehlakçılara yüksək mədəni xidmətin göstərilməsilə dialektik vəhdət təşkil edir. İstehlakçılara logistik xidmətin müvəffəq həyata keçirilməsi bu xidməti göstərən firmanı rəqib firmalardan fərqləndirən mühüm strateji əlamət hesab edilir. Praktikada xidmətin üç əsas elementini fərqləndirirlər: *satışa qədər, satış zamanı və satışdan sonra.*

Satışa qədər göstərilən xidmət pulsuzdur.

Satış zamanı göstərilən xidmət növlərinə əsasən aşağıdakılar:

- məhsulların çeşidlərə ayrılması;
- göndərilən məhsulların keyfiyyətinin tam yoxlanılması;
- fasovka və qablaşdırılması;
- sifarişlərin dəyişdirilməsi;
- alıcılara məsləhətlərin verilməsi;
- məhsulların satış və istismara hazırlanması;
- müvafiq texniki-iqtisadi və istismar qaydaları haqqında sənədlərlə təminat;
- alıcı personalının öyrədilməsi;
- yükləmə - boşaltma işlərini həyata keçirməklə ekspeditor xidməti;
- informasiya xidməti;

➤ nəqliyyat agentlikləri ilə məhsuldaşımalar üçün müqavilələrin bağlanması aid edilir.

Satışdan sonrakı xidmət məhsul istehlakçılarında göstərilən geniş çeşidli xidmət növlərini özündə ehtiva edir:

- avadanlıqlar və ya məmulatların quraşdırılması;
- zəmanətli xidmət;
- ehtiyat hissələrilə təminat;
- məhsulların müvəqqəti dəyişdirilməsi;
- qusur aşkar edilən məhsulların qəbulu və dəyişdirilməsi.

11.6. ANBARLARIN EFFEKTİV FƏALİYYƏT GÖSTƏRMƏSİ PROBLEMLƏRİ

İstehsalçı firma və təşkilatlar qarşısında duran vacib problemlərdən biri firmanın material resursları və ya hazır məhsullarının saxlanması, istehsal istehlakına hazırlaması üçün bilavasitə anbar sahələri ilə təmin edilməsindən ibarətdir. Buna görə də firma və şirkətlərin qarşısında həlli əhəmiyyət kəsb edən üç alternativ:

a) yeni anbar qurğularını tikmək və ya başqasının mülkiyyətində olanları özünün xüsusi mülkiyyətinə keçirmək;

b) ümumi istifadədə olan anbarlar və anbar sahələrindən müştərək istifadə etmək;

c) digər firma və müəssisələrə məxus anbar binalarını lizinq qaydasında müvafiq icarə haqları ödəməklə istifadəyə götürmək kimi məsələlərin həll edilməsi durur.

Qeyd olunan variantlar arasında seçimin aparılması zamanı firma və müəssisələr məhsulların qəbul edilməsi mərhələsindən onların konkret istehlakçılara buraxılması anına qədər yerinə yetirilən anbar logistik əməliyyatlarına çəkilən xərclərin minimum olması halına daha çox üstünlük verirlər. Praktiki təcrübə göstərir ki, istehsal - satış fəaliyyəti

ilə məşğul olan təsərrüfat subyektləri üçün variantların kombinəlaşdırılmış formasının tətbiqi məhsulların anbarlaşdırılması sistemində problem xarakterli mühüm məsələ hesab olunur. Belə ki, istehsalçı firma və şirkətlər özlərinin istehsal etdiyi məhsulları (xüsusilə mövsümi xarakter daşıyan məhsulları) müxtəlif bölgü kanalları vasitəsilə müxtəlif regionlarda intensiv reallaşdırırlarsa a) və b) variantlarından birgə istifadə edilməsi onlar üçün iqtisadi nöqtəyi - nəzərdən daha əlverişlidir. İstənilən vəziyyətdə bu seçimin aparılması iqtisadi kompromislər vasitəsilə həll edilir. Lakin onu da nəzərdən qaçırmaq lazım deyil ki, hər iki variant kifayət qədər üstünlüklərə və çatışmazlıqlara malikdir.

İstehsal - satış fəaliyyəti ilə məşğul olan təsərrüfat subyektləri üçün a) variantının seçilməsi aşağıdakı iqtisadi meyarlarla şərtləşir:

➤ anbarın yüksək və stabil əmtəə dövriyyəsinə malik olması;

➤ satış bazarının tutulduğu və rəqabətin kəskinləşdiyi bir şəraitdə anbar məhsullarına tələbatın artması;

➤ məhsulların saxlanması və onlara nəzarətin təşkilinin vaxtı - vaxtında təmin edilməsi;

➤ satış strategiyasına mütəmadi dəyişikliklərin aparılması imkanlarının geniş olması;

➤ satıcılar tərəfindən müxtəlif xidmət növlərinin göstərilməsini tələb edən istehlakçılara yüksək xidmət mədəniyyətinin təklif edilməsi və s.

Aydındır ki, qeyd olunan bu iqtisadi meyarların hər biri ayrı - ayrılıqda xüsusi anbar binalarının tikilməsi və ya qurğularının əldə edilməsi üçün maddi şərt hesab edilir. Əgər firma və ya müəssisələrin anbar əmtəə dövriyyəsinin həcmi azdırsa, nomenklaturası az və rəqabət qabiliyyəti zəif olan məhsullarla müxtəlif səpkili bazara və ya bazar segmentinə çıxırsa, onlar üçün xüsusi anbarların yaradılması iqtisadi baxımdan məqsədəuyğun deyil. Çünki,

belə bir şəraitdə firma və müəssisənin əldə etdiyi gəlir xüsusi anbarların yaradılması və avadanlıqların quraşdırılmasına çəkilən əmək və maliyyə məsrəfləri, habelə məhsulların anbarlaşdırılması ilə bağlı olan xərclərin kəmiyyətcə ödənilməsinə kifayət etmir. Belə olan halda bazara çıxarılaçaq əmtəlik məhsul istehsalı üçün lazım olan bütün növ material resursları, habelə əmtəlik məhsulun özünün müxtəlif anbarlarda saxlanması xərcləri istehsal xərclərinə bərabər və ya ondan çox olur. Daha doğrusu, bir manatlıq əmtəlik məhsulun anbar saxlanma xərcləri onun faktiki maya dəyərini ötüb keçir və müəssisənin iqtisadi vəziyyəti getdikcə pisləşərək digər bazar subyektlərindən iqtisadi üstünlüyə düşür.

Belə bir vəziyyətlə qarşılaşmamaq üçün firma və şirkətlər ümumi istifadədə olan anbar binaları və qurğularından istifadə etmək məcburiyyətində qalırlar. Başqa sözlə, ümumi istifadədə olan anbarlar o firma və şirkət üçün əlverişli hesab olunur ki, onların bazarlara çıxışı yenidən təmin edilib və ya yeni bazarlar haqqında marketing informasiyalarına malik deyillər, bu bazarlarda məhsul satışının həcmi stabil və ya faktiki olaraq məlum deyil. Belə tip anbarlar anbar təsərrüfatının genişləndirilməsi üçün firmadan kapital qoyuluşu tələb etmir. Beləliklə, anbar bina və qurğularından istifadə olunması çevikliyi artır, xüsusi anbarların yaradılması ilə bağlı maliyyə riskləri azalır və ya ondan tamamilə sığortalanmaq mümkün olur. Ümumi istifadədə olan anbarlarda göstərilən logistik xidmətlərin sayı çoxluq təşkil edir və onlar yüksək səviyyəli texnoloji anbar avadanlıqları ilə təchiz edirlər.

Amerika assosiasiyasının məlumatlarına əsasən ümumi istifadədə olan anbarın sahibləri aşağıdakı logistik xidmətləri göstərirlər:

- yük vahidlərinin emalı, saxlanması, bölüşdürülməsi və qablaşdırılması;
- nəqliyyat yük vahidlərinin saxlanması;

- anbarda rütubət və temperatura nəzarət, habelə onun tənzimlənməsi;
- anbar sahələrinin və idarə binalarının istehlakçılara müvəqqəti icarəyə verilməsi;
- telefon, kompyüter və videoterminal xidmətlərinin göstərilməsi;
- anbar daxilində məhsulların fiziki bölüşdürülməsi;
- informasiyaları hazırlayan, oxuyan və hesablayan müasir qurğuların və skaynerlərin verilməsi;
- yüklərin göndərilməsi üzrə planların konsolidasiya formasında hazırlanması;
- məhsulların sortlaşdırılması və qablaşdırılması;
- dezinfeksiya işlərinin həyata keçirilməsi;
- məhsulların markalaşdırılması, yarlıqların yapışdırılması, trafaretlərin yazılması, ətraf mühitin təsirlərindən və daşınmalar zamanı dəyən ziyanlardan qorumaq üçün mühafizəedici polietilenlərlə qablaşdırılması;
- poçt xidməti və ekspress göndərmələrin təşkili;
- yüklərin müxtəlif nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi və boşaldılması;
- xüsusi saxlama yerləri və sahələrinin hazırlanması;
- yük vahidlərinin ölçülməsi, sınaqdan keçirilməsi, testləşdirilməsi və nəzarət işinin təşkili;
- məhsulu müşahidə edən sənədlərin hazırlanması və göndərilməsi;
- yerli və regional məhsul göndərmələrin yerinə yetirilməsi üçün avtomobil xidmətinin göstərilməsi;
- qabaritsiz yüklərin göndərilməsi üçün nəqliyyat vasitələrinə xüsusi qurğuların quraşdırılması;
- yüklərin qəbulu, ünvanlarının dəyişdirilməsi və tranzit göndərmə ilə əlaqədar sənədlərin rəsmiləşdirilməsi;
- yük göndərmələrin məntəqələr üzrə bölüşdürülməsi;
- yük sənədlərinin hazırlanması;

- regional anbar xidmətləri;
- kreditləşmə haqqında informasiya məlumatlarının verilməsi;
- yüklərin su, dəmir yolu və digər nəqliyyat növləri ilə daşınmaları üçün terminal servis xidmətlərinin göstərilməsi;
- iri qabaritli yüklərin, metalların və qeyri - standart anbar avadanlıqları tələb edən məhsulların saxlanması;
- yüklərin açıq saxlanılmasının təşkili;
- kiçik partiyalarla göndərilən məhsulların tərəlləşdirilməsi;
- əlverişli tara növlərinin, xüsusilə konteynerlərin saxlanması və s.

Digər diqqət çəkən məqam ondan ibarətdir ki, xüsusi anbarlara malik olan firma və şirkətlərin rəhbərləri məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və satış strategiyasında müvafiq dəyişiklikləri çox asan aparmaqla, həm anbar məhsul qalığınının həcmi tələb olunan səviyyədə saxlaya bilir və bununla da bazar konyukturasına əsaslı təsir göstərir, həm də istehlakçıların ayrı - ayrı sifarişlərini dolğun ödəmək imkanına malik olurlar.

Məhsulların xüsusi anbarlarda saxlanması onların səviyyəsinə, kəmiyyət və keyfiyyətə saxlanması şəraitinə və şərtlərinə, məhsulların anbardan buraxılması qaydalarına, yanğından mühafizə tədbirlərinin vaxtı - vaxtında aparılmasına nəzarət işinin təşkilini asanlaşdırır. Müasir iqtisadi şəraitdə istehlakçıların yüksək səviyyəli logistik xidmətlərə ehtiyac və tələbatını nəzərə alsaq görərik ki, bir tərəfdən ümumi istifadədə olan anbarlarda yüksək xidmət mədəniyyətinə nail olmaq olduqca çətin və mümkünsüzdür, digər tərəfdən isə belə anbarlar vasitəsilə istehlakçılara xidmət göstərilməsi zamanı onlarda yaranan psixoloji maneələri dəf etmək olduca mürəkkəbdir. İstehlakçılar belə bir şəraitdə müxtəlif arzuolunmaz hallarla rastlaşır və nəticə etibarilə firma özünün real və potensial

əhətlərini itirmək təhlükəsi ilə qarşılaşır.

Bütün qeyd edilənlər bir daha təsdiq edir ki, firma və şirkətlər c) variantı ilə anbar tikililəri və qurğularını müvəqqəti, yəni lizinq müqavilələri əsasında üç aydan 25 ilə qədər icarəyə götürmələri onlar üçün daha əlverişlidir. Belə olan halda onlar ilkin olaraq yeni, xüsusi anbar sahələri yaratmaqdan azad olur, ümumi istifadədə olan anbarlara göstərilən çatışmazlıqlara görə ümumiyyətlə meyl göstərmirlər. Nəticədə az maliyyə imkanına və kiçik əmtəə dövryyəsinə malik, habelə bazara yeni çıxış kanalları əldə edən hər bir təsərrüfat subyektinin anbar tikililəri və qurğularının lizinq yolu ilə icarəyə götürməsi onlara bir sıra üstünlüklər, məsələn:

- maliyyə vəziyyətini yaxşılaşdırana qədər belə anbarlardan istifadə etməklə tələbatını ödəmək;
- istənilən vaxt icarə müqaviləsinin müddətini uzatmaq və ya onun fəaliyyətini dayandırmaq hüququna malik olmaq;
- müəyyən müddətdən sonra istifadə etdiyi anbarın qalıq dəyərini ödəməklə xüsusi mülkiyyətinə keçirmək (xüsusiləşdirmək) imkanı qazandırır.

Qeyd edilənlərdən belə qənaətə gəlmək olar ki, xüsusi anbarların yaradılması, ümumi istifadə təyinatlı anbarlardan istifadə edilməsi və ya lizinq yolu ilə icarəyə götürülməsi variantları arasında seçimin aparılması, qərarların qəbul edilməsi logistik menecerdən iqtisadi baxımdan çeviklik və peşəkarlıq tələb edir. Logistik menecer bununla bərabər iriləşdirilmiş şəkildə aşağıdakı:

- a) anbarın növünün, sayının və gücünün seçilməsi;
- b) müəyyən ərazidə anbarların rəşional yerləşdirilməsi (dislokasiyası);
- c) anbarda saxlanılan və emal edilən məhsulların nomenklaturasının (çəşidinin) müəyyənləşdirilməsi;
- ç) anbarda yüklərin emal edilməsi üzrə sistemlərin və texnoloji anbar avadanlıqlarının seçilməsi;

d) anbar sahələrinin planlaşdırılması, anbarların layihələşdirilməsi, faydalı anbar sahəsindən istifadənin optimallaşdırılması;

e) anbar logistik funksiyaların dəqiqləşdirilməsi, inkişaf perspektivlərinin müəyyənəşdirilməsi və anbar işçi heyəti üzrə qərarların qəbulu kimi işləri də həyata keçirir.

Birinci iki məsələ bir yerdə, qarşılıqlı formada həll edilir və qəbul edilən logistik strategiyalardan, habelə ümumi logistik xərclərin tərkibində məhsulların anbarlaşdırılması ilə əlaqədar xərclərin xüsusi çəkisindən asılıdır.

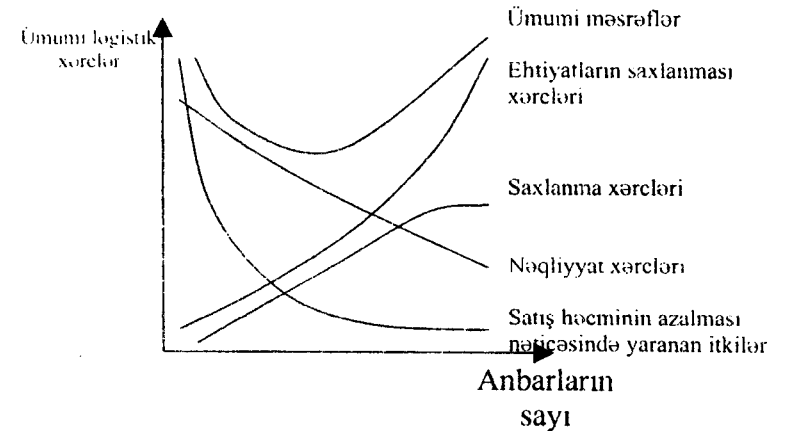
Bir və ya bir neçə, bir-birinə yaxın regionlarda özlərinin istehsal etdikləri məhsulların satışını təşkil etməklə məhdudlaşan kiçik və orta firmalar adətən bir anbara malik olurlar. Milli və beynəlxalq bazarlarda məhsul satışına malik olan iri firmalar üçün bu məsələ – bir anbarla istehlakçılara xidmət göstərilməsi olduqca mürəkkəbdir və bu məsələnin həlli təbii ki, çoxlu sayda mövcud çətinliklərin aradan qaldırılmasını tələb edir. Vəziyyətdən çıxış yolu arayan logistik menecerlər kompromislərin axtarılmasına və onun tətbiqinə, habelə müxtəlif regionlarda istifadəsi mümkün hesab olunan anbar sahələrinə tələbatın təhlilinə daha çox üstünlük verirlər. Bu zaman anbar şəbəkələrinin yerləşdirilməsi (dislokasiyası) üçün geniş yayılmış iki: mərkəzləşdirilmiş (bir regionda iri anbara və ya terminala əsaslanan) və qeyri - mərkəzləşdirilmiş (müxtəlif satış regionlarında bir neçə anbarlara əsaslanan) variantlardan istifadə olunur. Bu aspektdən çıxış edən menecerlər anbarların sayının artırılması ilə bağlı məsələyə məhz logistik məsrəflər kondeksindən yanaşırlar.

Anbarların sayı, növü, gücü və ərazi baxımından yerləşdirilməsi logistik dövrdən keçən material axınlarının kəmiyyətindən və onların rəşional təşkilindən, satış bazarında mövcud konyuktur vəziyyətdən, satış bazarının tutumundan, bu bazarda istehlakçı qruplarından və onların

ayrı - ayrı bazar seqmentlərində mərkəzləşməsi dərəcəsindən, məhsulgöndərənlərin istehlakçılara nisbi yaxınlığından, kommunikasiya əlaqələrinin xüsusiyyətlərindən asılı formada müəyyənəşdirilir.

Nəzərə almaq lazımdır anbar şəbəkələrinin formalaşması və onun zəruri regionlar üzrə yerləşdirilməsi məsələsi ixtiyari logistik məsələ kimi mütləq optimallaşdırılmalıdır. Daha doğrusu, yeni anbar binalarının tikilməsi və ya quraşdırılması, fəaliyyət göstərən anbarların alınması (xüsusi mülkiyyətə keçirilməsi) və onların istismarı bir tərəfdən əhəmiyyətli dərəcədə kapital qoyuluşları tələb edirsə, onunla əlaqədardırsa, digər tərəfdən satış anbarlarının istehlakçılara maksimum yaxınlaşması hesabına tədavül xərclərinin azaldılmasını (istehlakçılara yüksək xidmət səviyyəsi saxlanılmaqla) təmin etmək lazım gəlir.

Aşağıda verilən qrafikdə satış sistemlərində logistik anbarların kəmiyyətə artmasının anbar xərclərinə təsiri əks etdirilmişdir:



Şəkil 11.5. Logistik xərclər və onların anbarın sayından asılı formada dəyişməsinin xarakterik xüsusiyyəti

Qrafik təsvirdən görünür ki, anbarların sayının artması ilə məhsul satışının həcmnin azaldılması nəticəsində yaranan itkilər və nəqliyyat xərcləri aşağı düşürsə, yerdə qalan digər xərc növlərinin kəmiyyəti isə bu artıma mütənəsb şəkildə yüksəlir. Nəqliyyat xərclərinin digər xərc növlərilə müqayisədə azalması nəqliyyat vasitələrinin intensiv olaraq çox yük götürməsilə əlaqələndirilir. Daha doğrusu, ilk növbədə nəqliyyat xərcləri ayrı - ayrı anbarlar arasında proporsional şəkildə bölünür və anbarlar konkret istehlakçıya yaxınlaşdırılmaqla daşıma məsafəsi azalır. Buradan belə nəticə hasil olunur ki, anbarların sayının artması nəticəsində nəqliyyat xərclərinin azaldılması məhsulların istehsal olunduğu mənbələrdən müxtəlif səpkili anbarlar arasında paylaşdırılmasından və daşıma məsafəsindən birbaşa asılıdır.

Anbarların istehlakçılara maksimum yaxınlaşdırılması zamanı sifarişlərin dəqiq və vaxtında yerinə yetirilməsi, onların dəyişən tələbinə tez reaksiya verilməsi üçün yeni imkanlar yaranır və mahiyyət etibarlı ilə məhsul satışı həcmnin artırılması nəticəsində yarana biləcək məsrəflərin azaldılması üçün əlverişli şərait formalaşır. Bu isə xüsusi anbar sahələrinin azaldılmasına və kiçik partiyalı sifarişlərə daha çox meyilli olan pərakəndə satış ticarəti şəbəkələrinə məxsus alıcılar, habelə bölüşdürmə sistemi üçün daha aktualıq kəsb edir.

Digər xərc növləri, məsələn məhsulların anbarlaşdırılması və onların saxlanması xərcləri, habelə ehtiyatların idarə edilməsi ilə əlaqədar xərclər isə anbarların sayına müvafiq olaraq artır. Çünki hər bir yaradılan, sayı artırılan anbar öz qarşısında duran vəzifələri yerinə yetirmək, anbar logistik əməliyyatları həyata keçirmək üçün anbar sahiblərindən maddi, maliyyə və əmək məsrəfləri tələb edir. Bir anbarda bu xərclərin kəmiyyətinin çox, digərində az və ya əksinə olmasından asılı olmayaraq firma və şirkətlər, məhsulların fiziki

bölüşdürülməsi ilə məşğul olan bazar subyektləri bu xərclərdən sığortalanmayıblar. Odur ki, ümumi formada onların kəmiyyəti, anbarların sayı ilə düz mütənəsblik təşkil edir və nəticədə ümumlogistik xərclərin artması müşahidə olunur.

Bütün bunlarla yanaşı anbarların yerləşdirmə mərkəzlərinin seçilməsi də logistik qərarların qəbul edilməsi üçün həlledici əhəmiyyət kəsb edir. Buna görə də logistik dövrənin hər bir mərhələsində yaradılan, tikilən və ya quraşdırılan anbar bina və qurğularının mövcud, potensial gücü mütləq nəzər alınmalıdır. Anbar güclərinin hesablanması zamanı konkret növ xammal, material, dəstəlaşdirici məmulatlar və hazır məhsulların saxlanması şərtlərinə və şəraitinə qarşı irəli sürülən bir sıra tələblər ön plana çəkilir. Məsələn, daş kömür, qum, mişar daşları, bəzi növ yük maşınları, kənd təsərrüfatı təyinatlı maşın və mexanizmlərinin saxlanması üçün böyük anbar güclərinə tələbat saxlanması çox az əmək və maliyyə vəsaiti sərfi hesabına başa gələn açıq anbarlar hesabına ödənilir. Lakin dəyəri yüksək olan əksər nomenklaturalı və ya çeşidli istehsal - texniki təyinatlı və xalq istehlakı mallarının ətraf mühitin təsirindən və digər neqativ hallardan (oğurluq, yanğından mühafizə, korroziya və sairədən) qorunmasını təmin edən xüsusi anbar binaları və qurğuları tələb olunur. Təbii ki, belə binaların tikilməsi və avadanlıqların, qurğuların əldə edilməsi, alınması çox baha başa gəlir.

Anbarların yerləşdirmə mərkəzlərinin seçilməsi zamanı nəzərə alınan mühüm amillərdən biri də bu anbarlarda saxlanması proqnozlaşdırılan məhsullara bazarın potensial tələbatı və mövcud anbarların gün ərzində bu tələbatı ödəyə bilməsi qabiliyyətidir. Başqa sözlə, istehsalçıların məhsul istehlakçılara yaxınlaşmasını qarşısına məqsəd qoyan logistik menecerlər konkret proqram təminatlarının köməyi ilə müxtəlif mümkün variantları təhlil edir və natural kəmiyyətlərlə ölçülən

anbar ehtiyatlarının həcmi müəyyənləşdirirlər. Əgər logistik dövrənin hər hansı mərhələsində yaranan anbarlar bu tələbatı ödəyə bilmirlərsə, bu anbarlara müraciət edən istehlakçı qruplarının və onlara lazım olan məhsul nomenklaturasının sayı çoxluq təşkil edirsə, onda firma və müəssisənin idarəetmə aparatı istehlakçıların daha çox mərkəzləşdiyi ərazidə yeni anbar binalarının yerləşdirilməsi haqqında logistik qərarlar və layihələr hazırlayır və onu həyata keçirirlər.

Anbarların yerləşdirilməsi mərkəzlərinin seçilməsi zamanı müxtəlif təyinatlı anbarların tikilməsi və istismarına çəkilən məsrəflərin minimumluğu, habelə məhsulların göndərilməsi və daşınmasına çəkilən nəqliyyat xərclərinin az olmasını təmin edən ən optimal, əlverişli varianta iqtisadi baxımdan üstünlük verilir. Nəqliyyat xərcləri nəqliyyat şəbəkələrinin inkişafına yönəldilən ilkin kapital qoyuluşlarından (dəmir yollarının çəkilişi və yenidən təmiri, hərəkətedici nəqliyyat heyətinin əldə edilməsi, alınması, nəqliyyat vasitələrinin saxlanması üçün anqarların tikilməsi, nəqliyyat vasitələrinin təmiri üçün təmir - tikinti sahələrinin quraşdırılması və istismarına çəkilən xərclər) və yüklərin çatdırılması və daşınması üzrə (yüklərin nəql edilməsi, nəqliyyat vasitələri, obyektlər və qurğuların saxlanması və təmiri ilə əlaqədar) xərclərdən ibarətdir.

Ümumi formada anbarların yerləşdirilməsinə təsir edən amilləri iriləşdirilmiş formada aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

- bazar;
- təbii resurslar;
- əhali;
- işçi qüvvəsi;
- vergi və subsidiyalar;
- nəqliyyat xidməti;
- enerji təchizatı;
- əmtəəlik axınların həcmi;

- spesifik xarakterli faktorlar.

11.7. ANBAR SİSTEMİNİN XƏRCLƏRİ

Anbar sistemlərinin optimal fəaliyyət strategiyasının seçilməsi üçün anbar xərcləri və onların tərkibi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Praktikada anbarların fəaliyyət strategiyasına təsir göstərən altı əsas xərc növü mövcuddur:

- məhsulgöndərmələrlə əlaqədar xərclər;
- anbarda məhsulların ehtiyat formasında saxlanılmasına çəkilən xərclər;
- istehlakçı sifarişlərinin yerinə yetirilməsilə bağlı xərclər;
- istehlakçıların sifariş verdikləri anda anbarda məhsul qıtlığı ilə əlaqədar olan xərclər;
- anbar sisteminin idarə edilməsi xərcləri;
- anbar işçilərinin əmək haqqı xərcləri;
- anbarların sayının azaldılması və təchizat anbarlarının istehlakçılardan uzaqlaşdırılması ilə əlaqədar satış həcmində baş verən itkilər.

1. Məhsulgöndərmələrlə əlaqədar xərclər (nəqliyyat xərcləri). Bu xərclər əsasən: əmtəələrin gətirilməsi və əmtəələrin göndərilməsi kimi iki hissəyə bölünür. Əmtəələrin gətirilməsi xərcləri özündə məhsulların logistik dövrənin iştirakçılarının anbarlarına gətirilməsi ilə əlaqədar olaraq ödənilmiş bütün tarif və fraxtalar, nəqliyyat rüsumları və habelə logistik vasitəçilərin anbarlarına daxil olan yüklərin boşaldılması zamanı kənar təşkilatlar tərəfindən müqavilələr əsasında yerinə yetirilən yükləmə - boşaltma işlərinin və xidmətin dəyərinin ödənilməsi ilə əlaqədar olan xərcləri birləşdirir. İkinci hissə logistik xərclər isə məhsulgöndərmələrin bazis şərtləri əsasında material resursları, hazır məhsullar, dəstləşdirici məmulatlar, eləcə də

yarımfabrikatları istehlakçı firma və müəssisələrin təyinat məntəqəsinə, stansiyasına çatdırılması, vaqonların texniki vasitələrlə təchiz edilməsi və əmtələrin ünvanının dəyişdirilməsi ilə əlaqədar olan xərclər, nəqliyyat təşkilatlarının rüsumları, məhsulların logistik vasitəçilərin anbarlarına göndərilməsi zamanı kənar təşkilatların yerinə yetirdikləri yükləmə - boşaltma işlərinin və xidmətlərinin ödənilməsi üzrə xərcləri əks etdirir.

Bu xərclər müxtəlif sistemlər üçün fərqli ola bilər və bir sıra amillərdən asılıdır (şəkil 11.6).

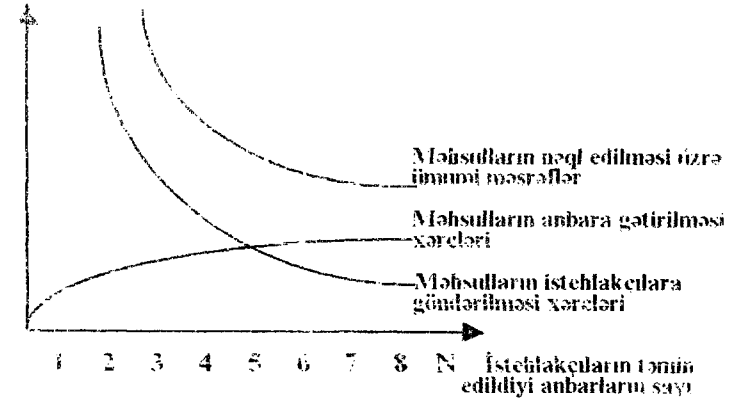
Bölüşdürmə zonasında anbarların sayı artdıqca məhsulların anbara gətirilməsinə sərf edilən nəqliyyat xərclərinin də həcmi artır. Lakin bu asılılıq birbaşa xətti xarakter daşıyır. Burada xərclər şərti-sabit və şərti - dəyişkən tərkibli olur. Ona görə də məhsulların daşınmasına çəkilən xərclərin artım tempi o qədər də yüksək olmur.

Nəqliyyat xərclərinin ikinci tərkib hissəsini təşkil edən məhsulların istehlakçılara göndərilməsi üzrə məsrəflər isə anbarların sayı artdıqca azalır. Bu əsasən nəqliyyat vasitələrinin yürüşlərinin kəskin şəkildə azalması nəticəsində baş verir.

Deməli, məhsulgöndərmələrlə əlaqədar xərclər bölüşdürmə zonalarında anbarların sayının artması ilə əlaqədar olaraq azalır.

2. Anbarda məhsulların ehtiyat formasında saxlanılmasına çəkilən xərclər. Saxlanma xərclərinə məhsul kütləsinin miqdarca azalması və məhsulun keyfiyyətinin xarablaşması nəticəsində yaranan itkilər, ehtiyatların saxlanması üçün zəruri olan canlı və maddiləşmiş əmək məsrəfləri aiddir.

Bu xərclərə anbar binalarının və tikililərinin amortizasiya ayırmaları, sığorta haqları, vergi rüsumları, anbar, bina və tikililərinin icarə haqları və onların əsaslı təmir



Şəkil 11.6. Nəqliyyat xərclərinin bölüşdürmə mərkəzlərindəki anbarların sayından asılılığı

xərcləri, həmçinin anbar, bina və tikililərin işıqlandırılmasına, su təchizatına, təmizlənməsinə, siqnal sisteminin quraşdırılmasına, təmirinə və istismar edilməsinə, yanğından mühafizə tədbirlərinin həyata keçirilməsinə və başqa bu kimi tədbirlərə çəkilən xərclər daxildir. Əksər hallarda birbaşa hesab edilməyən, dolay iqtisadi itkilərdə bu xərc qrupuna aid edilir. Anbarda ehtiyat formasında saxlanılan material resursları, hazır məhsullar, dəstləşdirici məmulatlar müvəqqəti olaraq maliyyə vəsaitlərinin istifadəsiz qalması və dondurulması ilə nəticələnir. Saxlanılan məhsulların əmtə formasından dəyər formasına çevrilməsi prosesinin iqtisadi prosesi kimi uzadılması, metamorfozanın çətinliyi məhsul sahibləri üçün müəyyən həcmdə iqtisadi itkilərlə başa gəlir. Bu itkilərin kəmiyyəti əmtə formasında olan maliyyə vəsaitlərinin - kapitalın digər sahələrdə istifadəsi (işgüzar aktivlər şəkilində) nəticəsində yarana biləcək mənfəət normasının həcminə bərabər götürülür. Lakin nəzərdən qaçıрмаq lazım deyil ki, əgər bu vəsait anbar təsərrüfatının inkişafına investisiya

şəklində yönəldirsə, onda qeyd olunan mənfəətdən və ya mənfəət normasından ümumiyyətlə söhbət gedə bilməz və ondan bir qayda olaraq imtina edilir. Məhsulların bölüşdürülməsi sistemi üzrə anbarların sayının artırılması hər bir anbar üzrə ehtiyatların həcmnin azaldılmasına səbəb olur. Lakin əlahiddə götürülmüş hər bir anbar üzrə azalsa da, bölüşdürmə sistemi üzrə məcmu ehtiyatlar artır.

Bu ilkin olaraq sığorta ehtiyatlarının yaradılması ilə əlaqədardır. Bir neçə anbarla istehlakçıya qulluq edən, onu konkret material resursları ilə təmin edən istehsalçılar ehtiyatı formalaşdırmalıdır. Anbar şəbəkələrinin azaldılması sığorta ehtiyatlarının ümumi həcmi də azaldır və onların konsentrasiyasına səbəb olur.

3. İstehlakçı sifarişlərinin yerinə yetirilməsi ilə bağlı xərclər. Bu növ xərclərə anbar uçot əməliyyatlarının (əmtə - nəqliyyat qaimələrin tərtibi, müvafiq anbar jurnallarında qeydiyyatların aparılması, anbar işlərinin cari vəziyyəti haqqında informasiyaların əldə edilməsi və s.) aparılması, sifarişlərin qəbulu və onların yerinə yetirilməsi ilə məşğul olan anbar işçilərinin əmək haqları, qablaşdırma və anbar daxilində məhsulların daşınmasına çəkilən xərclər aid edilir. Buraya əsasən xərc maddələrindən əlavə taranın yığılması, daşınması, təmizlənməsi və təmiri, tara itkiləri və taraların keyfiyyətinin aşağı düşməsi ilə əlaqədar xərclər, habelə material resurslarının digər firma və ya təşkilatın anbarında müvəqqəti saxlanılmasına görə verilən haqlar, məhsulların kəmiyyətə ekspertizası və analizinə çəkilən xərclər, məhsulların işlənməsinə, növlərə ayrılmasına və qablaşdırılmasına sərf edilən materialların dəyəri də daxil edilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, tələbin intensiv dəyişdiyi bir şəraitdə ona qarşı həssas olan və uyğun surətdə azalan və ya artan formada dəyişən bu xərclər firma və müəssisə səviyyəsində ehtiyatların idarə edilməsi strategiyasından

asılı deyil. Buna görə də logistik sistemin fəaliyyət strategiyasının dəyişməsi ilə adekvatlıq təşkil edən xərclərin müəyyənləşdirilməsi zamanı bu faktoru nəzərə almağa ehtiyac yoxdur. Lakin logistik sistem daxilində və ya müəssisə çərçivəsində məhsul qıtlığının yaranması nəticəsində əmələ gələn xərclər isə bilavasitə sistemin fəaliyyət strategiyasından asılıdır. Çünki, vaxtında qəbul edilən strateji qərarlar belə halların və bununla bağlı xərclərin yaranmasına imkan vermir.

4. Anbarda məhsul qıtlığının yaranması ilə əlaqədar xərclər. İnkişaf etmiş ölkələrin praktik təcrübəsi belə xərclərin ayrıca maddə kimi uçota alınmasını bir daha sübuta yetirib. Bu xərclərin konkret nədən ibarət olmasının müəyyənləşdirilməsi bir qədər mürəkkəbdir. Lakin önəmli məqam ondan ibarətdir ki, müasir iqtisadi şəraitdə istehlakçının bazar hegemonluğunu, bazarda aparıcı qüvvə olması faktını, bütün istehsalçı firmaların və logistik vasitəçilərin taktiki və strateji planlarının məhz bu istiqamətdə qurulması prinsipini nəzərə alsaq, onlar yüksək xidmət mədəniyyəti və tələblərinə çevik, habelə operativ reaksiya tələb edirlər. Sifariş verilən məhsulların anbarda həmin anda mövcud olmaması nəticəsində real istehlakçı qruplarının itirilməsi və bununla da gələcək dövrlər üçün istehsal edəcəkləri məhsullara tələbat yarada bilməmək təhlükəsi ilə qarşılaşırlar. Tələbatı ödənilməyən istehlakçılar və ya istehlakçı qrupu real tələbatın ödənilməsi üçün iqtisadi mənbələr, yeni bazarlar və ya bazar seqmentləri axtarmaq məcburiyyətində qalır. Daha doğrusu, hər bir element üzrə bazarın kompleks öyrənilməsinə həyata keçirməlidirlər. Bu da onlardan müvafiq surətdə canlı və maddiləşmiş əmək sərfi tələb edir. İstehlakçıların bazar tədqiqatlarının aparılması üçün sərf etdikləri xərcləri dolaylı formada bu xərc maddəsinə aid etmək olar. Ümumi yekunda istehsalçı firmalar və logistik vasitəçilər ayrı - ayrı məhsul növləri üzrə istehlakçı sifarişlərindən məhrum olduqlarından və özləri

naqqında müsbət imic yarada bilmədiklərinə görə real tərəfdaşa çevrilə bilmirlər və mənfəət itkisi, bazar uğursuzluğu ilə üzləşirlər. İqtisadi fəaliyyətlər nəticəsində konkret istehlakçının itirilməsindən yaranan mənfəət itkisi bilavasitə bu xərc maddəsinə daxil edilir.

5. *Anbar sisteminin idarə edilməsi xərcləri.* Bu xərc maddəsi: a) qaldırıcı - nəqliyyat mexanizmlərinin və anbar vasitələrinin saxlanması və istismarı xərcləri; b) cari təmir xərcləri; c) idarə aparatının saxlanması xərclərindən ibarətdir.

Qaldırıcı nəqliyyat mexanizmlərinin və anbar vasitələrinin saxlanması və istismarı xərclərinin tərkibinə həmin vəsaitlərin amortizasiya ayırmaları, qaldırıcı - nəqliyyat mexanizmlərinin və anbar avadanlıqlarının icarə xərcləri, onların və səyyar təmir emalatxanalarının saxlanması və istismarına sərf edilən materialların, yanacağı, enerjinin və suyun dəyəri daxildir.

Cari təmir xərcləri anbar, bina və tikililərin qaldırıcı - nəqliyyat mexanizmlərinin və anbar avadanlıqlarının cari təmirinə sərf edilən materialların, yanacağı, enerji və suyun dəyəri, habelə onların təmiri ilə əlaqədar olaraq kənar təşkilatlara ödənilən haqları özündə birləşdirir.

İdarəetmə aparatının saxlanması xərcləri baza, anbar və kiçik topdan satış mağazaları, habelə pərakəndə satış şəbəkələrində çalışan işçilərin əsas və əlavə əmək haqqı, müqavilə əsasında idarə və ya anbar işlərinin yerinə yetirilməsi üçün işə götürülən qeyri - siyahı işçilərə əmək haqqı fondundan ödəmələrin məbləği, idarə aparatı işçilərinin ezamiyyət xərcləri, dəftərxana, mətbəə, poçt - teleqraf və telefon xərcləri, mərkəzləşdirilmiş mühasibatlığın və ya audit palatalarının firma və müəssisə üçün apardığı işlərin haqqı, baza, anbar və mağaza idarə aparatının yerləşdiyi binaların saxlanması xərcləri, firmanın və ya müəssisənin tabeçiliyində olan və olmayan gözətçi mühafizə və yangından mühafizə dəstəsinin saxlanması xərcləri,

xidməti gediş - gəlişi xərcləri əsasında təşkil olunur.

Logistik anbar sistemləri üçün optimal və əlverişli fəaliyyət strategiyasının tətbiq edilməsi üçün qeyd olunan bu xərc maddələri elə seçilməlidir ki, onlar minimum olmaqla bərabər anbar sistemi qarşısında qoyulan tələbləri tam təmin edə bilsin.

6. *Anbarların sayının azaldılması və təchizat anbarlarının istehlakçılardan uzaqlaşdırılması ilə əlaqədar satış həcmində baş verən itkilər.*

Anbarların sayının azaldılması nəticəsində xidmət göstərilən məntəqəyə qədər orta məsafə artır. Buna görə də əvvəlki səviyyədə xidmət göstərmək çətinləşir. Göndəriləcək məhsul partiyasının iqtisadi cəhətdən optimal həcmünün artması nəqliyyat xərclərinin də artmasına təsir göstərdiyindən logistik yük vahidlərinin «dəqiq vaxtında» sistemi üzrə göndərilməsi çətinləşir.

Bundan başqa, istehlakçıların özləri üçün də anbara gəlmək və burada tələb olunan çeşidi seçmək bir növ mürəkkəblik yaradır.

Anbarların sayının azadılması və təchizat anbarlarının istehlakçılardan uzaqlaşdırılması istehlakçıları üçün lazım olan məhsulların yolda gecikməsinə, alıcıların onlardan məsafə baxımından uzaqda yerləşən məhsulgöndərənlərə marağının azalması kimi neqativ halların əmələ gəlməsinə səbəb olur. İstehsalçı müəssisələr öz məhsullarının reklamını həyata keçirən zaman anbarların onlara yaxın olmasını hər dəfə istehlakçı auditoriyasının diqqətinə çatdırmağa çalışırlar.

Xidmət və ya bölüşdürmə zonalarında anbarların sayının azaldılması istehlakçıların nəqliyyat - tədarükat məsrəflərinin artmasına gətirib çıxara bilər. Belə ki, anbardan məhsulların göndərilməsi aşağı tariflərlə başa gəlirdi halda, məhsulların anbara gətirilməsi yüksək tariflərlə müşahidə olunur. Anbarların alıcılardan istehlakçılardan uzaqda yerləşdirilməsi istehsalçı

müəssisələri məcbur edir ki, onlar xidmət göstərdikləri zonalara, ərazilərə məhsulları çıxarmaq üçün yüksək nəqliyyat tarifləri ödəsinlər. Bu da məhsulların son qiymətinə və nəticə etibarlı ilə satışın həcminə neqativ təsir göstərir.

Ümumiyyətlə, bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrdə son illər müşahidə olunan əsas ənənə anbarların (xüsusilə, pərakəndə satış ticarətində) sayının azaldılmasından ibarətdir. Bu zaman nəqliyyat xərclərinin artmasına baxmayaraq, bütünlükdə bölüşdürmə sistemi üzrə vəsaitlərə (xüsusi olaraq sığorta ehtiyatlarının həcmnin azalması hesabına) qənaət edilir. Lakin bazar iqtisadiyyatı yolu ilə inkişaf edən ölkələrdə mövcud olan qanunauyğunluqları mexaniki formada Azərbaycan Respublikasına köçürmək olmaz. Ölkəmizdə Qərbi Avropada mövcud olan səviyyədə ticarət sahəsində rəqabət olmadığından yüksək səviyyədə sığorta ehtiyatlarının yaradılması tələb olunur.

Anbar şəbəkələri logistik sistemin mühüm elementi olduğundan bölüşdürmə sistemi üzrə hər bir anbarın normal fəaliyyətini təmin etmək üçün sadalanan xərc maddələrinin minimumluğuna nail olmaq lazımdır. Bu məqsədlə çəkilən məsrəflərin kəmiyyəti qiymətləndirilməli və ümumi məsrəflərin içərisində xüsusi çəkisi yüksək olan maddə üzrə konkret fəaliyyət strategiyası işlənib hazırlanmalıdır. Çəkilən ümumi məsrəflər aşağıdakı formula əsasən hesablanır:

$$Z_p = \sum_i^n C_i + \frac{K}{T}$$

Burada, Z_p - çəkilən məsrəflər;

n - ümumi xərc maddələrinin sayı;

C_1 - illik istismar xərcləri;

C_2 - illik nəqliyyat xərcləri;

C_3 - anbar sisteminin idarə edilməsinə çəkilən illik məsrəflər;

C_4 - ehtiyatların saxlanılmasına çəkilən illik məsrəflər;

C_5 - anbar sistemlərinin yaradılması üzrə qərarlar qəbul edən zaman nəzərə alınan və logistik sistemin fəaliyyətilə əlaqədar sair xərclər və itkilər;

K - diskont norması üzrə tikintiyə və anbarların quraşdırılmasına yönəldilən tam kapital qoyuluşları;

T - öznüdəmə müddəti.

11.8. ANBARLARIN BƏZİ PARAMETRLƏRİNİN MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ

Anbarları anbar binalarının növünə (konstruksiya-sına) görə: açıq, yarımqapalı və qapalı sahələrə bölürlər. Qapalı anbarlar əsas anbar qurğuları tipinə aid edilməklə, özündə xüsusi anbar sahələrini birləşdirir.

Binanın özü çoxmərtəbəli və ya birmərtəbəli ola bilər. Birmərtəbəli binalar da öz növbəsində adi (hündürlüyü 6 m olan) və hündür (6 m-dən çox), ayrı-ayrı saxlama ərazilərinə ayrılmaqla qarışıq hündürlüyə (məhsulların saxlanması üçün təyin edilən ərazi digər işçi ərazilərindən yüksəkdir) bölünür. Praktikada adətən birmərtəbəli anbarların tikilməsi böyük üstünlük təşkil edir. Bu tip anbarların layihələşdirilməsi zamanı qarşıda duran vacib məsələ anbar sahələri və tutumundan maksimum istifadə etməkdən ibarətdir. Buna görə də anbar xərclərinin azaldılması, anbar sahələri və tutumundan məhsuldar istifadə olunmasına şərait yaradan, ona təsir edən xüsusiyyətləri mütləq nəzərə almaq lazımdır.

Köhnə anbar binalarının hündürlüyü 4,5 metrədən 5,6 metrə qədərdir. Lakin mexanikləşdirilmiş (6 m) və avtomatlaşdırılmış (12 m) anbarlar üzrə bu göstəricilər fərqlənir. Xarici ölkələrdə qeyd edilən rəqəmlər müvafiq olaraq 18 m və daha yüksəkdir. Müasir iqtisadi şəraitdə torpaq sahələrinin qiymətinin artmasını və anbarda istifadə olunması məqsədəuyğun hesab edilən müasir texniki qurğuları nəzərə alaraq birmərtəbəli anbarlar prioritetlik təşkil edir. Hündür binalara çəkilən ümumi məsrəflər, eyni

dövriyyəyə malik o qədər də yüksək olmayan anbarlara çəkilən məsrəflərlə müqayisədə bir neçə dəfə azdır. Bunu kapital və istismar məsrəflərinin müqayisəli xarakteristikasını verən cədvəl məlumatlarından da aydın görmək mümkündür:

Cədvəl 11.1

Kapital və istismar məsrəflərinin müqayisəsi

№	Göstəricilər	Binanın hündürlüyü		
		7,5 m	12 m	15 m
1.	Sahə m ²	9270	5940	4710
2.	h=7,5 m göstəricisindən kənarlaşmanın kəmiyyəti	-	35,9%	52,4%
3.	Məhsulların və taraların saxlanması üçün gücü, anbar yük vahidi	11395	11395	11395
4.	Kapital məsrəfləri, mln.dollar	3,7	3,3	2,9
5.	h=7,5m göstəricisindən kənarlaşmanın kəmiyyəti	-	10,8%	21,6%
6.	İllik istismar xərcləri, min dollar	183	166	120
7.	h=7,5m göstəricisindən kənarlaşmanın kəmiyyəti	-	9,3%	34,4%

Praktikada 600; 800; 1000; 1250; 2500; 5000; 7500; 10.000; 25.000 kv. metrə malik olan anbarlardan istifadə olunur. Bu zaman anbar sahəsi nə qədər böyük olarsa, yüklərin saxlanması üçün istifadə edilən texnoloji avadanlıqlar və tətbiq edilən texniki vasitələri yerləşdirmək bir o qədər asan və əlverişli olur. Deməli, nəticə etibarilə mexanikləşdirmə səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün imkanlar yaranır. Yüksək məhsuldarlığa malik olan müasir yükqaldırıcı-nəqliyyat maşın və mexanizmlərinin istismar səviyyəsini yaxşılaşdırmaq üçün arakəmələri olmayan, geniş fəzaya malik anbarlardan istifadə olunmasına səy göstərilməlidir. Bu məqsədlə eni 24 m olan anbarlar ən optimal variant hesab olunur.

Məhsulları anbarda müəyyən sistem üzrə yerləşdirmək və zəruri resursları tələb olunan vaxtda əldə etmək üçün anbar və orada yerinə yetirilən əməliyyatlar dəqiq planlaşdırılmalıdır.

Material resurslarının anbar daxilində yerdəyişməsinə canlı və maddiləşmiş əmək sərfini azaltmaq, anbarda məhsulların kəmiyyət və keyfiyyətə saxlanılmasını təmin etmək və anbardaxili logistik əməliyyatları sadələşdirmək məqsədilə ümumi anbar sahəsi, onu təşkil edən elementlər üzrə müəyyənləşdirilməlidir.

Anbarın ümumi sahəsi, məhsulların qəfəsəldə, ştəbellərdə saxlanması üçün ayrılan sahədən ($f_{\text{faydalı}}$), material resurslarının qəbul edilməsi və buraxılışını təmin edən sahədən (f_{burax}), xidməti idarəetmə binalarının tutduğu sahədən (f_{xid}) və girişi (keçidi) təmin edən köməkçi sahədən ($f_{\text{kömək}}$) ibarətdir. Kvadrat metrərlə ölçülən ümumi sahə ayrı-ayrı elementlər – alt sahələrdən:

$$F_{\text{üm}} = f_{\text{faydalı}} + f_{\text{burax}} + f_{\text{xidmət}} + f_{\text{kömək}}$$

təşkil edilmişdir.

1. Faydalı anbar sahəsi iki əsas üsulla: bir kvadrat metrə düşən anbar yük vahidi və məhsulların saxlanması üçün avadanlıqların tutumu əmsali ilə müəyyən edilir.

Bir kvadrat metrə düşən anbar yük vahidi:

$$F_{\text{faydalı}} = \frac{Q_{\text{eht}}^{\text{max}}}{P}$$

formulu ilə hesablanır.

burada, Q_{eht} - anbarda uyğun materiallar üzrə ehtiyatların müəyyənləşdirilən kəmiyyəti, tonla;

P - bir kvadrat metr sahəyə düşən gərginlik (təzyiq), ton/m².

➤ **Anbar sahəsindən istifadə əmsalı** (α) faydalı sahənin (F_f), ümumi anbar sahəsinə ($F_{\text{üm}}$) nisbəti kimi hesablanır:

$$\alpha = \frac{F_{\text{faydalı}}}{F_{\text{ümumi}}}$$

➤ **Anbarların həcmindən (tutumundan) istifadə əmsalı** (K_t) faydalı həcmın ümumi həcmə ($V_{\text{üm}}$) nisbəti kimi aşağıdakı düsturla təyin edilir:

$$K_t = \frac{V_f}{V_{\text{ümumi}}} = \frac{F_f \cdot h}{F_{\text{ümumi}} \cdot H}$$

Burada, $F_{\text{faydalı}}$ - anbarın kv. metrə faydalı sahəsi;

H - anbarların döşəmədən üst aparıcı konstruktiv elementlərinə qədər metrə olan hündürlüyü;

h - materialların metrə yığılma hündürlüyü;

$F_{\text{üm}}$ - anbarın kvadrat metrə ümumi sahəsi.

Məhsulların saxlanması üçün avadanlıqların tutumu aşağıdakı formul ilə təyin edilir:

$$q_{\text{tutum}} = V_{\text{tutum}} \cdot \gamma \cdot \beta, \text{ ton}$$

Burada, V_{tutum} - müvafiq avadanlığın həndəsi həcmi, m^3 -lə;

γ - material və ya məmulatın xüsusi çəkisi, ton/m^3 - la;

β - tutumun doldurulması əmsalı (məhsulların sıxlığı).

➤ Saxlanılacaq materialların miqdarını bilməklə tələb olunan **avadanlıqların sayını müəyyənləşdirmək** mümkündür:

$$\Pi = \frac{q_{\text{eht.}}^{\text{max}}}{q_{\text{tutum}}}$$

➤ **Qəbul edilən avadanlıqların qabarit ölçüləri və bu avadanlıqların tələb olunan sayı haqqında məlumatlar mövcud materialların saxlanması üçün faydalı anbar sahəsinin müəyyən edilməsinə imkan verir:**

$$f_{\text{faydalı}} = l \cdot b \cdot \Pi = f_{\text{ümumi}} \cdot \Pi \text{ kub metr}$$

Burada, L - məhsulların saxlanması üçün müvafiq avadanlığın uzunluğu, metrə,
 b - eni, metrə.

Ayrı-ayrı materialların və ya qrup materialların saxlanması üçün faydalı anbar sahəsinə hesabladıqdan sonra onları cəmləməklə anbar üzrə ümumi faydalı sahə tapılır.

Ədədi məhsullar üçün qəfəslərin həndəsi həcmi, maye halında olan məhsullar üçün isə - rezervuarın həcmi müəyyənləşdirilir. Bu məlumatlar xüsusi texniki lüğətlərdən götürülür. Bəzi hallarda isə müvafiq hesablamaların aparılması tələb olunur.

2. Material resurslarının qəbul edilməsi və buraxılışını təmin edən sahələrin hesablanması. Anbarlarda böyük həcmli işlərin yerinə yetirilməsi üçün məhsulların qəbul edilməsi və buraxılışını təmin edən sahələr ayrı - ayrılıqda, kiçik həcmli işlər üçün isə birlikdə nəzərdə tutur.

➤ **Məhsulların qəbul edilməsi üçün lazım olan sahə:**

$$F_{\text{qəbul}} = \frac{Q_{\text{il}}^{\text{daxil}} \cdot k \cdot t}{h \cdot \alpha_1 P_1} \text{ formulu ilə təyin edilir.}$$

burada, $Q_{\text{il}}^{\text{daxil}}$ - materialların illik daxil olması, tonla;

α_1 - qəbul sahəsindən istifadə əmsalı = 0,3÷0,4

h - qəbul sahəsində yüklərin yerləşməsi hündürlüyü

Cədvəl 11.2

Müxtəlif anbarlar üçün q və k -nin ədədi qiymətləri

Anbar sahəsinin adı	q, ton/m ²	K
Əsas mağaza	0,6-1,0	0,3-0,4
Qarışıq mə'mulatlardan anbarı	0,6-1,0	0,35-0,4
Metal anbarı	3,0-8,0	0,25-0,5
Alətlər anbarı	0,8-1,2	0,3-0,35
Çuqun mə'mulatlardan anbarı	2,0-3,5	0,4-0,6
Tibbi ləvazimatlar anbarı	2,0-7,0	0,6-0,8
Hazır məhsul anbarı	1,0-4,0	0,35-0,6
Metal tullantısı anbarı	1,0-3,0	0,4-0,6

P_1 - bir kvadrat metrə düşən təzyiq, ton/m²;
(anbarların faydalı sahəsinin bir kvadrat metrinə düşən orta təzyiq kimi 0,25 : 5 ton/m² qəbul edilir);

K - anbara məhsulların qeyri - bərabər daxil olması əmsali (1,2:1,5);

t - materialların qəbul sahəsində qaldığı günlərin sayı (2 gün qəbul edilir).

Məhsulların buraxılışı üçün tələb olunan sahə də analogi düsturla müəyyənləşir.

3.İnzibati xidmət binalarının müəyyənləşdirilməsi.

Anbar kontorları üçün lazım olan sahələr işçilərin sayından asılı olaraq hesablanır. Anbar üçün 3/2 ştat vahidi nəzərdə tutulmuşdursa, hər bir nəfərə 5 m², 3-dən 5-ə qədər olduqda – 4 m², 5 nəfərdən artıq olduqda isə 3,25 m² sahə ayrılır.

4.Köməkçi sahələrin müəyyənləşdirilməsi. Köməkçi sahələr əsasən anbarda keçid və yolların normal işinin təmin edilməsi məqsədilə ayrılır və saxlanılan materialların qabarit ölçülərindən, yük dövriyyəsinin həcmindən, anbarda yüklərin yerləşməsinə həyata keçirən yük-nəqliyyat vasitələrinin qabarit ölçülərindən asılı olaraq təyin edilir:

$$A = 2B + 3C$$

burada, A - keçidin eni, sm-lə;

B - nəqliyyat vasitəsinin eni, sm-lə;

C - nəqliyyat vasitələri, habelə nəqliyyat vasitələri ilə qəfəsələr arasında məsafə (15 – 20 sm qəbul edilir).

Beləliklə, anbarların ümumi sahəsi faydalı sahə (F_{fay}) və bu sahədən istifadə əmsalından (k) asılı olaraq hesablanır:

$$F_{ümumi} = \frac{F_{faydalı}}{k} (m^2)$$

Müxtəlif anbarlar üçün q və k -nin ədədi qiyməti aşağıdakı cədvəl üzrə müəyyənləşir.

5.Qaldırıcı nəqliyyat avadanlıqlarına tələbatın hesablanması. Logistik sistemdə anbar kompleksinə xidmət edən qaldırıcı nəqliyyat vasitələri seçilməli və onlara tələbat müəyyənləşdirilməlidir. Qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqlarının seçilməsi bir qayda olaraq hər qrup material üçün ayrıca aparılır. Avadanlıqların seçilməsinə aşağıdakı amillər təsir göstərir.

- materialların qabarit ölçüləri, forması, çəkisi və fiziki - kimyəvi xassələri;
- vahid zaman ərzində yük axınının miqdarı;
- materialların anbar sahəsində daşınma məsafəsi;
- yolların xarakteri, vəziyyəti və nəqliyyat vasitələrinin yaxınlaşma imkanı;
- işin təşkili sistemi;
- yükləmə - boşaltma sahəsinin (meydançanın) spesifik xüsusiyyətləri.

➤ **Qaldırıcı-nəqliyyat avadanlıqlarına tələbat aşağıdakı kimi hesablanır:**

$$A = \frac{E \cdot k_{q.b.}}{P}$$

burada, E - anbar daxilində yerdəyişməyə məruz qalan yüklərin kəmiyyəti, tonla;

$K_{q.b.}$ - yüklərin qeyri - bərabər daxil olması əmsalı;

P - avadanlıqların məhsuldarlığı, tonla.

Verilən ifadənin sürəti məlum olduğundan hər bir avadanlığın, o cümlədən qaldırıcı yük kranlarının, yük daşıyan arabaların, fasiləsiz işləyən maşınların, elevatorların, pnevmatik nəqliyyat vasitələrinin texniki məhsuldarlığı nəzərə alınmalıdır.

Qaldırıcı - nəqliyyat avadanlıqlarına tələbat hesablandıqda ilk növbədə onların texniki məhsuldarlığı müəyyənləşdirilməlidir. Texniki məhsuldarlıq - əməyin ən səmərəli təşkilini nəzərdə tutaraq maşının yükləmə qabiliyyətindən maksimum istifadə etməklə 1 saat fasiləsiz iş zamanı işlənən (emal edilən) yüklərin tonlarla miqdarıdır. Texniki məhsuldarlıq bir qayda olaraq maşının pasportunda qeyd edilir.

➤ **Yükqaldırıcı kranların məhsuldarlığı** qaldırılacaq yükün kəmiyyətindən (q_0) və maşının bir saat fasiləsiz işləməsi üçün dövrlərin sayından (D_c) asılıdır:

$$P_k = q_0 \cdot D_c$$

➤ **Maşının bir saat fasiləsiz işləməsi üçün dövrlərin sayı** bir dövrün uzunluğu (T_d) əsasında təyin edilir:

$$\Pi_{döv} = \frac{3600}{T_d}$$

➤ **Fasiləsiz işləyən maşınların texniki məhsuldarlığı** ədədi qablaşdırılan yüklərin yerdəyişməsində:

$$Q_t = 3,6 \frac{q}{t} \cdot V \text{ ton/saat}$$

səpkili yüklərin fasiləsiz axınla yerdəyişməsində

$$Q_t = 3600 FV\beta\gamma \text{ ton/saat}$$

formulu ilə təyin edilə bilər.

burada, q - yük vahidinin kq- larla çəkisi;

L - yüklər arasında m - lərlə məsafə;

V - yükün m/san maşınla hərəkət sür'əti;

F - maşının işçi orqanında yük qatı kəsiyinin m²-lərlə sahəsi;

β - yükün t/m³- la həcm çəkisi;

γ - işçi orqanının doldurulma dərəcəsini nəzərə alan əmsaldır.

Fasilə ilə işləyən maşınların (yük daşıyan arabaların) texniki məhsuldarlığı aşağıdakı düsturla hesablanır:

$$Q_t = \frac{3600}{T_d} \cdot P \text{ ton/saat}$$

burada, T_d - iş dövrlərinin (tsiklinin) saniyələrlə uzunluğu;

P - tsikl ərzində yerdəyişən yüklərin tonlarla miqdarıdır.

İş tsiklinin uzunluğu ayrı - ayrı əməliyyatların yerinə yetirilməsinə sərf edilən vaxtın məcmusuna bərabərdir.

6. Anbar mal dövriyyəsinin müəyyənləşdirilməsi. Anbar əmtəə dövriyyəsinin sürəti ayrı - ayrı dövrlərdə ehtiyatların orta həcmi və ümumi əmtəə dövriyyəsinin həcmindən asılıdır. Dövriyyə sürəti hesablanan il (dövr) üçün orta ehtiyat (E_{op}) aşağıdakı kimi təyin edilir:

$$E_{op} = \frac{\frac{E_1}{2} + E_2 + \dots + \frac{E_n}{2}}{n-1}$$

burada, E_1, E_2, \dots, E_n - hesabat dövrünün ayrı - ayrı tarixlərində ehtiyatın həcmi;

n - ehtiyat haqqında məlumatların mövcud olduğu tarixlərin sayıdır.

➤ **Dövriyyə sür'ətini** dövriyyə əmsalı və dövretmə vaxtı xarakterizə edir. Dövriyyə əmsalı (K_d) hesabat dövründəki əmtəə dövriyyəsini (Q_{il}) orta ehtiyata (E_{op}) bölməklə hesablanır.

$$K_d = \frac{Q_{il}}{E_{op}}$$

➤ **Dövretmə vaxtı** (D_v) hesabat dövrü ərzində günlərin sayının (T) dövriyyə əmsalına nisbəti kimi hesablanır:

$$D_v = \frac{T}{K_d}; \quad D_v = \frac{T^{k_w}}{Q_{il}}$$

7. **Bir ton yükün işlənməsinin maya dəyəri.** Bir ton yükün işlənməsinin maya dəyəri (M_d) anbarın istismar xərclərinin məbləği ilə (P_x) il ərzində işlənmiş yüklərin həcmindən asılı olaraq müəyyənləşdirilir:

$$M_d = \frac{P_x}{Q_{il}}$$

8. **Anbar işçilərinin əmək məhsuldarlığı.** Anbar işçilərinin əmək məhsuldarlığı həm dəyər, həm də natural göstəricilərlə müəyyən edilir. Bir anbar işçisinin əmək məhsuldarlığı (Θ_m) işçilərin sayından (m) və işlənmiş yüklərin miqdarından (Q_{il}) asılı formada hesablanır:

$$\Theta_m = \frac{Q_{il}}{m}$$

Anbar işçilərin sayı orta günlük material məsrəfindən və onların nomenklatura sayından asılı olaraq müəyyən olunur. Onun üçün xüsusi şkaladan istifadə edilir.

12.1. LOGİSTİK YÜK VAHİDLƏRİNİN SAXLANMASI VƏ DAŞINMASINDA TARA TƏSƏRRÜFATININ ƏHƏMİYYƏTİ

Hər bir məhsul özünün nadir fiziki xassələrinə malikdir. Məhsulların konkret fiziki – kimyəvi xassələrə malik olması onların həm saxlanması, həm də istismarı prosesinə əsaslı təsir göstərir. Məsələn, daş kömürün açıq havada saxlanması əlverişli olsa da, uzun belə şəraitdə saxlanması məqsədəuyğun deyil. Digər tərəfdən bəzi istehsal-texniki təyinatlı məhsullar və xalq istehlakı malları müəyyən həddə qədər soyuq və ya isti hava temperaturuna tab gətirmək qabiliyyətinə malikdir. Bu həddən sonra onun istismar xüsusiyyətlərində keyfiyyət dəyişiklikləri meydana çıxır və istehlakçılar iqtisadi problemlərlə üzləşirlər.

Bir çox məhsullar logistik kanallar üzrə hərəkət etdikcə onların fiziki xarakteristikaları dəyişir. Buna əyani nümunə kimi təzə meyvə, tərəvəzi vəət məhsullarını, çörək və un məhsullarını, balığı göstərmək olar. Bu tip məhsullar üçün xüsusi qablaşdırma, yükləmə-boşaltma və saxlanma metodları tələb olunur.

Fiziki xassələri ilə yanaşı məhsullar kimyəvi xüsusiyyətlərə də malikdir ki, bu da onların saxlanması və emalı prosesinə birbaşa təsir göstərir. Bəzi növ məhsulların bu fiziki və kimyəvi xassələrini nəzərə alaraq onların bir yerdə saxlanması və nəqli məqsədəuyğun hesab edilmir. Məsələn, etil spirtinə həssas olan bananı, özündən etil spirtini ayıran alma və ya yemişlə bir yerdə bir neçə saat saxlamaq olmaz.

Müəyyən şəraitdə praktiki olaraq hər bir məhsul özünün malik olduğu ətraf mühit üçün arzu edilməz olan təhlükəli xassələrini aşkar edə, meydana çıxara da bilər, eyni zamanda onu əhatə edən mühitdən neqativ təsirlər ala da

bilər. Bu nöqteyi – nəzərdən ilkin təyinat məntəqəsindən son istehlak yerlərinə qədər məhsulların malik olduğu fiziki – kimyəvi və texniki – istismar xüsusiyyətlərinə uyğun olaraq çatdırılması üçün qablaşdırma, yenidən qablaşdırma, etiket və mərkəzlərin yapışdırılması kimi əməliyyatlar həyata keçirilməlidir.

(**Tara** - istehsal olunmuş hazır məhsulların normal saxlanması və son təyinat məntəqəsinə qədər daşınmasını asanlaşdırmaq, ətraf mühitin neqativ təsirlərindən qorumaq və habelə istehlakçılarda alış motivləri yaratmaq məqsədilə məhsulların müvəqqəti qablaşdırıldığı sənaye məmulatıdır. Başqa sözlə, «tara» məhsulun qabla birlikdə ümumi çəkisi (brutto) ilə xalis çəkisi (netto) arasında fərqi ifadə edir. Taralara – müxtəlif materiallardan hazırlanmış yeşiklər, boçkalar, bidonlar, flakonlar, bankalar, kisələr, barabanlar, qəfəsələr, qutular, qablaşdırma toxumaları və s. aid edilir. Tara növlərinin çoxluğu, müxtəlifliyi onlarda qablaşdırılan məhsulların fiziki-kimyəvi xassələrinin müxtəlif olması və məhsulların logistik sistem daxilində yerdəyişməsi şərtləri və şəraiti ilə əlaqədardır.

Logistik nöqteyi-nəzərdən **qablaşdırma** məhsulların fiziki bölüşdürülməsi və nəqləmə, anbarlaşdırma, yüklərin emalı kimi logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi prosesində zədələnmədən, itkilərdən qorunub saxlanması zamanı Uçot Müqavilə Vahidlərinin (UMV) ahəngdarlığını təmin edən kompleks vasitədir. Bununla əlaqədar olaraq taralar öz təyinatlarına uyğun konkret texniki, iqtisadi və estetik tələblərə cavab verməlidir.

Texniki tələblərə tara materiallarının məhsulların fərdi xassələri və xüsusiyyətlərinə uyğunluğu, onun konstruksiyasının məhsulların ölçülərinə müvafiqliyi, möhkəmliyi, yüngüllüyü, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı daha əlverişli olması, ölçülərinin məqsəduyğunluğu və s. aiddir. Məhsulların satışı zamanı müxtəlif üsullardan geniş istifadə olunması, logistik servis mə-

dəniyyətinin yüksəldilməsi, istehlakçı tələbinin zəruri çeşiddə və lazımı həcmdə ödənilməsi hər şeydən əvvəl məhsulların fiziki bölüşdürülməsini həyata keçirən logistik şəbəkələrdə qabaqcadan çəkilib, (ölçülüb) qablaşdırılmasından asılıdır. Buna görə də taranın ölçüsü elə olmalıdır ki, qablaşdırılan məhsul həcm və yaxud da çəki etibarilə alıcıların cari və potensial tələbini ödəyə bilsin.

Taranın konstruksiyası və onun mürəkkəblik dərəcəsi məhsulun keyfiyyəti və itkilərin həcmində bilavasitə təsir göstərir. Tara yüngül və sahmanlı olduqda əmək məhsuldarlığı yüksəlir, yükləmə-boşaltma işləri asanlaşır.

İqtisadi tələblər isə mahiyyət etibarilə taranın ucuz başa gəlməsi, təkrar təsərrüfat dövriyyəsinə cəlb edilməsi imkanlarına malik olması, məhsulların son təyinat məntəqəsinə və istehlak anına qədər qorunub saxlanması qabiliyyəti, logistik sistem daxilində bir neçə dəfə dövr etməsi və s.-dən ibarətdir. Digər tələblərlə müqayisədə iqtisadi tələb mahiyyət etibarilə xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Bu əsasən bir sıra amillərlə bağlıdır. İlk öncə praktik təcrübə bir daha təsdiq edir ki, qablaşdırılmayan məhsulların daşınması, saxlanması və logistik sistem daxilində nəql etməsi zamanı yaranan itkilərin həcmində normadan kəmiyyətə yüksək olması sistemin hər bir iştirakçısı qarşısında müvafiq tədbirlərin – qablaşdırmanın həyata keçirilməsi zəruriyyətini qoyur. İkincisi, yüksək, tələb olunan standartlar səviyyəsində hazırlanan taraların təsərrüfat dövriyyəsində təkrar-təkrar istifadə olunması üstünlüyü onlara imkan verir ki, yeni taraların hazırlanması üçün istifadəsi nəzərdə tutulan maddi və maliyyə vəsaitlərinə qənaət etməklə bu vəsaitlərin yalnız cüzi bir qismi taraların tədarükü prosesinə yönəldilsin. Üçüncüsü, istehlakçı zövqünü oxşayan, zahiri formasına görə diqqəti cəlb edən qablaşdırıcı taralar hesabına məhsul satışının həcmi artır və istehsalçı firma və müəssisələr özlərinin bazar paylarının artırılmasına nail olurlar.

Taranın zahiri gözəlliyi, istehlakçı zövqünü oxşaması

və onların diqqəti cəlb etmə dərəcəsi, tərtibatı, orijinallığı, məhsulları bu və ya digər dərəcədə reklam etmə səviyyəsi, satışın həvəsləndirilməsi və s. estetik tələbləri təşkil edir. Zahiri görünüşü ilə alıcıların diqqətini cəlb edən taralar öz-ələrinin formaları və tərtibat üsulları (rəngi, naxışları, yazıları) ilə məhsulları cazibəli və orijinal şəkə salmalı; məhsulların reklam edilməsinə yardım göstərməli, məhsulların xassələri və istifadə üsulları haqqında alıcılara yığcam - ləkanik məlumat verməlidir.

Taraların qarşısında qoyulan texniki, iqtisadi və estetik tələblər qarşılıqlı surətdə bir-birini tamamlamalıdır. Respublikanın ayrı-ayrı sənaye sahələri tərəfindən istehsal olunan məhsulların qablaşdırılması Standartlaşdırma və Sertifikasiya Komitəsinin hazırladığı texniki şərtlərə müvafiq qaydada aparılır. Taralar bu tələblərə müvafiq buraxılır. Daha doğrusu, taranın adı (yeşik, qutu, bidon, boçka, kisa və s.), taranın bu və ya digər növünün təyinatı, konstruksiya xüsusiyyətləri, (boçkanın forması, yeşiyin tipi, kisanın böyük və ya kiçikli və s.) hazırladığı materialın növü, istifadə xüsusiyyətləri və s. şərtlər nəzərdə tutulur.

Bazar iqtisadiyyatının milli iqtisadiyyatımız üçün yeni və mütərəqqi inkişaf yolları və perspektivlər vəd etməsinə baxmayaraq respublikamız tara istehsalının artım surətinə, habelə qablaşdırmanın forma və üsullarına görə inkişaf etmiş kapitalist dövlətlərindən çox geri qalır. Bunun, eləcə də milli məhsullara tələb və təklifin qeyri-qənaətbəxşədicisi səviyyədə olmasının əsas səbəblərindən biri qablaşdırmanın dünya standartlarına cavab verməməsi ilə bağlıdır. İstər inzibati - amirlik dövründə, istərsə də ondan əvvəlki illərdə bu sahənin inkişafına respublikamızda kifayət qədər fikir verilməmişdir. Təkcə onu qeyd etmək kifayətdir ki, 1996-cı ildə Amerikada tara istehsalı və qablaşdırma ilə intensiv məşğul olan firmaların illik dövriyyəsi 90 milyard dollar təşkil etmişdir.

Doğrudur, ayrı-ayrı sənaye sahələrinin və ya ticarət-

vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən strukturların müxtəlif növlü taralarla tələb olunan səviyyədə təmin edilməməsi nəticəsində ölkə iqtisadiyyatına dəyən iqtisadi ziyanların kəmiyyətini müəyyənləşdirmək üçün dəqiq və etibarlı statistik məlumatlar mövcud olmasa da bu rəqəmin heç də az olmaması bizdə şübhə yaratmır. Mövcud reallıq ondan ibarətdir ki, bir tərəfdən tara və qablaşdırmaya çəkilən məsrəflər hazır məhsulun dəyəri ilə təzad təşkil edir, digər tərəfdən isə müasir tara - qablaşdırma avadanlıqlarının istehsalı və qablaşdırma üçün istifadə olunan materiallarla əlaqədar olan işlər lazımi səviyyədə deyil, bu sahəyə aid olunan əsas istehsal fondları yüksək aşınmaya məruz qalmışlar. Vəziyyətdən çıxış yolu məhz problemin dövlət səviyyəsində həll edilməsi üçün digər MDB ölkələrində olduğu kimi «Respublikamızda əmtəə bazarının infrastrukturunun inkişafı haqqında» kompleks proqram qəbul edilməlidir. Bu kompleks proqramda tara qablaşdırma sahənin inkişaf istiqamətləri aydın göstərilməklə qablaşdırma üçün lazım olan materialların keyfiyyətinin yüksəldilməsi, müasir utilizasiya texnologiyalarının tətbiqi və taraların təkrar istifadə məqsədilə təsərrüfat dövriyyəsinə cəlb edilməsi üçün bir sıra tədbirlər planlaşdırılmalıdır. Təbii ki, bu sahədə həyata keçirilən tədbirlər dünya standartlarına cavab verən tara - qablaşdırma materiallarının istehsalı nəticəsində milli məhsulların müxtəlif səviyyəli bazarlarda (beynəlxalq və milli) analoji məhsullarla rəqabət aparmaq imkanlarını genişləndirəcək və bunun üçün normal mühitin formalaşmasını təmin edəcəkdir.

Qərbi dövlətlərində qablaşdırma ilə bağlı çox müfəssəl və işlək qanunvericilik aktları qəbul edilmişdir. Bununla yanaşı ictimai təşkilatlar və cəmiyyətlərlə razılaşdırılmış formada qablaşdırmaya qarşı cari və potensial tələbləri nəzərə alan norma və normativlər işlənilib hazırlanır. Məsələn, qablaşdırmanın optimallaşdırılması üzrə Almaniyada fəaliyyət göstərən cəmiyyət mədəni-məişət təyinatlı məhsulların qablaşdırılması üçün aşağıda qeyd olunan tələblər baxımın-

dan normalar hazırlamışdır:

➤ qablaşdırmanın mətni və əyani təsviri (illüstrasiyası) dəqiq və bir mənalı olmalı, məhsulun təyinatına cavab verməli;

➤ qablaşdırılan məhsulların kəmiyyəti və keyfiyyəti haqqında alıcılarda qeyri - səlislə rəy formalaşdırmamalı;

➤ qablaşdırılan materialın çəkisi, həcmi və kəmiyyəti haqqında məlumatlar imkan daxilində iriləşdirilmiş formada (məsələn 500 q, 1000 kub.m) göstərilməli;

➤ qablaşdırmada qeyd olunan qiymət dəqiq və yaxşı görünən olmalı;

➤ məhsulun istehsal müddəti və köhnəlməsi (istifadəyə yarasız olduğu) müddətinə nəzarət məqsədilə xüsusi göstərişlər qablaşdırma materialının üzərində əks olunmalıdır.

Lakin qeyd olunan bu normalarla yanaşı iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrində qablaşdırmaya aid edilən bir sıra dövlət və beynəlxalq normalar mövcuddur. Məsələn, toxuculuq sənayesində təmiz yun parçalardan hazırlanan məhsullar onların hansı temperaturda yuyulması və ya təmizlənməsi, habelə ütülənməsini göstərən xüsusi marka və etiketlərə malik olurlar.

Məhsullar taralarda qablaşdırıldıqdan sonra bu məhsulları ətraf mühitin neqativ təsirlərindən qorumaq və taralarda saxlanılan məhsulların logistik kanallar üzrə hərəkəti zamanı tanınması üçün marka hazırlanmalı və onların üzərinə etiket yapışdırılmalıdır. Bu məqsədlə məhsulların təbiətindən, nəqləmə və saxlanma zamanı oğurlanması, dağılması ehtimallarından asılı olaraq sözlərdən və ya kod nömrələrindən istifadə olunur. Bununla yanaşı optik skaynerin köməyi ilə oxunan etiketlərdən də praktikada geniş istifadə olunur. Bir çox məhsullara, xüsusilə ərzaq məhsulları və dərman preparatları qablaşdırılmış taraların üzərinə partiyanın nömrəsi də qeyd edilir. Bu hər şeydən əvvəl onların logistik kanallar üzrə fiziki hərəkətlərinə operativ nəzarət

etmək imkanı verir.

Etiketlərdən istifadəni tənzimləyən çoxlu sayda qaydalar mövcuddur. Bunların içərisində əməl edilməsi vacib hesab olunan qablaşdırılan məhsulun kütləsi haqqında informasiyanın mövcudluğudur. Hal-hazırda belə tip etiketlər böyük ölçülü taraların üz səthinə vurulur. Çünki, əksər məhsullar yesiklərlə, korobkalarla satıldığından alıcı və ya nəqliyyat departamentləri əsasən diqqətlərini məhz bu informasiyaya yönəldir.

Adətən məhsullar istehsal yerləri və ya sahələrində konveyerin axırında qablaşdırılır. Məhsulların qablaşdırıldığı yerdə də onların üzərinə etiket yapışdırılır. Konveyerin axırında istehsal olunmuş məhsulların uçotu aparılır. Konveyerdən sonra qablaşdırılmış məhsullar hazır məhsul ehtiyatına çevrilir və firmanın satış üzrə logistik sistemə daxil olur.

Yuxarıda qeyd edilənləri nəzərə alaraq qablaşdırma əsasən aşağıdakı funksiyaları yerinə yetirir:

➤ məhsulların ətraf mühitin neqativ təsirindən mühafizə edilməsi;

➤ məhsulun və ya qablaşdırıcı materialların reklamı;

➤ məhsulların istehlak xassələrində və xüsusiyyətlərində dəyişikliklərin baş verməməsi və onların kəmiyyətcə mühafizə edilməsinin təmin olunması;

➤ anbar logistik və nəqliyyat əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün əlverişli şəraitin formalaşdırılması;

➤ məhsulların satışı üçün optimal vahidlərin (həcm və çəki) yaradılması;

➤ bazar segmentlərinə və satış kanallarına intensiv təsir edilməsi;

➤ yeni məhsul və onun obrazının yaradılmasına təsir edilməsi;

➤ logistik servis mədəniyyətinin yüksəldilməsinə təsir göstərilməsi;

➤ saxlanma və daşınma zamanı məhsul itkilərinin

qarşısının alınması.

➤ əmtə dövryyəsinin artması və əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsinə birbaşa təsir göstərməsi.

Qablaşdırmanın funksiyaları qablaşdırılacaq məhsulların layihələşdirilməsi və istehsalı mərhələsindən formalaşmağa başlayır və logistik dövrənin ilkin mərhələsindən (istehsalçı) son mərhələsinə (istehlakçı) qədər, (çoxdövryyəli taralar üçün isə qapalı sistem formasını alır, yəni axırdan əvvələ, əvvəldən axra) fəaliyyət göstərir. Taralar öz funksiyalarını yalnız xidmət etdiyi məhsulu təyinat məntəqəsinə çatdırdıqdan və bu məhsuldan azad olub, bir daha təkrar istifadə üçün yararsız olduğu ana qədər yerinə yetirir.

Taraların reklam və mühafizə funksiyaları praktiki olaraq bir-birilə konfliktə girir. Pərakəndə satış ticarəti nöqtəyi - nəzərindən hər bir qablaşdırıcı taranın üzərində cəlbedici reklam yazılarının olması məqsədəuyğundur. Bölüşdürmə mərkəzlərinə ötürülmək üçün əmtəlik anbarlarda saxlanılan bu taralar, məhz qeyd edilən reklam yazılarına görə hansı tarada qiymətli məhsulun yerləşdiyini müəyyənləşdirməyə imkan verir.

Bəzən marketoloqlar belə hesab edirlər ki, tara lazım olduğundan daha çox iri təsvirləri yerləşdirməyə imkan verən üz səthinə malik olmalıdır. Buna əyani nümunə kimi audio məhsullarını göstərmək olar: plastinka üçün nəzərdə tutulan konvertlərdə mətn və təsvirlərin verilməsinə maqnitofon kassetləri və ya kompakt disklərilə müqayisədə böyük yer ayrılır. Odur ki, konvertlərdə daha dəqiq informasiyaya malik mətn və təsvirlər yerləşdirilir. Kütləvi satış zamanı mağaza işçiləri adətən alıcılara ticarət zalında olan bu və ya digər məhsulların seçilməsi ilə bağlı məsləhət verirlər. Buna görə də geniş çeşidli məhsullara malik belə ticarət zonalarında alıcılar bağlı taralar üzərində müvafiq informasiyalarla kifayətlənirlər.

Elm və texnikanın inkişafı, kimya sahəsində istehsalın genişləndirilməsi tara təsərrüfatını təkmilləşdirməyə, habelə

tara hazırlamaq üçün yeni, yüngül, davamlı və müəyyən estetik xüsusiyyətləri ilə fərqlənən müasir materiallardan istifadə etməyə imkan verir. Bu isə öz növbəsində taranın texniki, iqtisadi və estetik göstəricilərinin yaxşılaşdırılmasına kömək edir. Bunun üçün qablaşdırma qarşısında texniki, iqtisadi və estetik tələblərlə yanaşı bir sıra logistik tələblər də qoyulur:

➤ **Forması, ölçüsü və rəngi.** Qablaşdırılan məhsulların taraları özlərinin formaları, ölçüləri və rənginə görə eia olmalıdır ki, müxtəlif bazar seqmentlərinə aid edilən alıcıları stimullaşdırma bilsin. Odur ki, bu kontekstdən çıxış edən məhsul istehsalçıları onlar üçün tara istehsal edən firma və ya müəssisə qarşısında bu tələbdən irəli gələn vəzifələri müəyyənləşdirir, hazır məhsul və onun texniki iqtisadi göstəriciləri, analogi məhsullarla müqayisədə üstünlükləri haqqında onlara qısa məlumat verir. İnkişaf etmiş kapitalist dövlətlərinin təcrübəsinə istinadən qeyd etmək olar ki, məhsul istehsal edən firmalar məhsulun özündən çox onun qablaşdırıldığı taranın forması, rəngi və ölçülərinə xüsusi diqqət yetirir və bunun üçün məhsulun hazırlanmasına çəkilən istehsal xərclərindən bir qədər də artıq vəsait sərf edirlər. Beləliklə, qablaşdırma hər şeydən əvvəl mövcud məhsulların rəqib firmanın məhsullarından fərqləndirən cəhətlərə malik olmalıdır.

➤ **Məhsul haqqında istehlakçılarda xoş niyyətin yaranması.** İlk baxışda məhsulun alınmasına bir o qədər də meyl göstərməyən alıcılar qablaşdırmanın forması, ölçüsü və ya rəngi onlar üçün cəlbedici olduğundan bu məhsulun əldə edilməsi üçün bir növ stimulyator rolunu oynayır və məhsulun alınması üçün marketing qərarlarının hazırlanması və reallaşdırılmasına şərait yaradır.

➤ **Məhsul ilə öz rəngi arasında zəruri əlamətlərin formalaşdırılması.** Köhnə və yeni satış bazarlarına çıxarılan məhsullar və onların texniki-iqtisadi göstəriciləri, məhsulun istismar xüsusiyyətləri haqqında dəqiq məlumatlara malik

olmayan potensial alıcılarda bu məhsul barədə fikir formalaşdırmaq üçün istehsalçı firma və ya müəssisələr məhsulun rəngi, ölçüləri ilə qablaşdırılan taranın rəngi və ölçüləri arasında ahəngdarlığın əldə olunmasına çalışırlar.

➤ *Məhsul haqqında kifayət qədər məlumatla malik olması.* Qablaşdırmanın ən mühüm funksiyası qəbul etdiyi məhsul haqqında müxtəlif qrup satıcılara, istehlakçılara, ticarət-vasitəçilik missiyasını yerinə yetirən strukturlara logistik dövrünün bütün mərhələlərində yığcam informasiya verməkdən ibarətdir. Qablaşdırılan məhsulun tarasının üzərinə onun daşınması zamanı nəqliyyat vasitələrində necə yerləşdirilməsi, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi ardıcılığı və onun qarşısına qoyulan tələblər, anbarlaşdırma xüsusiyyətləri, istismar qaydaları, netto və brutto çəkisi, temperatur dəyişikliklərinə həssaslığı (məhsulların istifadə olunduğu regionların iqlim şəraiti), məhsulların kövrəkliyi, zərifliyi kimi informasiyalar əks olunur. Bu informasiyalar əsasən qablaşdırılan məhsulun tarasının üzərində qeyd olunan yazılar, etiketlər, ştrix - kodlar, markalar və s. formada verilir. Buna praktikada əsasən qablaşdırmanın testləşdirilməsi də deyilir. Burada məqsəd logistik dövrünün hər bir iştirakçısını məhsulların logistik kanallar üzrə aşınması, ticarət - vasitəçi strukturlarda anbarlaşdırılması və son təyinat məntəqələrində istismarı zamanı meydana çıxıbiləcək çətinliklərdən azad etmək və sadalanan logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsini sadələşdirməkdən ibarətdir. Çünki, tədarük bazarlarında və ya topdansatış ticarətini həyata keçirən yarmarka və əmtəə birjalarında iştirak edən alıcılar məhsul haqqında verilən yazılı və ya şifahi təsvirlərdən, məlumatlardan daha çox bu məhsulun qablaşdırıldığı taranın üzərində əks olunan informasiyalara üstünlük verir və onun etibarlılığına inanırlar. Müxtəlif təyinatlı taralarda testləşdirmə əməliyyatlarının aparılması üçün xüsusi kompyüter proqramlarından istifadə olunur. Məsələn, bir proqram təminatı istifadəçiyə taxta taraların hazırlanması

üçün lazım olan müxtəlif meşə materialları və mismarların hansı keyfiyyətdə və ya ölçüdə seçilməsini modelləşdirməyə imkan verir. Yeni taranın testləşdirilməsi ilə yanaşı məhsul və taraların zədələnməsi və itkisi üzrə bütün irad və rəylərin də uçotu - qeydiyyatı aparılır. Statistik sınaqlar metodundan istifadə etməklə baş verən zədələnmələrin təsadüfi olub - olmamasını müəyyənləşdirmək mümkündür. Əgər bu hal təsadüfi xarakter daşımırsa, onda taranın bu zəif yeri üçün əlavə mühafizəedici tədbirlər görülür.

ABŞ-da qəbul edilmiş qanuna görə yeni tətbiq edilən qablaşdırıcı materialların poçt xidmətinin müştəriləri tərəfindən rabitə qovşaqlarında testləşdirilməsi həyata keçirilir. Bu zaman müştərilər sınaq taraları regionda yerləşən müxtəlif poçt-rabitə qovşaqlarına göndərilir. Poçt əməkdaşları testləşdirmə üçün qəbul edilən yeni tara növü haqqında yekun rəylərini hesabat formasında ilkin təyinat məntəqəsinə təqdim edirlər.

Bununla da məhsul istehsalçıları testləşdirilən yeni taralar haqqında müxtəlif rəylərin təhlili yolu ilə gələcək dövr üçün bütün sosial qruplar və cəmiyyət tərəfindən tam qəbul edilən vahid-unifikasiya edilmiş taralar hazırlayırlar. Bununla yanaşı əksər hallarda taraların testləşdirilməsi zamanı onların nəqləmə prosesində faktiki təsirlərə məruz qalması halları müşahidə edilir. Odur ki, bu məqsədlə korton karobkaların içərisinə daşınan məhsullarla bərabər qeydiyyat qurğusu qoyulur. Bu qurğu həm temperatur dəyişikliklərini qeyd etmək üçün sadə xəstəxana termometri, həm də nəzərdə tutulan fiziki təzyiqlərdən daha artıq təsirlərlə dağılan yay formasında olur. Taranın sudan, nəmdən qorunması, mühafizə olunmasını əyani olaraq təsvir etmək üçün bir çox hallarda bu taranın üzərində gülüş ifadəsi əks olunmuş kiçik yapışqanlardan istifadə edilir. Bu zaman iki göz çəkilir və bunlardan biri suyun, nəmin təsirindən yayılıb dağılan xüsusi rənglə boyadılır. Məhsulu alan logistik dövrünün hər bir iştirakçısı taranın üzərində göstərilən şəklə əyani

təsviri ilə rastlaşdıqda və ya onu müşahidə etdikdə məhsulun keyfiyyətcə qəbul edilməsinə diqqəti daha da artırır. Beləliklə, taralar logistik informasiya axınlarının ötürülməsi və qabaqcadan işlənməsi vasitəsi kimi çıxış edir.

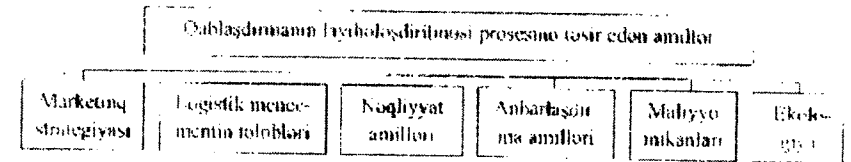
➤ **Alıcılar üçün məhsulların tez seçilməsinin təmin edilməsi.** Müxtəlif çeşidli və konfigurasiyalı taralarda saxlanılan məhsulların ayrı-ayrı alıcı kateqoriyalarına satışı asanlaşdırmaq üçün əvvəl qeyd olunduğu kimi taraların formaları, rəngləri və ölçülərinə xüsusi diqqət yetirilir. Eyni formaya və ya rəngə malik taralara öyrənən, alışan alıcılar üçün zəruri məhsulların seçim prosesi tezləşir və bunula bağlı vaxt itkisinə yol verilmir. Eyni zamanda nəzərə almaq lazımdır ki, belə bir tələbin qorunub saxlanması anbar məhsul buraxılışının da operativ surətdə həyata keçirilməsinə geniş imkanlar yaradır.

➤ **Müxtəlif qablaşdırma formaları məhsulları tanıtmaz etdiyi üçün onların tez-tez dəyişdirilməsi hallarına yol verilməməsi.** Konkret məhsul üçün təklif olunan qablaşdırmanın hansı rol oynamasını müəyyənləşdirmək üçün qablaşdırmanın konsepsiyasını yaratmaq lazımdır. Konsepsiyada qablaşdırmanın qrup, məcmu, standart, texniki, vizual və diler xarakter daşması kimi amillər mütləq mənada nəzərə alınmalıdır. Bundan sonra, qablaşdırmanı təşkil edən digər konstruktiv elementlər: ölçü, rəng, qablaşdırmada istifadə olunan materialların özünün rəngi, forması və ölçüsü; mətnlərin tərtibatı, ticarət (marka, firma) nişanları, etiketin (markanın, ştrix kodun) yeri, məzmunu və ölçüsü; məhsulun mütləq və nisbi dəyəri; məhsulun rəqabət üstünlükləri; beynəlxalq bazarlarda tanınan standartlardan istifadə olunması haqqında qərarlar qəbul edilir. Qəbul edilən qərarlar əsasında hazırlanan qablaşdırma materialları bir neçə formada ardıcıl olaraq sınaqdan çıxarılır. Aparılan texniki sınaqlarda hazırlanmış qablaşdırma materiallarının-taraların «normal» istismar şərtlərinin tələblərinə cavab verməsi, qablaşdırmanın ticarət - logistik vasitəçilər üçün əlverişli olması,

yükləmə-boşaltma və nəqliyə işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı göstərilən fiziki təzyiqlərə məruz qalma dərəcəsi və nəhayət istehlakçıların bu tip qablaşdırma formalarına münasibəti və onları təmin etmə səviyyəsi kimi məsələlər diqqət mərkəzində saxlanılır.

Qeyd olunduğu kimi material resursları təkcə istehsalçılarda, topdan satış şəbəkələrində və pərakəndə ticarət mağazalarında deyil, həmçinin nəqliyyat departamentlərində, ekspeditorlarda və istehlakçıların özlərində də anbarlaşdırılır. Buna görə də əlverişli qablaşdırma vasitələrini seçən zaman məhsulların saxlanması ilə əlaqədar olan bütün şərait və ya şərtlər hərtərəfli öyrənilir.

Başqa sözlə, qablaşdırma layihələrinin hazırlanması prosesinə istehsalçı firmanın marketing strategiyası, logistik menecmentin tələbləri, nəqliyyat və anbarlaşdırma amilləri, maliyyə imkanları və ekoloji amillər təsir göstərir (şəkil 12.1).



Şəkil 12.1. Qablaşdırmanın layihələşdirilməsi zamanı təsiredici amillərin sistemli əlaqələndirilməsi

Yeni məhsullar üçün əlverişli qablaşdırma materiallarının-taraların yaradılması - istehsalçı bazar iqtisadiyyatı yoluna qədəm qoymuş milli istehsalçılarımız üçün milyon manatlarla vəsaitlər və aylarla vaxt məsrəfi hesabına başa gələ bilər. Belə ki, qablaşdırmaya çəkilən məsrəflər məhsulların mübadiləsinə çəkilən xərclərin 10, bəzi hallarda 40%-ni təşkil edir. Məhsulların qiymətində qablaşdırmaya çəkilən məsrəflərin dəyişmə diapazonu 1% - dən 35% -ə qədərdir. Ümumiyyətlə, qablaşdırmanın layihələşdirməsinə təsir edən ümumi amillər baxımından qablaşdırmaya çəkilən məsrəflə-

rin 35%-i nəqliyyat amillərindən, 25 %-i anbar təsərrüfatının təşkilindən, 33%-i məhsulların fiziki bölüşdürülməsinin aparılması səviyyəsindən, 15%-i isə istehsal və əmtəlik anbar ehtiyatlarının idarə edilməsi sistemindən asılıdır.

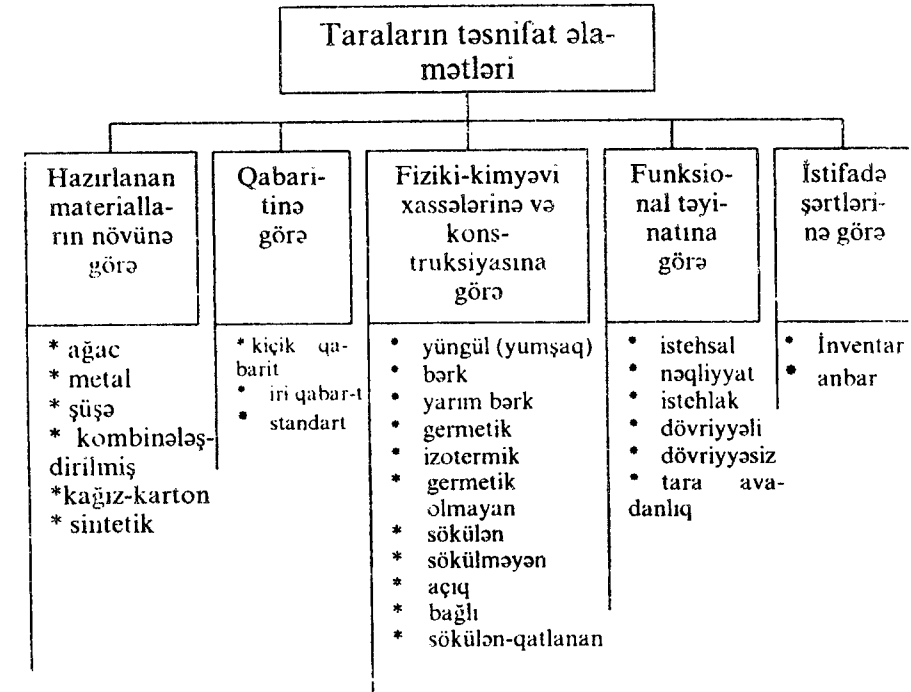
Bütün bunlara baxmayaraq sərf edilən maddi, maliyyə və əmək məsrəfləri qablaşdırmanın istehlakçı qruplarında məhsulların əldə edilməsi üçün alış motivləri yaratması və satışın həcmnin artması nəticəsində ödənilir. Bu zaman istehsalçı firma və müəssisələr qablaşdırmanın yaradacağı sosial problemləri unutmamalı və cəmiyyətin ayrı-ayrı sosial təbəqələrinin, habelə istehsalçıların özünün maraqlarına cavab verən qərarlar qəbul etməlidirlər.

Lakin bütün bunlarla yanaşı qablaşdırmanın özü ətraf mühitin çirklənməsi (əsasən taralardan bir dəfə istifadə nəticəsində yaranır), əlavə kapital qoyuluşuna tələbin meydana çıxması, müvafiq mütəxəssislərə (bədi layihələndirmə üzrə ixtisaslaşmış kadrlara) ehtiyacın formalaşması, məhsulun qiymətinin bahalaşması, qablaşdırmanın məhdudluğu kimi bir sıra problemlər yaradır.

12.2. TARALARIN TƏSNİFATI

Taralar çox müxtəlif əlamətlərinə görə ayrı-ayrı növlərə bölünür. Hər bir tara növü texniki, iqtisadi və təşkilati göstəricilərinə görə tiplərə və çeşidlərə ayrılır. Bu tiplər və növlər Respublika Sertifikasiya və Standartlaşma Komitəsinin müəyyən etdiyi RST və Texniki şərtlərlə təsdiq edilir. Respublika standartlarının tələbləri, texniki şərtləri və müvafiq təlimatlarında nəzərdə tutulan göstərişlərə görə hər bir tara növünün özü müxtəlif göstəricilərə və parametrlərə görə qiymətləndirilir və növlərə ayrılır. Tara növlərinin müxtəlif olması qablaşdırılan məhsulun fiziki-kimyəvi xassələrinin müxtəlifliyindən, tara materiallarının növündən, məhsulların nəql ediləcəyi məsafədən və şəraitdən, habelə digər amillərdən asılıdır.

Taralar bir çox əlamətlər üzrə, o cümlədən hazırlanmış materialın növünə, qabaritinə, fiziki-kimyəvi xassələrinə və konstruksiyasına, funksional təyinatına, mənsubiyyətinə və istifadə şərtlərinə görə təsnif edilir (şəkil 12.2).



Şəkil 12.2. Taraların təsnifatı

Hazırlanmış materialın növünə görə ağacdan (yeşik, boçka, tabaq və s.), *metaldan* (*bidon, flyuqa, dəmir kanisirlər, malaltlıqları, müxtəlif konteynerlər*), *şüşədən* (*butulka, banka, balon, flakon, və s.*) *karton-kağızdan* (*yeşik, kisa, stəkan, qutu, paket və s.*) *sintetik materiallardan* (*kisa, poli-mer banka, butulka flakon, tuba və s.*), *kombinəşdirilmişdən* (*kiçik qabaritli konteynerlər*), *parçadan* (*kisələr, müxtəlif ölçülü torbalardan və s.*) hazırlanmış tara növlərinə

bölünür.

Tara növləri arasında taxta tara (yeşiklər) üstün yer tutur və çoxdövriyyəli tara adlanır. Onlar sökülməyən, quraşdırma və yığma konstruksiyalı olur. Taxta taralar bu xüsusiyyətlərinə görə iqtisadi cəhətdən səmərəli (məhsullar boşaldıldıqdan sonra onların sökülüb yığılması və daşınma zamanı az yer tutması) hesab olunurlar.

Taxtadan hazırlanmış digər tara növü ağac boçkalar və ştamplanmış faner boçkalar, ağac çəlləklərdir. Bu tara növlərlə ərzaq məhsulları, kimya və neft kimya sənayesinə aid məmulatlar qablaşdırılır. Boçka hazırlamaq üçün iynə-yarpaq və qaraşam ağac cinslərindən istifadə olunur. Şam ağacının spesifik xassələrinə görə (tünd qoxu verməsi, qatranlı olması və s.) ondan hazırlanan boçkalarda ərinnmiş yağ, yeyinti yağları, süd məhsulları, konservləşdirilmiş meyvə-tərəvəz məhsullarının saxlanması yol verilməzdir. Lakin mütərəqqi və ucuz tara növləri geniş tətbiq sahəsi tapdıqca bu tara növündən son zamanlar o qədər də intensiv istifadə olunmur.

Taxta taralarla müqayisədə karton-kağız taranın istehsalı bir o qədər də maddi və maliyyə vəsaiti tələb etmir. Bu tara növündə məhsullar yaxşı qalır və məhsulların boşaldılması zamanı səliqə - səhman gözlənildikdə (logistik menecmentin əsas funksiyalarından biri məhz bundan ibarətdir) onlardan bir neçə də istifadə etmək mümkündür.

Karton və kağız taralarda müxtəlif ərzaq və qeyri-ərzaq məhsulları daşınır və saxlanılır. Bu tara növünün istehsalı ağac taradan ucuz başa gəlir və nisbətən yüngül olur. Ona görə də müvafiq məhsullar üçün ağac tarası kağız və karton tarası ilə əvəz edilir.

Məhsulların əksəriyyəti karton və kağız taralarda öz keyfiyyətini yaxşı saxlayır.

Karton yeşiklərdə qablaşdırılmış məhsulların daşınmasına ən yaxşı şərait yaratmaq üçün onların içərisində yanlıq, içlik, aralıq və yuva şəklində əlavə bərkidicilər qoyu-

lur.

Keyfiyyəti etibarlı ilə təkrar istifadə üçün yararlı hesab olunan karton yeşikləri iki kateqoriyaya: təmirsiz istifadə olunan və ikitərəfli zədəsi olan (detalları itirilən) yeşiklərə bölmək olar. İstər birinci, istərsə də ikinci kateqoriyalı karton yeşiklər təmiz olmalı və kənar qoxu verməməlidir.

Kağız kisələr bitum hopdurulmuş və bitum hopdurulmamış olur və azqatlı və çoxqatlı hazırlanır. Bitum hopdurulmuş kisələr açıq və qapalı (mexaniki üsulla doldurulmaq üçün klapanları olan), çoxqatlı (ikidən altı qatadək) şəklində hazırlanır. Bunlara səpələnən, qeyri-hiçrəskopik məhsullar qablaşdırılır.

Parça taralara praktikada çox hallarda toxuma taralar da deyilir. Bunlardan intensiv və aktiv istifadə olunan kisələrdir. Kisələr əsasən kətdandan, yarım kətdandan, kətan - cut-kənaftan, kətan - cutdan, kəndir - cutdan hazırlanır.

Toxuma kisələr-davamlılığına görə adi, kənarları sıx və qalın kisələrdir. Kənarları sıx və qalın toxuma kisələrdə əlavə iplik sarıması olur. Əlvan iplik sarımanın sayı, bunların eni, keçirilmə yerləri kisə tarasının növündən asılıdır.

Keyfiyyətini müəyyənləşdirmək üçün toxuma kisələr beş kateqoriyaya ayrılır:

Birinci kateqoriya - respublikamızda və ya onun hüduqlarından kənarında istehsal olunmuş təzə, işlənmiş, lakin təmiz, quru, qoxusuz, yarmaqsız və deşiksiz kisələr;

İkinci kateqoriya-təmiz, quru, qoxusuz, az (üçəddək) yamaqlı və yamanmalı kisələr;

Üçüncü kateqoriyaya - təmiz, quru, qoxusuz, az (beşəddək) yamaqlı və yamanmalı kisələr;

Dördüncü kateqoriya - təmiz, quru, qoxusuz, yamaqlı (yeddiyəddək) və yamanmalı kisələr;

Beşinci kateqoriya - təmiz, quru, qoxusuz, yamaqlı (on ikiyəddək) və yamanmalı kisələr;

Metal taralar özlərinin fiziki xassələrinə görə çox möhkəm olduqları üçün onlardan dəfələrlə və uzun müddət

istifadə edilir. Bu taralar praktiki fəaliyyət zamanı əsasən nəqliyyat tarası kimi tətbiq olunur.

Son dövrlərdə elm və texnikanın, xüsusilə bazar iqtisadiyyatının kimya sənayesi qarşısında qoyduğu tələblər, inkişaf etmiş kapitalist dövlətlərinin qabaqcıl təcrübəsi ölkəmizdə polimer taraların tətbiqi üçün geniş perspektivlər açmışdır. Yeni iqtisadi şəraitdə yaşadığımız bu son illərin praktik təcrübəsi sübut edir ki, polimer materiallardan hər il yeni tara növləri istehsal edilir və təsərrüfat dövryyəsinə buraxılır. Bu hər şeydən əvvəl belə tara növlərinin yüngül, davamlı, şəffaf və məhsulları ətraf mühitin neqativ təsirlərindən tələb olunan səviyyədə qoruya bilməsi ilə əlaqədardır. Sintetik materiallardan hazırlanmış taralara istənilən hər hansı formanı vermək mümkün olur. Bu materiallardan ən müxtəlif növlü - bərk, yarım bərk və yumşaq taralar hazırlanır. Sintetik materialların digər material növlərinin qarışığından hazırlanması taranın keyfiyyətini daha da yaxşılaşdırır.

Çox istifadə edilən tara növlərindən bir də şüşə taralardır. Bu növ taralar maye və yarım maye halında olan məhsulların qablaşdırılması məqsədilə tətbiq edilir və şəffaf olduğu üçün istehlakçılarda alış motivləri yaradır. Şüşənin fiziki-kimyəvi xassələri onlarda gündəlik məişətdə istifadə olunan yeyinti məhsullarının yığılmasına imkan yaradır.

Kombinləşdirilmiş taralar müxtəlif tara materialı növlərinin birləşdirilməsindən alınan taralar hesab olunur. Bunlara nümunə kimi konstruksiyası və tutumuna görə fərqlənən konteynerləri, boçkaları, yeşikləri göstərmək olar.

Qabaritinə görə taralar kiçik qabaritli (yeşiklər, qutu və kisələr, paketlər, və s.), iri qabaritli (kisələr, malathqları, konteynerlər) və standart taralara bölünür.

Məhsul doldurulan anda öz ilkin-malik olduğu formasını saxlamaq və mexaniki təsirlərə müqavimət göstərmək qabiliyyətinə, yəni fiziki-kimyəvi və konstruksiyasına görə taralar şəkildə göstəriləyi kimi bir neçə qrupa bölünür.

Bərk taraya yeşiklər, boçkalar, bidonlar, butulkalar, habelə ağacdən, şüşədən və metaldan olan digər məmulatlar aiddir. **Bərk taralar** həm məhsulla birlikdə, həm də onsuz öz formasını saxlaya bilmək qabiliyyətinə malikdir. Karton yeşiklər, səbətlər, qəbirlər və s. ibarət olan yarımbərk taralar zahirən baxımdan öz ilkin formalarını saxlamalarına baxmayaraq mexaniki təsirlərə bərk tara kimi o qədər də davamlı deyildir. **Yumşaq taralar** (kisələr, torbalar, qablaşdırma parçaları) içərisindəki məhsulların formasını qəbul edir, alır və məhsulları fiziki təsirlərdən qoruyur. **Sökülməyən taraya** - balon, sökülən taraya - taxta yeşik, qatlanan taraya - karton karobka, **sökülən-qatlanan taraya** - tara avadanlığı, izotermik taralara - butulkalar, balon, **germetik taralara** - bidon, flyaqa və s. nümunə göstərmək olar.

Funksional təyinatına görə taralar dörd növə ayrılır:

- a) **istehlak (daxili) tarası;**
- b) **nəqliyyat (xarici) tarası;**
- c) **birdövryyəli;**
- ç) **çoxdövryyəli;**
- d) **tara avadanlıqları.**

İstehlak tarası - istehsalçı firma və ya müəssisələrin hazır məhsullarının ilkin qablaşdırılmasından ibarətdir və məhsullar məhz bu tara növündə son istehlak məntəqələrinə, yerlərinə çatdırılır. Bura qutular, paketlər, bankalar, butulkalar, flakonlar və s. aid edilir. Göstərilən tara növlərinin dəyəri bir qayda olaraq pərəkəndəsətış qiymətlərinə daxil edilir. Bu növ taralar bazara malyeridilişi prosesinə köməklik göstərir, satış həcmi artırır və marketinq sahəsində əhəmiyyətli rol oynayır.

Nəqliyyat tarası - daxili tarası olan və olmayan məhsulların daşınması və saxlanması üçün istifadə edilən taradan ibarətdir. Bura yeşiklər, boçkalar, bidonlar, kisələr, qutular və s. aid edilir. Praktikada bu taralar təkrar tara adlanır və onların ölçüləri elə seçilir ki, burada eyni təyinatla malik bir sıra ilkin qablaşdırma modullarını yerləşdirmək

mümkün olsun.

Taralar logistik sistem daxilində yük vahidlərinin daşınması və saxlanması zamanı funksional təyinatına görə bir dəfə və ya təkrar - təkrar istifadə olunur. Bu nöqtəyə nəzərdən yalnız bir partiya məhsulların və ya logistik yük vahidinin saxlanması və daşınması üçün tətbiq olunan və sonradan istifadəsi məqsəduyğun hesab edilməyən taralar **birdövriyyəli taralara** (kağız kisələr, faner barabanlar, polimer torbalar, konfet qutuları, ərzaq məhsulları qablaşdırılan kağızlar və s.) aid edilir. Logistik sistemin hər bir iştirakçısı tərəfindən bir neçə dəfə istifadə olunmaq üçün yararlı halda olan və məhsulların saxlanması və daşınması zamanı qarşıya qoyulan funksional vəzifələri yerinə yetirə bilən taralar **çoxdövriyyəli taralar** (yeşiklər, boçkalar, müxtəlif növlü kisələr, konteynerlər, kanistrlər, barabanlar) adlanır. Çoxdövriyyəli taralar logistik sistemin iştirakçılarında hər hansı birinə aiddirsə, ona əksər hallarda inventar tarası və ya tara avadanlığı da deyilir. Bu tip taraların üzərində xüsusi qeydlər, o cümlədən məxsus olduğu firma və ya müəssisənin adı və taranın inventar nömrəsi qeyd olunur.

İstifadə şərtlərinə və mənsubiyyətinə görə taralar istehsal, inventar və anbar taralarına ayrılır. Əvvəl qeyd olunduğu kimi **inventar tarası** konkret firma və ya müəssisəyə məxsus olmaqla çox möhkəm və xüsusi təyinatla (butulka yığmaq üçün gözləri olan yeşiklər, çörək taqaları, şüşə daşımaq üçün xüsusi konteynerlər, tara-avadanlıqları və s.) malikdir. Bu tip taralar məhsullardan azad olduqdan sonra mənsub olduğu firma və ya müəssisə sahibinə qaytarılır. Taraların geri, təkrar istifadə məqsədilə tara sahibinə qaytarılması üçün son alıcılar daha çox maraqlıdırlar. Çünki, geri qaytarılmayan taraya görə istehlakçılar onun maya dəyərindən çox yüksək bir qiymətin tara sahiblərinə ödənilməsi məcburiyyəti ilə üzləşirlər. Bu da nəticə etibarlı ilə istehlakçılar üçün iqtisadi baxımdan əlverişli olmadığından onlar taranı geri qaytarmağı məqsəduyğun hesab edirlər.

İstehsal və anbar taralarına istehsal yerlərində və anbar sahələrində məhsulların qablaşdırılması və ya müvəqqəti saxlanması üçün istifadə olunan taralar aid edilir. Daha doğrusu, bu növ taralara məhsulları çirkədən, korroziyadan və temperatur dəyişmələrindən qoruyan bükmə materiallar, məhsulları bir-birindən ayıran arakəsmə materiallar, məhsulların altına döşənən materiallar (ağac kəpəyi, pambıq və bərkidici materiallar: (mıx, lent, məftil, ip və s.) aiddir.

İxtisaslaşma dərəcəsinə görə isə taralar iki:

a) ixtisaslaşmış tara;

b) universal tara növünə ayrılır.

Müxtəlif xalq istehlakı mallarının və istehsal-texniki təminatlı məhsulların qablaşdırılması üçün istifadə edilən taralar universal, yalnız ayrıca bir məhsul qrupunun və ya çeşidinin yığılması üçün nəzərdə tutulan taralar isə ixtisaslaşdırılmış və ya fərdi tara adlanır. Universal taralardan bir məhsul və ya məhsul çeşidi boşaldıldıqdan sonra digər məhsul və ya məhsul çeşidi yığılır.

Taraların standartlaşdırılması və eyniləşdirilməsi (unifikasiya edilməsi) tara təsərrüfatını və taralarla aparılan logistik əməliyyatları səmərəli təşkil etməyə, ticarət-texnoloji prosesləri təkmilləşdirməyə, logistik dövrənin ayrı-ayrı mərhələlərində icra edilən proseslərin (daşınma, saxlanma, fiziki bölüşdürmə və satış) yaxşılaşdırılmasına, tara itkilərinin və bununla bağlı xərclərin aşağı salınmasına, logistik sistemin iştirakçıları arasında işgüzar iqtisadi münasibətlərin daha da inkişaf etdirilməsinə əlverişli şərait yaradır.

Sadalanan bu və ya digər tara növünün seçilməsi üçün Fibre Box Assosiation firması tərəfindən geniş yayılmış anketlərdən istifadə olunur. Bu anketlər taranın seçilməsi zamanı nəzərə alınması mütləq hesab edilən bir sıra amilləri, o cümlədən məhsul, qablaşdırma prosesinin özü, anbar, nəqlietmə və müştərilərin haqqında informasiyaları özündə bir-

ləşdirir. Belə tip anketlər, qablaşdırıcı materiallar istehsal edən firmalar tərəfindən təhlil edildikdən sonra potensial müştərilər üçün faydalı informasiya mənbəyinə çevrilir və müştərilərə yüksək keyfiyyətli texniki məsləhətlər verir.

Cədvəl 12.1

Taradan istifadə edənlər üçün anket

Bu kağız qutu sizin məhsulların qablaşdırılmasına və mühafizəsinə xidmət edir. O, qablaşdırma, saxlanılma, bölüşdürmə, marketing və satışla əlaqədar bir sıra funksiyaları yerinə yetirir. Bu anket tara istehsalçılarında lazımi məlumatların çatdırılmasına imkan verir. Bu informasiyalar əsasında tara istehsalçıları kağız qutunun imkanlarından istifadə üzrə təklif və tövsiyələr hazırlayır.

MƏHSUL

		Bəli	Xeyr
1.	Tara istehsalçılara öz məhsulunuz, onun təyinatı, dəqiq ölçüləri, kütləsi və fiziki xarakteristikaları haqqında məlumat vermisinizmi?		
2.	Məhsul tez xarab olan və ya istənilən mənada təhlükəli hesab edilirmi?		
3.	Silkələnmə, təsir, nəm, isti, soyuqdan məhsulların əlavə mühafizə edilməsinə ehtiyac varmı?		
4.	Tam yığılmış formada məhsul nəql edilə bilirmi?		
5.	Yeşiklərdə bir məhsul vahidindən artıq məhsul yerləşdirmək mümkündürmü?		
6.	Məhsulla yanaşı yeşiyə əlavə: ehtiyat hissələri və ya təlimatlar qoymaq olarmı?		
7.	Siz tara istehsalçılara öz məhsulunuzun qablaşdırılan formada tam nümunəsini vermisinizmi?		

QABLAŞDIRMA PROSESİ

		Bəli	Xeyr
1.	Tara üzrə ehtiyat yaradan zaman, onun bərpa edilməsi üçün sifarişlərin yerinə yetirilməsi vaxtını nəzərə alırsınızmi?		
2.	Taraları qablaşdırma xəttinə əlverişli formada vermək üçün sizin tara üzrə ehtiyatınız məqsəduyğun formada yerləşdirilib?		
3.	Tara üzrə ehtiyat mütləq yaradılmalıdırmi?		
4.	Taraları avtomatik avadanlıqlarda qablaşdırmazdan əvvəl hazırlamaq lazımdırmi? (əgər bəli, onda hansı tip avadanlıq, ölçüsü, hansı üsulla bağlanmalıdır?)		
5.	Əgər tara bir məhsul vahidindən böyükdürsə, onda siz onların yerləşdirilməsi ardıcılığını müəyyənləşdirmisinizmi?		
6.	Taranın içərisinə daxili qablaşdırma materialları qoyulacaqmı?		
7.	Ştampel və markadan istifadə olunacaqmı?		
8.	Taraların xarici görkəmini və təmiz olmasını saxlamaq üçün əlavə taraya ehtiyac varmı?		

ANBAR

		Bəli	Xeyr
1.	Doldurulmuş taranın brutto kütləsi müəyyənləşdirilibmi?		
2.	Məhsulun özü başqa taralarında ştəbel və qəfəsələrdə saxlanılmasına imkan verirmi?		
3.	Anbar qəfəsələri və ya ştəbellərində yerləşdirilən ən aşağıdakı tara digər taraların saxlanılması üçün hesablanmalıdırmi?		
4.	Doldurulmuş yeşiklər malatlıqlarına		

	yüklənməlidir? (malaltlıqlarının ölçüləri və modeli taranın konstruksiyası və ya ölçülərinin dəyişdirilməsi üçün əsas olmalıdır)		
5.	Taranın ölçüləri və modelinin dəyişməsi anbar sahələrindən və tutumundan əlverişli istifadə edilməsinə imkan verirmi?		
6.	Doldurulmuş taralar saxlanma zamanı qeyri-adi təsirlərə - yüksək rütubət, temperatur dəyişkənliyi və s. məruz qalırmi?		
7.	Məhsulların bölüşdürülməsi prosesində açıq hava şəraitində qalması ehtimalı yüksəkdirmi?		
8.	Rəngarəng kodlar müxtəlif qablaşdırılan məhsulların identifikasiyasını sadələşdirməyə kömək edə bilərmi?		

NƏQLETMƏ PROSESİ

		Bəli	Xeyr
1.	İstifadə etməyə hazırladığınız nəqliyyat xidmətinin müvafiq qaydaları ilə tanışsınızmi?		
2.	Qablaşdırılmış məhsulun nəql edilməsi üçün daşıyıcılar icazəyə malikdirmi?		
3.	Əgər sizin taranız daşınmaq üçün müvafiq icazəyə malik deyilsə, konkret tarada konkret yükün daşınmasına icazənin alınması barədə daşıyıcıdan uyğun testi soruşmuşunuzmu?		
4.	Məhsulunuz yerdəyişmə zamanı xüsusi xəbərdarlıq tələb edirmi?		
5.	İstifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin daxili ölçülərinin həqiqətən taranın yerləşdirilməsi və ya bağlanması üçün imkanını dəqiqləşdirmisinizmi?		

MÜŞTƏRİ - İSTEHLAKÇI		Bəli	Xeyr
1.	Sizin müştərilər taranın konstruksiyasına məhsulların saxlanması və emalı ilə bağlı təsir göstərən tələblər irəli sürürmü?		
2.	Məhsulların sərğisində tara əsas element kimi istifadə olunacaqmı?		
3.	Tara məhsulların nümayiş etdirilməsi üçün nəzərdə tutulurmu?		
4.	Tara üzərində təlimat və ya xəbərdarlıq edici tədbirlər yazılmalıdırmi?		
5.	Taranı elə hazırlamaq lazımdırmi ki, məhsulların hərəkətinə kömək etsin?		
6.	Tez açılmaq üçün tara xüsusi formaya və ya əlavə vasitələrə malik olmalıdırmi?		
7.	Taranın üzərindəki şəkil, simvol və rənglər reklam materialı və məhsulla əlaqəlidirmi?		

12.3. LOGİSTİK YÜK VAHİDİ ANLAYIŞI VƏ ONUN ÖLÇÜLƏRİ

Logistikada istifadə olunan əsas anlayışlardan biri də yük vahidi hesab olunur. Yük vahidi dedikdə vahid kütlə halında boşaldılan, saxlanılan, yüklənən və nəql edilən ayrı-ayrı kəmiyyətə malik yüklər başa düşülür.

Yük vahidi - bu logistikanın elə elementidir ki, o özünün parametrləri ilə logistik prosesin iştirakçılarının icra etdikləri texnoloji prosesləri bir-birilə tam formada əlaqələndirir. Yük vahidləri həm məhsulun istehsal olunduğu sahələrdə və yerlərdə, həm də əmtəlik anbarları və ya bölüşdürmə mərkəzlərində formalaşır. Logistik proseslərin layihələşdirilməsi zamanı yük vahidlərinin seçilməsi üzrə düzgün qərarların qəbul edilməsi aşağıdakıları:

➤ iri həcmli çoxsaylı məhsulların eyni vaxtda

nəql edilməsini;

➤ faydalı anbar sahəsindən və həcmindən səmərəli istifadəni;

➤ yükləmə-boşaltma və nəqliyyat-anbar işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı standart avadanlıqlardan istifadə imkanını.

➤ yükləmə-boşaltma və nəqliyyat – anbar işlərinin sürətlənməsini;

➤ məhsulların nəql edilməsi və anbardaxili yer-dəyişməsi zamanı zədələnmə riskinin minimumlaşdırılmasını;

➤ logistik proseslərin təhlükəsizliyinin yüksəldilməsini təmin edir.

Yük vahidlərini xarakterizə edən göstəricilər sistemində:

➤ yük vahidinin ölçüləri;

➤ müxtəlif logistik proseslərdə özlərinin malik olduğu ilkin həndəsi formanı, habelə fiziki xassələri saxlamaq qabiliyyəti aid edilir.

Yük vahidinin ölçüləri, eləcə də onların yüklənməsi, nəqli, boşaldılması və saxlanılmasını təmin edən avadanlıqlar arasında logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsinin sürətlənməsi və az məsrəf hesabına başa gəlməsi baxımından ümumi razılıq – ahəngdarlıq yaradılmalıdır. Bu hər şeydən əvvəl material axınlarının hərəkət etdiyi bütün mərhələlərdə logistik prosesin iştirakçılarının malik olduğu maddi-texniki bazadan səmərəli istifadə edilməsinə imkan verir.)

Avropa ölkələrində yük vahidlərinin formalaşması üçün əsas platforma kimi ölçüləri 1200 x 800 və 1200 x 1000 mm olan standart malaltlıqlarından istifadə olunur. Standart nəqliyyat taralarında qablaşdırılmış ixtiyari yükü bu malaltlıqlarında əlverişli yerləşdirmək mümkündür. Bu iş öz növbəsində nəqliyyat taralarının ölçülərini unifikasiyası yolu ilə həyata keçirilir.

Ümumiyyətlə, logistik yük vahidlərinin daşınmasında malaltlıqları və konteyner, boçka, balon, flyaq və bidonlar

əlahiddə rol oynayır. Palletlər - malaltlıqları yükləmə-boşaltma, nəql etmə və saxlama əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı işlərin mexanikləşdirilməsi məqsədinə xidmət edən yüklərin paketləşdirilmiş vasitəsi hesab edilir.

Xarici ölkələrdə palletlərin (malaltlıqlarının) aşağıdakı növlərini fərqləndirirlər:

➤ geniş trak-palletlər;

➤ dörd girişli palletlər;

➤ iki girişli palletlər;

➤ aralı düzölmüş əsaslara malik palletlər;

➤ sürüşkən standart palletlər;

➤ sadə yarım palletlər;

➤ korobkəli palletlər.

İstənilən palletlər üzərində olan yüklərin əl arabaları (teleska) və avto yük qaldırıcılarının köməyi ilə anbardaxili yer-dəyişməsi və nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi həyata keçirilir.

Palletlər bir sıra qablaşdırma sıralarından ibarət olan yük vahidlərinin formalaşmasına imkan verdiyindən palletlərin ölçülərinin standartlaşdırılması mühüm məsələlərdən biridir. Məhsul istehsalçıları məhsulların ilkin qablaşdırılması, yəni, ilkin qablaşdırma modullarının ölçülərini müəyyənləşdirən zaman bununla bağlı irəli sürülən ciddi tələbləri mütləq nəzərə almalıdırlar. Çünki, yük vahidlərinin logistik dövrə və kanallarda (maksimum böyük sahələrdə) vahid kütlə kimi nəql edilməsi onların anbarlaşdırılması və emalına çəkilən maddi və maliyyə vəsaitləri sərfinin azaldılmasına, qənaət olunmasına şərait yaradır.

ABS-da standart konteynerlərdə və traylerlərdə iki palletlərin yanaşı qoyulmasına imkan verən ölçüləri 40 x 48 düym standart palletlər geniş yayılmışdır. Bundan əlavə ölçüləri 32 x 40, 36 x 42 və 48 x 48 düym olan palletlərdən də istifadə olunur. Digər ölkələrin hər birində bu ölkəyə məxsus xüsusi standart palletlərin, məsələn, Avstraliyada ölçüləri 46 x 46 düymü standart palletlərin tətbiqinə üstünlük ve-

rilir.

Məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesində palletlərdən istifadə zamanı yaranan əsas problem palletin ölçüləri üzrə standart yerləşə bilən optimal yük vahidlərinin yaradılmasıdır. Bunun üçün 600 x 400 mm baza moduluna malik Avropa standartlarından və paketləşdirmədən geniş istifadə olunur.

Baza modulundan istifadə edilməsi xammal və materialların ilkin mənbədən son istehlakçılara qədər bütün hərəkəti boyu maddi-texniki bazaların ölçülərində də harmonik uyğunluğun yaranmasına şərait formalaşdırır.

Baza modulu əsasında nəqliyyat taralarının ölçülərinin unifikasiyası (eyniləşdirilməsi) üzrə vahid sistem hazırlanır. Bu sistemin yaranmasının əsas prinsipi ondan ibarətdir ki, malathqlarının sahəsi nəqliyyat tarasının daxili və xarici ölçüləri ilə müəyyənləşdirilən ayrı-ayrı kiçik malathqları sahəsinə (setkasına) bölünür.

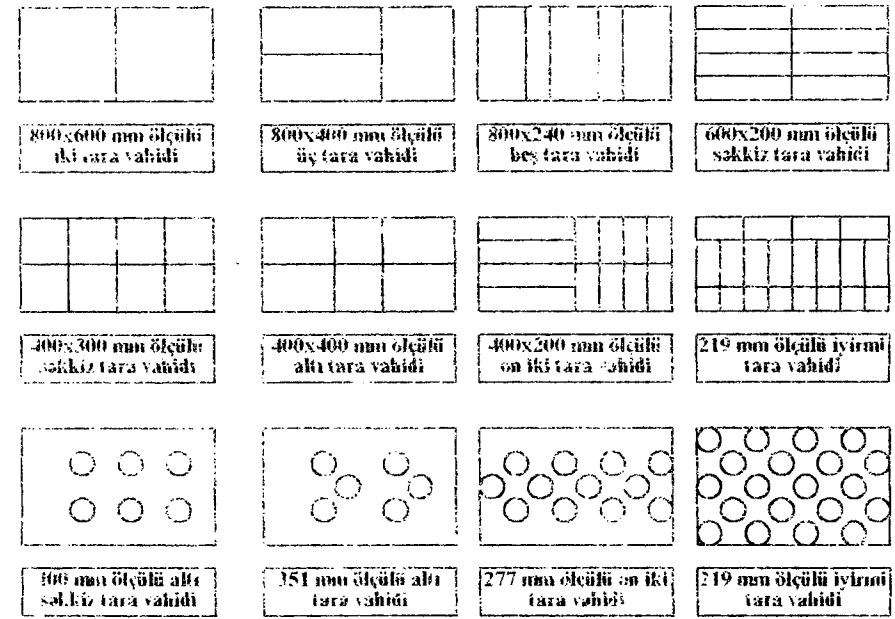
Nəqliyyat tarasının malathqlarında yerləşdirilməsi sxemi ayrı-ayrı variantlar üzrə şəkil 12.3-də verilmişdir:

İki növ əsas yük vahidini bir-birindən fərqləndirirlər:

➤ ilkin yük vahidləri - nəqliyyat tarasındakı yüklər, məsələn yeşik, kisə, qutu, boçka və s.

➤ iriləşdirilmiş yük vahidləri - ilkin yük vahidlərindən malathqlarında formalaşan paket yüklər, yəni nəqliyyat tarasındakı yüklər.

İlkin yük vahidləri malyeridilişi kanalları ilə, bir qayda olaraq üzərində heç bir dəyişiklik aparılmadan hərəkət etdirilir. İriləşdirilmiş yük vahidləri isə məhsul çeşidinin yaradılması məqsədilə logistik dövrənin ilkin mərhələsində konkret dəyişikliklərə məruz qalır.



Şəkil 12.3. Nəqliyyat tarasının malathqlarında yerləşdirilməsi sxemi

Yük vahidlərinin formalaşması əlavə xərc tələb edir. Formalaşan yük vahidlərinin ölçüləri artıb-azaldıqca bu xərclərin həcmi də proporsional olaraq artıb azalır. Digər tərəfdən məlumdur ki, yük vahidlərinin yüklənməsi, boşaldılması və nəqli ilə əlaqədar xərclər isə əksinə yükün kütləsi ilə düz mütənəsidir. Beləliklə, yük vahidinin ölçülərini seçən zaman bu iki göstərici arasında kompromis axtarılıb tapılmalıdır.

Yük vahidinin seçilməsi ilə bağlı məsələni həm istehsalçı müəssisənin hazır məhsul anbarı və səviyyəsində, həm də bir-birilə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərən logistik dövrdə həll etmək mümkündür.

12.4. YÜK VAHİDLƏRİNİN PAKETLƏŞDİRİLMƏSİ

Yük vahidləri müxtəlif logistik əməliyyatlar və funksiyaların yerinə yetirilməsi zamanı məhsulları kəmiyyət və keyfiyyətcə qoruyur, məhsulların ilkin həndəsi ölçülərində dəyişikliklərin yaranmasına imkan vermir. Paketləşdirmə - malatlıqlarında yük vahidlərinin formalaşması üzrə əməliyyatdır.

Ümumiyyətlə, paketləşdirmə standart palletlərdə yük vahidinin formalaşmasını həyata keçirən logistik əməliyyatdır və məhsulların fiziki bölüşdürülməsi prosesində aşağıdakıları təmin edir:

- logistik dövrünün hər bir mərhələsində məhsulları kəmiyyət və keyfiyyətcə saxlamaq;
- yük vahidlərinin nəql edilməsi, anbarlaşdırılması və emalı ilə əlaqədar olan logistik əməliyyatlara çəkilən xərclərin həcmi azaltmaq və səmərəliliyini yüksəltmək;
- nəqliyyat - anbar mexanizmlərindən tam, məhsuldar istifadə etmək və nəqliyyat vasitələrinin yükqaldırma (yük götürmə) imkanlarını artırmaq;
- anbar-nəqliyyat əməliyyatlarının kompleks mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması səviyyəsini yüksəltmək;
- rəsmiləşdirmə əməliyyatları aparmadan yük vahidlərinin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə boşaltmaq və yükləmək;
- yükləmə-boşaltma və anbar-nəqliyyat işlərinin təhlükəsizliyini yüksəltmək və s.

Paketləşdirmənin köməyiylə yük vahidlərini yaradan zaman adətən onların dəmir və ya polietilen lentlər, iplər, yapışqanlı kağızlarla, rezin başlıqlar vasitəsilə bandrollaşdırılması həyata keçirilir. Bunun üçün paketləşdirmənin yüklərin yüksək səviyyədə mühafizəsini təmin edən, yüklərin müxtəlif formalarda və ölçülərdə qablaşdırılmasına imkan verən, nisbətən az xərc və əmək tutumlu mütərəqqi, müasir

metodlarından - istiyə davamlı plyonkalardan istifadə olunur.

Adətən praktikada qalınlığı 0,015-dən 0,2-ə qədər olan polietilen, polivinylid, polipropilin və polistrol plyonkalardan istifadə edilir.

Bu metod aşağıdakı üstünlüklərə malikdir:

1. Yüklərin yüksək səviyyədə saxlanması. İstiyə davamlı plyonka ilə bükülən, qablaşdırılan yük paketi nəql etmə və yükləmə-boşaltma zamanı silkələnmə və zədələnməyə qarşı olduqca möhkəmdir.

Paketlər 35 dərəcəli bucaq altında meyli qaldıqda belə zədələnmirlər. Nəticə etibarlı ilə nəql etmə vaxtı yarana biləcək itkilər azalır, yüklər üzərində görüləcək logistik işlərin təhlükəsizlik səviyyəsi yüksəlir.

İstiyə davamlı plyonkalarda olan yüklər, toz, çirk, nəmdən mühafizə olunur və iki aya qədər atmosfer şəraitinə davam gətirə bilər. Qablaşdırılan taralarda ixtiyari zədələnmə tez nəzərə çarpdığından yüklərin dağıdılması və oğurlanması halları azalır.

2. Ölçüləri və formalarına görə müxtəlif yüklərin paketləşdirilməsi imkanları.

İstiyə davamlı plyonkalarda, kərpic, bakaley məhsulları, kitab, metal hissələri qablaşdırılır.

3. Nisbi mənada az əmək məsrəfi tələb etməsi.

İstiyə davamlı plyonkalarda avtomat və yarımavtomat avadanlıqlardan istifadə etməklə paketləşdirmə aparılan zaman dəmir lentlərin köməyiylə paketləşdirmə ilə müqayisədə canlı əmək sərfi 3-4 dəfə azalır.

Paketləşdirmənin bu forması üstünlüklərlə yanaşı, bir sıra çatışmazlıqlara da malikdir:

➤ dondurulmuş məhsulların paketləşdirilməsinin qeyri-mümkünlüyü;

➤ yükləmə boşaltma və nəqliyyat – anbar əməliyyatlarının yerinə-yetirilməsi zamanı məhsulları mexaniki zədələrdən mühafizə etməməsi (xüsusilə şüşə taralarda qablaşdırılmış məhsullar üçün vacibdir).

Özlərinin konstruksiyasına görə palletlər yeşik, hamar (düz) və piştaxta formalı olurlar. Praktikada tikinti materiallarının, o cümlədən kərpiclərin daşınması zamanı hamar palletlərdən, ədədi və ya dənəvari, səpələnən məhsulların daşınması və ya saxlanması üçün isə piştaxta formalı palletlərdən istifadə olunur. Palletlərin ən geniş yayılmış forması hamar malaltlıqlarıdır. Palletlər bir çox hallarda taxta materiallardan da hazırlanır.

Yük vahidlərinin daşınması üçün lazım olan palletlərin kəmiyyəti aşağıdakı formul ilə müəyyənləşdirilir:

$$P = \frac{Yh \times Pdm}{\text{İm} \times Yg \times \Theta m}$$

burada: Yh-paket formasında daşınan yüklərin həcmi, tonla;

Pdm - gün ərzində palletlərin dövriyyə müddəti;

İm - planlaşdırılan dövr ərzində palletlərin istismar müddəti, gün;

Yg - palletlərin yük götürmə qabiliyyəti, tonla;

Θm-palletlərin yük götürmə qabiliyyətindən istifadə əmsalı.

Məhsuldaşımalar üçün mühüm texniki element konteynerlər hesab olunur. Praktikada istifadə olunan bəzi konteyner növlərinin xarakteristikası cədvəl 12.2 - də ver-

rilmişdir.

Cədvəl 12.2

Konteynerlərin parametrləri

Konteynerlərin təyinatı növləri	Brutto, kütlesi, t	Qabarit ölçüləri			Tutumu, m ³
		Uzunluğu	Eni	Hündürlüyü	
<i>Az tonnaajlı</i>					
AUK – 0,625	0,625	1150	1000	1700	1,47
AUK – 1,25	1,25	1800	1050	2000	3,0
<i>Orta tonnaajlı</i>					
UUK – 2,5 (3)	2,5 (3)	2100	1325	2400	5,07
UUK – 5	5,0	2650	2100	2400	10,23
<i>İri tonnaajlı</i>					
UUK – 10	10	2991	2438	2438	14,40
UUK – 20	20	6068	2438	2438	29,85
UUK – 30	30	12192	2438	2438	63,00

Yüklərin konteynerlərlə daşınması yükləmə-boşaltma işlərinin mexanikləşdirilməsinə, daşımaların maya dəyərinin azaldılmasına, əmək məhsuldarlığının artırılmasına, daşınan yüklərin kəmiyyət və keyfiyyətə son təyinat məntəqəsinə qədər saxlanmasına, tara və qablaşdırma materiallarına qənaət edilməsinə, material resurslarının dövr sürətinin artırılmasına, logistik vasitələrdə yüklərin fiziki bölüşdürülməsinin asanlaşdırılmasına, istehsalçı firma və müəssisələrdən tranzit hesab edilməyən məhsul partiyasının ticarət vasitələrindən keçmədən göndərilməsinə təminat verir.

Konteynerlər yük vahidlərinin daşınması üçün tətbiq olunan digər nəqliyyat avadanlıqlarından aşağıdakı əlamətlərə görə fərqlənir:

➤ metaldan hazırlanır, sabit ölçülüdür və məhsulların fiziki bölüşdürülməsi əməliyyatlarında təkrar-təkrar istifadə üçün kifayət qədər sadədir;

➤ yüklərin aralıq mərhələlərdə yüklənməsi və ya boşaldılmasına yol vermədən konteynerlərin konstruksiyası

onların bir və ya bir neçə nəqliyyat növündə daşınması üçün xüsusi quraşdırılmışdır;

➤ yüklərin tez boşaldılması və ya yüklənməsini təmin edir;

Respublikamızda müxtəlif yük vahidlərinin ölkə daxilində və ya onun hüdudlarından kənara daşınmasını həyata keçirən beynəlxalq standartlara yaxın konteyner-nəqliyyat sistemi yaradılmışdır. Bu sistem bütün növ nəqliyyat vasitələrinin razılaşdırılmış birgə fəaliyyətinə əsaslanır.

Standartlaşdırma üzrə beynəlxalq təşkilatın (SBT) və ya ISO - nun təyinatına görə, konteynerlər məhsulların daşınması və ya müvəqqəti saxlanması məqsədilə bir və ya bir neçə nəqliyyat vasitəsi tərəfindən dəfələrlə istifadə olunan, nəqliyyat vasitələrinə yüklənmə və boşaltma üçün xüsusi mexanikləşdirilmiş qurğuya, sabit texniki xarakteristikalara və tutuma (bir kub. metrədən az olmayan) malik nəqliyyat avadanlığının elementidir.

Konteynerlər həm *universal* - müxtəlif təyinatlı yüklərin, həm də *ixtisaslaşdırılmış* - xüsusi təyinatla malik məhsul və ya məhsullar qrupunun, məsələn şüşə, sementin daşınması üçün istifadə olunur. Universal təyinatlı konteynerlər nəqliyyat təşkilatları və agentlərinə (dəmir yolu, gəmiçilik idarələrinə), ixtisaslaşdırılmış konteynerlər isə məhsulgöndərənlərə və ya alıcılara məxsus olur.

SBT-nin Texniki Komitəsi istehal olunan konteynerlərə vahid ölçülər müəyyənləşdirmək üçün tövsiyələr işləyib hazırlamışdır. İri tonnajlı konteynerlərin eni və hündürlüyünü xarakterizə edən ölçülər eyni olmaqla 2438 mm (8 fut), uzunluğu 12192, 9125, 6058, 2991 mm, yəni, qısa formatda 1; 3/4; 1/2; 1/4; böyük konteynerlərin uzunluğu isə 12,2 m nəzərdə tutulur. ABŞ-da daxili ticarətin aparılması zamanı uzunluğu 2591 mm, yəni 102 düym olan konteynerlərdən tez-tez istifadə olunur. Bir sıra aviakompaniyalar isə yüngül metaldan hazırlanmış 2438 x 2438 x 6096 mm (8 x 8 x 20 futluq) konteynerlərdə yüklərin daşınmasına daha

üstünlük verirlər.

Qarışıq, intermodal və kombinləşdirilmiş daşımalarda ölçüləri ISO tərəfindən tənzimlənən 20 və 40 (2438 x 2438 x 12192) futluq konteynerlər tətbiq edilir. Konteyner daşımaları və konteynerlərin uçotu üçün aviakompaniyalar tərəfindən istifadə olunan intermodal - (8 x 8 x 20) ölçülü konteynerlər İFE (iyirmi futluq ekvivalent) adlanan uçot vahidi qəbul edilmişdir.

Konteyner daşımalarının təşkili və konteyner terminallarında yüklərin emalı (işlənməsi) zamanı İFE-də onların yük dövriyyəsi, nəqliyyat vasitələrinə yerləşdirilməsi, yəni nəqliyyat vasitələrinin konteyner tutumu və s. göstəricilər hesablanır. Məsələn, yükdaşımaların statistikasını aparmaq məqsədilə 1 A tipli ISO konteynerləri 2 İFE; 1 D ISO tipli konteynerlər - 0,5 İFE və s. qəbul edilir. İFE-lə həmçinin bukirovkanı (konteynerlərin nəqliyyat vasitələrinə yerləşdirilməsi üzrə kvota) həyata keçirən agentlərin işlərini planlaşdırmaq mümkündür.

Burada mühüm olanı təkcə konteynerlərin xarici ölçüləri deyil, eyni zamanda daxili, eləcə də konteyner qapılarının genişliyi və ölçüləri, konteynerlərin nəqliyyat vasitələrinə qaldırmaq (boşaltmaq) üçün künc fitinqlərinin (konteynerlərin yan və üz təbəqələrini birləşdirən yivli detal) yerləşməsi, konteynerlərin bir-birinə və nəqliyyat vasitələrinə bərkidilməsi kimi məsələlər xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Yuxarıda verilən cədvəldən göründüyü kimi müxtəlif fiziki-kimyəvi xassələrə malik məhsulların daşınması üçün səkkiz növ konteynerlər işləyib hazırlanmışdır. Məsələn, konteyner, SK-1 atmosfer təsirlərindən mühafizə tələb edən, toz halında olan dənəvarı, dağılan məhsullar (səment, soda, superfosfat, texniki duz və s.) üçün, SK-2 isə yüksək nəmliyə malik dənəvarı, dağılan məhsullar (filiz konsentratları) üçün nəzərdə tutulmuşdur.

İri tonnajlı müxtəlif konteynerlərə karkas tipli konteynerləri də aid etmək olar. Sonuncular dəmiryolu plat-

formalarında yüklərlə birlikdə daşınmaq üçün quraşdırılmış avtomobilin qoşqu banını (gövdəsini) özündə birləşdirir.

Karkas tipli konteynerlər praktikada geniş istifadə edilir. UM - 2,5 markalı konteynerlər universal konteynerlər növünə aid edilməklə ədədi və taralaşdırılmış məhsulların dəniz, avtomobil və dəmir yolu (adı vaqon və ya platformalarda) nəqliyyatında daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Mineral kübrələr kimi dağınan, səpələnən, pəncərəli (tutumu) şüşələr kimi tez sınıan məhsulların daşınması üçün isə xüsusi konteyner, məsələn KSM - 2,85 tətbiq edilir.

Əksər konteynerlər yük yeşiklərindən ibarətdir. Bir konteyner qızdırılır və temperatur dəyişikliyinə nəzarət edən qurğuya malikdir, digərləri böyük sisternanı xatırladır, üçüncüləri isə sadəcə platformadan ibarətdir. Bütün bunlarla yanaşı praktikada ev heyvanlarının və minik avtomobillərinin daşınması üçün xüsusi quraşdırılmış konteynerlər də mövcuddur. Qəfəsələrə malik olan belə konteynerlərə məhsulgöndərənlər eyni zamanda altı minik maşınının yüklənməsinə nail olurlar. Bu qəfəsələr yığılıb-açılan olduğundan dəmir yolunda vaqonların əks istiqamətdə hərəkəti zamanı konteynerin içərisinə yığılır. Bu konteynerlər isə bütünlükdə altı vaqona yerləşdirilir.

Konteynerlər bir sıra göstəricilərlə: yükqaldırma, faydalı həcm, daxili və xarici ölçü, kütlə və tara əmsali ilə xarakterizə olunur.

Konteynerlərin yükötürmə qabiliyyəti tonlarla ifadə edilən netto (Nç) və brutto (Bç) çəkiləri ilə müəyyənləşdirilir.

$$Nç = Kfh \times Jks \times \Theta ki$$

$$Bç = Nç \times Ktk$$

burada: Kf.h - konteynerin faydalı həcmi (tutumu), kub. metrə;

Jk.s. - yükün kütləvi sıxlığı, t/kub.metrə;

Ək.t.i. - konteynerin tutumundan istifadə əmsali;

Kt.k. - konteynerin tara ilə kütləsi, ton.

Digər bir - tara əmsali göstəricisi konteynerin tara kütləsinin onun yükötürmə qabiliyyətinə nisbətini ifadə edir

Planlaşdırılan konteyner daşımalarının həcmi təyin etmək üçün, istismara yararlı müəyyən konteyner parkına malik olmaq lazımdır. İstismara lazım olan konteynerlərin kəmiyyəti aşağıdakı formul ilə müəyyən edilir:

$$K = \frac{Kydh \times Kgəd}{Pdgs \times Kygq}$$

burada: Ky.d.h. - planlaşdırılan dövrdə konteynerlə yükdaşımalarının ümumi həcmi, tonla;

Kg.ə.d. - gün ərzində konteynerlərin dövriyyə sayı;

Pd.g.s. - planlaşdırılan dövrdəki günlərin sayı;

Ky.g.q. - konteynerin netto yük götürmə qabiliyyəti, tonla.

Konteynerlərin daşınması üçün müxtəlif təyinətli dəmir yolu nəqliyyatı vasitələri tətbiq edilir. Belə ki, dəmir yolu nəqliyyatında 3 tonluq və daha artıq universal konteynerləri platformalarda və ya yarımvaqonlarda, az tonnajlı konteynerləri isə bağlı vaqonlarda daşıyırlar. Böyük tonnajlı konteynerlərin daşınması üçün xüsusi platformalar böyük rol oynayır. Avtomobil nəqliyyatı ilə brutto çəkisi 3 və 5 ton olan universal konteynerlərin daşınması üçün ZİL, QAZ, MAZ, MERSEDES, VOLVO və s. tipli yük maşınlarından istifadə edilir.

Dəniz və çay nəqliyyatında konteynerlər bir qayda olaraq özü hərəkət edən və etməyən gəmilər vasitəsilə çəkisi ağır (kütləvi) və ya ədədi məhsullar daşınır. Son illərdə gəmiçilik parkı xüsusi təyinətli konteynerlərlə təchiz edilmiş və beynəlxalq yükdaşımalarının həcmi artmışdır.

Cədvəl 12.3-də daşımaların növündən, daşıma məsafəsindən və digər şərtlərdən asılı olaraq konteynerlərin səmərəli istifadə sahələri verilmişdir.

Cədvəl 12.3

Konteynerlərdən istifadə sahələri

Daşımanın növləri	Tərə baxımından səmərəli yüklər üçün	Tərə baxımından səmərəsiz yüklər üçün	
		Kiçik partiyalı göndərmələr	Vaqon göndərmələr
Birbaşa dəmir yolu ilə	Konteynerlər	800-1000 km məsafələrə konteynerlə, böyük məsafələrə isə paketlə	Paketlər
Birbaşa avtomobil	Konteynerlər və paketlər	-	-
Dəmir yolu və çay nəqliyyatı	-	3000-3500 km məsafələrə konteynerlər, böyük məsafələrə isə paketlə	1000-1500 km məsafəyə konteynerlə, böyük məsafəyə isə paketlə
Avtomobil və çay nəqliyyatı	-	Eyni ilə	Eyni ilə
Dəmir yolu, çay və avtomobil	Kabotajda-konteyner ixrac-idxar paketlər	Paketlər, konteynerlər	Paket və konteynerlər

FƏSİL 13: İNFORMASIYA LOGİSTİKASI

13. 1. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİ

Metafiziki baxımdan informasiya maddi dünyanı əks etdirən məhsuldur. Buna görə də insan fəaliyyətinin bütün sahələrini informasiyasız təsvir etmək qeyri - mümkündür. Fəlsəfi kateqoriya kimi informasiya şüurun inkişafında mərhələ olmaqla insanların ictimai təcrübəsinin, insanlar arasında, eləcə də onlarla təbiət arasında münasibətlərin ifadəçisidir. Deməli, informasiya insanların özləri və onlarla təbiət arasında əlaqə zamanı yaranır. Nəticə etibarlı ilə informasiya əlaqələrinin mövcudluğu insan cəmiyyətinin elə metastrukturunun yaradılmasını nəzərdə tutur ki, məqsədyönlü informasiya fəaliyyəti neosferanı formalaşdıran çoxlu yeni strukturların əmələ gəlməsinə səbəb olsun.

İnformasiya özünün tarixi inkişafı baxımından bir neçə mərhələyə bölünür. *Yazışma* (birincidən bir neçə yüz min il sonra), *kitab çapı* (ikincidən bir neçə min il sonra), informasiyaların kütləvi yayılması üçün *elektrik aparatlarının* (telefon, radio, televiziya - üçüncüdən dörd əsr sonra) tətbiqi və *vahid informasiya məkanının* yaradılması informasiya sahəsində inqilablara xarakterizə edən tarixi mərhələlərdir.

Əmək qabiliyyətli əhalinin aktiv hissəsinin cəmiyyətin həyatında rolu yüksəldikcə informasiya resurslarına cəmiyyətin tələbatı da getdikcə artır. İstehsalın genişlənməsi və informasiya resurslarından istifadənin intensivliyi artıqca informasiya cəmiyyətin həyatında irimiqyaslı dəyişikliklərin, reformaların aparılması üçün mühüm əhəmiyyət daşıyan faktora çevrilir.

İnformasiyalaşmış cəmiyyət maddi istehsalda canlı əmək sərfinin mütləq həcmi azaltmaqla insanların rifah halının yaxşılaşdırılmasının təmin edilməsinə və sərvətin qeyri - maddi formasının («şəxsiyyət» modelinin üstün yer tutduğu) artırılması üçün şəraitin yaradılmasına imkan verir.

Cəmiyyət inkişaf etdikcə informasiya iqtisadi fəaliyyətin əsas atributlarından birinə çevrilir və bu fəaliyyət (xüsusilə bazar) mexanizmini hərəkətə gətirir və onu tənzimləyir. O, rəqabət mübarizəsinin aktiv elementlərindən birini, eləcə də əsasını təşkil edir. İnformasiya bazar iqtisadiyyatının müvəffəq fəaliyyətini şərtləndirən mühüm resursdur. Sağlam rəqabətə əsaslanan məhsul və xidmətlər bazarı bu bazarın subyekt və obyektləri haqqında kifayət qədər dolğun və tam informasiya olmadan inkişaf edə bilməz. İnformasiyanın olmaması izafi xərclərin yaranmasına, təsərrüfat subyektlərinin qəbul etdikləri qərarların keyfiyyətinin aşağı düşməsinə və transaksion xərclərin artmasına gətirib çıxarır.

İnformasiya cəmiyyətin iqtisadi artımını müəyyən edən universal istehsal gücləri kimi fəaliyyət göstərir. Qeyd etmək lazımdır ki, informasiya ümumi əmək predmeti, ümumi əmək vasitəsi və ümumi əmək məhsulu kimi çıxış edir. Buna görə də informasiya məhsulları və resurslarında maddiləşən informasiyaların istehlak dərəcəsi və keyfiyyəti dövlətin inkişaf dərəcəsini və iqtisadi yüksəlişini müəyyənləşdirir. Təbii ki, belə inkişaf üçün maddi istehsalda cəlb edilən material və enerjinin kəmiyyəti ikinci dərəcəli rol oynayır.

İnformasiya fəzasına (əsrinə) daxil olmayan və ya gec daxil olan ölkələr informasiya iqtisadiyyatı yaratmağa qadir olurlar və praktiki olaraq yüksək texnologiyalı məhsullar bazarında rəqabət imkanlarını itirirlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, məhsul istehsalında informasiya əmtəə formasına malik olmaya da bilər. Qeyri - əmtəə formasında o, fundamental elmin fəaliyyət sahəsi, müxtəlif fondlar, ictimai proqramlar, cəmiyyətin müxtəlif qruplarının qeyri - dövlət birliyi kimi çıxış edir. İnformasiyanın qeyri - əmtəə forması xüsusilə cəmiyyətin mentaliteti və ideologiyasının formalaşması üçün vacibdir. Dolayı yolla informasiyanın qeyri - əmtəə forması əmtəə formasına əsaslı təsir göstərir.

Beləliklə, müxtəlif icarəxə - müəssisə səviyyəsindən dövlət səviyyəsinə qədər informasiya resurslarının idarə-

edilməsi məsələsi informasiya iqtisadiyyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu məsələnin birbaşa həlli ilə informasiya istehsalının idarə edilməsini, onun hərəkəti və satışının minimum məsrəflərlə həyata keçirməyə istiqamətlənən kompleks tədbirlər sistemi hesab edilən informasiya logistikası məşğul olur.

Logistikanın istehsalın və satışın iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsinə yönəldilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsi üçün mühüm faktor hesab etmək olar. Məhz istehsal və satış sahəsində iqtisadi fəaliyyətlərin rəşional inkişafı və əhəmiyyətli dərəcədə tərəqqisi logistikanın əsas vəzifəsi hesab olunan material və informasiya axınlarını maksimum əlaqələndirməklə əldə edilir. Bunun üçün məlumatların elektron texnikasının tətbiqi ilə işlənməsi, maddi - texniki təchizat üzrə əlaqələrin standartlaşdırılması, elmi - funksional təhlil əsasında işlərin təşkili, logistik əməliyyatların avtomatlaşdırılmasını labüdləşdirən yeni texnologiyanın tətbiqi böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Logistik sistem əsas mərhələdə (firma səviyyəsində) tədarükət, istehsal və satış sahəsində üfqi funksional subsistemlər şəklində bir sıra quruluş bölmələrinə bölünür. Öz növbəsində hər bir subsistemin daxilində funksional xarakterə malik anbar təsərrüfatı, nəqliyyat, istehsal, xidmət, informasiya təminatı və emalı kimi strukturlar yerləşir və bu elementlərin hər biri ayrılmaz şəkildə ixtiyari məhsul istehsalı sferasında mövcuddur. Məhz logistika ayrı - ayrı elementlər, o cümlədən istehsal xərclərinin azaldılması ilə yanaşı bütün logistik sistemin xərclərinin minimumlaşdırılması üçün onları bir kompleks sistemdə birləşdirir.

Qeyd edilən kompleks sistemin yaradılması üçün mühüm vasitə məhsulların tədarükəti prosesindən başlayaraq satış da daxil olmaqla istehsal proseslərinin informasiya təminatıdır. Firmaların firma daxili mühitdən kənarında - xarici fəaliyyət sahəsindəki müvəffəqyyətləri əsasən məhsul satışı bazarında mövcud vəziyyəti xarakterizə edən informasiyaların operativ əldə edilməsi, alınmış informasiyalara firmanın çevik reaksiya vermək qabiliyyətinin yüksək olma-

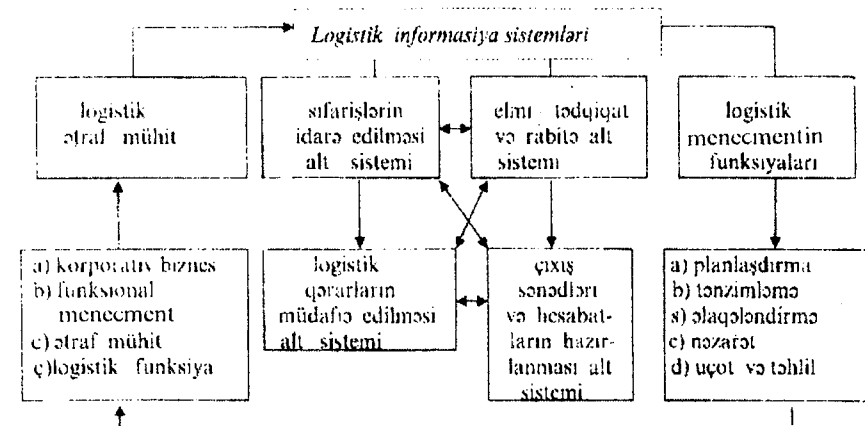
sı, informasiyaların təhlil edilməsi nəticəsində müvafiq hesabatların, məsələn, məhsulgöndərənlər üzrə sifarişlərin dayandırılması və ya icrası ilə bağlı qərarların hazırlanmasına təsir göstərir. Bu və ya digər hallarda kompleks informasiya təminatı birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir. İnformasiya təminatı özündə istehsal sahələrinin material resursları ilə təmin edilməsi, məhsul istehsalı prosesinin təşkili, ehtiyatların zəruri səviyyədə yaradılması, hazır məhsulların müxtəlif səviyyəli satış kanalları vasitəsilə bölüşdürülməsi, sifarişlərin fiziki yerləşdirilməsi, anbar təsərrüfatının təşkili və optimal nəqli etmə vasitələrinin seçilməsi ilə sıx bağlı olan informasiya axınlarını əks etdirməklə logistik sistemin bütün elementlərini əlaqələndirir, sistemin normal fəaliyyəti üçün şərait yaradır, sistemin ayrı - ayrı elementlərini ali məqsədin həyata keçirilməsi üçün səfərbər edir və elementlər arasında mövcud olan iqtisadi problemlərin aradan qaldırılmasını sürətləndirir. Göstərilən vəzifələrin həlli üçün informasiya təminatı informasiya şəbəkələri şəklində məlumatlar bazasının yaradılmasını və firmadaxili kommunikasiya əlaqələrinin mövcudluğunu və operativ qərarların qəbulu üzrə tədbirlər kompleksinin işlənilməsini nəzərdə tutur.

Logistik sistemin yaradıcıları adətən ilk illər xammal və materialların fiziki axını sahəsində bir sıra problemlərlə üzləşməli olurdular. Bu da əsasən informasiya təminatının məhsulların məhsulgöndərən və ya istehsalçı firmalardan alıcılara fiziki axını prosesində müşahidə xarakterli informasiyalardan ibarət olmasının dərk edilməsi ilə əlaqələndirilirdi. Lakin logistikanın bazar subyektlərinin təsərrüfat fəaliyyətlərinin təşkil edilməsində rolu artdıqca, logistik sistemlərin yaradılması zəruriyyətə çevrildikcə və tətbiq imkanları genişləndikcə praktiki olaraq bütün logistik subsistemlərin (tədarükat, istehsal, bölgü və s. logistik elementlər) vahid məqsəd baxımından üzvi birləşməsinə imkan verən logistik informasiya sistemlərinin yaradılması və inkişaf etdirilməsi həyati əhəmiyyət kəsb etməyə başladı.

Bu konsepsiyanın həyata keçirilməsində informasiyanın iqtisadiyyatın müasir inkişaf səviyyəsində məhsulların rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi üçün müəssisələrə - firmalara geniş perspektivlər açan və potensial imkanlar yaradan amil olması mütləq nəzərə alınmalıdır.

Logistik sistemin elementləri, eləcə də logistik sistemlə onun ətraf mühiti arasında dövr edən müxtəlif xarakterli informasiya axınları **logistik informasiya sistemlərini** yaradır. İnformasiya sistemlərində logistik menecment tərəfindən logistik sistemlərin planlaşdırma, tənzimləmə, nəzarət, təhlil və uçot funksiyalarının həyata keçirilməsi üçün zəruri olan informasiya axınları cəmləşir.

Logistik informasiya sistemlərinin təşkilati quruluşunu marketinqdə informasiya sistemlərinin F. Kotler tərəfindən təklif edilən quruluşuna uyğun şəkildə vermək olar.



Şəkil 13.1. Logistik informasiya sistemlərinin təşkilati quruluşu.

Şəkil 13.1 - dən görüldüyü kimi logistik informasiya sistemlərinin təşkilati quruluşu iriləşdirilmiş formada dörd: sifarişlərin idarə edilməsi, elmi - tədqiqat və rabitə, logistik

qərarların müdafiə edilməsi, çıxış sənədləri və hesabatların əldə edilməsi alt sistemlərdən təşkil edilmişdir. Bir - birilə qarşılıqlı əlaqədə olan bu alt sistemlər informasiya - kompyüter texnologiyasına əsaslanmaqla logistik menecmentin bütün funksiyalarını həyata keçirir.

Ayrı - ayrı logistik informasiya alt sistemlərinin şərhinə keçməzdən əvvəl onun logistik menecment üzrə qərb ədəbiyyatlarında piramidal formada verilən funksional strukturuna diqqət yetirmək lazımdır. Logistik informasiya sistemlərinin funksional «piramidasının» əsasında logistik funksiyaların yerinə yetirilməsi baxımından firmanın funksional bölmələri, logistik vasitəçilər və firmanın məhsullarının istehlakçıları arasında qarşılıqlı münasibətləri təyin edən əməliyyatlar sistemi durur.

Ümumiyyətlə, digər sistemlər kimi logistik informasiya sistemləri də bir - birilə sadə formada qarşılıqlı əlaqədə olan və integrativ keyfiyyətə malik elementlərdən təşkil edilmişdir. Bu baxımdan logistik informasiya sistemləri *texniki* (informasiya axınlarını emal edən və ötürən texniki vasitələr toplusu), *informasiya* (müxtəlif lüğət, klassifikatorlar, məlumatların formal təsviri vasitələri, kodlaşdırma sistemi) və *riyazi təminat* (funksional məsələlərin həlli üzrə metodlar toplusu) kimi əsas tərkib hissələrindən ibarətdir. Sadalanan bu tərkib elementləri arasında logistik əlaqələr məhz avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemləri vasitəsilə təşkil edilir. Buna görə də logistik informasiya sistemlərində riyazi təminat kompleks proqram və proqram vasitələri toplusu olub, material axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı məsələlərin həllini, mətnlərin işlənməsini, məlumatların alınması və texniki vasitələrin normal fəaliyyətini təmin edir.

13.2. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN QURULMASI PRİNSİPLƏRİ

Logistik informasiya sistemləri altı əsas prinsip üzərində qurulur.

1. *İnformasiyaların istifadəçilər üçün tam və yararlı olması.* Logistik menecer logistik qərarların qəbul edilməsi üçün ona lazım olan formada zəruri və kifayət qədər tam informasiyalara malik olmalıdır. Məsələn, istehlakçıların sifarişləri və ya ehtiyatların səviyyəsi haqqında məlumatlar praktikada tez - tez işləmələrə (emala) məruz qalır və bu səpkili məlumatlar adətən logistik menecerlərin qərar qəbul etdiyi yerlərdə mövcud olurlar. Belə informasiyaların tam şəkildə mövcud olmaması və ya tələb olunmayan yerdə mövcudluğu logistik funksiyaların yerinə yetirilməsinə maneçilik yaradır. Daha doğrusu, istər istehsalçı, istərsə də istehlakçı firmaların logistik menecerləri istehsalın təşkili, məhsulların nəql edilməsi və ya anbarlaşdırılması, tədarükat və s. üzrə logistik siyasət aparan zaman etibarlı informasiya mənbələrinə malik olmalıdırlar. Bu baxımdan logistik informasiya sistemləri uyğun logistik funksiyaların və əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı tələb olunan bu və ya digər xarakterik xüsusiyyətə malik tam məlumatları zəruri yerdə və formada özündə birləşdirməlidir.

2. *Dəqiqlik.* İlk informasiyaların dəqiqliyi düzgün qərarların qəbul edilməsi üçün prinsiplial əhəmiyyət daşıyır. Odur ki, logistik informasiya sistemləri informasiyaların dəqiqliyini xarakterizə etmək məqsədilə onların qarşısında müvafiq tələblər qoyur. Belə tələblərdən mühüm olanı ondan ibarətdir ki, müasir logistik informasiya sistemlərində məsələn, məhsul bölgüsünü həyata keçirən ayrı - ayrı şəbəkələrdə ehtiyatların səviyyəsini xarakterizə edən informasiyalarda xətalərin ümumi həcmi və ya məhsulların fiziki bölüşdürülməsi, ehtiyatların yaradılması və sifarişçilərin tələbatının ödənilməsi üçün effektiv qərarların qəbul edilmə-

sində qeyri - müəyyənlik dərəcəsi 1% -dən çox olmamalıdır. Məhz ilkin informasiyaların dəqiq və etibarlılığı tələbin proqnozlaşdırılması, material resurslarının tələbatın planlaşdırılması və s. üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

3. Vaxtı - vaxtında olma. Logistik informasiyalar logistik texnologiyanın tələblərinə uyğun olaraq menecerlərə «dəqiq vaxtında» prinsipi əsasında daxil olmalıdır. İnformasiyaların vaxtı - vaxtında daxil olması bütün logistik funksiyalar kompleksi üçün praktiki mahiyyət kəsb edir. Məhsulların nəql edilməsi, menecer əməliyyatları, ehtiyatlar və sifarişlərin idarə edilməsi ilə bağlı olan məsələlər real vaxt («online») rejimi və ya müəyyən zaman kəsiyində həll edilir. Bu işə özlüyündə logistikada monitorinq səpkili çoxsaylı məsələlərin həll edilməsini tələb edir. İnformasiyaların vaxtı - vaxtında daxil olması və emal edilməsi müasir logistik texnologiyaların - hesablama (skanirə etmə), sputnik naviqasiyası, ştrixləşdirilmiş kodlar və EDI/EDIFACT standartlarının tətbiqi ilə həyata keçirilir.

4. İstiqamətlilik. Logistik informasiya sistemlərində informasiyalar logistik funksiyaların yerinə yetirilməsi üçün yüksək səviyyəli və peşəkar kadrların hazırlanması, optimal tədarükat və satış bazarlarının tapılması, effektiv bölgü kanallarının seçilməsi, birbaşa uzunmüddətli təsərrüfat əlaqələrinin yaradılması logistik xərclərin azaldılması, məhsulların keyfiyyətinin və servis xidmətinin yüksəldilməsi üçün əlavə imkanların aşkar edilməsinə istiqamətlənməlidir. İstər ilkin, istərsə də təkrar informasiyalar logistik sistemin qarşısında duran problem məsələlərin həll edilməsi məqsədilə yalnız bu sistemə istiqamətlənməli və sistemin operativliyinin artırılmasına və onun logistik xarici mühitin neqativ təsirlərinə çevik reaksiya verməyə uyğunlaşmalıdır.

5. Çeviklik. Logistik informasiya sistemi daxilində dövr edən informasiyalar konkret istifadəçilər - firmanın işçi heyəti, logistik vasitəçilər və son istehlakçılar üçün əlverişli olan formaya salınmalıdır. İnformasiyaların logistik

sistem daxilində istifadəyə yaralı formaya salınması istifadəçilər arasında informasiya mübadiləsi zamanı meydana çıxan çətinlikləri aradan qaldırır və onların mübadilə edilməsini sürətləndirir. Bu baxımdan kağız və elektron sənəd daşıyıcıları, aralıq və çıxış sənəd formaları, hesabatlar, arayışlar və s. sənədlər logistik prosesin bütün iştirakçılarının tələblərinə maksimum cavab verməli və istifadəçilər arasında dialoq rejiminin tətbiqinə imkan yaratmalıdır.

6. Məlumatların yararlı formatı. Logistik informasiya sistemlərinin kompyüter və telekommunikasiya şəbəkələrində tətbiq edilən məlumat formatları texniki vasitələrdən maksimum məhsuldar istifadə edilməsinə şərait yaratmalıdır. Sənədlərin forma və növləri, kağız sənədlərində mövcud olan rekvizitlər, məlumatların ölçüləri və digər parametrlər informasiyaların maşınla işlənməsini sadələşdirməlidir.

Logistik informasiya sisteminin fəaliyyətini təhlil edən zaman bütün logistik sistemə informasiya logistikası ilə xüsusi informasiya subsistemləri səviyyəsində təmin edilən funksional üzvi logistik sistemlərin məcmusu kimi baxılmalıdır. Burada mühüm bir məqam istehsalın planlaşdırılması və idarə edilməsi zamanı ayrı - ayrı alt sistemlərin fəaliyyətində mərkəzəqaçma və mərkəzdənqaçma qüvvələrinin optimal nisbətində nail olmasından ibarətdir. Aydın ki, hər bir sistemin optimal təşkil edilmiş lokal fəaliyyəti bütün sistemin fəaliyyətində optimal nəticələrə gətirmir. Bu cəhətdən yüksək işçi heyətin mövcud olmasına baxmayaraq istehsalın ayrı - ayrı bölmələrinin, eləcə də logistik dövrünün ayrı - ayrı elementlərinin bir - birindən funksional şəkildə təcrid edilməsi və ya müstəqil fəaliyyət göstərməsi bitkin formada logistik sistemin effektivliyinin yüksəldilməsinə maneçiliklər törədə bilər. Buna görə də istehsal sahələrinin kompleks şəkildə fəaliyyət göstərmələrinin mühüm şərtlərindən biri məhz informasiya sisteminin yaradılmasından ibarət olmalıdır ki, bu sistem bütün logistik əməliyyatların (istehsal, xidmət, nəqliyyat, anbar təsərrüfatı, ehtiyatlar və

s.) tam şəkildə əlaqələndirilməsinə və ümumi prinsiplərlə idarə edilməsinə imkan vermiş olsun.

Məhsul istehsalı səviyyəsində informasiya logistik sistemlərin yaradılması üçün belə sistemlərin modellərini formalaşdırmaq lazımdır. Modelin yaradılması bir sıra meyarlara əsaslanır. Adətən qərb ölkələrinə məxsus firma və kompaniyalarda istehsal yerlərinin material resursları ilə təminatı üzrə optimal yolların axtarılması praktiki olaraq firma və ya kompaniyaların fiziki səviyyəsi ilə məhdudlaşır. Nəticə etibarlı ilə isə informasiya sistemlərinin modellərinin formalaşması işini reallaşdırmaq üçün material axınlarının təşkilini həyata keçirən texniki vasitələrin tərkibi və onların iqtisadi səmərəlilik göstəriciləri təhlil edilməlidir. Nəzərə almaq lazımdır ki, informasiya axınlarının təşkilinin real sisteminin modelini yaratmaq üçün tələb olunan kifayət qədər zəruri məlumatlar maddi - texniki təchizat üzrə inteqrallaşdırılmış informasiya sistemlərinin köməyi ilə əldə edilir. Burada informasiya sistemləri məhsulgöndərmələrin, istehsalın və satışın əlaqələndirilməsinə xidmət edən logistik strukturun vacib ünsürü hesab olunur. Məhsulgöndərmələrlə bağlı əlaqələndirmə sisteminin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, ilkin olaraq nəqliyyat dövründən və anbarlaşdırma formalarından asılı olaraq material axınları fiziki bölüşdürülür və son nəticədə müəyyən zaman kəsiyi üçün material axınlarının vəziyyətini xarakterizə edən informasiyalar hazırlanır.

Tədarükət və satış xarakterli informasiyaların qəbul edilməsi və ötürülməsində komyüter sistemlərinə geniş istifadə edilir. Tədarükət və təchizat, anbar və nəqliyyat, istehsal və ehtiyat, bölgü və satışla əlaqədar olaraq informasiyaların ötürülməsi və saxlanması zamanı tətbiq edilən fərdi hesablama maşınları (komyüter sistemləri) logistik informasiya sistemlərinin çevikliyi artırır və informasiya mübadiləsinin həyata keçirilməsi üçün tərəflərə əlverişli şərait yaradır. *Əvvəla*, istehsalın kompakt və yüksək səviyyədə təşkil edilmiş sistemləri (məsələn, sinxron istehsal, «Dəqiq

vaxtında» məhsulgöndərmələr) üçün daxil olmuş material axınlarının logistik informasiya sistemlərinin köməyi ilə idarə edilməsi müasir iqtisadi şəraitdə daha çox əhəmiyyət kəsb etməyə başlayır. Odur ki, belə bir sistemin yaradılması və logistik sistemlərin normal fəaliyyət göstərməsində rəasional tətbiqi bazar subyektləri üçün mürəkkəbləşən maddi - texniki təchizatın idarə edilməsini asanlaşdırır.

İkincisi, tədarükət və təchizat kimi logistik əməliyyatların həyata keçirilməsi ilə əlaqədar məlumatların mübadiləsi zamanı fəaliyyət göstərən informasiya sistemləri makro və ya mikrologistik səviyyədə ehtiyatların idarə edilməsinin iqtisadi səmərəliliyini yüksəldir. Material və istehsal resurslarının hərəkəti haqqında məlumatların tələb olunan anda əldə edilməsi məhsulların istehsal proqramlarına və ya sifariş paketlərinə uyğun zəruri vaxtda göndərilməsinə inamı artırır və sanki real material ehtiyatlarının informasiya axınları ilə əvəz edilməsinə imkan verir. Tədarükət, bölgü və satışla bağlı məlumatların firma şəbəkələri - məhsulgöndərən və nəqliyyat kompaniyaları arasında mübadilə edilməsi istehsalçı firmaların logistik dövrünün fəaliyyətinin təmin edilməsi ilə əlaqədar məsrəfləri azaldır. Başqa sözlə, bu zaman bir tərəfdən bütün logistik dövrünün iqtisadi səmərəliliyi yüksəlir, digər tərəfdən isə logistik dövrünün başlanğıc nöqtəsi hesab edilən istehsalçı firmalarda nəzərə çarpacaq dərəcədə qənaət əldə edilir. Əldə edilən bu qənaət faktiki olaraq üç tərəf: istehsalçı firmalar, məhsulgöndərən və nəqliyyat kompaniyaları arasında proporsional bölünür. Bölgü zamanı müasir informasiya sistemlərinin yaradılması və saxlanması ilə bağlı məsrəflərin və eləcə də bu sistemin tətbiqi nəticəsində yaranacaq əlavə mənfəətin bölüşdürülməsi mexanizmi də nəzərə alınmalıdır. Informasiya logistikasının tətbiqi ilə əldə edilən iqtisadi səmərə bu prosesin əldə olunmuş səviyyəsinin qorunub saxlanması üçün logistik prosesin bütün iştirakçılarını həvəsləndirir və onun optimallaşdı-

rılmasına lazım olan əlavə vəsaitlərin səfərbər edilməsinə şərait yaradır.

İstehsal sahələrində informasiya axınlarının bu və ya digər modelin yaradılmasına logistik yanaşma mövcud idarəetmə sistemlərinin təhlil olunmasını tələb edir. Təhlilin aparılması zamanı ayrı - ayrı komponentlər üzrə konkret istehsal sahələrinin məlumatlarına əsaslanmaq lazımdır. Məlumatları kombine etməklə müəssisənin optimal strukturu üzrə variantlar təhlil edilir və müvafiq struktur model yaradılır. Təşkil edilən bu struktur model özündə istehsal gücləri və material axınlarının təşkili vasitələri kimi iki mühüm elementi birləşdirir. Sistemin tədqiqatçıları və təşkilatçıları bu elementləri kombine etməklə müəssisənin strukturunu **bufer və texnoloji** zonalara ayırırlar. Qeyd etmək lazımdır ki, müəssisənin strukturunda müvafiq bölgünü aparan zaman xammalın tədarükat bazarından alınmasından istehlakçılara hazır məhsulların verilməsinə qədər mövcud olan bütün fəaliyyət növlərinin hamısı nəzərə alınır. Bufer və texnoloji zonaları bir - birindən ayıran, fərqləndirən əsas meyar əmək predmetlərinin stasionar və ya hərəkət halına gətirilməsi məsələsinin həllindən ibarətdir. Əmək predmetlərinin qeyd edilən vəziyyətlərini müəyyənləşdirdikdən sonra material axınlarının optimal idarə olunmasının təmin edilməsi üçün konkret hansı məlumatların toplanması, emal edilməsi və saxlanması müəyyənləşdirilməlidir. Bu yolla təyin edilən məlumatlar qrupu özündə bütün maddi - texniki təchizat strukturu üzərində informasiya nəzarətinin həyata keçirilməsi üçün baza hesab olunan aşağıdakı:

- təchizat predmetinin tipi;
- tədarükatın və ya təchizatın həcmi;
- təchizat predmetlərinin mənşəyi və onların yerləşdiyi coğrafi məkan;
- paylaşdırma məntəqələrinə qəbul edilməsi vaxtı;
- paylaşdırma məntəqələrindən yola salınma vaxtı;
- material və istehsal resurslarının istehlakçı firmalara

çatdırılmasında tətbiq edilən nəqliyət sistemlərinin növü və məhsulların nəqliyət vaxtı;

- materialların ehtiyat şəklində saxlanması vaxtı kimi informasiya elementlərini birləşdirir.

Sadalanan informasiya elementləri hər bir paylaşdırma məntəqələri və daşınan obyektlər üçün tərtib edilir. Bu məqsədlə material axınlarının ötürülməsi bütün paylaşdırma terminallarında informasiyaların oxunması və sonradan növbəti mərhələyə ötürülməsi işini yerinə yetirən müvafiq məntəqələr yaradılır. Qabaqcıl təcrübə təsdiq edir ki, belə məntəqələrin istehsalın bufer və texnoloji zonaları arasındakı sərhəddə təşkil olunması daha məqsədəuyğundur.

İnformasiya modelinin qurulmasında son mərhələ alınan məlumatların logistik dövrənin müxtəlif elementlərinə xidmət göstərən iki və daha artıq kompyüter sistemləri arasında inteqral (bəzi hallarda lokal) formada bölüşdürülməsindən ibarətdir. Nəqliyyat sifarişlərinin yerinə yetirilməsi ilə bağlı olan bir sistem material axınları üzərində nəzarət işi aparmaqla onların idarə edilməsini həyata keçirir, digər bir sistem isə bilavasitə istehsal texnologiyasının təsiri altında olan materialların həyat dövrəsinə nəzarət etməklə istehsal proseslərini idarə edir. Praktikada əksəriyyət təşkil edən hallar üçün hər iki sistemə vahid sistem kimi də yanaşılır. Nəzərə almaq lazımdır ki, istər ayrı - ayrılıqda, istərsə də vahid formada bu sistemlərdən istifadə olunması zamanı informasiyalar istehsalla bağlı tədarükat sifarişlərinin verilməsi anından nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yüklərin anbara qəbul edilməsi anına qədər konkret əməliyyatlara məruz qalır.

Şəkil 13.2 - də ayrıca götürülmüş istehsal yerlərində fəaliyyət göstərən tipik logistik informasiya sistemləri verilmişdir.

Əməliyyat sistemi	Planlaşdırma				Logistika				Strateji səviyyə											
	Marketingin təmin edilməsi				İstehsalın proqnozlaşdırılması				Maliyyə											
Nəzarət səviyyəsi	Servis xidmətlərinin səviyyəsi haqqında hesabat				Ehtiyatların idarə edilməsi				Anbarlar və onların idarə edilməsi				Nəqliyyatın təminatı				Mühasibat uçotu və kreditləşmə			
Sifarişlərin qəbulu	Zamanətli logistik servis xidməti	Ehtiyatların uçotu və inventarlaşdırılması	Ehtiyatların bərpa edilməsi	Tədarük	Dəstəkləmə	Sənədlərin hazırlanması	ANS-in təminatı	Məhsulların nəqliyyəyə hazırlanması	Əmtəə-nəqliyyat qaimələrinin tərtibatı	Mühasibat uçotunun avtomatlaşdırılması	Müştərilərlə hesablaşmaların avtomatlaşdırılması	İşçi heyəti ilə hesablaşma								

Şəkil 13.2. İstehsal yerlərində fəaliyyət göstərən logistik informasiya sistemlərinin strukturu

Bu sistem bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malikdir:

birincisi - logistik informasiya sistemi hər yere nüfuz edəndir - onun üçün qapalı zona və ya seksiya yoxdur, onunla əlaqə kanalları üfüqi və şaquli səviyyədə qurulmuşdur;

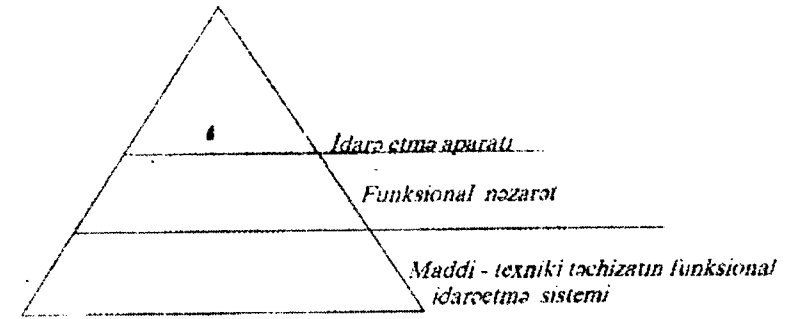
ikincisi - o, idarəetmə səviyyəsinin dəqiq təsvir edilmiş ciddi ierarxiya quruluşuna malikdir və həvalə edilmiş funksiyalara görə məsuliyyət daşıyır;

üçüncüsü - xarici əlaqələr üzrə funksiya ierarxiya quruluşuna müvafiq olaraq müəyyən səviyyədə verilir.

Xarici - tədarük və satış bazarları ilə əlaqələrdə sistemin özünəməxsus xüsusi qapalı əlaqələr sisteminin tətbiqi

imkanlarının olmasına baxmayaraq adətən ictimai kommunikasiya vasitələrindən istifadəyə daha çox üstünlük verilir. Odur ki, sistemli yanaşma prinsipinə uyğun olaraq ixtiyari informasiya sisteminin əvvəlcə xarici mühitlə qarşılıqlı əlaqələri araşdırılmalı, sonra isə ierarxiya strukturu daxilində ayrı - ayrı funksional bölmələrin fəaliyyət mexanizmi tədqiq edilməlidir. Bu - mərhələli ardıcıl yaxınlaşma prinsipi sistem yaradılarkən və ya layihələşdirilərkən nəzərə alınmalı və ona ciddi rəyət olunmalıdır.

Sistemli yanaşma prinsipindən çıxış etməklə logistik informasiya sistemlərinin üç səviyyəsini fərqləndirirlər (şəkil 13.3).



Şəkil 13.3. Logistik informasiya sistemlərinin səviyyəsi

İstehsalçı firmaların piramida formalı informasiya şəbəkəsinin təpə nöqtəsində menecment (planlaşdırma və nəzarət) funksiyasına malik ali idarəetmə aparatı yerləşir. Funksional nəzarət işi növbəti mərhələdə həyata keçirilir və özündə təchizat predmetlərinin göndərilməsini, müəssisənin və eləcə də məhsul bölgüsünün idarə edilməsini birləşdirir. Əsas nəzarət edilən parametrlər- sifarişlərin qəbulu və işlənməsi müddəti, sifarişlərin həcmi, məhsul göndərmələrlə əlaqədar göstərilən xidmət növləri, ehtiyatlar və məhsuldarlıq hesab edilir.

İnformasiya şəbəkəsinin aşağı mərhələsində iş yerləri ilə birbaşa əlaqədar olan istehsalın və maddi - texniki təchizatın funksional idarəetmə sistemi yerləşir. Burada istehsal gücləri, malyeridilişi üzrə marşrutlar və onların sayı, hazır məhsulun istehsal müddəti kimi parametrlər nəzarət edilən parametrlər kateqoriyasına aid olunur.

Lokal informasiya şəbəkəsindən ibarət olan səviyyə - «**avtonom alt sistem səviyyəsi**» informasiya şəbəkəsində ayrıca olaraq özünə məxsus yerə malikdir. Lokal informasiya şəbəkəsi təchizat predmetlərinin yerləşməsi, onların keyfiyyəti, yükləmə və boşaltma vasitələrinin vəziyyəti, məhsulların markalaşdırılması və identifikasiyası, məhsulların anbarlaşdırılması haqqında məlumatların yığılması və ötürülməsini həyata keçirir. Bu şəbəkə bilavasitə maddi - texniki təchizat predmetlərini təşkil edən vasitələrin göndərilməsinə cavabdeh olan informasiya şəbəkəsinin ikinci səviyyəsinə məlumatları ötürür. İş yerlərində yerləşən lokal şəbəkələr isə istehsala nəzarət edən ayrı - ayrı strukturlardan daxil olan müxtəlif şəkili logistik informasiyalardan qidalanır. Bufer zonalarında və anbarlardakı vəziyyət haqqında informasiyaları maddi - texniki təchizata nəzarət strukturları alırlar. Nəticə etibarilə hər iki nəzarətedici sistem səviyyəsində mövcud olan informasiyalar aktiv şəkildə mübadilə olunur. Nəhayət, hazır məhsulun emal edilməsi və onun konkret alıcılara göndərilməsi ilə bağlı olan məlumatların yığılmasını həyata keçirən lokal şəbəkə bu məlumatları məhsul bölgüsü işini yerinə yetirən bölmələrə verir.

Beləliklə, informasiya istehsalın mühüm elementidir və müəssisə səviyyəsində maddi - texniki təchizat sisteminin səmərəliliyinin yüksəldilməsində həlledici rol oynayır. Başqa sözlə, bu istehsalın intensivləşdirilməsi prosesinə əsaslı təsir göstərir və optimal səviyyədə istehsal cəhətlərinə malik olmaqla materialların qısa zaman kəsiyində emal edilməsi və istehsalın bazar çevikliyinə artmasını şərtləndirir. Bununla əlaqədar olaraq informasiya, mikroelektron,

sensor texnologiyalarının ardıcıl tətbiq edilməsi müəssisənin lokal informasiya şəbəkəsinin effektivliyinin yüksəldilməsinə gətirib çıxarır. Nəticə etibarilə bu da tədarükə və satış bazarlarına birbaşa çıxış üçün geniş imkanlar açır və həm istehsalçı, həm də istehlakçı firmalarda yerinə yetirilən logistik əməliyyatların icra edilməsi səviyyəsini yüksəldir.

Logistik informasiya şəbəkələri istehsal proseslərinə nəzarət edən səviyyəyə bölünür. Ən aşağı - funksional səviyyədə istehsal, anbarlaşdırma və yükdaşımalara cavabdeh olan avtonom alt sistem ilkin informasiyaların yığılması və ötürülməsi üçün lazım olan instrumental vasitələrin köməyi ilə baza informasiyaları ilə təmin edilir. Bu məqsədlə xüsusi olaraq hazırlanmış sensor və skanirə edən qurğulardan istifadə olunur.

Növbəti mərhələdə maddi - texniki təchizat sisteminin texniki vasitələrinə nəzarət təşkil edilir və avtonom alt sistemi yaradan ayrı - ayrı elementləri kombinə etməklə bütünlükdə sistemin elementlərinin maksimal idarə edilməsi həyata keçirilir.

İstehsalın ən yüksək səviyyəsində avtonom alt sistemlər hər şeyi əhatə edən informasiya şəbəkələrində (mərkəzi idarə etmə sistemlərində) birləşirlər. Burada istehsalçı firmanın menecmenti yüksək səviyyəli planlaşdırma və idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsini həyata keçirir. Belə tip işlərin yerinə yetirilməsində informasiya şəbəkələrinin rolunu adətən menecment metodlarının və informasiyaların işlənməsi üzrə yeni avtomatlaşdırılmış texnologiyaların inteqrasiyasından ibarət olur. Bu növ inteqrasiya özlüyündə müəssisə səviyyəsində avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərinə əsaslanan maddi - texniki təchizatın bir sistem kimi ümumi məhsuldarlığının yüksəldilməsinə zəmanət verir.

İnkişaf etmiş informasiya strukturunun mövcud olması ümumlogistik prosesi bir sıra aspektlərə görə təmin edir.

Birincisi, bu sistem subproseslərin cəmindən ibarət olmaqla istehsal prosesinə **EDIFACT** üfüqi inteqrasiya şəklində informasiya xidməti göstərilməsinə şərait yaradır. Üfüqi inteqrasiya şəklində yerinə yetirilən informasiya xidməti müəssisə səviyyəsində məhsulların qəbul edilməsi, onların istehsal istehlakına hazırlanması, məhsul istehsalı, hazır məhsulun bölgü kanalları ilə reallaşdırılmasını həyata keçirən logistik prosesin bütün mərhələlərində material və informasiya axınlarının birgəliyini təmin edir. Bu zaman üfüqi inteqrasiya istehsalçı firmalar səviyyəsində ümumi planlaşdırma və idarəetmə sistemləri ilə material və əmtəə axınlarını üzvi əlaqələndirir. Başqa sözlə, belə əlaqələndirmənin mövcudluğu hər şeydən əvvəl ideal halda istehsal prosesi haqqında hər hansı bir uyğun qərarların qəbul edilməsi və reallaşdırılması üçün mütləq istehsalın missiyasının, daha doğrusu, ümumi strategiya və məqsədinin nəzərə alınmasını tələb edir.

İkincisi, istehsalçı firmaların tədarükət və satış fəaliyyəti strategiyasının müəyyənləşdirilməsi üçün şaquli inteqrasiya şəklində də mövcud olan logistik informasiya sistemləri mövcuddur. Şaquli inteqrasiya formalı logistik informasiya sistemləri istehsalın inkişaf etdirilməsinin strateji planlaşdırılması mərhələsindən başlayaraq məhsulların satışı və ayrı - ayrı istehsal sahələrinə əməli rəhbərlik səviyyəsinə qədər ierarxiya strukturları arasında əlaqədən və onların bir - birinə qarşılıqlı təsirindən ibarətdir. Məhz belə inteqrasiya aşağıdan yuxarı və əks əlaqədə olan bütün səviyyələri əhatə edir, istehsalın ayrı - ayrı vəsilələrinin mövcud vəziyyəti haqqında yuxarı - ali idarəetmə orqanlarını kifayət qədər informasiyalarla təmin edir və baş verən və ya verəcək dəyişikliklərin tənzimlənməsi üçün operativ qərarların qəbul edilməsinə şərait yaradır. Digər tərəfdən şaquli inteqrativ logistik informasiya sistemləri istehsal proseslərinə:

a) bazarda konkret növ məhsullara tələbat yaranıqca onların bazara çıxışını təmin etmək;

b) istehsalçıların sifarişlərini qısa müddətdə reallaşdırmaq;

c) yüksək keyfiyyətli məhsul istehsalını stabil saxlamaq üçün istehsal proseslərinə təsir etmək imkanlarına malikdirlər.

Sərt rəqabət şəraitində əsas diqqət məhsul satışının planlaşdırılması və idarə edilməsi problemlərinə yönəldilir. Hər şeydən əvvəl qeyd etmək lazımdır ki, istehsalçı firmalarda satışın idarə edilməsi ilə məşğul olan menecmentlər lazımı vaxtda və zəruri formada idarəetmənin operativliyini və səmərəliliyini təmin etmək məqsədi ilə müxtəlif səpkili informasiyaların əldə edilməsinə böyük ehtiyac hiss edirlər. Zəruri informasiyaların tələb olunan anda mövcud olmaması və ya onun əldə edilməsi çətinliyi istehsalçı firmaların yüksək mənfəətlə təmin edilməsini də mürəkkəbləşdirir. Satış fəaliyyəti prosesində çətin təhlil olunan və həmişə aydın olmayan, əhəmiyyəti baxımından daima mütəhərrik problemlər həll olunur. Bu sahədə informasiya sisteminin başlıca vəzifəsi - logistik sistemin iştirakçılarını bazar və məhsul satışı haqqında dolğun və etibarlı informasiyalarla təmin etmək və inzibati xərclərin azaldılmasına yardımçı olmaqdan ibarətdir. Bu zaman istehsalçı və ya məhsulgöndərən firmalarda məhsul satışının idarə edilməsi üzrə inteqral sistemlər firma üçün ümumi informasiya sisteminin bir hissəsi olmaqla istehlakçıları rəqəm və mətn məlumatları, qrafik təsvirlər kimi mühüm informasiyalarla təmin edir.

Logistik informasiya sistemlərinin köməyi ilə istehsalçı və məhsulgöndərən firmaların məhsul satışı üzrə istehsal - kommersiya fəaliyyətlərini yaxşılaşdırmaq üçün avtomatlaşdırılmış idarəetmə sisteminin yaddaşında saxlanılan aşağıdakı:

- satış bazarı, onun tarixi mərhələləri, satış bazarının regionlar üzrə təhlili və satış əməliyyatlarının tipləri;
- satış bazarının proqnozlaşdırılması;

➤ rəqabətin növləri, mövcud vəziyyəti və perspektiv inkişafı;

➤ istehsalçı və ya məhsulgöndərən firmaların bazar payları və onların seqmentlər üzrə təhlili;

➤ qiymət və onun əmələ gəlməsi;

➤ satış bazarının modeli;

➤ işçi heyətinin fəaliyyətinə nəzarət;

➤ yeni məhsullara tələbat və onun ödənilməsi mənbələri:

➤ istehlakçıların sayı (reyestri);

➤ qəbul edilən (giriş) və ötürülən (çıxış) informasiyaları:

➤ reklam fəaliyyəti və onun nəticələrinin təhlili.

➤ satış fəaliyyəti üzrə hesabatlar;

➤ sifarişlərin hərəkəti, hesabatların aparılması, smeta hesabatlarının tərtibi;

➤ daxili və xarici informasiyalara çıxış imkanları kimi əsas növ informasiyalardan istifadə etmək lazımdır.

Göründüyü kimi informasiya sistemi firmanın məhsul satışı üzrə xidmətedici heyətini və ya menecmentini satışın planlaşdırılması, satış əməliyyatlarının aparılması forma və üsulları, bazarın mövcud vəziyyətinin qiymətləndirilməsi, satışa nəzarət və s. məsələlər üzrə informasiyalarla təmin edir.

İnformasiya sisteminin formalaşması mürəkkəb və çox planlı bir prosesdir. Burada müasir informasiya texnologiyasının nailiyyətlərindən, yeni nəsil kompüter sistemindən istifadə etməklə logistik sistemlərin informasiya təminatının forma və metodları əsasında istehsal proseslərinə müvəffəq rəhbərlik etmək işi asanlaşır.

Logistik sistemlərin informasiya - texniki təminatı bir - birindən informasiyaların xarakteri və onların işlənməsi (emalı edilməsi) üçün istifadə edilən müxtəlif texniki vasitələrə görə deyil, əsasən bu sistemlərin qurulması üçün istifadə edilən metod və prinsiplərə görə fərqlənir.

Beləliklə, logistikada informasiya sistemlərinin qurulması üçün aşağıdakı tələblərə əməl edilməlidir:

• texniki interfeyslər standartlaşdırılmalı;

• əməkdaşların tətbiqi proqramlara nüfuz etməsi üçün imkanlar yaradılmalı;

• mövcud məlumat bankları arasında əlaqələr formalaşdırılmalı və tərəflərin bu məlumatlar bankına daxil olması təmin edilməli;

• sistemə daxil ediləcək məlumatlar sistem tərəfindən birdəfəlik səhsiz qeyd edilməli;

• məlumatlar yarandığı yerdə və anda emal ediləli (işlənməli) və arxivləşdirilməli;

• quruluş və formalaşma baxımından sistemin açıqlığı təmin edilməlidir.

Logistik informasiya sistemlərində elementlər arasında əlaqələrin təşkili əhəmiyyətli qaydada təşkil edilən informasiya sistemlərindən köklü surətdə fərqlənir. Bu hər şeydən əvvəl onunla əlaqədardır ki, logistikda informasiya sistemləri material axınlarının idarə edilməsi üzrə bütün elementlərin hərtərəfli inteqrasiyasını, onların operativliyini və etibarlılığını təmin etməlidir.

13.3. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN İDARƏETMƏ OBYEKT VƏ SUBYEKT LƏRİ

İxtiyari predmetin idarə edilməsi ilkin olaraq idarəetmənin obyekt və subektlərinin müəyyən edilməsini tələb edir. Daha doğrusu, idarəetmə təsirlərinin kim tərəfindən həyata keçirilməsi və hara istiqamətlənməsini nəzərdə tutan sahələr təyin olunmalıdır.

Logistik informasiya sistemlərinin idarəetmə obyektini məqsəd bazarı, bu bazarda seçilən potensial məhsulgöndərənlər, təchizat, material resursları üzrə ehtiyatlar, məhsulların ayrı - ayrı satış kanalları üzrə nəql edilməsi.

material resurslarının, habelə hazır məhsulların istər firmadaxili, istərsə də firmadan kənarında bölüşdürülməsilə bağlı informasiya axınları təşkil edir.

Təkcə sadə və bölünməz obyektlərdən ibarət olmayan informasiya axınları çoxlu sayda qarşılıqlı əlaqəyə malik kifayət qədər mürəkkəb bir sistemi özündə birləşdirir.

Firma və müəssisələrin ayrılıqda götürülmüş hər bir funksional struktur bölməsi qarşısına qoyduğu məqsəddən asılı olaraq müəyyənləşdirdiyi vəzifə və funksiyaları yerinə yetirmək üçün onu əhatə edən makro və ya mikromühitdən informasiyalar alır və bu əsasında fəaliyyət göstərir. Məsələn, istehsalçı firmanın təchizat şöbəsi anbar şəbəkələrindən, tədarükət, bölüşdürmə və nəqliyyat sistemlərindən zəruri informasiyaları almadan özünün fəaliyyət strategiyasını və bundan irəli gələn taktiki fəaliyyət istiqamətlərini təyin edə bilmir. Şəkil 13.4 - də tədarükət şöbəsinə daxil olan giriş informasiyalar əyani formada göstərilmişdir.

Tədarükət şöbəsinə daxil olan informasiyaları şərti olaraq iki qrupa bölmək olar:

➤ material resursları və xidmətin göstərilməsi üçün firma və şirkətin digər struktur bölmələrindən aldığı sifarişlər;

➤ tədarükət şöbəsində mövcud olan və ya firma və şirkətin kənar mənbələrdən aldığı sorğular.

Konkret struktur bölməyə mənsub olmasına görə informasiyaları tərkibcə aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

Plan şöbəsi: tədarükət şöbəsini firmanın gələcəkdə hazır məhsullara, xammal və materiallara, habelə konkret xidmət növlərinə tələbatının ödənilməsi üçün zəruri olan informasiyalarla təmin edir. Bu tip informasiyalar xüsusi olaraq yeni məhsul çeşidinin planlaşdırılması, istehsal edilmiş yeni və köhnə məhsulların konkret məqsəd bazarına çıxarılması, məhsulgöndərənlərlə işgüzar iqtisadi münasibətlərin qurulması, az tapılan məhsul növləri üzrə ehtiyatların yaradılması və s. baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Satış (və ya satış həcminin proqnozlaşdırılması) şöbəsi: istehlakçı sifarişlərinə uyğun olaraq tədarükət şöbəsinə qrafik təqdim edir. Daha doğrusu, satış bazarı haqqında tam və dolğun informasiyalara malik olan satış şöbəsi satış bazarlarına çıxarılacaq məhsul partiyasının həcmi və müddəti haqqında tədarükət şöbəsini sifariş və tələbnamələrlə təmin edir. Tədarükət şöbəsi isə öz növbəsində bu sifariş və ya tələbnamələrin yerinə yetirilməsi prioritetliyini nəzərə alaraq onların icra olunması üçün tələb olunan material resurslarının istehsal yerlərinə və ya sahələrinə vaxtında zəruri çeşiddə və yüksək keyfiyyətdə çatdırılmasını həyata keçirir. Bununla da tədarükət şöbəsi alınması nəzərdə tutulan, lazım olan xammal və materiallar haqqında sifariş paketini formalaşdırır və tədarükət - alış bazarının şərtlərilə firmanın material resurslarına tələbatı arasında balans yaradılmasına çalışır.

Maliyyə nəzarəti və büdcə şöbəsi: tədarükət şöbəsinə büdcə şöbəsi tərəfindən verilən informasiyalar plan və satış şöbəsindən daxil olan informasiyaları maliyyə nəzarətinə aid edilən funksiyalar çərçivəsində istənilən məhdudiyətlərə uyğun olaraq əlaqələndirməyə imkan verir. Belə məhdudiyətlərə tədarükət sistemi üçün nəzərdə tutulan cari məsrəflərin kəmiyyəti, eləcə də məqsədəuyğun hesab edilməyən tədarükət əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi hesab edilir. Praktiki təcrübə göstərir ki, tədarük ediləcək material resursları üzərində maliyyə monitorinqinin keçirilməsi təsərrüfat subyektlərini əlverişsiz tədarükət əməliyyatlarından sığortalayır.

Mühasibatlıq: tədarükət şöbəsi firmanın bütün digər bölmələri ilə əlaqələri bir çox hallarda intensiv xarakter kəsb etməsə də mühasibatlıq və bu şöbədə tədarükət şöbəsinə daxil olan informasiyalar onun operativ fəaliyyətinə demək olar ki, çox kəskin təsir göstərir. Buna görə də istər mühasibat, istərsə də tədarükət şöbəsi qarşılıqlı informasiyalar əsasında işləyirlər. Mühasibatlıq tədarük ediləcək ma-

terial resurslarına görə bazar subyektləri arasında optimal hesablaşma formalarının müəyyənəşdirilməsi, material resurslarının tədarük edilməsi və ya xüsusi istehsalda hazırlanması arasında funksional təhlilin aparılması, real xərclərlə planlaşdırılan xərclərin müqayisə edilməsi nəticəsində əmələ gələn informasiyalarla tədarükat şöbəsini təmin edir.

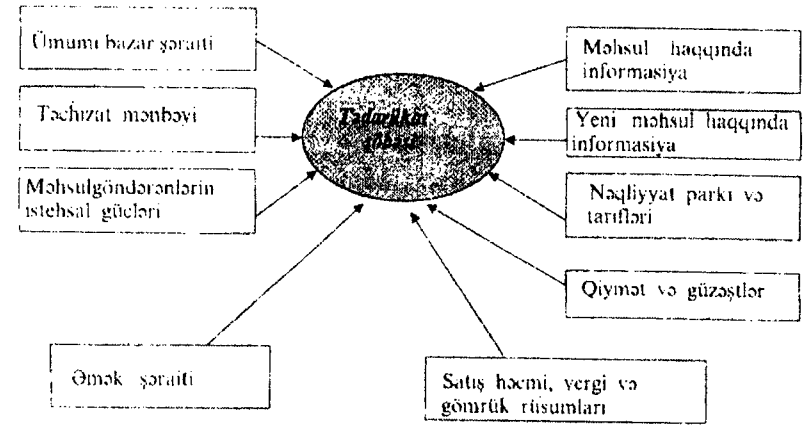
Hüquq şöbəsi: bu şöbə tədarükat şöbəsinə tədarükat subyektləri arasında məhsulgöndərmə şərtlərinin müəyyənəşdirilməsi və bu şərtlər daxilində alqı - satqı müqavilələrinin bağlanması, habelə məhsulgöndərmə müqaviləsindən irəli gələn təhəddüdlərin icraatı üzrə informasiyalar verir. Tədarükat şöbəsi hüquq şöbəsinin məlumatları əsasında məhsulgöndərmə müqavilələrinin yerinə yetirilməsinə nəzarəti öz üzərində saxlayır, məhsulgöndərmə qrafiklərində baş verən ixtiyari dəyişikliklərə operativ reaksiya verir və gələcəkdə bu tip məhsulgöndərmələrlə işgüzar münasibətlər qurmur.

İstehsal və məhsula nəzarət şöbəsi: satış və tədarükat şöbələri arasında əlaqələndirici funksiyaları yerinə yetirən istehsalat şöbəsi konkret satış bazarına aid edilən istehlakçının və ya istehlakçı qrupunun yüksək keyfiyyətli məhsullara tələbinin ödənilməsi üçün tədarükat şöbəsinə istehsal tsiklinə uyğun olaraq istehsal yerlərinə hansı dövrdə və hansı keyfiyyətdə xammal və materialların daxil olması haqqında informasiyalar göndərir. Bu tip informasiyaların düzgün seçilməsi və istifadə olunması tədarükat və təchizatın planlaşdırılması zamanı faydalı vasitə hesab edilir. Daha doğrusu, tədarükat şöbəsinin əldə etdiyi belə məlumatlar bütövlükdə firmanın malik olduğu maliyyə və material resurslarından səmərəli istifadə olunmasına şərait yaratmaqla bütün logistik sistemin normal fəaliyyəti üçün maddi zəmin formalaşdırır.

Digər tərəfdən satış bazarı üçün istehsal edilən məhsullar üzərində texniki nəzarətin təmin edilməsi istehsalçı firmanı istismar baxımından keyfiyyətsiz və yararsız məh-

sullardan sığortalayır. Başqa sözlə, məhsulların keyfiyyəti haqqında tədarükat və ya satış şöbəsinə daxil olan məlumatlar belə məhsulların yaranması səbəblərinin aşkar edilməsinə (əgər bu ilkin xammal və materialın keyfiyyəti ilə bağlıdırsa) və onun korporativ imicinin yüksəldilməsinə gətirib çıxarır.

Bütün bunlarla yanaşı tədarükat şöbəsi istehsalçı firma və ya şirkətin hüduqlarından kənarında yerləşən xarici mənbələrdən də informasiyalar alır. Bu informasiya mənbələrini sxematik olaraq şəkil 13.4 -də göstərilən formada vermək mümkündür.



Şəkil 13.4. Tədarükat şöbəsinə kənarından daxil olan informasiya axınlarının sxemi

Bir sıra xarici informasiya mənbələrinin qısa şərhli üzərində dayanaq.

Müasir logistik sistemlər öz tərkiblərində informasiya axınlarına nəzarət etmək, bu axınların istiqamətlərində logistik əməliyyatların tələbi baxımından müəyyən dəyişiklik aparmaq, məlumatların etibarlı və dolğunluğunu təmin etmək üçün onları tam, mövcud olduqları şəkildə saxlamaq, zəruri vaxtda növbəti logistik mərhələyə ötürmək məqsədi

ilə logistik informasiya mərkəzləri yaradırlar. Belə informasiya mərkəzlərinin əsas vəzifəsi ayrı-ayrı logistik mərhələlərdən alınmış məlumatları toplamaq və onların üzərində pragmatik təmizləmə işləri aparmaq, başqa sözlə logistik vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün informasiyaların tələb olunan formaya salınmasından ibarətdir. İnformasiya mərkəzi ilə informasiya mənbəyi arasında əlaqələr birbaşa, çəvik, eşalonlaşdırılmış və əks əlaqəli ola bilər.

İnformasiya axını vaxt vahidi ərzində işlənən, saxlanılan və ötürülən informasiyanın kəmiyyəti ilə ölçülür.

Hər hansı bir məlumatda olan informasiyanın ölçülməsi qaydaları informasiya nəzəriyyəsi adı altında iqtisadi kibernetika tərəfindən öyrənilir. Bu nəzəriyyəyə görə informasiyanın kəmiyyət vahidi ikilik vahid – bit qəbul edilmişdir. Elektron hesablama maşınlarından istifadə etməklə məlumatların işlənməsi və ötürülməsini həyata keçirən zaman informasiyalar baytla ölçülür. Bayt adətən 8 bit-dən ibarət olmaqla maşın sözünün hissəsidir. Logistik informasiyaların fərdi elektron hesablama maşınlarının (FEHM) tətbiqi ilə işlənməsi zamanı informasiya kəmiyyətinin törəmə - kilobayt, meqabayt və kilobit kimi vahidlərdən də istifadə olunur.

Təsərrüfat praktikasında informasiyaların həcmi işlənən və ya ötürülən sənədlərin və sənəd sətirlərinin ümumi miqdarı ilə də ölçülə bilər.

Firmaların logistik menecmentləri informasiya axınlarını çox saylı:

- ötürülən məlumatların nomenklaturası;
- məlumatların növü, sənədlər, məlumatlar massivi;
- informasiya axınlarının ötürülmə və qəbul edilmə intensivliyi;
- informasiya kanallarının buraxılış qabiliyyəti və sair xüsusi göstəricilərlə xarakterizə edirlər. Axınlardakı informasiyalar xaraktercə statistik bölüşdürüldüyündən logistik sistemi təmin edən telekom-

munikasiya vasitələri rabitə kanallarının yüklənməsi imkanlarını və məlumatların tezlik baxımından sortlaşdırılması kimi məsələləri mütəmadi olaraq diqqət mərkəzində saxlamalıdır.

Logistik sistemin xarici mühitində mövcud olan informasiya axınları logistik sistemin daxili mühiti tərəfindən qəbul edilən və sonradan xarici mühitə ötürülən informasiyalardan istifadə olunması üçün onların üzərində əvvəlcədən müvafiq analitik işləmələrin aparılmasını və bu əsasda uyğun logistik qərarların qəbul edilməsini həyata keçirir. Xarici mühit logistik sistemə qarşı bir növ «itaətsiz» olduğundan əksər hallarda daxili mühitin tələblərini nəzərə almadan praktiki fəaliyyət göstərir. Odur ki, logistik sistem xarici informasiya axınları haqqında qərarlar qəbul edən zaman daxili mühiti xarici mühitin təsirlərinə uyğunlaşdırmalıdır. Başqa sözlə, istehlakçı firmalar üçün istənilən neqativ hallar- tedarikat bazarında seçilmiş potensial məhsul-göndərənlər, nəqliyyat kompaniyaları və ya nəqliyyat marşrutlarında ixtiyarı dəyişiklik baş verdikdə, onları yeniləri ilə əvəz etmək məqsədi ilə logistik sistemin daxili mühiti çəvik reaksiya vermək qabiliyyətinə malik olmalıdır.

Daxili informasiya axınları həm operativ, həm də strateji təyinatlı logistik qərarların qəbul edilməsinə xidmət edir. Operativ qərarlar logistik sistemin daxili mühitinin fəsiləsiz həyat fəaliyyətinin təmin edilməsi məqsədini daşıyır. Logistik mərkəzlər daxili mühit üçün dövr edən daxili və xarici informasiya axınları arasında mövcud əlaqə və əks əlaqələrin koordinatlarını müəyyənləşdirir. Müəyyən edilən koordinatlarda logistik mərkəzlər ilkin məlumatların xarici mühitin bu və ya digər təsirinə uyğunlaşdırılması məqsədilə təcili təmizləmə (filtirasiya) işini həyata keçirirlər. Strateji qərarlar isə xarici informasiya axınlarından alınmış xəbərlər nəzərə alınmaqla statistik məlumatların təhlil edilməsinə əsaslanır. Hərtərəfli statistik və analitik təhlillərin aparılma-

sı ilə hazırlanan belə qərarlar yalnız daxili mühitin inkişaf etdirilməsinə xidmət edir.

Logistik sistemin daxili mühitinə daxil olan və xarici mühitinə ötürülən informasiya axınlarının qeyd edilməsi, saxlanması və onların üzərində müvafiq logistik əməliyyatların aparılması üçün logistik mərkəzlər məlumatlar bazasına və proqram təminatı vasitələrinə malik olmalıdır. Müasir və müfəssəl proqram təminatına malik olmayan logistik mərkəzlər - istehsal, nəqliyyat, ehtiyatlar və sifarişlərin idarə edilməsi və sairə kimi ayrı - ayrı logistik funksiyaların icra edilməsi zamanı müxtəlif xarakterli çətinliklərlə rastlaşa bilərlər. Bu hər şeydən əvvəl logistik funksiyaları müşahidə edən informasiya axınlarının sənəd dövriyyəsinin mürəkkəb sxematik tərkibi, istifadə edilən sənədlərin sayı və bu sənədlərdəki rekvizitlərin çoxluğu ilə səciyyələnir. Buna nümunə olaraq eksport təyinatlı yüklərin gömrük baxışına təqdim edilməsi zamanı tətbiq olunan ayrı - ayrı sənədləri və sənəd dövriyyəsinə göstərmək olar:

1. Məhsulgöndərən və ya istehsalçı firmalar tərəfindən sənədlərin hazırlanması:

- qeydiyyat haqqında şəhadətnamə;
- firmanın nizamnaməsi;
- firmanın bağladığı müqavilə;
- manat və ya valyuta hesabı haqqında arayış;

2. Yüklərin sənədlərinin hazırlanması:

- kontrakt (müqavilə);
- hesab - faktura;
- məhsulların kodu;
- məhsulların təhlükəsizliyi haqqında arayış;
- veterinar arayış;
- fotoarayış;
- lisenziya;
- müvafiq səlahiyyətli orqanın icazəsi;
- sövdələşmələrin pasportu;

3. Nəqliyyat vasitələri haqqında informasiyaların toplanması:

- avtomobil və ya qoşqunun dövlət nömrə nişanı;
- avtomobilin texniki sənədlərinin yoxlanması;
- sürücünün sənədlərinin yoxlanması;
- nəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinə baxış və örtüklərin və surğucların yoxlanması;
- dəmir yolu şəbəkəsinin adı, vaqonun nömrəsi, vaqonun texniki vəziyyətinə baxış, habelə yüklərin normal yığımının və surğucların yoxlanması;
- limanın adı, dəniz nəqliyyatı vasitələrinə texniki baxış, dəniz nəqliyyatı vasitələrinin mövcud yüklərin daşınması üçün yararlı olmasının yoxlanması;
- konteynerin nömrəsi, konteynerin istifadəyə yararlı olmasının və surğucların yoxlanması;

4. Yüklərin deklarasiya olunması:

- deklarasiya aparən təşkilatın müəyyənləşdirilməsi;
- deklarasiya üçün zəruri olan paket sənədlərin hazırlanması;
- məhsulların gömrük dəyərinin müəyyənləşdirilməsi;
- yük gömrük deklarasiyasının doldurulması;

5. Gömrük rüsumlarının ödənilməsi.

6. Sənədlərin gömrük baxışına təqdim edilməsi.

7. Yüklərin gömrük baxışına təqdim edilməsi:

- yüklərin gömrük baxışı yerləri və gömrük vaxtı ilə razılaşma;
- yüklərin surğuclanması;

8. Nəqliyyat sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi:

- nəqliyyat sənədlərinin hazırlanması;
- nəqliyyat sənədlərinin sayının yoxlanması;
- nəqliyyat sənədlərində yük keçid sərəhədlərinin qeydiyyatının yoxlanması;

- gömrük qeydiyyatından keçmək haqqında qeydiyyatın yoxlanılması;

- nəqliyyat sənədlərində imza və möhürləri yoxlanıldıqdan sonra onları nəqliyyat kompaniyalarının nümayəndələrinə vermək (sürücü, kapitan və s.)

9. Yük göndərildikdən sonra eksportyorların fəaliyyəti:

- yüklərin göndərilməsi müddəti haqqında alıcıların məlumatlandırılması və yük sənədlərinin göndərilməsi;

- alıcılardan yük sənədlərinin alınmasını təsdiqləyən məlumatların alınması;

- yüklərin hərəkəti haqqında informasiyaların banka göndərilməsi;

10. Alıcılardan yüklərin ünvanlarına çatması və gömrük baxışından keçməsi haqqında məlumatların alınması.

11. Kənarlaşmaların səbəblərinin aşkar edilməsi və ziyanların silinməsi haqqında qərarların qəbulu.

12. Bankda pul vəsaitlərinin hərəkəti üzrə məlumatların yoxlanılması və uçot kartlarının doldurulması.

13. Müddəti üzrə sənədlərin arxivə verilməsi

Qarışıq dəmir yolu - dəniz nəqliyyatı və ya dəmir yolu - avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşımaların həyata keçirilməsi zamanı da mindən artıq rekvizitlərə malik 60 - dan çox rəngarəng sənədlər tərtib edilir. İnformasiya axınları isə iyirmidən artıq logistik vasitəçilər arasında cərəyan edir. Qeyd edilən vəziyyətin mürəkkəbliyi, sənədlərin çoxluğu və sənədlərin işlənməsi zamanı logistik əməliyyatların iştirakçıları tərəfindən operativ informasiyaların əldə edilməsi çətinliyi və bu zaman xətalərin yol verilməsi ehtimalının böyük olması elektron işləmələrin tətbiqi ilə sənəd dövriyyəsinin azaldılmasını, sənəd dövriyyəsinin texnoloji sxeminin sadələşdirilməsini, logistik informasiya axınlarının elektron işlənməsi və ötürülməsində beynəlxalq (BMT-nin, EDIFACT) standartların tətbiq edilməsini zəruriyyətə çevirir.

13. 4. LOGİSTİK İDARƏETMƏDƏ MÜASİR İNFORMASIYA TEXNOLOGİYALARI

Logistik menecment üçün informasiya kompyüter texnologiyası qəbul edilən logistik qərarların keyfiyyətinə əsaslı surətdə təsir göstərməklə bütünlükdə logistik sistemin məhsuldarlığının və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi mənbələrindən bir hesab edilir. Aydınır ki, firma və müəssisələrin logistik xarici mühiti bazar tələbindən asılı olaraq dəyişkən olduğundan firmalar bu mühitə tam nəzarət etmək üçün imkanlar axtarır. Bu məqsədlə onlar logistik nöqtəyi - nəzərdən sifarişlərin işlənməsi, logistik yüklərin nəqli, yüklərin baza və terminallarda işlənməsi, ticarət vasitəçilərində ehtiyatların idarə edilməsi, bank, sığorta firmaları və hazır məhsulların son istehlakçıları, habelə logistik vasitəçilərlə işgüzar və kommunikativ əlaqələrin qurulmasına bilavasitə səy göstərirlər. Belə əlaqələrin qurulması isə öz növbəsində müasir logistik informasiya texnologiyalarından istifadəyə əsaslanır. Logistik informasiya - kompyüter texnologiyaları adətən logistik sistem daxilində konkret zaman kəsiyi üçün sistem daxili material axınları, material resursları və hazır məhsulların xarakteristikası və ehtiyatı, yük göndərmələr, sifarişlərin parametrləri və digər xarakteristikalar haqqında informasiya axınlarının qəbul edilməsi və işlənməsi üzrə əməliyyatlar məcmusu ilə müəyyən olunur.

Logistik informasiya texnologiyalı yeni informasiya texnologiyaları adlanan sinfə aid edilir və informasiyaların işlənməsi üçün prinsip etibarlı ilə tətbiq edilən yeni vasitə və metodlarla müəyyənləşdirilir.

Aşağıdakı əsas informasiya texnologiyalarını fərqləndirirlər:

- mikroelektron komponentlər;
- texniki təminat;

- proqram təminatı;
- telekommunikasiya.

Logistik sistem daxilində material axınlarının idarə edilməsi zamanı istifadə olunan sənədlərin mürəkkəbliyi, böyük ölçüyə malik olması və sayının çoxluğu uzaq və yaxın xarici ölkələrdə «məlumatların elektron mübadiləsi» («Electronic Data Interchange» - EDI) konsepsiyasının meydana gəlməsinə səbəb oldu. EDI - məlumatların və istifadə edilən müasir telekommunikasiya texnologiyalarının standart formatda olmasını qəbul etməklə istifadəçilər arasında informasiya mübadiləsinin kompyuterlərin tətbiqilə aparılmasını nəzərdə tutur.

EDI - dən istifadə olunması logistik informasiyaların etibarlılığını yüksəldir, onların vaxtı - vaxtında qəbul edilməsi və ötürülməsini, habelə keyfiyyətini yaxşılaşdırır. EDI - nin malik olduğu imkanların reallaşması üçün bütün logistik sistemlərin, eləcə də istehlakçıların və logistik informasiyaların digər sistemdən kənar istifadəçilərinin telekommunikasiya kanalları vasitəsilə əlaqələndirilməsi vacibdir. Bu əlaqə firmaların lokal şəbəkələri, habelə region, ölkə və qlobal (məsələn, Compuserve, America Online, Relcom, Internet və digərləri) miqyasda fəaliyyət göstərən kommersiya və qeyri - kommersiya xarakterli telekommunikasiya şəbəkələri vasitəsilə həyata keçirilir.

Logistik sistem daxilində EDI tətbiq edilməsi nəticəsində əldə edilən üstünlükləri aşağıdakı kimi təsnif etmək olar:

- əməli menecmentdə məhsuldarlığın yüksəldilməsi;
- logistik sistemlər arasında telekommunikasiya əlaqələrinin yaxşılaşdırılması;
- logistik sistemlərin xarici alt sistemlərində məhsuldarlığın artması;
- operativ və inzibati xərclərin azaldılması;

- bütün logistik sistemlərin inteqrasiya qabiliyyətinin yüksəldilməsi.

Bu zaman məhsuldarlığın yüksəldilməsinə məhz informasiyaların tez ötürülməsi (qəbul edilməsi) və işlənməsi, eləcə də istifadə olunan kağız sənədlərinin sayını və səhvlərin yaranması imkanlarını mümkün qədər azaltmaqla məlumatların dəqiqliyi və etibarlılığını yüksəltmək hesabına nail olunur. Təbii ki, məhsuldarlığın yüksəldilməsi kağız sənədlərinin işlənməsi, çap edilməsinə çəkilən material məsrəfləri və canlı əmək sərfini, habelə, telefon, teleks və faksimil kimi kommunikasiyalarla bağlı xərclərin azaldılmasını təmin edir.

Xarici firmalar tərəfindən EDI - dən istifadə olunması haqqında çoxlu nümunələr göstərmək mümkündür. Məsələn, Volvo konserni ehtiyatların idarə edilməsi üzrə avtomatlaşdırılmış distribyutiv şəbəkələrdə EDI - ni tətbiq etməklə ildə 30 milyon dollar maliyyə vəsaitlərinə qənaət edir. Dünyada poçt göndərmələrinin bölüşdürülməsi üzrə ABŞ - in United Parcel Service (UPS) kimi nəhəng şirkəti də EDI - nin inteqrativ istifadəçisi hesab edilir. 1992 - ci ildə EDI - ni tətbiq edən UPS - nin kommunikasiya şəbəkəsi dünyada özünə: 6 ədəd super EHM - ni, 250 min kiçik EHM - ni, 40 min fərdi EHM - ni, 75 minə yaxın terminalı və 1300 distribyutiv şəbəkələri birləşdirir.

EDI üçün əhəmiyyətli onların kommunikativ və informasiya standartlarına malik olmasıdır. Kommunikativ standart məlumatların mübadiləsi zamanı istifadə olunan vasitələrin texniki xarakteristikalarını müəyyən etməklə informasiyaların kompyuter vasitəsilə mübadiləsinin dəqiq interpretasiyasını nəzərdə tutur. İnformasiya standartları isə mübadilə edilən, ötürülən sənədlərin strukturu və növünü təyin edir.

EDI - də tez - tez istifadə olunan kommunikativ standartlar ASC X.12 (Amerika standartlaşma komitəsinin X.12 standartı), UN/ EDIFACT və TDK/ EDIA hesab edi-

lir. ASC X.12 standartı əsasən ABŞ - da, EDIFACT standartı isə logistikada başlıca rol oynamaqla qlobal miqyasda (məsələn, Avropa İttifaqında) istifadə olunur.

İnformasiya standartları transaksion sıralara (elektron sənədlərdə kod sıralarını təsvir edir) əsasən müəyyən edilir. Cədvəl 13.1 - də ABŞ - da ehtiyatların idarə edilməsi, anbarlaşdırma və nəqliyə üzrə logistik menecmentdə geniş yayılmış ümumi sənaye informasiya standartları verilmişdir.

Cədvəl 13.1

Logistikada istifadə edilən əlverişli informasiya standartları

Abbreviatura	Açıqlanması	Tətbiq sahələri
UCS	Uniform Communication Standards	Yeyinti ticarətində
VICS	Voluntary Inter - industry Communication Standards Committee	Kütləvi tələbat mallarının ticarətində
WINS	Warehouse Information Network Standards	Anbarlaşdırma əməliyyatlarında
TDCC	Transportation Data Coordinating Committee	Nəqliyə əməliyyatlarında
AIAG	Automotive Industry Action Group	Avtomobil sənayesində

Kodlardan istifadə etməklə sənədlərin logistik transaksion sıralarını cədvəl 13.2 -də verilmiş nümunədə göstərmək olar. Burada istifadə olunan transaksion kod müvafiq sənədi identifikasiya edir.

Cədvəl 13.2

EDI kodundan istifadə edən transaksion sıralar

Transaksion sənəd	UCS kodu	VICS kodu
Aliş üçün sifariş	875	850
Sifariş paketində dəyişiklik		
Alicilər üçün hazır məhsulun qiymətində dəyişiklik	876	860
Invoys	879	proses zamanı
Hazır məhsulların qiymət kataloqu	880	810
	N/A	832
Transaksion sənəd		WINS kodu
Anbar göndərmələrinə sifarişlər		940
Anbarda ehtiyatların səviyyəsi haqqında hesabat		941
Yüklərin edvaysı - anbar ehtiyatlarının transferi		943
Edvays yük partiyasının anbara qəbul edilməsi		944
Anbar göndərmələri haqqında məlumat		945
Anbar ehtiyatları haqqında məlumat		947
Transaksion sənəd		TDCC kodu
Avtomobil göndərmələri haqqında məlumat		204
Yük avtomobil qaiməsi		210
Avtomobil göndərmələrinə tələbat		213
Yük avtomobil göndərmələrinin statusu haqqında məlumat		214

Logistik informasiya kompüter texnologiyalarında standartların tətbiqi mütəmadi olaraq genişlənir.

EDI sistemində əsas qlobal standart BMT - nin vahid iqtisadi komissiyası və ISO tərəfindən təsdiq edilən UN/EDIFAST standartı adlanır.

UN/EDIFAST standartı sintaktik qaydalar üzrə beynəlxalq standartlara (ISO 9735) və ISO 7372 beynəlxalq standartına uyğun qurulan ticarət məlumatlarının elementləri üzrə lüğətinə əsaslanır. Bu standart sənaye müəssisələri,

eksportyorlar, təchizat təşkilatları, topdansatış distribüterləri, riteylerlər, brokerlər, agentlər, banklar, sığorta təşkilatları, hökumət təşkilatları və institutlar arasında işgüzar məlumatların mübadiləsi üçün əsas prinsipləri müəyyənləşdirir. UN/EDIFACT standartından istifadə edilməsi logistik informasiya axınlarını sürətləndirir, informasiya axınlarını müxtəlif struktura malik EHM -yə və telekommunikasiya şəbəkələrinə uyğunlaşdırır və bu əsasda firmanın rəqabət qabiliyyətini artırır.

BMT -nin Vahid İqtisadi Komissiyası 1988 -ci ildə, global miqyasda istənilən sahədə hesablaşmalar və tədiyyələrin aparılması zamanı tətbiq edilməsi tövsiyə olunan rəsmi sənədi – ilk «Kommersiya invoysi» (UN/ EDIFACT – qısaltılmış formada BMT/ INVOICE) təsdiq etdi və ona 2 sayılı status verdi. Sonralar bir – birinin ardınca logistika üçün vacib olan «*Beynəlxalq nəqliyyat - ekspedisiya məlumatları*», «*Gömrük deklarasiyası*», «*Alış üçün sifarişlər*» «*Manifest*» və s. təsdiq edildi. Bu da «qapıdan qapıya» logistik intermodal daşımaları əhəmiyyətli dərəcədə sadələşdirdi. Məsələn, «*Beynəlxalq nəqliyyat ekspedisiya məlumatları*» paket formasında konosament, dəmir, hava və avtomobil yolları üzrə qaimələri, yüklərin daxil olması haqqında məlumatları, yüklərin emal edilməsi üzrə kağız sənədlərini əvəzlədi.

EDI sisteminin və UN/EDIFACT standartlarının tətbiq edilməsi logistik proseslərə yeni keyfiyyət xarakteristikaları verməklə logistik vasitəçilər arasında münasibətləri yaxşılaşdırdı. Milli assosiasiyalarda birləşən EDI sisteminin və UN/EDIFACT standartının istifadəçiləri logistik məlumatların standart informasiya bazasını mütəmadi olaraq genişləndirmək, sənəd dövriyyəsinə sadələşdirmək və unifikasiya etmək və bu əsasda informasiya kompyuter texnologiyalarının iqtisadi məhsuldarlığını yüksəltmək imkanına malik oldular.

UN/EDIFACT standartlarının tətbiqilə məhsulların logistik sistem daxilində fiziki bölüşdürülməsi zamanı əhəmiyyətli üstünlüklər əldə edildi: yük partiyalarının göndərməyə hazırlanması yüngülləşdi, qısa zaman kəsiyində məh-

sulların və nəqliyyat vasitələrinin yerləşdiyi yeri müəyyənləşdirmək asanlaşdı, istehsalçı müəssisələrin və vasitəçi ticarət strukturlarının anbarlarında əmtəlik ehtiyatların qalığı haqqında operativ məlumatlar əldə edildi, təyinat məntəqələrinə yüklərin daxil olması haqqında dəqiq məlumatlar işlənib hazırlandı, planlaşdırma, tənzimləmə, nəzarət və monitoring kimi prosedurlar sadələşdi.

13. 5. LOGİSTİKADA ŞTRİXLƏŞDİRİLMİŞ KODLARDAN İSTİFADƏ

Logistik dövrənin hər bir mərhələsindən böyük həcmdə yük və ya informasiya vahidləri keçir. Material və istehsal resursları istehlakçı firmaların ünvanlarına çatan ana qədr bu və ya digər logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsini tələb etdiyindən saxlanma və emal zamanı bir neçə dəfə yerdəyişmələrə məruz qalır. Dinamik logistik sistemlərin səmərəli idarə edilməsinə şərait yaradan və imkan verən, istənilən vaxt bu sistemə daxil olan və onu tərk edən material və maliyyə axınları haqqında dəqiq və müxtəlif çeşidli informasiyalara malik olmaq lazımdır. Logistikada bu problemin əlverişli həlli üçün material axınlarını xarakterizə edən rəngarəng və çox saylı parametrlərin (material resurslarının nomenklaturası, hazır məhsulların çeşidi, çəki və ölçü xarakteristikaları, istehlak xassələri, tətbiq edilən tara və qablaşdırma növləri və s.) köməyilə məhsullara, taralara, qablaşdırmaya və yük vahidlərinə avtomatlaşdırılmış identifikasiya sisteminin tətbiq edilməsini nəzərdə tutan ştrixləşdirilmiş kodlardan istifadə edilir.

Xarici təcrübəyə istinadən qeyd etmək olar ki, ştrixləşdirilmiş kodlaşdırma texnologiyası aşağıdakı əməliyyatlardan ibarətdir:

- məhsullara nadir əmtəlik nişanəsi verilir;
- əmtəlik nömrəsi xüsusi simvolla - ştrixləşdirilmiş kodla şifrələnir;
- ştrixləşdirilmiş kod (şifrələnmiş əmtəə nömrəsi) məhsulun üzərinə köçürülür;

- məhsulla bağlı logistik əməliyyatlar icra edilən zaman ştrixləşdirilmiş kodlar əmtəə ilə birlikdə oxunur;

- ştrixləşdirilmiş kodlar dekoder adlı xüsusi qurğu vasitəsilə rəsşifrə edilir və ilkin əmtəəlik nömrəsini alan zaman malik olduğu rəqəm nişanəsini - formasını saxlayır;

- əmtəəlik nömrəsi material axınlarının idarə edilməsi ilə bağlı funksiyaların yerinə yetirilməsi zamanı kompyüterə ötürülür

Əmtəəlik məhsullara verilən nadir xarakterli ştrixləşdirilmiş kodları kompyüter çox asanlıqla «taniyır» və bu proses çox sürətli və səhsiz icra edilir. Ştrixləşdirilmiş kodlar şəkildə alınan informasiyalar FEHM -də kiçik zaman kəsiyində emal edilir və idarəetmə sisteminin hər dəfə bu tip informasiyalara reaksiya verməsinə şərait yaradır.

Məhsullara verilən rəqəm nömrələri - ştrixləşdirilmiş kodlar öz - özlüyündə əmtəələrin xassələri haqqında bu və ya digər informasiyaya malik olmur. On üç rəqəmli nadir əmtəəlik nömrələri EHM -nin yaddaşında bu məhsul haqqında bütün - material axınlarının idarə edilməsi və müvafiq sənədlərin formalaşması üçün lazım olan məlumatların konkret ünvanını göstərir. Belə məlumatlar toplusu məhsul haqqında məlumatlar bankı yaradır.

Maşın oxuya bilən ştrixləşdirilmiş kodlar (*bar-code*) sistemi müəyyən tünd və açıq zolaqların (ştrix və probellərin) kombinasiyasından ibarət kompyüter texnikası vasitəsi ilə məhsullar haqqında informasiyaların kodlaşdırılması, oxunması və hesablanması imkanlarına malik bir sistemdir. Bu sistem vasitəsilə logistik əməliyyatların həyata keçirildiyi məkan və vaxt - istehsalçı firmaların anbarlarında hazır, topdansatış müəssisələrinin və ya məhsulgöndərənlərin bazasında əmtəəlik və nəqliyyat şirkətlərinə aid olan nəqliyyat ehtiyatları haqqında informasiyalar əldə edilir. Alınmış informasiyalar real vaxt kəsiyi çərçivəsində emal edilərək idarəetmə sistemində tənzimləmə və ya nəzarət işlərinin icra edilməsinə şərait yaradır. Başqa sözlə, logistik əməliyyatların və funksiyaların yerinə yetirilməsi prosesində ştrixləşdirilmiş kodların avtomatlaşdırılmış identifikasiya sisteminin tətbiqi aşağıdakı üstünlüklərin:

- məhsullar (əmtəə, tara, qablaşdırma, yük vahidləri saxlanma vahidləri və s.) haqqında tam və dolğun informasiyaların operativ əldə edilməsinə;

- məhsul istehsalçıları, məhsulgöndərənlər, məhsul alanlar və logistik vasitəçilər haqqında informasiyaların alınmasına;

- informasiya - kompyüter sistemlərinin köməyi ilə logistik dövrənin ixtiyari mərhələsində iriləşdirilmiş hər bir yük vahidinin hərəkətinə nəzarət və monitorinqin həyata keçirilməsinə;

- logistik menecmentdə əmtəə - nəqliyyat, maliyyə və digər sənədlərin avtomatlaşdırılmış elektron üsullarla işlənməsinin həyata keçirilməsinə;

- material resurslarının, hazır məhsulların anbar, istehsal sahələri və ümumən logistik sistemin müxtəlif mərhələlərində mövcudluğunun, sərlinin və hərəkətinin avtomatlaşdırılmış uçotunun təmin edilməsinə;

- istehlakçılardan sifariş paketlərinin qəbul edilməsi, tələbatın ödənilməsi mənbələrinin axtarılması və sifarişlərin yerinə yetirilməsi proseduru əhəmiyyətli dərəcədə sadələşdirmək və sürətləndirmək, eləcə də bu işlərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar olan məsrəflərin azaldılmasına;

- logistik sistemin material axınları haqqında dəqiq və etibarlı informasiyalarla təmin edilməsinə;

- məhsulların keyfiyyətinə nəzarət və logistik servis xidmətinin yüksəldilməsinə;

- material ehtiyatlarının inventarizasiyası prosesinin avtomatlaşdırılmasına;

- material və informasiya axınlarının ilə əlaqədar logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsi vaxtının azaldılmasına;

- köməkçi işçi heyətinin və hesabat sənədlərinin sayının azaldılmasına;

- məhsul çeşidi üzrə tələbin və məqsəd bazarının marketing təhlilinin aparılması proseduru sadələşdirilməsinə imkan verir.

Ştrixləşdirilmiş kodlaşdırmanın əlifbasına uyğun olaraq logistikada ştrixləşdirilmiş kodlaşdırmanın əsas problemləri və tətbiq aspektlərini nəzərdən keçirək.

Müasir iqtisadi şəraitdə beynəlxalq ticarət sahəsində qərb ekspertlərinin apardıqları qiymətləndirmə bir daha təsdiq edir ki, kağız sənədlərinin işlənməsi ilə əlaqədar olan məsrəflər əmtələrin qiymətlərində təqribən 3,5 faizdən 15 faizə qədər paya malikdir. Məhz ştrix kodlarının hesablanması (skanirə edilməsi) əsasında avtomatlaşdırılmış indikasiya sisteminin tətbiqi bu məsrəfləri 0,5 - 3 % qədər azaldır.

Qeyd edilən hesablama (skayner) xarici firmaların logistik menecment heyəti tərəfindən «**məhsulların birbaşa mənfəətliyi**» («**Direct Product Profitability**») konsepsiyası kimi adlanır. Bu müasir konsepsiya konkret məhsulların son istehlakçılara satılması nəticəsində əldə edilən birbaşa mənfəətin müəyyən edilməsindən ibarət olmaqla, istehsalçı firmaların hazır məhsul anbarlarından son alıcı - istehlakçının anbarına qədər əlavə edilən dəyərin bütün elementlərinin uçota alınmasına əsaslanır. Beləliklə, MBM (DPP) konsepsiyası kompyüter - informasiya texnologiyası əsasında ştrixləşdirilmiş kodlara malik məhsulların satışı nəticəsində hər bir logistik vasitəçilərin təmiz mənfəətini və istehsalçı firmaların ümumi mənfəətini hesablamağa (skanirə etməklə) şərait yaradır. Xarici firmaların müstəqil ekspertləri tərəfindən aparılan tədqiqatlar sübut edir ki, pərakəndə satış ticarəti obyektlərində tədavül xərclərinin 76 % malların işlənməsi, yəni istehlaka hazırlanması ilə əlaqədar işlərin yerinə yetirilməsi ilə bağlıdır. Məhz buna görə də MBM (DPP) texnologiyasından istifadə və ştrixləşdirilmiş kodların hesablanması (skanirə edilməsi) logistik xərcləri obyektiv qiymətləndirməyə və bu növ logistik xərclərin azaldılması yollarını müəyyənləşdirməyə imkan verir.

MBM (DPP) konsepsiyası və ştrixləşdirilmiş kodların hesablanması (skanirə edilməsi) texnologiyasının əsasında «**Product Channel Management**» tipli müasir inteqral logistik prinsip durur. Əksər qərb ekspertləri bunu «**logistikada növbəti inqilab**» adlandırırlar.

Ştrixləşdirilmiş kodlaşdırma əsaslanan informasiya texnologiyasının tətbiqi ilk dəfə ABŞ - da sənayedə və ticarətdə istifadə üçün yararlı olan UPS universal əmtəlik kodunun qəbul edildiyi 1970 - ci illərin əvvəllərinə təsadüf edir. Ümumən ABŞ *Datamatrix (Data Code), Code1, Code 49, Codeblock 39/128, Code 16 K, PDF 417* və s. kimi məşhur Amerika standartlarına uyğun ştrixləşdirilmiş kodlaşdırma sisteminin tətbiqi üzrə qabaqcıl ölkələr sırasındadır.

1977 - ci illərin əvvəllərindən etibarən Avropa kontinentində və sonralar isə digər regionlar üçün Avropa kodlaşdırma sistemi *EAN (European Article Numbering)* təsdiq edildi. Müasir şəraitdə yüzlərlə ölkədaxili firmalar məhz EAN kodundan istifadə edirlər. Bu sahədə müstəqil ekspertlərin apardıqları müxtəlif iqtisadi təhlillər təsdiq edir ki, yalnız məhsulların qablaşdırılması zamanı ştrixləşdirilmiş kodlardan istifadə dəyərli müqayisədə məsrəfləri təqribən 10 - 15% azaltmağa şərait yaradır.

Ümumiyyətlə beynəlxalq praktikada EAN sisteminin iki növünü fərqləndirirlər: *EAN - 13, EAN - 8*.

Logistik proseslərdə ştrixləşdirilmiş kodlardan istifadə texnologiyasına nəzər yetirsək görərik ki, hər bir rəqəm müəyyən ştrixlər və probellərə uyğun gəlir. İstehsal mərhələsində məhsula on üç rəqəmli kod verilir və sonradan bu kod ştrixlər və ya probellər şəklində məhsulların üzərinə köçürülür. Birinci iki rəqəm məlumatlar bankının nömrəsi olmaqla EAN assosiasiyası tərəfindən müəyyən edilmiş qayda müvafiq məhsul istehsal edən ölkənin kodunu müəyyənləşdirir. Assosiasiya bu hissəni təyin edərkən bir qayda olaraq ölkənin atributu hesab olunan bayrağın kodunu əsas kimi götürür və onu qəbul edir. Adətən, assosiasiya tərəfindən beynəlxalq ticarət obyekti kimi çıxış etməyən məhsullara və ticarət subyektlərinə - məhsul istehsalçıları və məhsulgöndərən firmalara Sənaye Ticarət Palataları tərəfindən tövsiyə edilən ştrixləşdirilmiş kodlar da bu rəqəmlərlə başlayır. Cədvəl 13.3 -də bəzi ölkələrin 2000 - ci ilin əvvəlinə EAN kodları verilmişdir.

Cədvəl 13.3

Ölkələr	EAN kodu	Ölkələr	EAN kodu
ABS və Kanada	00 - 13	İran	626
Fransa	30 - 37	Finlandiya	64
Bölgəriyyə	380	Çin	690 - 699
Sloveniya	383	İsrail	729
Xorvatiya	385	Venesuela	759
Bosniya və Herseqovina	387	İsveç	77
Almaniya	400 - 440	Qvatemala	740
Rusiya Federasiyası	460 - 469	Salvador	741
Tayvan	471		
Estoniya	474		
Latviya	475	Nonduras	742
Azərbaycan	476	Nikaraqua	743
Litva	477	Kosta Rika	744
Ozərbaycan	478	Panama	745
Sri Lanka	479	Dominikan Respublikası	746
Filippin	480	Meksika	750
Belarus	481	Venesuela	759
Ukrayna	482	İsveç	76
Moldova	484	Kolumbiya	770
Ermenistan	485	Urquqay	773
Gürcüstan	486	Peru	775
Qazaxıstan	487	Boliviya	777
Honkonq	489	Argentina	779
Böyük Britaniya	50	Çin	780
Yunanıstan	520	Paraqvay	784
Livan	528	Ekvador	786
Kipr	529	Braziliya	789
Makedoniya	531	İtaliya	80 - 83
Malta	535	İspaniya	84
İrlandiya	539	Kuba	850
Belçika və Lüksemburq	54	Slovakiya	858
Portuqaliya	560	Cexiya	859
İslandiya	569	Yuqoslaviya	860
Danimarka	57	Türkiyə	869
Polşa	590	Niderland	87
Rumıniya	594	Cənubi Koreya	880
Macarıstan	599	Fotland	885
Cənubi Afrika	600 - 601	Sinqapur	888
Mavriya	609	Hindistan	890
Mərakeş	611	Vyetnam	893
Ölsezar	613	İndoneziya	899
Funis	619	Avstriya	90 - 91
Suriya	621	Avstraliya	93
Misir	622	Yeni Zelandiya	94
İordaniya	625	Malaziya	955

Növbəti beş rəqəm məhsul istehsal edən və ya satan firma və müəssisələrin kodunu əks etdirir. Yerdə qalan beş rəqəm məhsul istehsalçılarının sərəncamlarında olmaqla onlara imkan verir ki, istehsal etdikləri məhsulların istehlak xüsusiyyətlərini, ölçülərini, qablaşdırılmasını, rəngini, tərtibatını və s. nəzərə alsınlar. Bu zaman kodlaşdırma 00000 - dan başlayıb 99999 - dək davam etdirilir. Kodlaşdırma praktikasında bir qayda olaraq istehsalçı firmalar istehsal etdikləri məhsulları sinif (birinci ilk rəqəm), alt sinif (ikinci iki rəqəm), qrup (dördüncü rəqəm) və çeşidə (axırncı beşinci rəqəm) ayırmaq prinsipindən daha çox istifadə edirlər. Belə bir bölgünün aparılması istehsalçı firmalara şərait yaradır ki, məhsul istehsalı və satışını həyata keçirən zaman hansı sinif və ya sinif daxilində hansı alt sinif və qrup məhsullara onların istehlak xüsusiyyətləri və alıcılıq qabiliyyətləri nəzərə alınmaqla daha çox üstünlük verilməsi siyasətini müəyyənləşdirsinlər. Axırncı on üçüncü rəqəm nəzarət rəqəmi adlanır. Ştrixləşdirilmiş on iki rəqəmli kodların kompyüter klaviaturasında əl ilə yığılması zamanı buraxılan ixtiyari səhv bir tərəfdən maşın yaddaşında yerləşən məhsulların kod lüğətindən lazım olan məhsulların adının düzgün seçilməsinə təsir göstərir (bu kod altında olan məhsulların adı nəzərdə tutulan məhsulların adı ilə qarışıq salınır), digər tərəfdən isə ümumən belə koda malik məhsulun yaddaşda olmaması ilə əlaqədar maşın onu oxuya bilmir. Məhz nəzarət rəqəmi ştrixləşdirilmiş kodların düzgün tərtibinə, yazılışına və oxunuşuna nəzarət edilməsi məqsədi ilə istifadə edilir və kodların etibarlılığını artırır. Nəzarət rəqəminin hesablanması xüsusi alqoritm üzrə həyata keçirilir.

O qədər də böyük ölçüyə malik olmayan əmtəələrə 8 rəqəmindən (EAN-8) ibarət xüsusi kodlar verilir.

Aparılan tədqiqatlar sübut edir ki, məhsullar haqqında orta hesabla hər 300 işarədən biri kompyüterin klaviaturasında əl ilə səhv olaraq yığılır. Ştrixləşdirilmiş kodlaşdırmanın tətbiq edilməsi nəticəsində bu göstərici 3 milyon işarəyə qədər azalır. Amerika menecment assosiasiyası tərəfindən aparılan qiymətləndirməyə əsasən belə bir səhvin aşkar edilməsi və düzəldilməsi firma və kompaniyalara orta he-

sabla 25 dollara başa gəlir. Digər tədqiqatın nəticələrinə görə bir səhvin qiyməti firma və kompaniyalar üçün 100 dollardan artıq vəsait tələb edir.

Ştrixləşdirilmiş kodlaşdırmanın texnoloji əsasını sadə fiziki qanun təşkil edir. Bu kodlar yuxarıda qeyd edilmiş qayda üzrə qurulmaqla müxtəlif enə malik növbəli qara və işıqlı zolaqlara malikdir. Ştrixləşdirilmiş kodların əks sistemdə idarəetmə obyektini hesab olunan predmetlərə salınır. İlkin olaraq bu predmetin maşın oxuyan qurğular tərəfindən qeyd olunması üçün onların üzərində hesablama (skanirə) əməliyyatı aparmaq lazımdır. Bu zaman hesablama (skanirə) qurğularından düşən müəyyən işıq ləkəsi və ya şüası ştrixləşdirilmiş kodların üzərində hərəkət edərək hər dəfə növbəli qara və işıqlı zolaqları kəşib keçir. Işıqlı zolaqlar tərəfindən əks olunan şüalar işıq şüalarına həssas qurğular tərəfindən tutularaq diskret elektrik siqnallarına çevrilirlər. Nəticədə əldə edilən siqnalların müxtəlif variasiyaları alınır və bu variasiyalar əks olunan şüaların variasiyasından bir-başa asılı olur. Elektron hesablama maşınları elektrik siqnallarını oxumaqla onları rəqəmli kodlara çevirir.

Öz - özlüyündə məhsulların rəqəmlə ifadə edilmiş kodları onların xassələri barədə informasiya daşıyır. Nadir on iki rəqəmli ədəd yalnız EHM-nin yaddaşındakı bu məhsul haqqında maşın oxuya bilən sənədlərin tərtibi üçün lazım olan bütün məlumatların ünvanını göstərir və bu səpkili informasiyalar toplusu məhsullar haqqında məlumatlar bankı yaradır. Logistik əməliyyatların hər bir mərhələsində yaradılan məlumatlar bankı material axınları üzrə elektron şəbəkəsi və ya maşın oxuya bilən informasiya daşıyıcıları vasitəsi ilə növbəti mərhələyə ötürülür.

Ştrixləşdirilmiş kodlaşdırma zamanı əməl edilməsi tələb olunan bir sıra qaydalar mövcuddur.

İstər istehsal - texniki təyinatlı məhsullara, istərsə də istehlak mallarına hər şeydən əvvəl məhsulların növü, ölçüsü, tərtibatı, rəngi və s. parametrləri fərqləndirmək baxımından ayrıca nadir ştrixləşdirilmiş kodlar verilir. Ayrı - ayrı identifikasiya nömrələrinə malik olan bir neçə məhsulların bir yük vahidi adı altında və ya eyni növ məhsulların

müstəqil formada qablaşdırılması isə məhsulların və ya qablaşdırmanın ölçülərindən asılı olaraq həyata keçirilir.

Ştrixləşdirilmiş kodlar çap üsulundan əlavə ilkin və təkrar qablaşdırılan məhsulların üzərinə etiket və yarlıqlar şəklində də yapışdırıla bilər. Əgər qrup şəkilində qablaşdırılan məhsullar içərisində bir sıra növ məhsullar fərdi istehlak üçün qablaşdırılmışdırsa, onda ştrixləşdirilmiş kodları qablaşdırılan məhsulların üzərinə elə formada köçürmək lazımdır ki, hesablayıcı (skaner) qurğu yalnız qablaşdırılan məhsullar qrupunu oxuya bilsin. Pərakəndə və topdan satış ticarəti şəbəkələrinə məhsulların müxtəlif qablaşdırma formalarında daxil olmalarını nəzərə alsaq, məhsulların nəql edilməsi zamanı onların ətraf mühitin neqativ təsirindən mühafizəsini həyata keçirən təkrar qablaşdırma vaxtı isə ştrixləşdirilmiş kodlar hər bir yük vahidlərinin üzərinə köçürülməli və ya yarlıq (etiket) şəklində yapışdırılmalıdır. Qeyd edilən əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı bir - birindən növünə və mahiyyətinə görə fərqlənən qablaşdırılan hər bir yük vahidi quruluşu baxımından məhsulların identifikasiya nömrəsinə analoji olan xüsusi identifikasiya nömrəsinə malik olmalıdır. Qablaşdırılan yük vahidlərinin identifikasiya nömrəsi məhsulların istehlak xüsusiyyətləri, onların kəmiyyəti, qablaşdırmada tətbiq edilən materialların fiziki - kimyəvi xüsusiyyətləri və qablaşdırmanın konfigurasiyası nəzərə alınmaqla tərtib edilir.

Anbar və nəqliyyat şəbəkələrində uçot və nəzarət işlərini asanlaşdırmaq məqsədilə nəqləmə üçün nəzərdə tutulan qablaşdırılmış əmtələrin də üzərinə müvafiq qaydada EAN/UCC -14 dərəcəli kod yapışdırılır. EAN - 14 düzbucaqlı konturlara malikdir və digər kodlarla müqayisədə çox asanlıqla çap edilir.

EAN - 13 dən fərqli olaraq ITF - 14 ştrixləşdirilmiş kodu böyük ölçülü olmaqla (eni - 152,4 mm, hündürlüyü - 41,4 mm) o qədər də ciddi olmayan texniki tələblərə malikdir. Belə ki, ITF - 14 ştrix kodları təkə etiketlərin üzərinə deyil, eyni zamanda karton karobkaların divarlarına da yapışdırılır. Hətta belə hallarda da kodlar skayner tərəfindən asan və səhsiz oxunur.

14 dərəcəli nömrələrə görə məhsulların qablaşdırılmış taranın içərisində yerləşən EAN/UCC - 13 nömrəsini müəyyən etmək olur. Bu ştrix kodun tərkibinə nəzarət rəqəmindən başqa qablaşdırılan məhsulun EAN/ UCC - 13 ştrix kodunun 12 dərəcəli informasiyaları da daxil edilir.

Ştrix kodlarının seçilməsi zamanı aşağıdakı qaydalara riayət edilməsi tövsiyə olunur:

a) əgər bu və ya digər formada qablaşdırılan məhsullar birbaşa pərakəndə satış ticarəti obyektlərinə daxil olacaq və oradan malik olduqları formaya dəyişiklik etmədən istehlakçılara satılacaqsa, onda mağazaların hesablama apararı qovşaqlarında quraşdırılan hesablama (skanirə) qurğuları ITF - 14 kodunun oxunmasına imkan vermədiyinə görə mütəlak EAN - 13 kodundan istifadə edilməlidir.

b) əgər ştrixləşdirilmiş kodların məhsulların üzərində yüksək keyfiyyətdə əks olunmasını təmin etmək mümkün deyilsə, onda ITF - 14 ştrixləşdirilmiş kodu tətbiq edilməlidir.

c) əgər qablaşdırmanın qabariti ITF - 14 kodundan istifadə etməyə imkan vermirsə, onda EAN - 13 və EAN - 8 kodlarının tətbiq edilməsi məqsədə uyğundur.

ç) əgər çəkilib satılan məhsullar (məsələn yağ, pendir və s.) kodlaşdırılırsa, onda ITF - 14 koduna məhsulların kütləsini əks etdirən altı rəqəmli ştrixləşdirilmiş kod əlavə etmək lazımdır.

Ştrixləşdirilmiş kodların çap edilməsi üçün aşağıdakı üsullardan istifadə edilir:

- fleksoqrafik və ofset çapı;
- yüksək çap;
- şelkoqrafiya;
- isti falqalarla naxış basma üsulu;
- termotransfer (termoçap);
- nöqtələr şəklində matris çap qurğusu;
- lazer texnologiyası ilə çap;
- sırnaq texnologiyalı çap;
- fotokompozisiyalı çap.

Hal hazırda dünya praktikasında ştrix kodların oxunması üçün çoxlu sayda və növdə skayner qurğular tətbiq edilir. Ümumi formada skaynerlərlə ştrix kodlar əsasən iki üsulla oxunur:

- portativ skayner;
- stasionar skayner.

Skaynerlərin əsas növləri və onların xarakteristikaları cədvəl 13.4 verilmişdir.

Cədvəl 13.4

Skayner qurğularının əsas növləri

Açı	Cesidi	Qısa xarakteristikası
Kontakt skayner - karandaş	LS 1500 Series	Portativ skaynerin ilk növü sadə konstruksiyalı və aşağı qiymətə çətinməzliyi sayının üz sahəsi ilə kontaktda olması.
Portativ lazer skayner	LS 2000 «Symbol Technologies»	Yük sınıvları 60 sm məsafədən oxuya bilər. Skaynerləşdirmə tam avtomatik həyata keçirilir.
Portativ lazer skayner	LS 8500 HV «Symbol Technologies»	Ştrix kodları işıq vasitəsilə oxuya bilər. Skayner yüksək görüntüyə malikdir.
Portativ lazer skayner	LS 8500 IR	Ştrix kodları infraqırmızı diapazonda gizli oxuyur.
Lezər skaynerlər	LS 5500	Kassa aparatının yuxarı hissəsinə montaj edilir və skayner güllərinin şaquli formada yuxarı süaləndirir.
Skayneredici lampə	LS 6700	Kodları yuxarıdan oxumağa imkan verir.
Skayneredici çəkilən	LS 6100 VLD LS 6300 IR	Əşyaların skaynerə avtomatik yanaymasına əsaslanmaqla avtomatik skaynerləşdirməni həyata keçirir. Yüksək etibarlılıq və kiçik tutuma (7 kub sm) malikdir.
Portativ Lazer skayner	DI V 380s	Dışınan kompüter skayner.

Logistik sistem daxilində hazır məhsulların və ya material resurslarının anbarlaşdırılması və emalı zamanı skaynerlər və lokal skayner şəbəkələri təbii ki, əlahiddə deyil, ayrı - ayrı logistik əməliyyatların idarə edilməsini həyata keçirən informasiya - kompüter sistemləri ilə birləşdirilən informasiya - kompüter sistemləri ilə birləşdirilən informasiya göstərir. Ayrıca götürülmüş hər bir logistik əməliyyatın yerinə yetirilməsi zamanı skayner qurğusu paletlər, paketlər, konteynerlər və qablaşdırıcı taralara yapışdırılan etiketlərin üzərindəki ştrix - kodlardan istifadə etməklə informasiyaları oxuyur. Oxunan hər bir informasiya məşin faylına yaratmaqla logistik menecmentin qarşısında duran funksiyaların birbaşa və operativ icra edilməsinə əsaslı surətdə köməklik göstərir. Skayner qurğuları məhsulların və taraların üzərində qeyd edilən ştrix kodlarını oxumaq və müvafiq informasiya bazası formalaşdırmaqla yanaşı, eyni zamanda məhsulların istehsal yerlərindən son təyinat məntəqəsinə qədər hərəkəti boyu bu məhsulları hər bir mərhələdə müşahidə edən əmtəə - nəqliyyat sənədlərinin üzərində (məsələn, qaimələrdə) qeyd edilən məhsulqöndərən və ya məhsuldaşıyıcılarının identifikasiya kodlarını da oxuyur. Bu da öz növbəsində hazır məhsulları və material resurslarını logistik dövrənin mərhələləri üzrə operativ idarəetməyə şərait yaradır.

13. 6. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN TƏTBİQ EDİLMƏSİNİN İQTİSADI SƏMƏRƏLİLİYİ

Ümumi formada logistik informasiya sistemlərinin tətbiq edilməsi nəticəsində yaranan iqtisadi səmərəliliyi aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq mümkündür:

➤ logistik əməliyyatların və funksiyaların yerinə yetirilməsi müddətinin qısaldılması;

➤ risklərin azaldılması nəticəsində material resursları üzrə ehtiyatların həcmnin azaldılması və onların optimal həddə yaxınlaşdırılması;

➤ material, əmək və maliyyə resurslarından rəşional istifadə olunması;

➤ logistik proseslərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi;

➤ kağızsız texnologiyanın tətbiqinə daha geniş perspektivlər açması;

➤ material axınları ilə bağılı informasiyaların işlənməsi zamanı yol verilə biləcək səhvlərin, xətalərin azaldılması və tamamilə aradan qaldırılması;

➤ məlumatların yeniləşməsi (aktuallaşması) üçün çəkilən məsrəflərin azaldılması.

Sadalanan bu elementləri bir qədər müfəssəl izah edək.

Logistik əməliyyatların və funksiyaların yerinə yetirilməsi müddətinin qısaldılması. Material axınlarını qabaqlayan, onu ötürən keçən informasiya axınları hesabına ayrı - ayrı logistik əməliyyatları, o cümlədən nəqliyyat, anbar, yükləmə - boşaltma və istehsal proseslərinin gedişini və bu proseslərə çəkilən vaxt məsrəfini əvvəlcədən optimallaşdırmaq mümkün olur.

Riskin azaldılması nəticəsində material resursları üzrə ehtiyatların həcmnin azaldılması və onların optimal həddə yaxınlaşdırılması. Etibarlı və vaxtı vaxtında alınan, emal olunan informasiyalar ehtiyatların yaradılması ilə bağılı riskləri azaldır. Xammal, material, yarımfabrikat və hazır məhsullar üzrə ehtiyatları tədricən əmtəəlik məhsul anbarlarında yerləşdirilən və ya yolda olan ehtiyatlar haqqında informasiyalarla əvəz etmək mümkündür. Bu zaman firma və ya müəssisə konkret növ material resursu üzrə ehtiyatın yaradılması, onun saxlanması və səviyyəsinə mütəmadi olaraq nəzarət etmək kimi işlərin yerinə yetirilməsindən azad olur və maliyyə vəsaitlərinin əmtəə formasında dondurulması

nəticəsində yarana biləcək iqtisadi itkilərdən özünü sığortalayır.

Material, əmək və maliyyə resurslarından rəşional istifadə olunması. Logistik sistem daxilində həyata keçirilən proseslər və logistik infrastruktur haqqında etibarlı və dolğun informasiyalar konkret tədarükət bazarının müəyyənləşdirilməsi, məhsulgöndərənlər və onların seçilməsi, nəqliyyat vasitələri və material axınlarının nəql edilməsi üzrə marşrutların seçilməsi, anbar şəbəkələrinin yaradılması və ya icarəyə götürülməsi, anbar logistik əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün yükləmə - boşaltma qurğularının, avadanlıqlarının müəyyənləşdirilməsi, istehsal sahələrində və bölüşdürmə şəbəkələrində material axınlarının optimal idarə edilməsi kimi istehsal amillərindən səmərəli istifadə olunmasına imkan verir.

Logistik proseslərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi. Aydındır ki, material resurslarının ilkin mənbədən son təyinat məntəqəsinə qədər hərəkəti zamanı yerinə yetirilən hər bir logistik əməliyyat özündən əvvəl və sonra icra edilən əməliyyatlarla sıx bağlıdır. Bununla əlaqədar olaraq logistik dövərə üçün əməliyyatların icra edilməsi prosesində şəffaf informasiyanın mövcudluğu bütün logistik kanallarda keyfiyyətin yüksəldilməsini təmin edən mühüm amildir. Başqa sözlə, logistik sistemin iştirakçıları arasında razılaşdırılmış müddətlərə riayət olunmasını yaxşı təşkil və təmin etmək mümkün olur. Məsələn, əgər məhsul istehsalçısı konkret satış bazarı üçün nəzərdə tutulan məhsulların istehsalından imtina edərsə və ya tədarükət bazarından konkret növ xammal, material və yarımfabrikatın alınması haqqında qərarını dəyişərsə, bu bütövlükdə logistik sistemin normal fəaliyyətinə mənfi təsir göstərə bilər. Buna görə də yeni yaranan belə xarakterli informasiyalar logistik menecer üçün logistik dövredə bundan sonra icra ediləcək əməliyyatlara çəkilməsi planlaşdırılan xərclərin azaldılmasına və ya ara-

dan qaldırılmasına şərait yaradır, növbəti logistik funksiyaların operativ planlaşdırılmasına imkan verir.

Səhvlərin azaldılması. Logistik sistemin iştirakçıları, eləcə də onun hüdularından kənarında işgüzar əməkdaşların informasiya sistemləri arasında məlumatların elektron mübadiləsi üçün maddi baza yaradılmışdırsa, onda məlumatlar bazasının yeniləşməsi və aktuallaşmasına çəkilən məsrəfləri azaltmaq mümkündür. Bu əsasən informasiya sisteminə məlumatların yalnız bir yerdən - bir giriş qurğusu vasitəsi ilə daxil edilməsilə həyata keçirilir. Belə bir metoddan istifadə olunması istər logistik sistem daxilində, istərsə də ondan kənarında mövcud olan informasiya sistemlərini analogi səhvlərdən sığortalayır, onun çevikliyini yüksəldir və məlumatlar bazasına aktual xarakter verir.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı. «Qanun» nəşriyyatı, 1999, 59 səh.
2. Azərbaycan Respublikasının «Xarici investisiyaların qorunması haqqında» qanunu, 15 yanvar, 1992
3. Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik toplusu. 1995-2003-cü illər
4. Azərbaycan Respublikasının «Mülkiyyət haqqında» qanunu, 9 noyabr, 1991
5. Azərbaycan Respublikasında rəqabətin qorunması və təbii inhisarların tənzimlənməsi (qanunlar, normativ sənədlər, analitik məlumatlar), Bakı-2000, 273 səh.
6. Azərbaycan Respublikasının «Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında» qanunu, 15 dekabr, 1942
7. Azərbaycan Respublikasında dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsinə dair qanunvericilik sənədlər toplusu, I cild, Bakı. 1997. 116 səh
8. Azərbaycan Respublikasının regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı (2004-2008-ci illər). Bakı. «Nurlar» Nəşriyyat-Poliqrafiya Mərkəzi - 2004, 160 səh.
9. Axundov Ş.Ə., Axundov M.Ə. «İqtisadiyyat: Sahibkarlıq, bazar münasibətləri, marketing və səmərəlilik» Bakı, Azərənşr, 1992, 272 səh.
10. Abdullayev Z.Ş., Nağıyev Ə.N. «İstehsalın təşkili» Bakı. Çarşıoğlu. Dərslik. 2000, 496 səh.
11. Əlirzayev Ə.Q. İqtisadi və sosial idarəetmə: bazar iqtisadiyyatı, metodoloji prinsiplər və qanunauyğunluqlar. Bakı. Diplomat nəşriyyatı, 1997, 208 səh.
12. Hüseynov T.Ə. Sənayenin iqtisadiyyatı. Dərslik. Bakı. Azərənşr. 2000, 667 səh
13. Hüseynov R.Ə., Orucov Ş.Ə., Hüseynov T.Ə., Məmmədov A.T. «Maddi-texniki təchizatın iqtisadiyyatı, təşkili və planlaşdırılması» Dərs vəsaiti. Bakı. «Maarif». 1995, 348 səh.
14. İmanov T.İ., Quliyev E.N. «Marketingin əsasları» Bakı. 2003.
15. İmanov T.İ. «Material axınlarının idarə edilməsinə müasir baxış» (I məqalə). İqtisad elmləri: nəzəriyyə və praktika jurnalı № 3-4, Bakı – 1998
16. İmanov T.İ. «Material axınlarının idarə edilməsinə müasir baxış» (II məqalə). İqtisad elmləri: nəzəriyyə və praktika jurnalı № 3, 1999
17. İmanov T.İ., Məmmədov A.T. XXI ərs Azərbaycan İqtisadiyyatına retrospektiv baxış Azərbaycan Dövlət Neft Akademiyasının 80 illik yubileyinə həsr edilmiş «Yanacaq-energetika kompleksi sahələrinin iqtisadi inkişaf problemləri» mövzusunda Respublika Elmi-Praktiki Konfransı. Bakı. 2000.
18. İmanov T.İ. Makrologistik sistemlərin formalaşmasının regional cəhətləri. 2003-cü ildə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin büdcə təyinatlı elmi tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş Elmi-praktiki Konfransın tezisləri. Bakı. 2004
19. İmanov T.İ. Logistik vasitəçilərin əlaqələndirilməsi və ineteqrasiyası. 2004-cü ildə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilən büdcə təyinatlı elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri. Bakı, 2005.
20. İmanov T.İ. Müəssisələrdə material resurslarının idarəedilməsinin logistik sistemləri. 2004-cü ildə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilən büdcə təyinatlı elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri. Bakı, 2005.
21. Quliyev T.Ə. İdarəetmənin əsasları. Dərslik. Bakı. «Maarif». 1993, 333 səh

22. Manafov Q.N. «Sahibkarlığın nəzəri və praktiki məsələləri» Bakı. Azərnəşr. 1997, 114 səh
23. Maddi-texniki təchizat və satış üzrə məlumat kitabı. Kollektiv müəlliflər. Bakı. Azərnəşr. 1978, 314 səh
24. Şahbazov K.A., Məmmədov M.N., Həsənov H.Ş. Müasir menecment. Bakı. 1995, 77 səh
25. Vəliyev T.Ş., Məmmədov N.M. İqtisadiyyat. Dərs vəsaiti. Bakı. Universitet nəşriyyatı. 1998, 308 səh.
26. Автопомов В.С. Предпринимательская функция в экономической системе. - М.: 1990, 82 с.
27. Азбука штрихового кодирования // (прилож.) Тара и упаковка, Составитель И.Н. Смиренный – М.:ЭГРИ, 1996, 50 с.
28. Азгальдов Г.Г. Теория и практика оценки качества товаров (основы квалиметрии). М.: Экономика, 1982, 256 с.
29. Азоев Г.Л. Конкуренция: Анализ, стратегия и практика. М.: Центр экономики и маркетинга, 1996
30. Акофф Р. Планирования в больших экономических системах. М.: 1972
31. Аллен Дж. Основы свободного предпринимательства. М.: 1992
32. Афанасьев Н.В. Логистические системы и российские реформы. СПб.: Изг-во Спб УЭ и Ф. 1995. 147 с
33. Багиев Г.Л. и др. Маркетинг: Учебник для вузов /Под. общ. ред. Г.Л.Багиева. -- М.: Изд-во Экономика, 1999, 703 с
34. Багиев Г.Л., Семенов Е.А. Оценка и прогнозирование эффективности предпринимательства транснациональных корпораций. СПб.: Изд-во СПб ГУ-ЭФ, 2000, 244 с
35. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. М.: Финансы и статистика, 1995, 288 с
36. Балуберг И.В. Становление и сущность системного подхода. М.: 1973
37. Бахарев В.О. Производственно-заготовительная и сбытовая логистика фирмы. СПб.: СПб ГУЭФ, 1997, 142 с
38. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов. М.: Транспорт, 1990, 279 с.
39. Бережной В.И., Бережная Е.В. Методы и модели управления материальными потоками микрологистической системы авто-предприятия. Ставрополь: СТТУ Интеллект – сервис, 1996, 155 с.
40. Блауберг И.В. Становление и сущность системного подхода. М.: Наука, 1973
41. Болт Г.Д. Практическое руководство по управлению сбытом. /Пер. с. англ./ М.: Экономика, 1991, 271 с
42. Браверман Э.М. Математические модели планирования и управления в экономических системах. М.: Наука, 1975, 368 с
43. Ван Рост Ш. От транспортной логистики к логистическому управлению. Брюссель: Институт международного обучения в области транспорта, 1993, 55 с.
44. Васильев Г.А., Ибрагимов Л.А., Каменева Н.Г. Логистика: Учебное пособие. М.: ВЗФИ, Эконом. Образование, 1993, 126 с
45. Васильев Г.А., Каменева Н.Г., Механизация и автоматизация в складском хозяйстве. М.: Экономика, 1991, 86 с
46. Ветлугин М.Д. Основы логистики производства. М.: ВИПК Госснаба СССР, 1991, 48 с.
47. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учебное пособие. М.: Маркетинг, 1995, 124 с

48. Гизе Р. Современная концепция комплексного управления оборотом материальных ресурсов // Материально-техническое снабжение. 1991. № 3 С. 105-108
49. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика: Учебное пособие. М.: Изд-кий дом «Дашков и К», 1999, 412 с
50. Голиков Е.А., Пурлик В.М. Основы логистики и бизнес логистики. М.:РЭА, 1993, 161 с
51. Гончаров П.П. и др. Основы логистики: Учебное пособие. Оренбург: Изд. центр ОГАУ, 1995, 84 с
52. Гордон М.П. Комплексное управления товародвижением. //Материально-техническое снабжение. 1990, №4. С. 100-104
53. Гордон М.П. Материально-техническое снабжение: перестройка организации управления. М.: Экономика, 1989, 178 с
54. Гордон М.П., Савицкий В. Терминалы управляют товародвижением // Риск, 1995, № 4, С.24
55. Горькова Т.Ю., Третьякова В.А. Стратегия предпринимательства. СПб: Знание, 1992
56. Залманова М.Е. Закупочная и распределительная логистика: Учебное пособие. Саратов: СГТУ, 1992, 80 с
57. Залманова М.Е. Материально-техническая база снабжение в системе управления материальными ресурсами. Саратов: СГТУ, 1989, 48 с
58. Залманова М.Е. Сбытовая логистика: Учебное пособие. Саратов:СГТУ, 1993, 64 с
59. Залманова М.Е., Новиков О.А., Семененко А.И. Производственно-коммерческая логистика: Учебное пособие. Саратов: СГТУ, 1995, 76 с
60. Инютина Н.В., Квашнин Б.С., Суслов О.В. Основы логистики. СПб.: Из-во СПбГУЭФ, 1999, 40 с
61. Камалеев Р.Ф., Доннорт Х.Ю. Концепция логистики в управлении материальными потоками // Изв.АН СССР. Сер.Экономика. 1990, №2. С.51-60
62. Козлов В.К., Уваров С.А. Логистика фирмы. СПб: СПбГУЭФ, 1998, 264 с
63. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. – Ростов н/Д: Экспертное бюро, 1997, 127 с
64. Костоглодов Д.Д. Макрологистические системы рыночной экономики – Ростов н/Д: ГАС, 1996, 54 с
65. Лаврова О.В. Материальные потоки в логистике: Конспект лекций. Саратов: СГТУ, 1995, 36 с
66. Лаврова О.В. Планирование межцеховых материальных потоков в логистике: Конспект лекций. Саратов: СГТУ, 1995
67. Логистика в переходный период к рыночной экономике: Тезисы докладов на международной межвузовской конференции. – Саратов: СГТУ, 1995.// 6 с
68. Логистика как форма оптимизации рыночных связей / Под.ред.Л.С. Федерова. М.: ИМЭМОРАН, 1996, 122 с
69. Логистика: Учебное пособие / Под. Ред. Б.А.Аникина. М.:ИНФРА-М, 1997, 326 с
70. Мате Э., Тиксье Д. Материально-техническое обеспечение деятельности предприятия / Пер.с франц.М.: Прогресс, 1993, 160 с
71. Миротин Л.Б., Ташвьев Ы.Э. Интермодальные и мультимодальные системы // Транспорт, ВИНТИ, 1992 №1, С 3-9
72. Моделирование глобальных экономических процессов. Учебное пособие / Под.ред. В.С. Дадаева. М.: Экономика, 1984, 320 с

73. Моделирование производственно-сбытовых систем и процессов управления /Под.ред. А.А. Колобова, Л.Ф.Шкляренко. М.: МГТУ, 1993, 216 с
74. Мясникова Л.А. Логистика экономики среднего звена. СПб: СПбУЭФ, 1997, 72 с
75. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для Вузов. М.: ЮНИТИ, 1997, 271 с
76. Новиков Д.Т. и др. Управление материальными ресурсами. М.: Знание, 1990, 64 с.
77. Новиков О.А. и др. Логистика: Учебное пособие. СПб: СЗПИ, 1996, 112 с
78. Новиков О.А., Семенов А.И. Производственно-коммерческая логистика: Учебное пособие. СПб: СПбУЭ и Ф, 1993, - Ч 1- 164 с.
79. Новиков О.А., Уваров С.А. Коммерческая логистика: Учебное пособие. СПб: СПбУЭ и Ф, 1995, 110 с
80. Новиков О.А., Шербаков В.В. Оптовая торговля средствами производства. Л.: ЛФЭН, 1990, 90 с
81. Омельченко И.Н., Ермаков А.Ю. Промышленная логистика: Конспект лекций / Под.ред. А.А.Колобова. М.: МИПК при МГТУ им. Н.Э. Баумана, 1993, 38 с
82. Осипова Л.В., Синяева И.М. Основы коммерческой деятельности. Учебник для вузов. М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997, 324 с
83. Основы логистики: Учебное пособие. /Под.ред. Л.Б.Миротина и В.И.Сеглеева. М.: ИНФРА, 1999, 200с
84. Парамонов М.Ю. Логистика биржевых потоков. СПб: СПбУЭ и Ф, 1996, 166 с
85. Плоткин Б.К. Введение в коммерцию и коммерческую логистику: Учебное пособие. СПб: СПбУЭ и Ф, 1996, 171 с

86. Плоткин Б.К. Основы логистики: Учебное пособие. Л.:ЛФЭИ 1991, 54 с
87. Плоткин Б.К. Основы теории и практики логистики: Методические указания. СПб: СПбУЭ и Ф, 1996, 54 с
88. Плоткин Б.К. Экономические основы коммерческой логистики и маркетинга: Учебное пособие. СПб: СПбУЭ и Ф, 1992, 64 с
89. Промыслов Б.Д., Жученко И.А. Логистические основы управления материальными и денежными потоками: проблемы. поиски, решения. М.: Нефть и газ, 1994, 103 с
90. Промышленная логистика: Конспект лекций // Кафедра и институт организации труда при Рейнско-Вестфальской высшей технической школе. Аахен, Германия /Пер. с. нем. СПб: Политехника, 1994, 166 с
91. Пурлик В.М. Логистика торгово-посреднической деятельности. М.: Высшая школа, 1995, 202 с
92. Пурлик В.М. Рынок инвестиционных товаров и логистика. М.: МУБиУ, 1997, 192с
93. Рабинович И.А. Экономическое регулирование товарного обращения. М.: Экономика, 1991, 170 с
94. Рейфе М.Е. Организация развития логистической деятельности на оптовом рынке. СПб.: СПбУЭФ, 1996, 27 с
95. Русалева А.Ю. Основы логистики. Новосибирск: НГАЭУ, 1996, 70с
96. Рыжиков Ю.И. Управление запасами. М.: Наука, 1969, 344с
97. Рыжова О.А. Организация материальных потоков в «толкающих» и «тянущих» системах производства: Конспект лекций – Саратов: СГТУ, 1995. 50с

98. Рынок и логистика /Под. Ред. М.П.Гордона. М.: Экономика, 1993, 144с
99. Семененко А.И. Введение в теорию обоснования логистических решений (эффективность логистических систем и цепей): Учебное пособие. СПб: Из-во СПбГУЭФ, 1999, 247с
100. Семененко А.И. Предпринимательская логистика. СПб: Политехника, 1997, 352с
101. Сергеев В.И. Логистика: Учебное пособие. СПб: СПбГИЭА, 1995. 131с
100. Сергеев В.И. Менеджмент в бизнеслогистике. М.: Информ издат-дом «ФИЛИНГ», 1997, 772 с
101. Сердюкова Л.О. Транспортно-складская логистика цеха: Конспект лекций. Саратов: СГТУ, 1995, 28 с
102. Смехова А.А. Введение в логистику. М.: Транспорт, 1993, 112 с
103. Смехова А.А. Логистика. М.: Знание, 1990, 64 с
104. Смехов А.А. Основы транспортной логистики. М.: Транспорт, 1995, 197 с
105. Соколин В.П. Введение в логистической управление материально-техническим снабжением: Учебное пособие. М.: ВЗИИТ, 1993, 27 с
106. Туровец О.Т., Родионова В.Н. Логистика: Учебное пособие. Воронеж: ВГТУ, 1994. 90с

MÜNDƏRİCAT	
GİRİŞ	3
FƏSİL 7	
İSTEHSAL LOGİSTİKASI	
7.1. İSTEHSAL LOGİSTİKASININ MAHİYYƏTİ.....	7
7.2. İSTEHSALIN TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİNİN ƏNƏNƏVİ VƏ LOGİSTİK KONSEPSİYASI.....	37
7.3. İSTEHSAL LOGİSTİKASINDA MATERIAL AXINLARININ İDARƏ EDİLMƏSİ.....	44
7.4. ÇEVİK İSTEHSAL - LOGİSTİK SİSTEMLƏRİNİN YARADILMASI.....	55
7.5. MATERIAL AXINLARININ TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİNƏ QOYULAN ƏSAS TƏLƏBLƏR.....	73
FƏSİL 8	
TƏDARÜKAT LOGİSTİKASI	
8.1. TƏDARÜKAT LOGİSTİKASININ VƏZİFƏ VƏ FUNKSİYALARI.....	79
8.2. TƏDARÜKAT LOGİSTİKASININ FƏALİYYƏT MEXANİZMİ.....	100
8.3. TƏDARÜKATIN PLANLAŞDIRILMASI.....	117
8.4. MƏHSULGÖNDƏRƏNLƏRİN SEÇİLMƏSİ.....	139
8.5. TƏDARÜKAT ÜZRƏ HESABLAŞMALARIN ƏSAS FORMALARI VƏ QAYDALARI.....	163
8.6. TƏDARÜKATIN HÜQUQİ ƏSASLARI.....	189
FƏSİL 9	
BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKA	
9.1. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKANIN MAHİYYƏTİ VƏ VƏZİFƏLƏRİ.....	221
9.2. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKADA SİFARIŞLƏRİN İDARƏ EDİLMƏSİ.....	241
9.3. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKADA MƏHSULGÖNDƏRƏNLƏRİN İDARƏ EDİLMƏSİ.....	256
✓ 9.4. MƏHSULLARIN BÖLÜŞDÜRÜLMƏSİ KANALLARI.....	283
9.5. LOGİSTİK VASİTƏÇİLƏR VƏ ONLARIN FUNKSİYALARI.....	309
9.6. BÖLÜŞDÜRÜCÜ LOGİSTİKANIN ƏSAS KONSEPSİYASI.....	323

FƏSİL 10
NƏQLİYYAT LOGİSTİKASI

10.1 LOGİSTİKANIN NƏQLİYYATA TƏSİRİ.....	339
10.2. NƏQLİYYAT NÖVLƏRİNİN TƏSNİFATI.....	350
10.3. NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİNİN SEÇİLMƏSİNƏ TƏSİR EDƏN AMİLLƏR.....	369
10.4. LOGİSTİK SİSTEMLƏRDƏ NƏQLİYYAT TARİFLƏRİ.....	384
10.5. YÜKLƏRİN NƏQL EDİLMƏSİNİN TƏŞKİLİ VƏ İDARƏ EDİLMƏSİ.....	415
10.6. MƏHSULGÖNDƏRMƏNİN BAZİS ŞƏRTLƏRİ.....	437

FƏSİL 11
ANBAR LOGİSTİKASI

11.1. LOGİSTİK SİSTEMDƏ ANBARLARIN YERİNƏ YETİRDİYİ ƏSAS VƏZİFƏ VƏ FUNKSİYALAR.....	469
11.2. ANBARLARIN TƏSNİFATI.....	477
11.3. LOGİSTİK ANBARLARIN QURULUŞU VƏ PLAN- LAŞDIRILMASI.....	489
11.4. ANBAR AVADANLIQLARI.....	500
11.5. ANBARLARDA YERİNƏ YETİRİLƏN LOGİSTİK ƏMƏLİYYATLAR.....	514
11.6. ANBARLARIN EFFEKTİV FƏALİYYƏT GÖSTƏRMƏSİ PROBLEMLƏRİ.....	540
11.7. ANBAR SİSTEMİNİN XƏRCLƏRİ.....	551
11.8. ANBARLARIN BƏZİ PARAMETRLƏRİNİN MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ.....	559

12 FƏSİL

TARA TƏSƏRRÜFATI

12.1. LOGİSTİK YÜK VAHİDLƏRİNİN SAXLANMASI VƏ DAŞINMASINDA TARA TƏSƏRRÜFATININ ƏHƏMİYYƏTİ.....	569
12.2. TARALARIN TƏSNİFATI.....	582
12.3. LOGİSTİK YÜK VAHİDİ ANLAYIŞI VƏ ONUN ÖLÇÜLƏRİ.....	593
12.4. YÜK VAHİDLƏRİNİN PAKETLƏŞDİRİLMƏSİ ..	598

FƏSİL 13
İNFORMASIYA LOGİSTİKASI

13. 1. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİ.....	607
13.2. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN QU RULMASI PRİNSİPLƏRİ.....	513
13.3. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN İDARƏETMƏ OBYEKTƏRİ VƏ SUBYEKTƏRİ.....	627
13.4. LOGİSTİK İDARƏETMƏDƏ MÜASİR İNFORMASIYA TEXNOLOGİYALARI.....	637
13. 5. LOGİSTİKADA ŞTRİXLƏŞDİRİLMİŞ KODLARDAN İSTİFADƏ.....	543
13. 6. LOGİSTİK İNFORMASIYA SİSTEMLƏRİNİN TƏTBİQ EDİLMƏSİNİN İQTİSADİ SƏMƏRƏLİLİYİ... İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....	654 658