Nərgiz Vaqif qızı QULİYEVA
Qərbi Kaspi Universitetinin magistrantı
E-mail: quliyeva3108@gmail.com

BEYNƏLXALQ TİCARƏT ZƏNCİRİNDƏ LOGİSTİKANIN ƏHƏMİYYƏTİ

Xülasə

Beynəlxalq ticarətdə logistika malların istehsalçıdan son istifadəçiyə çatdırılması prosesində strateji əhəmiyyət daşıyan əsas amillərdən biridir. Məqalədə ticarət zəncirinin əsas halqaları – istehsalçı, distribyutor, idxalçı və son istifadəçi – arasındakı əlaqələr və bu halqaların qarşılıqlı fəaliyyəti ətraflı təhlil edilmişdir. Dəniz, hava, dəmir yolu və avtomobil daşımalarının hər birinin üstünlük və məhdudiyyətləri müqayisəli şəkildə araşdırılmış, intermodal daşımaların əhəmiyyəti vurğulanmışdır. Logistika prosesində gömrük prosedurları, gözlənilməz gecikmələr və səhv sənədləşmə kimi əsas risklər, bu risklərin effektiv idarə edilməsi üsulları ətraflı izah edilmişdir. İnkoterms qaydalarının alıcı və satıcı arasında risk, xərc və məsuliyyətlərin bölüşdürülməsindəki rolu geniş şəkildə vurğulanmış, logistika mərhələlərinə təsiri analiz edilmişdir. Həmçinin təchizat zənciri idarəetmə sistemləri, avtomatlaşdırma, GPS və RFID kimi izləmə texnologiyaları və "just in time" prinsipi kimi innovativ yanaşmaların logistika səmərəliliyini əhəmiyyətli dərəcədə artırdığı qeyd edilmişdir. Məqalədə əldə edilən nəticələr göstərir ki, logistika strategiyalarının və İnkoterms seçiminin düzgün idarə edilməsi şirkətlərin rəqabət qabiliyyətini birbaşa müəyyən edən əsas amillərdir.

Açar sözlər: beynəlxalq ticarət, logistika, təchizat zənciri, inkoterms, nəqliyyat növləri.

UOT: 339.5
JEL: L41
DOI: https://doi.org/10.54414/MQFV6003

Giriş

Beynəlxalq ticarət qloballaşma ilə birgə sürətlə inkişaf edən sahələrdən biridir. Malların və xidmətlərin ölkələrarası hərəkəti iqtisadi mübadiləni artırmaqdan əlavə, təchizat zəncirlərinin daha mürəkkəb və çoxsahəli olmasına səbəb olur. Bu baxımdan logistika sistemi ticarət proseslərinin əsas dayaqlarından birinə çevrilmişdir. Logistika məhsulların istehsal nöqtəsindən son istehlakçıya qədər daşınması, saxlanması, çatdırılmasını idarə edən və optimallaşdıran əməliyyatlardan ibarətdir.

Beynəlxalq ticarətdə logistika həm xərclərin optimallaşdırılmasında, həm məhsulların doğru zamanda çatdırılmasında, həm də əməliyyat risklərinin azalmasında önəmli rol oynayır. Nəqliyyat vasitələrinin seçimi, gömrük əməliyyatları, daşımaların koordinasiyası və sənədləşmə kimi amillər logistika fəaliyyətinin ayrılmaz hissələridir. Bunların səmərəli təşkili isə ticarət tərəfləri arasında əməkdaşlığın və bazarlara çıxışın daha rahat olmasına imkan yaradır.

Beynəlxalq ticarətdə tərəflər arasında məsuliyyətin düzgün bölüşdürülməsi vacibdir. Bu məqsədlə ticarət müqavilələrində və beynəlxalq standartlarda nəzərdə tutulmuş qaydalar logistika prosesinin şəffaf və sistemli qurulmasına xidmət edir. Bu qaydalar məhsulların daşınması, risklərin paylaşılması və xərclərin idarə olunması baxımından tərəflər üçün vacibdir.

Bu məqalənin məqsədi beynəlxalq ticarətdə logistikanın funksiyalarını araşdırmaq, onun ticarət zəncirindəki yerini göstərmək və logistika idarəetmə prinsiplərini təhlil etməkdir. Məqalədə həmçinin beynəlxalq daşımaların xüsusiyyətləri, nəqliyyat növləri və ticarət əməliyyatlarının səmərəliliyinə təsir edən əsas amillər də müzakirə olunacaqdır.

Əsas hissə

Logistika təchizat zəncirinin idarə olunması, nəqliyyat, anbar, gömrük rəsmiləşdirilməsi və paylanmanı əhatə edən mürəkkəb bir prosesdir. O, dünya miqyasında ticarət əməliyyatlarının həyata keçirilməsi üçün vacib bir vasitədir.

Logistikanın beynəlxalq ticarətdəki funksiyaları bir neçə istiqamətdə özünü göstərir. Əsas vəzifələrdən biri məhsulların optimal formada daşınmasının təmin olunmasıdır. Bununla yanaşı, anbarda saxlama proseslərinin düzgün təşkili və sifarişlərin vaxtında yerinə yetirilməsi də logistikanın prioritetləri arasındadır. Logistika risklərin və xərclərin idarə olunmasına, məlumat axınının təmin olunmasına və ticarət əməliyyatlarının şəffaf olmasına kömək edir. Bütün bu funksiyalar beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının effektivliyinə və rəqabət qabiliyyətinə birbaşa təsir edir.

Beynəlxalq ticarətdə malın istehsalçıdan son istifadəçiyə qədər olan hərəkəti dörd əsas halqadan ibarət ticarət zənciri vasitəsilə həyata keçirilir. İstehsalçı xammalı və ya yarımfabrikatları son məhsula çevirərək ticarət zəncirinin ilk halqasını təşkil edir. Distribyutor isə istehsalçı ilə sonrakı halqalar arasında əlaqələndirici rol oynayaraq məhsulları topdan alır və daha kiçik partiyalarla idxalçılara çatdırır. İdxalçı məhsulların istehsal olunduğu ölkədən istehlak ediləcəyi ölkəyə daşınması prosesini idarə edir, gömrük rəsmiləşdirilməsi və beynəlxalq daşımanın təşkili kimi vəzifələri yerinə yetirir. Son istifadəçi isə ticarət zəncirinin son halqasını təşkil edir və bütün bu proses nəticəsində məhsula sahib olur. Bu dörd halqa arasında mal, informasiya və pul axınlarının paralel idarə olunması beynəlxalq ticarətdə logistikanın səmərəliliyini birbaşa müəyyən edir. Hər bir halqanın özünəməxsus funksiyaları olsa da onların qarşılıqlı əlaqəsi təchizat zəncirinin fasiləsiz fəaliyyətini təmin edən əsas amildir [1].

Beynəlxalq ticarətdə nəqliyyat növlərinin seçimi logistika strategiyasının əsas elementlərindən biridir. Hər bir nəqliyyat növünün özünəməxsus üstünlükləri, məhdudiyyətləri və tətbiq sahələri mövcuddur. Daşıma növünün seçimi yükün xarakterindən, çatdırılma müddətindən, xərc amillərindən və beynəlxalq ticarət şərtlərindən asılı olaraq dəyişir. Müasir beynəlxalq ticarətdə tez-tez bir neçə nəqliyyat növünün birləşməsindən ibarət intermodal daşımalardan istifadə olunur ki, bu da hər bir nəqliyyat növünün üstünlüklərindən maksimum faydalanmağa imkan verir.

Dəniz yolu (su yolu) daşımaları beynəlxalq ticarətin ən geniş yayılmış nəqliyyat növüdür. Dünya ticarət həcminin təxminən 80-90%-i su yolu ilə daşınır. Bu nəqliyyat növünün əsas üstünlüyü böyük həcmli yüklərin aşağı qiymətlə daşınması imkanıdır. Dəniz yolu xüsusilə neft, neft məhsulları, dənli bitkilər, metal filizləri və konteyner yükləri kimi toplu yüklərin daşınmasında əlverişlidir. Konteynerləşmə dəniz daşımalarında inqilab yaratmış, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarını sürətləndirmiş və yük təhlükəsizliyini artırmışdır. Standart 20 fut və 40 fut konteynerlər müxtəlif növ yüklərin vahid daşıma qablarına yerləşdirilməsinə imkan verir. Dəniz daşımalarının əsas çatışmazlıqları arasında yavaş sürət (bəzən 10-20 gün çəkə bilər), hava şəraitindən asılılıq və limanlarda gömrük prosesləri ilə bağlı potensial gecikmələr göstərilə bilər. Buna baxmayaraq, dəniz yolu xüsusilə qitələrarası ticarətdə iqtisadi cəhətdən ən səmərəli daşıma növü olaraq qalır [2].

Hava yolu daşımaları sürət baxımından ən üstün nəqliyyat növüdür. Yüksək dəyərli, təcili çatdırılması tələb olunan və ya tez xarab olan məhsulların daşınmasında hava yolu əsas seçimdir. Elektronika, dərman vasitələri, təzə meyvə-tərəvəz, çiçək və təbii məhsullar hava yolu ilə daşınan geniş yayılmış yük növləridir. Hava daşımalarının ən böyük üstünlüyü qısa tranzit müddətidir. Bununla qitələrarası daşımalar 24-48 saat ərzində həyata keçirilə bilər. Əlavə olaraq, hava yolu yüksək təhlükəsizlik səviyyəsinə malikdir və yükün oğurlanması və ya zədələnməsi riski digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha aşağıdır. Lakin hava daşımalarının daşınan yük vahidinə görə ən yüksək xərcə malik olması onun əsas məhdudiyyətidir. Ağır, həcmli və aşağı dəyərli məhsullar üçün hava yolu iqtisadi cəhətdən səmərəli deyil. Hava daşımaları həmçinin karbon emissiyaları baxımından ən çox ətraf mühitə təsir edən nəqliyyat növüdür ki, bu da müasir dövrdə davamlılıq baxımından getdikcə daha çox diqqət mərkəzindədir.

Dəmir yolu daşımaları quru nəqliyyatı içərisində ən səmərəli variantlardan biridir. Xüsusilə Avrasiya materikində Çin-Avropa dəmir yolu dəhlizi kimi layihələr dəmir yolunun beynəlxalq ticarətdəki əhəmiyyətini artırmışdır. Dəmir yolu daşımaları dəniz yoluna nisbətən daha sürətli (2-3 dəfə), hava yoluna nisbətən isə xeyli ucuzdur. Bir qatarın daşıma qabiliyyəti yüzlərlə konteyneri ehtiva edə bilər ki, bu da onu böyük həcmli yüklər üçün əlverişli edir. Dəmir yolu əsasən ağır sənaye məhsulları, kimyəvi maddələr, avtomobillər, metallar və kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasında istifadə olunur. Bu nəqliyyat növünün üstünlükləri arasında nisbətən aşağı karbon emissiyası, hava şəraitindən az asılılıq və yüksək təhlükəsizlik göstəriciləri daxildir. Çatışmazlıqları isə dəmir yolu infrastrukturunun mövcudluğundan asılılıq, çevikliyin avtomobil nəqliyyatına nisbətən aşağı olması və "son mil" çatdırılması üçün əlavə nəqliyyat növünə ehtiyac olmasıdır. Dəmir yolu daşımaları xüsusilə daxili materik ticarətində və dəniz limanları ilə daxili bazarlar arasında əlaqələndirici rol oynayır [3].

Avtomobil yolu daşımaları nəqliyyat növləri arasında ən yüksək çevikliyə malikdir. Avtomobil nəqliyyatı "qapıdan-qapıya" daşıma imkanı təqdim edir ki, bu da digər nəqliyyat növlərində tələb olunan yükləmə-boşaltma əməliyyatlarını azaldır və tranzit müddətini qısaldır. Bu nəqliyyat növü xüsusilə orta məsafəli daşımalar, regionlararası ticarət və son mil çatdırılmaları üçün əlverişlidir. Avtomobil yolu ilə demək olar ki, hər cür yük daşına bilər və marşrutun istənilən nöqtədə dəyişdirilməsi mümkündür. Çeviklik, sürət (dəmir yoluna nisbətən qısa məsafələrdə daha sürətli), infrastrukturdan asılılığın az olması əsas üstünlükləridir. Bununla yanaşı, avtomobil nəqliyyatının vahid yükə görə ən yüksək enerji sərfiyyatına malik olması, yol infrastrukturunun keyfiyyətindən asılı olması və beynəlxalq sərhəd keçidlərində gömrük prosedurlarının gecikmələrə səbəb ola bilməsi çatışmazlıqlar sırasındadır. Beynəlxalq ticarətdə avtomobil yolu daşımaları xüsusilə qonşu ölkələr arasında, Avropa İttifaqı kimi inteqrasiya olunmuş regionlarda, dəniz və hava limanlarından daxili bazarlara yük çatdırılmasında geniş istifadə olunur [4].

Müasir beynəlxalq ticarət mühitində nəqliyyat növlərinin seçimi getdikcə daha kompleks yanaşma tələb edir. Təchizat zəncirinin idarə edilməsində yalnız bir nəqliyyat növünə yönəlmək əvəzinə, intermodal daşımalar vasitəsilə hər bir nəqliyyat növünün üstünlüklərindən birlikdə faydalanılır. Məsələn, Çindən Avropaya göndərilən yüklər dəniz yolu ilə Avropa limanlarına, oradan dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatı ilə daxili bazarlara çatdırılır. Bu cür yanaşma daşıma xərcləri, sürət və etibarlılıq arasında optimal balansın qurulmasına imkan yaradır. Nəqliyyat növlərinin seçimində həmçinin ekoloji amillər də getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir, şirkətlər karbon izini azaltmaq məqsədilə daha davamlı nəqliyyat növlərinə üstünlük verməyə başlamışlar.

Beynəlxalq ticarət və logistika prosesləri müxtəlif risk faktorları ilə xarakterizə olunur ki, bunların səmərəli idarə edilməməsi halında əhəmiyyətli maliyyə itkilərinə, vaxt itkisinə və müştəri məmnuniyyətinin azalmasına səbəb ola bilər. Bu risklər arasında gömrük prosesləri, daşıma zamanı yaranan gecikmələr və sənədləşmə ilə bağlı səhvlər ən çox rast gəlinən problemlər sırasındadır.

Gömrük riskləri beynəlxalq ticarətdə ən mürəkkəb və daim dəyişkən olan risk kateqoriyasını təşkil edir. Hər bir ölkənin özünəməxsus gömrük qanunvericiliyi, tarif sistemi, idxal-ixrac məhdudiyyətləri və lisenziya tələbləri mövcuddur. Gömrük orqanları tərəfindən yükün fiziki yoxlanılması, sənədlərin əlavə təsdiq tələb etməsi, malların düzgün təsnifləşdirilməməsi və ya bəyan edilən dəyərlə bağlı şübhələr prosesin uzun müddət dayanmasına səbəb ola bilər. Xüsusilə bəzi ölkələrdə gömrük rəsmiləşdirilməsi prosesi həftələrlə uzana bilər ki, bu da təchizat zəncirində ciddi pozuntulara yol açır. Bundan əlavə, gömrük qaydalarının tez-tez dəyişməsi, yeni ticarət müqavilələrinin imzalanması və ya beynəlxalq sanksiyaların tətbiqi kimi amillər də gömrük risklərini artıran əsas faktorlardır.

Gecikmə riskləri logistika prosesinin demək olar ki, hər mərhələsində ortaya çıxa bilər. Daşıma zamanı hava şəraitinin pisləşməsi, təbii fəlakətlər, limanlarda işçi tətilləri, nəqliyyat infrastrukturunda texniki problemlər, həddindən artıq yüklənmə səbəbindən

yaranan sıxlıqlar əsas gecikmə səbəbləri arasındadır. Dəniz daşımalarında limanlarda boşaltma növbələri, hava daşımalarında hava limanlarında yaranan sıxlıqlar, dəmir yolu daşımalarında sərhəd keçidlərində vaxt itkisi və avtomobil daşımalarında sərhəd qapılarında gözləmə müddətləri gecikmələrə səbəb olur. Gecikmələr yalnız daşıma müddətini uzatmaqla qalmır, həmçinin inventar xərclərinin artmasına, istehsalın dayanmasına, müqavilə öhdəliklərinin pozulmasına və nəticədə müştəri itkisinə gətirib çıxara bilər. Müasir təchizat zəncirlərində "just in time" prinsipi ilə işləyən şirkətlər üçün hər hansı bir gecikmə bütün istehsal prosesinə böyük mənfi təsir göstərə bilər.

Səhv sənədləşmə riskləri geniş yayılmış və eyni zamanda ən asanlıqla qarşısı alına bilən risk növüdür. Beynəlxalq ticarət əməliyyatlarında tələb olunan sənədlərin sayı və mürəkkəbliyi səhvliyə səbəb ola bilər. Kommersiya fakturası, yükgöndərmə sənədi (konosament, CMR), mənşə sertifikatı, sığorta, idxal lisenziyası, fitosanitar sertifikat və digər tələb olunan sənədlərdə edilən ən kiçik səhv gömrük orqanları tərəfindən yükün saxlanmasına, əlavə vergi və cərimələrin tətbiq edilməsinə, hətta yükün geri qaytarılmasına qədər ciddi nəticələrə səbəb ola bilər. Xüsusilə mənşə sertifikatları və sərbəst ticarət müqavilələrindən istifadə edilən hallarda sənədlərdəki səhvlər gömrük güzəştlərindən yararlanma imkanını tamamilə itirə bilər.

Risklərin idarə edilməsi üsulları bu risklərin minimuma endirilməsi üçün sistemli yanaşma tələb edir. Gömrük risklərinin idarə edilməsində etibarlı gömrük brokerləri və logistika şirkətləri ilə əməkdaşlıq, idxal-ixrac əməliyyatlarından əvvəl hədəf ölkənin gömrük qaydalarının ətraflı araşdırılması, AEO (Authorized Economic Operator) sertifikatının əldə edilməsi tövsiyə olunur. Gecikmə risklərinin idarə edilməsində isə ehtiyat vaxtın planlaşdırılması, alternativ daşıma marşrutlarının müəyyən edilməsi, birdən çox nəqliyyat növünün birləşdirildiyi intermodal daşımalardan istifadə, real vaxt rejimində yük izləmə texnologiyalarının tətbiqi səmərəli nəticə verir. Sənədləşmə risklərinin qarşısının alınması üçün isə standart sənəd şablonlarının hazırlanması, sənədlərin bir neçə dəfə yoxlanılması, elektron sənəd dövriyyəsi sistemlərinə keçid, beynəlxalq ticarət qaydaları (İnkoterms) üzrə kadr hazırlığının aparılması əsas tədbirlər sırasındadır [5].

İnkoterms (International Commercial Terms) beynəlxalq ticarət əməliyyatlarında alıcı və satıcı arasında malların çatdırılmasına dair vəzifə, xərc və risk bölgüsünü müəyyən edən standartlaşdırılmış beynəlxalq ticarət qaydalardır. Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən hazırlanan və müntəzəm olaraq yenilənən bu qaydalar, ticarət tərəfləri arasında anlaşılmazlıqların qarşısını alır, risklərin aydın şəkildə bölüşdürülməsini təmin edir və logistika proseslərinin səmərəli idarə olunmasına imkan yaradır. İnkoterms qaydaları ilk dəfə 1936-cı ildə nəşr edilmiş, sonuncu dəfə isə 2020-ci ildə yenilənərək "Incoterms 2020" versiyası qüvvəyə minmişdir. Bu qaydalar beynəlxalq ticarətdə alıcı-satıcı arasında daşıma xərclərinin kim tərəfindən ödəniləcəyini, riskin nə vaxt və harada bir tərəfdən digərinə keçəcəyini, həmçinin sənədləşmə, sığorta və gömrük rəsmiləşdirilməsi kimi məsuliyyətlərin kimin üzərində olacağını dəqiqləşdirir. [6]

İnkoterms qaydaları dörd əsas kateqoriyaya bölünür: E (Ex Works – satıcının müəssisəsində təhvil), F (Free – əsas daşımanın alıcı tərəfindən ödənildiyi qaydalar), C (Carriage – əsas daşımanın satıcı tərəfindən ödənildiyi qaydalar) və D (Delivered – çatdırılma məntəqəsinə qədər satıcının məsuliyyət daşıdığı qaydalar). İnkoterms 2020 çərçivəsində cəmi 11 qayda mövcuddur ki, bunlardan 7-si istənilən nəqliyyat növü üçün, 4-ü isə yalnız dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Əsas inkoterms qaydaları. EXW (Ex Works) satıcının məsuliyyətinin ən aşağı səviyyədə olduğu inkoterms qaydasıdır. Bu qaydaya əsasən, satıcı malları öz müəssisəsində (fabrik, anbar və s.) alıcının istifadəsinə hazır vəziyyətdə təqdim edir. Alıcı malların yüklənməsi, ixrac gömrük rəsmiləşdirilməsi, əsas daşıma, idxal gömrük prosedurları və son çatdırılma daxil olmaqla bütün məsuliyyətləri və xərcləri öz üzərinə götürür. EXW satıcı üçün minimal risk və xərc deməkdir, lakin alıcı bütün logistika prosesini idarə etməli olduğundan xüsusilə beynəlxalq ticarətdə təcrübəsi

olmayan alıcılar üçün ciddi çətinliklər yarada bilər.

FOB (Free on Board) dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuşdur. FOB şərtlərinə əsasən, satıcı malları göstərilən limanda alıcının təyin etdiyi gəminin göyərtəsinə çatdırana qədər bütün risk və xərcləri öz üzərinə götürür. Mallar gəminin göyərtəsinə yükləndikdən sonra risk alıcıya keçir və bundan sonrakı əsas daşıma, sığorta və digər xərclər alıcı tərəfindən qarşılanır. FOB praktikada ən çox istifadə edilən inkoterms qaydalarından biridir, çünki satıcı ixrac gömrük rəsmiləşdirilməsini həyata keçirir, alıcı isə əsas daşımanı idarə edərək nəqliyyat xərclərinə nəzarət imkanını ələ alır.

CIF (Cost, Insurance and Freight) dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş və satıcının məsuliyyətinin FOB-a nisbətən daha geniş olduğu qaydadır. CIF şərtlərinə əsasən, satıcı malları gəminin göyərtəsinə çatdırmaqla yanaşı, həmçinin əsas daşımanın (dəniz yükdaşıma) xərclərini ödəyir və malların daşınması zamanı baş verə biləcək zərərlərə qarşı minimum səviyyədə sığorta təmin edir. Risk FOB-da olduğu kimi mallar gəminin göyərtəsinə yükləndikdən sonra alıcıya keçir, lakin satıcı daşıma müqaviləsini bağladığı üçün nəqliyyat xərclərinə nəzarət edir. CIF xüsusilə dəniz yolu ilə daşınan toplu yüklər və konteyner daşımalarında geniş tətbiq olunur.

DDP (Delivered Duty Paid) satıcının məsuliyyətinin ən yüksək səviyyədə olduğu inkoterms qaydasıdır. DDP şərtlərinə əsasən, satıcı malları təyinat ölkəsində göstərilən ünvana çatdırmaqdan əlavə, ixrac və idxal gömrük rəsmiləşdirilməsi, idxal rüsumları və vergilər daxil olmaqla bütün xərcləri və riskləri öz üzərinə götürür. Alıcının məsuliyyəti malları boşaltmaqdan ibarətdir. DDP alıcı üçün ən əlverişli, satıcı üçün isə ən yüksək risk və xərc tələb edən qaydadır. Bu şərtlər altında satıcı təyinat ölkəsinin gömrük qaydalarını, vergi sistemini və yerli logistika infrastrukturunu dərindən bilməlidir.

DPU (Delivered at Place Unloaded) istənilən nəqliyyat növü üçün tətbiq olunan və İnkoterms 2020-də əhəmiyyətli dəyişikliklərdən biri olan qaydadır. DPU əvvəlki versiyada mövcud olan DAT (Delivered at Terminal) terminini əvəz etmişdir. DPU-ya əsasən, satıcı malları təyinat yerində (terminal, anbar və ya hər hansı digər məkan) daşıma vasitəsindən boşaldılmış vəziyyətdə alıcının istifadəsinə verir. Satıcı ixrac gömrük rəsmiləşdirilməsi, əsas daşıma, sığorta (əgər nəzərdə tutulubsa) və malların boşaldılması xərcləri daxil olmaqla bütün məsuliyyətləri öz üzərinə götürür. Bu qayda satıcının boşaltma əməliyyatını da idarə etdiyi hallar üçün nəzərdə tutulmuşdur.

DAP (Delivered at Place) istənilən nəqliyyat növü üçün tətbiq olunan qaydadır. DAP şərtlərinə əsasən, satıcı malları təyinat yerində daşıma vasitəsinə yüklənmiş vəziyyətdə (boşaldılmamış) alıcının istifadəsinə hazır qoyur. Satıcı ixrac gömrük rəsmiləşdirilməsi, əsas daşıma və malların təyinat yerinə çatdırılması xərclərini öz üzərinə götürür. Malların boşaldılması və idxal gömrük rəsmiləşdirilməsi isə alıcının məsuliyyətindədir. DAP DPU-dan fərqli olaraq boşaltma əməliyyatını alıcıya buraxır.

FCA (Free Carrier) istənilən nəqliyyat növü üçün tətbiq oluna bilən və müasir ticarətdə getdikcə daha çox istifadə edilən inkoterms qaydasıdır. FCA-ya əsasən, satıcı malları göstərilən yerdə (satıcının müəssisəsində yükləndikdən sonra və ya daşıyıcının terminalında) alıcının təyin etdiyi daşıyıcıya təhvil verir. Bu nöqtədən sonra risk və xərclər alıcıya keçir. FCA konteyner daşımalarında və intermodal daşımalarda FOB-a alternativ olaraq geniş tətbiq olunur.

FAS (Free Alongside Ship) dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş qaydadır. FAS şərtlərinə əsasən, satıcı malları göstərilən yükləmə limanında gəminin yanında təhvil verdikdə öhdəliyini yerinə yetirmiş sayılır. Mallar gəminin yanına çatdırıldıqdan sonra risk alıcıya keçir. Alıcı malların gəminin göyərtəsinə yüklənməsi, əsas daşıma və sığorta xərclərini öz üzərinə götürür. FAS xüsusilə yüklərin birbaşa gəminin göyərtəsinə yüklənmədiyi, liman anbarına və ya terminala boşaldıldığı hallarda istifadə olunur.

CFR (Cost and Freight) dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş qaydadır. CFR şərtlərinə əsasən, satıcı malları gəminin göyərtəsinə çatdırır və təyinat limanına qədər əsas daşıma xərclərini ödəyir. Lakin CIF-dan fərqli olaraq, satıcının sığorta

təmin etmək öhdəliyi yoxdur. Risk mallar gəminin göyərtəsinə yükləndikdən sonra alıcıya keçir. CFR alıcının sığortanı özü təşkil etmək istədiyi, lakin daşıma xərclərinin satıcı tərəfindən qarşılanmasının əlverişli olduğu hallarda seçilir.

CPT (Carriage Paid To) satıcının əsas daşıma xərclərini ödədiyi, lakin riskin malların ilk daşıyıcıya təhvil verilməsi ilə alıcıya keçdiyi qaydadır. CPT istənilən nəqliyyat növü üçün tətbiq olunur. Satıcı daşıma müqaviləsini bağlayır və malların təyinat yerinə qədər daşınması xərclərini ödəyir, lakin mallar daşıma zamanı zədələnərsə, risk artıq alıcıda olduğu üçün zərər alıcı tərəfindən qarşılanır.

CIP (Carriage and Insurance Paid To) CPT-yə bənzəyir, lakin satıcının sığorta təmin etmək öhdəliyinin əlavə edildiyi qaydadır. İnkoterms 2020 ilə CIP üzrə sığorta tələbi artırılmış və satıcı daha geniş əhatəli (Institute Cargo Clauses A) sığorta təmin etməlidir. CIP intermodal daşımalarda və daha yüksək risk səviyyəsi olan daşıma marşrutlarında CIF-a alternativ olaraq istifadə olunur.

İnkoterms qaydaları logistika prosesinin hər bir mərhələsinə birbaşa təsir edir. EXW şəraitində satıcı yalnız malları öz anbarında təqdim edir, yükləmə əməliyyatından başlayaraq bütün logistika prosesi alıcının məsuliyyətindədir. FOB şəraitində satıcı ixrac gömrük rəsmiləşdirilməsini və limanda gəminin göyərtəsinə qədər olan daşımanı təşkil edir, əsas daşıma (dəniz yolu) isə alıcının məsuliyyətindədir. CIF şəraitində satıcı ixrac gömrük prosedurları, gəminin göyərtəsinə qədər daşıma, əsas dəniz daşıması və minimum sığorta təminatını öz üzərinə götürür. DDP şəraitində isə satıcı yükləmədən başlayaraq son istifadəçiyə çatdırılmaya qədər bütün logistika mərhələlərini (ixrac və idxal gömrük prosedurları, əsas daşıma, sığorta, son mil çatdırılma) tamamilə idarə edir [7].

İnkoterms qaydaları nəqliyyat növünə görə iki qrupa ayrılır. Dəniz və daxili su yolu daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş FAS, FOB, CFR və CIF qaydaları "gəminin göyərtəsi" və "gəminin yanı" anlayışlarına əsaslanır. Bunlar arasında FOB və CIF ən geniş yayılmışdır. İstənilən nəqliyyat növü üçün tətbiq olunan EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP və DDP qaydaları isə konteyner, intermodal və "qapıdan-qapıya" daşımaların artan əhəmiyyəti ilə daha çox istifadə edilir. Konteyner daşımalarında ənənəvi dəniz qaydaları (FOB, CIF) konteynerin gəminin göyərtəsinə yüklənmə anını dəqiq müəyyən etməkdə çətinlik yaratdığı üçün FCA, CPT, CIP kimi qaydalar daha uyğundur. Dəmir yolu daşımalarında FCA, avtomobil yolu daşımalarında DAP və DDP, hava yolu daşımalarında isə FCA, CPT və CIP qaydaları ən çox seçilən variantlardır. İnkotermslərin düzgün seçilməsi düzgün xərc bölgüsü, təchizat zəncirinin çevikliyini, risk səviyyəsini və əməliyyat səmərəliliyini müəyyən edir.

Beynəlxalq ticarətdə logistika səmərəliliyinin artırılmasında müasir texnoloji həllərin rolu getdikcə daha əhəmiyyətli olmaqdadır. Təchizat zənciri idarəetmə sistemləri istehsalçıdan son istifadəçiyə qədər bütün proseslərin inteqrasiya olunmuş şəkildə idarə olunmasını təmin edir. Avtomatlaşdırma texnologiyaları anbar əməliyyatları, sifariş emalı və inventar idarəçiliyi kimi proseslərdə insan səhvlərini minimuma endirərək əməliyyat sürətini artırır. GPS və RFID kimi izləmə texnologiyaları isə yüklərin real vaxt rejimində monitorinqi imkanı yaradır, bu da təchizat zəncirində şəffaflığı artırır və gecikmə risklərini azaldır. "Just in time" prinsipi isə materialların tam ehtiyac anında çatdırılmasını nəzərdə tutmaqla anbar xərclərini minimuma endirir və dövriyyə vəsaitlərinin daha səmərəli istifadəsinə imkan verir. Bu innovativ yanaşmaların tətbiqi şirkətlərə logistika strategiyalarını optimallaşdırmaq, xərcləri azaltmaq və nəticədə rəqabət qabiliyyətini artırmaq üstünlüyü verir [8].

Nəticə

Beynəlxalq ticarətdə logistika müasir iqtisadiyyatın ayrılmaz hissəsi olmaqla yanaşı, şirkətlərin rəqabət qabiliyyətini birbaşa müəyyən edən strateji amildir. Ticarət zəncirinin istehsalçıdan son istifadəçiyə qədər hər bir halqasının səmərəli koordinasiyası beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının uğurunu təmin edən əsas şərtdir. Dəniz, hava, dəmir yolu və avtomobil daşımalarının hər biri özünəməxsus üstünlük və məhdudiyyətlərə malik olmaqla, yükün xarakterindən asılı olaraq optimal seçim imkanı yaradır. Gömrük prosedurları, gecikmələr və səhv sənədləşmə kimi risklərin

effektiv idarə edilməsi təchizat zəncirinin fasiləsiz fəaliyyətinin təminatıdır. İnkoterms qaydaları isə alıcı və satıcı arasında risk, xərc və məsuliyyətlərin aydın şəkildə bölüşdürülməsi üçün universal mexanizm təqdim edir. Nəqliyyat növünə uyğun inkoterms seçimi logistika proseslərinin səmərəliliyinə birbaşa təsir göstərir. Müasir təchizat zənciri idarəetmə sistemləri, avtomatlaşdırma və izləmə texnologiyaları şəffaflığı artırmaqla yanaşı, risklərin qarşısının alınmasında mühüm rol oynayır. “Just in time” prinsipi isə anbar xərclərini minimuma endirməklə dövriyyə vəsaitlərinin daha səmərəli istifadəsinə imkan verir. Gələcəkdə rəqəmsal transformasiya, süni intellekt və blokçeyn texnologiyalarının logistika proseslərinə inteqrasiyası beynəlxalq ticarətin səmərəliliyini daha da artıracaqdır. Beləliklə, beynəlxalq ticarətdə fəaliyyət göstərən şirkətlər logistika strategiyalarını, inkoterms seçimlərini və innovativ texnologiyaları inteqrasiya olunmuş şəkildə idarə etməklə rəqabət üstünlüyü əldə edə bilərlər.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Christopher M. Logistics & Supply Chain Management. Pearson UK, 5th edition, 2016;12–25.
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 2023;1–35.
3. UIC (International Union of Railways). Rail Transport and Sustainable Development. International Union of Railways, Paris, 2022;15–42.
4. European Commission. EU Road Transport Report 2023. Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, 2023;8–35.
5. Branch A.E. Elements of Export Marketing and Management. Springer, 2019;156–178.
6. International Chamber of Commerce. Incoterms 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. ICC Publications, Paris, 2020;5–12.
7. International Chamber of Commerce. Incoterms 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms. ICC Publications, Paris, 2020;45–78.
8. Rushton A., Croucher P., Baker P. The Handbook of Logistics and Distribution Management. Kogan Page, 2022;345–378.

Nargiz Vagif GULIYEVA
Master's student at Western Caspian University

THE IMPORTANCE OF LOGISTICS IN THE INTERNATIONAL TRADE CHAIN

Summary

Logistics in international trade is one of the key factors of strategic importance in the process of delivering goods from manufacturer to end consumer. The article analyzes in detail the interrelationships and interactions of the main links of the trade chain – manufacturer, distributor, importer, and end consumer. A comparative analysis of the advantages and limitations of maritime, air, rail, and road transport is conducted, emphasizing the importance of intermodal transport. The main risks of the logistics process, such as customs procedures, unforeseen delays, and documentation errors, as well as methods for effective risk management, are thoroughly explained. The role of Incoterms rules in the distribution of risks, costs, and responsibilities between buyer and seller is widely highlighted, and the impact of each Incoterm on logistics stages is analyzed. It is noted that innovative approaches, including supply chain management systems, automation, tracking technologies (GPS, RFID), and the "just-in-time" principle, significantly enhance logistics efficiency. The findings indicate that proper management of logistics strategies and Incoterms selection is a key factor directly determining the competitiveness of companies.

Keywords: international trade, logistics, supply chain, incoterms, modes of transport.

Наргиз Вагиф ГУЛИЕВА
Магистрант Западно-Каспийского университета

ЗНАЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В ЦЕПОЧКЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Резюме

Логистика в международной торговле является одним из ключевых факторов, имеющих стратегическое значение в процессе доставки товаров от производителя до конечного потребителя. В статье подробно проанализированы взаимосвязи и взаимодействие основных звеньев торговой цепи – производителя, дистрибьютора, импортера и конечного потребителя. Проведен сравнительный анализ преимуществ и ограничений морских, авиационных, железнодорожных и автомобильных перевозок, подчеркнута значимость интермодальных перевозок. Подробно описаны основные риски логистического процесса, такие как таможенные процедуры, непредвиденные задержки и ошибки в документации, а также методы эффективного управления этими рисками. Широко освещена роль правил Инкотермс в распределении рисков, затрат и ответственности между покупателем и продавцом, проанализировано влияние каждого термина Инкотермс на логистические этапы. Отмечено, что инновационные подходы, включая системы управления цепями поставок, автоматизацию, технологии отслеживания (GPS, RFID) и принцип «точно в срок», значительно повышают эффективность логистики. Полученные результаты показывают, что правильное управление логистическими стратегиями и выбором Инкотермс является ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность компаний.

Ключевые слова: международная торговля, логистика, цепь поставок, инкотермс, виды транспорта.

Daxil olub: 01.04.2026