#  ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ

#  РЕСПУБЛИКЕ, СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУ

#  ТРАНСПОРТНЫМИ УЗЛАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПЕРЕВОЗОK

 **МУСТАФАЕВ КАМРАН РАМИЗ ОГЛЫ**

 ***k.mustafa91@bk.ru***

 Диссертант Министерства Науки и Образования Азербайджанской Республики

 Институт Систем Управления,

 Научный руковадитель - Член-корреспондент НАНА, доктор технических наук,

 профессор Садыгов Аминага Бахман оглы

 Азербайджан, г. Баку

 **Аннотация:** Наш век, характеризующийся ускорением глобализационных и интеграционных процессов, оказывает комплексное влияние на развитие национальной экономики и отдельных ее отраслей. Обеспечение совершенствования и устойчивого развития национальной транспортной системы является необходимостью, вытекающей из реализуемых в этой сфере Государственных программ. Таким образом, удовлетворяя растущие потребности общества и промышленности в транспортных услугах, формируя динамично развивающуюся надежную транспортную систему, обеспечивая гибкое выполнение транспортных функций в направлении обеспечения оборонных нужд государства, эффективное использование транспортно-транзитных мощностей страны, совершенствование качество транспортных услуг, грузовых и пассажирских перевозок. В качестве основной цели поставлены такие вопросы, как снижение издержек.

Реконструкция национальной транспортной системы, привлечение в эту область специалистов с высоким интеллектуальным уровнем и мировоззрением, адаптация транспортной системы и ее функций к быстрым изменениям потребностей общества стали важной задачей на будущее.

 **Ключевые слова:** глобализация, интеграция, транспортно-транзитный узел, логистика.

 **Введение.**В результате успешно реализуемой политики, реализованные проекты и программы формируют новую транспортную систему Азербайджанской Республики как важный транспортно-транзитный узел. По словам Президента Азербайджанской Республики господина Ильхама Алиева, который подчеркнул необходимость соответствия транспортной системы современным требованиям: *В целом транспортная инфраструктура Азербайджана находится на 31-м месте в мире отчет в Давосе. Мы занимаем 11-е место по эффективности железнодорожного транспорта и 12-е место по эффективности воздушного транспорта. После ввода в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс в этом направлении наблюдается большое оживление. Грузоперевозки наблюдаются не только с восточного направления, но и из России через Азербайджан в Турцию и Европу, и объем этих грузов будет увеличиваться с каждым годом. Таким образом, не имеющий выхода к морю Азербайджан превратился в один из международных евразийских транспортных центров* (Народная газета, 16.01.2020). Как видно из этих представлений, в нашей стране уже формируется новая транспортная система, и транспортно-транзитные услуги являются одной из областей, в которых наша страна сравнительно превосходит, имея широкую перспективу и проводя научные исследования в этом направлении особенно актуально.

Известно, что одной из основных целей «Целей устойчивого развития» является достижение социально-экономического развития, охрана окружающей среды, защита экосистем, которые тесно связаны с транспортной системой. Учитывая, что 60-65% ущерба окружающей среде наносится транспортом, для полного сгорания 1 л топлива требуется около 15 кг кислорода, количество транспортных средств с каждым годом увеличивается и т.д. тогда станут понятны задачи, стоящие перед транспортной системой в рамках устойчивого развития. С этой точки зрения важно провести соответствующие исследования и подготовить научно обоснованные предложения по указанным вопросам.

В целом формирование постоянно развивающейся транспортной системы в нашей стране является необходимостью, вытекающей из «Азербайджан 2030: Национальные приоритеты социально-экономического развития» и «Концепции национальной безопасности Азербайджанской Республики». Так, в упомянутых документах отмечается, что устойчивое экономическое развитие страны является основным принципом экономической политики правительства. Конечно, общее устойчивое развитие требует устойчивого развития отдельных сфер, в том числе и транспортной системы. С этой целью формирование и совершенствование эффективной транспортной системы, связанной с «Азербайджан 2030: Национальные приоритеты социально-экономического развития», улучшение транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечение эффективного использования международных транспортных коридоров, развитие транспортного сообщения. система столицы, а также регионов, снижение транспортного шума в районах с высокой интенсивностью и т.д. такие вопросы всегда актуальны.

С другой стороны, в «Концепции национальной безопасности» Азербайджанской Республики устойчивое развитие и защита окружающей среды указаны в качестве одной из основных целей. В пункте «Транспортная безопасность» концепции предусмотрено обеспечение надежности транспортной инфраструктуры, усиление контроля за эксплуатацией транспортных средств и инфраструктуры, предотвращение нанесения ущерба социальной и экологической среде при строительстве и эксплуатации транспорта и транспортных объектов. названы в качестве основных предстоящих задач.

Следует также отметить, что по статистическим данным на долю автомобильного транспорта приходится в среднем 56,4% грузоперевозок и 87,2% пассажироперевозок. С другой стороны, автомобильный транспорт – это вид транспорта, который начинает и завершает процесс перевозки благодаря возможности доставки «от двери до двери». С этой точки зрения в исследованиях более широкое место отводится исследованиям автомобильного транспорта, инфраструктур, участвующих в организации автомобильного транспорта и автодорожного комплекса в целом.

В современное время организация и управление транспортной системой в соответствии с требованиями устойчивого развития, улучшение использования транспортно-транзитного потенциала, Азербайджан 2030: организация транспортных услуг в соответствии с Национальными приоритетами социально-экономического развития. развитие, анализ и обобщение передового опыта в этой области на основе имеющихся научных предложений необходимо разработать рекомендации, направленные на использование потенциальных возможностей.

В то же время требования к гибкой, логистической организации перевозок заставляют отдавать предпочтение мультимодальным перевозкам. В связи с этим необходимо расширить интеллектуальное управление с использованием возможностей информационно-коммуникационных технологий, усовершенствовать нормативно-правовую базу организации транспортных услуг и гармонизировать основы деятельности различных видов транспорта.

В транспортной системе различные виды - автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный и трубопроводный транспорт взаимодействуют и образуют динамическую систему. При этом инфраструктура, связанная с разными видами транспорта, также является частью этой системы. Как видно из вышеизложенного, виды транспорта и инфраструктуры, участвующие в транспортном процессе, образуют транспортную систему в целом. Конечно, современная эпоха имеет свои особенности, которые оказывают определенное влияние на транспортную систему и предъявляют к ней новые требования. Однако формирование транспортной системы включает в себя определенные исторические этапы.

Из исследований видно, что создание первой железной дороги в нашей стране совпадает с концом XIX века. В целом развитие дорожной сети в Азербайджане совпадает с концом 19-началом 20 века, что сыграло роль локомотива экономического развития. С этого периода экономические отношения активизировались, рынки расширились, была создана прочная основа для быстрого экономического прогресса.

Бурное развитие торговых связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, превращение населенных пунктов на узлах дорог, особенно железнодорожных станций, в промышленные и торговые центры, играющие важную роль в экономике страны, формировались в соответствии с требованиями того времени. В начале прошлого века развитие транспорта также ускорило приток иностранного капитала в Азербайджан и создание крупных монопольных объединений. В этот период компания «Братья Нобель» существенно расширила свою деятельность с 1883 года и получила возможность отправлять нефтепродукты из Баку в порты Поти и Батуми по железной дороге, а оттуда за границу. Строительство новых дорог и формирование новых транспортных связей также способствовало открытию новых производственных территорий в стране и создало условия для решения многих социальных проблем [5, 10].

Таким образом, транспорт стал развиваться и совершенствоваться как важная часть повседневной жизни общества. Конечно, в становлении и развитии транспортной системы, образе жизни общества, климатических условиях страны, географическом положении и т. д. такие проблемы также оказали влияние на транспортную систему.

Помимо всего этого, если принять во внимание, что интеграция в международный мир и мировую экономику неизбежна и жизненно необходима для отдельных национальных государств, а также то, что торговые отношения составляют основу межгосударственных отношений, важность транспортного система в наше время становится ясной. Иными словами, в современную эпоху, когда усиливаются процессы глобализации и интеграции, большое значение приобретает транспорт как наиболее распространенное средство реализации взаимных интересов и коммерческих целей. В то же время требования времени, тенденции развития мира, цели развития ставят перед транспортной системой определенные задачи, для решения которых необходимо совершенствовать транспортную систему и формировать новую систему.

Транспортная система привлекает внимание как как составная часть национальной экономики, так и как отдельная система. Другими словами, транспортная система выходит за национальные рамки и становится частью мировой транспортной системы, а также обеспечивает экономическую интеграцию. В связи с этим на транспортную систему оказывают влияние изменения, наблюдаемые в мировой транспортной системе, а также интеграционные цели национальных экономик.

Такие вопросы, как транспортные процессы, транспортные операции, перевозка людей и грузов из одного места в другое, стали неотъемлемой частью обычной жизнедеятельности. Невозможно представить нашу жизнь без транспортных услуг. Сейчас, независимо от уровня развития, каждая страна стала активным участником международного торгового процесса, что необходимо по таким причинам, как недостаточное местное производство, производство одних и тех же товаров по разным ценам в разных странах и разные страны, производящие разные товары. товары. Конечно, все эти процессы невозможно представить без транспорта, и по этой причине транспорт выступает как ведущий компонент нормальной жизнедеятельности, а также имеет глобальное значение.

Понятно, что одной из стратегических целей развития и функционирования транспортной системы является ускорение экономического развития, а также улучшение качества жизни нынешнего и будущих поколений Азербайджана. При этом вопросы развития транспортной системы напрямую связаны с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими целями государства, направленными на реализацию его стратегических целей. Обеспечение транспортной доступности возможно на основе социальной стабильности, развития межрегиональных связей и национального рынка труда, повышения эффективности и надежности транспортных услуг.

Быстрая интеграция независимой Азербайджанской Республики в мировую экономику, расширение внешнеэкономических связей, особенно диверсификация внешней торговли, пересмотр инфраструктурного обеспечения транспортной системы, которая является основной составляющей процесса международного движения. факторов производства и готовой продукции, эффективное использование потенциала Азербайджана как удобной транзитной страны, повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков и экспорта требуют развития транспортных услуг. Стремительные изменения, происходящие в глобальном пространстве, и интеграция Азербайджана в мировое общество требуют относиться к транспорту как к важному элементу системы национальной безопасности. В этом смысле, особенно в системе обеспечения безопасности транспортных процессов, повышения антитеррористической защищенности, соответствия транспортных средств техническим эксплуатационным качествам, одной из мер нормальной деятельности автодорожного комплекса является улучшение деятельности региональных транспортных узлов национальной транспортной системы [1,2].

# Глава государства господин Ильхам Алиев заявил: «*Азербайджан – это мост, соединяющий Азию и Европу». Сейчас мы укрепляем нашу транспортную инфраструктуру. Короче говоря, транспортный сектор будет играть важную роль в будущем. С этим связаны и другие работы в регионе»* (газета «Азербайджан», 09.01.2016). Tакже обосновывают необходимость совершенствования региональных транспортных узлов. В целом улучшение функционирования региональных транспортных узлов требует, прежде всего, систематизации и целенаправленной направленности управленческих мер. Одно из основных требований концепции устойчивого развития – ответственность за охрану природных ресурсов и повышение уровня жизни будущих поколений – обуславливает необходимость реализации эффективного построения транспортной системы на основе принципов устойчивого развития. Именно по этой причине в основе транспортной стратегии лежит распределение государственных задач по управлению месторождениями и выполнение предпринимателями экономических функций. В основе которого лежит стратегия, основанная на концепции развития транспортной системы и необходимости государственного управления транспортом, основанного на совместных принципах, развития правовых основ транспортной деятельности, государственного управления всеми видами транспорта, правильное распределение бюджетных средств между различными видами транспорта, координация развития инфраструктур, координация обеспечения безопасности и обороноспособности страны транспортными объектами, согласование интересов и балансирование сил на разных уровнях исполнительных органов в развитии транспортной системы и обеспечение взаимоотношений транспортной системы отдельных регионов, формирование добросовестной конкуренции, транспортных заказов, транспортных операций, транспортных средств в разных направлениях и т. д. требует создания информационного банка, включающего вопросы, определения перспектив развития дорожно-транспортного комплекса в рамках национальных интересов и согласования государственных интересов в сфере [3,4,7] .

# Как уже упоминалось, существование транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад еще больше увеличило транзитные возможности нашей страны. Глядя на статистические показатели, видно, что объемы транзитных перевозок увеличиваются год от года, что связано с возможностями, создаваемыми коридорами .

# Как видно из таблицы 1, с 1998 по 2011 год, когда началось восстановление «Шелкового пути», объем грузоперевозок по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия или Восток-Запад увеличился в 2,5 раза или на 32 753 тыс. тонн. поступило 53,913 тыс. тонн. В том числе объем перевозок увеличился в 1,4 раза или 7 931 тыс. тонн в 1998-2000 годах, в 1,8 раза или 22 597 тыс. тонн в 2000-2010 годах, в 1,1 раза или 22 597 тонн, в 2011-2014 годах увеличился на 4 278 тыс. тонн. Аналогичный рост наблюдался и в транзитных перевозках.

#  Таблица 1. Транзитные перевозки по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **1998** | **2000** | **2010** | **2014** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Всего перевезено грузов, тыс. Тонн | 21160 | 29091 | 51688 | 58191 | 50302 | 52733 | 52674 | 52762 | 38491 |
| Перевезено транзитных грузов, тыс. тонн  | 4383 | 8572 | 15971 | 12771 | 7997 | 10186 | 9345 | 8077 | 8382 |
|  Доля транзитных грузов в  общем объеме, в % | 20,7 | 29,5 | 30,9 | 21,9 | 16,0 | 19,0 | 18,0 | 15,3 | 21,8 |
| Общий грузооборот, млн.тонно-км | 6009 | 8405 | 13222 | 13216 | 9917 | 11427 | 11489 | 11158 | 9254 |
| Обращение транзитных грузов,миллион тонно-км | 1622 | 3626 | 7120 | 5647 | 3588 | 4566 | 4185 | 3698 | 3731 |
| Tранзитный грузопоток доля в общем объеме, в % | 27,0 | 43,1 | 53,8 | 42,7 | 36,0 | 40,0 | 36,0 | 33,1 | 40,3 |

 **Источник: Статистический сборник «Транспорт Азербайджана». Баку, ГСК, 2020,**

 **стр. 29-30; «Статистические показатели Азербайджана», Баку, ГСК, 2021, стр. 560.**

Так, за 1998-2011 годы объем транзитных перевозок по коридору увеличился в 3,7 раза или на 11851 тыс. тонн. В 1998-2000 и 2000-2010 годах наблюдался рост транзитных грузоперевозок в 2,0 раза или 4189 тыс. тонн и в 1,9 раза или 7662 тыс. тонн соответственно. При этом транзитные грузоперевозки по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия в 1998 году составили 20,7% от общего объема грузоперевозок, в 2000 году - 29,5%, в 2010 году - 30,9%. При этом в отчетном периоде наибольший показатель удельного веса транзитных перевозок в общем объеме перевозок был обеспечен в 2003 году с долей 46,0. Позже, в 2010 году, эта цифра достигла 30,9%, но в 2019 году она снизилась до 15,3%. Наибольшая доля транзитного грузооборота в общем обороте была в 2010 году с показателем 50%, в 2019 году она снизилась до 33,1%, а в 2020 году увеличилась до 40,3%. В частности, в 2020 году по сравнению с предыдущим годом наблюдалось снижение общего объема грузоперевозок на 14,3 млн тонн, однако транзитные грузоперевозки увеличились на 305 тыс. тонн.

Помимо вышесказанного, учитывая, что в эту сферу уже более 10 лет вложены миллионы манатов, наблюдаемое в последние годы сокращение транзитных перевозок по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия, конечно, нельзя оценивать положительно. . Поэтому, особенно в последние годы, в деятельности региональных транспортных узлов пассивно наблюдается сокращение транзитных перевозок и частоты. В связи с этим активизация региональных узлов, особенно усиление межузловых связей, также окажет положительное влияние на рост местных и транзитных перевозок по коридору, что может сыграть важную роль в оживлении коридора.

#  Таблица 2. Транзитные перевозки на железнодорожном транспорте

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2000** | **2010** | **2012** | **2014** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Железнодорожный** |
| Перевезено грузов, млн.т,в том числе транзит | 15.93.5 | 20.68.3 | 21.37.4 | 19.94.5 | 13.83.9 | 13.13.4 | 12,63.1 | 13.33,8 | 12,84,1 |
| Транзитные перевозкиудельный вес, в % | 22.0 | 37.2 | 34.7 | 22.6 | 28.0 | 26.0 | 25.0 | 28,6 | 32,0 |
|  Грузооборот, млн т-км в том числе транзит | 52401757 | 68744040 | 67193633 | 56762330 | 37731975 | 41581758 | 43051615 | 48902104 | 46072121 |
| Транзитный грузопотокудельный вес, в % | 30.5 | 49.0 | 54.1 | 41.1 | 52.0 | 42.0 | 38.0 | 43,0 | 46,0 |

 **Источник: Статистический сборник «Транспорт Азербайджана». Баку, ГСК, 2020,**

 **стр. 29-30; «Статистические показатели Азербайджана», Баку, ГСК, 2021, стр. 560.**

Следует отметить, что основное место в транзитных перевозках занимает морской и железнодорожный транспорт. Как видно из таблицы 2, как объем перевозок на железнодорожном транспорте очень низок, так и в то же время объем транзитных перевозок в целом невысок. Хотя в 2000-2012 годах была положительная динамика, в 2012-2020 годах можно наблюдать динамику снижения. Хотя в 2020 году по сравнению с 2019 годом достигнут частичный рост, общие показатели коридора не соответствуют его потенциалу. То есть в то время, когда железнодорожному транспорту придается большое значение со стороны государства, а также на уровне международных проектов, отсутствие общих и транзитных перевозок по железной дороге вызывает серьезную озабоченность. В то же время необходимо стимулировать перевозки железнодорожным транспортом в транспортных узлах республики, за исключением Нахчыванского мкр. В целом повышение эффективности транспортных узлов очень важно с точки зрения как экономического, экологического, так и регионального развития и должно быть одной из приоритетных целей в современную эпоху .

Исследования показывают, что Бакинский транспортный узел имеет большое значение в автодорожном комплексе нашей страны. Расположенный в мегаполисе и образующий мегаполис Бакинский узел отличается интенсивностью и гибкостью в выполнении транспортных заказов. Расположенный на Апшеронском полуострове, этот перекресток характеризуется рядом выдающихся характеристик. Прежде всего, это касается всех видов транспорта. Исследования показывают, что Бакинский узел, как центральный узел, всегда отличался интенсивными грузо- и пассажиропотоками, что подтверждается статистическими данными. Так, статистические исследования показывают, что на Бакинский транспортный узел приходится лишь 45% грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и 60% грузов, перевозимых морским транспортом. Что касается номенклатуры перевозимых грузов, то в нее входят нефть и нефтепродукты, транспортировка природного газа, металлургическая продукция, строительные материалы и другие промышленные товары. Промышленный потенциал города Баку и его окрестностей также влияет на объемы и разнообразие перевозок от узла [10].

Как было отмечено, одной из основных причин повышенной загрузки Бакинского транспортного узла является неправильное размещение промышленного потенциала и промышленных предприятий в экономических районах страны. Таким образом, более 60% промышленной продукции нашей страны приходится на Апшеронский полуостров, что приводит к загрузке транспортного узла. В то же время одна из других причин здесь в том, что море и аэропорты до недавнего времени располагались только в Баку. Конечно, на рост перевозок влияет и плотность населения, и по всем указанным причинам Бакинский транспортный узел работает более интенсивно и продуктивно [4, 7].

В современных условиях судопаромные перевозки осуществляются в нескольких направлениях от Бакинского транспортного узла, что в 1,5-2 раза дешевле морских перевозок. Конечно, увеличение маршрутов судопаромных перевозок может еще больше повысить эффективные транзитные и экспортные возможности Бакинского узла. Доступ к воздушному транспорту и его расположение на стыке международных транспортных коридоров повышают местный, международный, а также транзитный транспортный потенциал Бакинского транспортного узла. Эти перспективы обуславливают необходимость проведения постоянных работ по совершенствованию транспортного комплекса, действующего на Бакинском транспортном узле, и модернизации оказываемых на узле услуг [4, 7].

Еще одним важным транспортным узлом нашей страны является Гянджинский транспортный узел, действующий в западном регионе. Этот узел имеет особое значение в регулировании грузопотоков в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, а также в эффективной организации перевозок в этом направлении. Расположение в выгодном географическом положении, на международном транспортном коридоре и вблизи въездных-выездных ворот страны обеспечивает деятельность Гянджинского транспортного узла, и в целом Гянджинский транспортный узел является узлом стратегического значения, имеющим множество преимуществ. Узел играет важную роль в развитии города Гянджи и Гянджа-Газахского экономического района в целом. Согласно статистическим исследованиям, на долю Гянджинского транспортного узла приходится шестнадцать процентов грузов, перевозимых железнодорожным транспортом по стране. Круговорот сырья активизировал внутриузловые грузоперевозки. По данным недавнего прошлого, в формировании заказов на грузовые перевозки на Гянджинском транспортном узле в соответствии со специализацией региона преобладают товары легкой промышленности, пищевой промышленности и продукции цветной металлургии [10].

В последние годы pеализация подобных проектов Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Карс-Ахалкалаки, Баку-Тбилиси-Эрзурум и др. и постоянная работа в этом направлении еще больше повысили значение Гянджинского транспортного узла и расширили его возможности. Упомянутые выше глобально значимые проекты, играющие очень важную роль в социально-экономическом прогрессе регионов, дали серьезный импульс социально-экономическому развитию Гянджинского региона.

Как известно, Гянджа является одним из регионов, где за последние годы построены и введены в эксплуатацию международные аэропорты. Наличие аэропорта не только способствует развитию региона, но и увеличивает потенциальные возможности Гянджинского транспортного узла. Через этот порт открываются широкие возможности для развития экономических связей между регионами республики и другими зарубежными странами. Помимо того, что это важно для регионального прогресса, это создает условия для динамичного развития транспортного узла .

Евлахский транспортный узел также имеет особое значение в выполнении заказов на грузовые и пассажирские перевозки в Азербайджанской Республике. Евлахский транспортный узел расположен на пересечении железнодорожных и автомобильных транспортных маршрутов, соединяющих разные регионы нашей республики. Во времена СССР Евлахский район был более специализирован на легкой и пищевой промышленности, и продукция этой отрасли преобладала в перевозках узла. В целом, поскольку Евлахский транспортный узел расположен на пересечении дорог, ведущих в разные стороны, объем и разнообразие грузопотоков отсюда были высокими.

Присоединение Азербайджана к программе TRASEKA не осталось без последствий для этого транспортного узла. В частности, ведутся постоянные работы в направлении реконструкции образующего узел дорожно-транспортного комплекса, улучшения инфраструктурного обеспечения в целом, что является требованием, вытекающим из программы ТРАСЕКА.

Одним из важных узлов Азербайджана является Ширванский транспортный узел. Наличие добычи нефти из этого узла, расположенного в выгодном положении, на пересечении дорог, ведущих в разные стороны, получило дальнейшее развитие в условиях развития электроэнергетики. Наблюдения и исследования показывают, что за год через узел перевозится около 3 млн тонн грузов .

Нахчыванский транспортный узел, играющий важную роль в социально-экономическом развитии Нахчыванской Автономной Республики, является одним из стратегических транспортных узлов Азербайджана. Ежегодно в Нахчыванском транспортном узле, особенно по железной дороге, перевозится более 1,0 миллиона тонн грузов различного назначения. Более 60% грузов — это те, которые попадают в автономную республику, и до 40% — те, которые отправляются.

Одним из узлов, играющих важную роль в нормальном функционировании транспортной системы нашей страны, являются Ленкораньский и Астаринский транспортные узлы, расположенные в южных регионах Азербайджана. Оба узла имеют особое значение для развития региона и страны в целом. Астаринский транспортный узел, помимо внутренних перевозок, работает преимущественно в направлении перевозок в/из Ирана, а также через Иран. Доступ к Каспийскому морю еще больше увеличивает потенциал узлов. Поскольку регион, входящий в состав хаба, более специализирован на развитии сельского хозяйства, в товарах, отправляемых из хабов, преобладают товары, относящиеся к этой сфере. Среди грузов, поступающих в хаб, — строительные материалы, лесоматериалы и др. имеет больший удельный вес. Если говорить о конкретных статистических цифрах, то сельскохозяйственная продукция составляет примерно 60-62% грузов, отправляемых из хаба, остальное составляет другая продукция. Транспортный узел Ленкорань-Астара играет особую роль в социально-экономическом прогрессе нашей страны, региональном развитии, а также имеет большое значение в формировании и осуществлении внешнеэкономических связей нашей республики, а также являясь приграничным регионом. этот узел имеет также стратегическое значение [10].

Следует также отметить, что благодаря развитию транспортных узлов и тому, что наша страна является инициатором и активным участником ряда международных проектов, а также благодаря выгодному географическому и стратегическому положению Азербайджана, наблюдается положительная динамика. обеспечено в объеме транзитных перевозок. Как указывалось ранее, транзитные перевозки иногда составляют до 50% от общего объема перевозок тем или иным видом транспорта. В этом смысле национальные транспортные системы, автомобильно-транспортный комплекс должны осуществлять и международные транспортные операции. Иными словами, международные транспортные услуги предлагаются как новый товар на рынке транспортных услуг.

Известно, что под термином «транзитные услуги» понимается совокупность услуг, оказываемых национальным перевозчиком, экспедитором и компаниями связи грузовладельцу и перевозчику на протяжении всего пути следования транспортного средства и груза, перемещающихся между двумя странами, через территорию третьей страны. страна. Понятно, что ассортимент и качество транзитных услуг зависит от уровня развития местных транспортных предприятий и вопросов организации обслуживания. На самом деле все это взаимосвязано. Таким образом, подобно тому, как уровень развития местных компаний и вопросы организации обслуживания влияют на транзитные услуги, существует и обратный эффект. То есть транзитные услуги и потенциал также способствуют развитию местных транспортных компаний. Помимо всего этого, транзитные возможности дают большой импульс развитию инфраструктурных направлений национальной транспортной системы и создают условия для всестороннего развития соответствующих направлений, таких как автозаправочные станции, предприятия общественного питания и торговли, ремонт и обслуживание автомобилей. . Действительно, меры, направленные на увеличение транзитных мощностей и организацию услуг в соответствии с международными требованиями, требуют крупных капиталовложений. Однако необходимо учитывать, что природный потенциал страны, ее географическое положение и т.д. такие факторы важны [8, 9, 10].

Исследования показывают, что не существует универсального подхода к транзиту. Таким образом, транзит рассматривается как важная составляющая современной экономики и выступает элементом логистической организации перевозок. Иными словами, транзит рассматривается как сфера, и в этом случае на первый план выходят вопросы обеспечения и организации собственной инфраструктуры. Во втором случае транзит рассматривается как неотъемлемая часть транспортного процесса, и в этом случае преобладает комплексный подход ко всему процессу. В другом случае транзит рассматривается преимущественно как передатчик информации. Конечно, в этом случае транзитные узлы, транзитные станции передачи информации и т. д. такие устройства занимают лидирующие позиции [8, 9].

Из анализа деятельности транспортных узлов, которые являются важной составляющей национальной транспортной системы, можно прийти к выводу, что проекты и программы, реализуемые в направлении регионального развития, международные программы, реализуемые при участии и инициативе наша страна и т. д. хотя это и привело к серьезному положительному повороту в деятельности транспортных узлов, некоторые проблемы в этой сфере все еще имеются. В частности, необходимо адаптировать как отдельные транспортные узлы, так и национальную транспортную систему в целом к ​​международному спросу, усилить межузловые связи. Вышеупомянутое о транзитных перевозках является указаниями, вытекающими из документов международных организаций в этом направлении, соответствующих двусторонних и многосторонних соглашений. С другой стороны, еще одна проблема, занимающая повестку дня современного мира, связана с устойчивым развитием, которое тесно связано с непрерывной деятельностью и интеллектуальным развитием. В этом смысле основным вопросом, который предстоит решить, является совершенствование эксплуатации узлов, являющихся важной составляющей национальной транспортной системы, в соответствии с требованиями международных документов по грузовым и пассажирским перевозкам и устойчивому развитию, а также опыт ведущих стран и укрепление логистических связей. В этом направлении, прежде всего, должна быть установлена ​​связь между всеми транспортными узлами, чтобы узлы могли видеть заказы на перевозку и порожние транспортные средства в одном виртуальном пространстве. Другими словами, необходимо сформировать виртуальное пространство отгрузки и разместить в нем заказы на отгрузку, а также порожний транспорт. В этом случае можно более тесно координировать деятельность узлов и организовать логистику перевозок, тем самым добиваясь более эффективных результатов .

В современное время логистический подход, считающийся важным инструментом организации долгосрочной эффективной деятельности, впервые был применен в Америке во второй половине XX века. История логистического подхода, который относится к непрерывной цепочке поставок, связана с эволюцией рыночной экономики в развитых индустриальных странах мира. Более широкое применение логистического подхода относится к 70-м годам XX века. Из обобщения различных теоретических воззрений ясно, что логистикой можно назвать совокупность процессов, охватывающих период от начала до конца одной и той же операции или движения. Например, это составляющая логистики, включающая снабжение любого производственного предприятия соответствующими инструментами и оборудованием, сырьем и рабочей силой, реализацию готовой продукции, преобразование полученного дохода в сырье, развитие производства. В этом смысле одним из основных элементов логистики, представляющей собой непрерывный цепной процесс, является транспортная система, транспортные процессы .

Известно, что формирование удобной и гибкой транспортной системы необходимо для организации логистических перевозок в национальной транспортной системе, что напрямую связано с эффективным управлением. Другими словами, невозможно предоставлять быстрые, безопасные и эффективные транспортные услуги без развитого управления. С другой стороны, долгосрочная прибыльная работа каждого вида транспорта, а также автотранспортной системы вместе со средствами транспорта, инфраструктурное обеспечение, особенно работа автосервисных предприятий, обеспечивающих содержание и исправность автомобилей. , уровень содержания дорог, кадровый потенциал, организация обслуживания и т.д. зависит от многих вопросов, таких как С этой точки зрения целесообразнее комплексно подойти к вопросу организации транспортного обслуживания в должной форме и на должном уровне. Как уже говорилось, основная задача транспорта – своевременное, безопасное и с минимальными затратами удовлетворить потребность общества в перевозках. Выполнение этих условий во многом зависит от состояния транспортных средств, уровня исправности и расчистки дорог, наличия современного персонала, способного эффективно и оперативно управлять, а также правильной организации дорожного движения. Поэтому эффективное управление транспортной системой означает обеспечение развитой инфраструктуры и управление инфраструктурными территориями [4, 7].

С этой точки зрения эффективное управление транспортной системой означает и правильную организацию деятельности необходимых инфраструктурных участков. В целом эффективные меры управления должны включать как инфраструктуру, так и направления, обеспечивающие логистические связи между отдельными видами. Другими словами, одно направление эффективного управления – это создание необходимого инфраструктурного обеспечения, а другое – правильная координация деятельности разных типов системы. В этом смысле логистическую организацию транспортных услуг с расширением связей между различными видами транспорта следует рассматривать как важный фактор эффективности управления [7].

Как известно, развитие транспортных услуг способствует росту экономических отношений, основанных на эффективном использовании природных условий и имеющихся ресурсов. Также эффективное управление транспортной системой создает возможность экономических связей, в том числе межрегионального развития, которые определяют место страны на мировом рынке. Конечно, развитие любой системы, в том числе и транспортной, напрямую зависит от уровня развития отдельных сфер, ее образующих. В связи с этим было бы целесообразно определять приоритетные направления развития для разных видов транспорта отдельно, а также координировать эти направления в комплексе [3, 5, 6, 10].

Все это необходимо также для обеспечения более эффективного использования в будущем нового грузового терминала, расположенного на 400 гектарах в поселке Алят. Автомобильный транспорт способен осуществлять перевозки в порт и из порта, однако ведущее положение в перевозке крупногабаритных грузов между портами принадлежит водному и особенно железнодорожному транспорту. Поэтому очень важно, чтобы услуги железнодорожного, водного и автомобильного транспорта были более тесно скоординированы. Если принять во внимание, что ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс еще больше увеличит грузоперевозки, то мы увидим, что упомянутое является необходимостью, вытекающей из требований дня.

В частности, адаптировать транспортную систему к принципам устойчивого развития и модернизировать железнодорожный транспорт в нашей стране, один из видов транспорта, который важен для организации логистических перевозок, реконструировать дороги с целью увеличения объемов перевозок, модернизировать существующую инфраструктуру и транспортные средства, а также обеспечить устойчивые и эффективные услуги. Расстановка приоритетных направлений, использование новых современных транспортных технологий и современных информационных и коммуникационных технологий является необходимостью сегодня.

Таким образом, в современную эпоху, когда логистические подходы к физическому распределению продукции становятся все более сильными, логистическая организация перевозок необходима и неизбежна в нашей стране, располагающей многочисленными транспортными узлами и богатыми транзитными возможностями. Для этого, как уже говорилось выше, чрезвычайно важно, чтобы все виды транспорта работали согласованно, чтобы были укреплены физические и виртуальные связи между транспортными узлами, чтобы деятельность узлов и межузловых связей соответствовала международным требованиям. Рост логистических перевозок в наше время объясняется тем, что производители отдают предпочтение цепному процессу, чтобы избавиться от затрат на складирование и хранение и не вкладывать дополнительные средства в сырье. В результате в процессе появляются новые участники-посредники, и для контроля их деятельности и обеспечения гибкости процесса возникла необходимость укрепления логистических связей. Поэтому каждая логистическая функция и операция, а также участники логистической системы должны действовать тесно взаимосвязанными и скоординированными способами.

 СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

#

1. “Azərbaycan Respublikası regionlarının 2009-2013-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafi Dövlət Proqramı”, “Respublika” qəzeti, 16 aprel 2009-cu il;

2. “Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafına dair

Dövlət Proqramı (2004-2008-ci illər)”, Bakı, “Nurlar”, 2004-cü il;

3. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişafı Strategiyası.

<https://silo.-tips/download/azrbaycan-respublikasnn-nqliyyat-sektorunun-nkiaf-strategiyas>;

4. Alıyev, İ.H. “Milli iqtisadiyyat: modernləşmə və davamlı inkişaf” / İ.H.Alıyev, S.Y.Hüseynov, A.M.Əsədov. Bakı: “Avropa” nəşriyyatı, –2012, –419 səh.

5. Bağırov, S.M. “Dəmiryol nəqliyyatı” / S.M.Bağırov. Bakı: Çaşıoğlu, –2002, – 328səh.

6. Cavadov, Ə.Ə. “Daşımalar və vahid nəqliyyat sistemi” / Ə.Ə.Cavadov. Bakı: “Təhsil” NPM, –2014, 360 səh.;

7. Cümşüdov, S.Q. “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı timsalında)” / S.Q.Cümşüdov, A.M.Əsədov. “TI-MEDIA” NPM, Bakı: – 2008, –152 s. ;

8. Əsədov, A.M. “Azərbaycanda milli nəqliyyat sisteminin formalaşmasında və davamlı inkişafında beynəlxalq layihələrin rolu” // A.M.Əsədov / AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Xəbərlər, –2010, №1, –s.48-54;

9. Əsədov, A.M. “Azərbaycanda tranzit xidmətlərinin təşkili və təkmilləşdirilməsi istiqamətləri” // A.M.Əsədov/ AKU, “Kooperasiya” jurnalı, – 2013, №3(30), –s.134- 140;

10. Əsədov, A.M. “Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin for malaşması və davamlı inkişafı: elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri” / A.M.Əsədov.

Bakı: Monoqrafiya, –2013, “Avropa” nəşr., –352 səh.