

TURİZM LOGİSTİKASI VƏ ONUN MƏHSULU OLAN NƏQLİYYAT TƏŞKİLEDİCİSİNİN ARAŞDIRILMASI

Heybətulla Mabud oğlu Əhmədov, Qəzənfər Nəsrulla oğlu Axundov
Azərbaycan Texniki Universiteti, Bakı, Azərbaycan

TOURISM LOGISTICS AND TRANSPORTATION OF ITS PRODUCTS INVESTIGATION OF THE ORGANIZER

Heybatulla Mabud Ahmedov, Gazanfar Nesrulla Akhundov

Azerbaijan Technical University, Baku, Azerbaijan: heybetahmed@aztu.edu.az, qezenfer.axundov@aztu.edu.az
<https://orcid.org/0009-0001-2798-6477>

Abstract. In the article, taking into account that the provision of transport is one of the main elements of the tourism potential and also creates an opportunity for the economic development of the regions, it is possible to determine the demand for transport in tourism and also to increase the competitiveness of tourism by deeply investigating this activity of the tourism product as a transport organizer in the mentioned directions. The article also deeply examines the possibilities of magnetoplanes as a productive and efficient means of passenger transport, taking into account that they are considered as fast as airplanes, as reliable as railway transport, as convenient as cars, and that they have already won the favor of passengers and tourists in a number of developed countries. the plan and prospects of its application as a tourist vehicle are mentioned.

Keywords: *tourism potential, tourism transport provision, tourism logistics, tourist trips, competitiveness of tourism.*

© 2024 Azerbaijan Technical University. All rights reserved.

Giriş. Turizm logistikasının nəqliyyat təşkiledicisi turizm sənayesi barədə ümumi təəssürat yaratmaqda mühüm rol oynayır, turizmin yeni görüntülərinin yaradılmasına kömək edir, turist səyahətləri üzrə yeni istiqamətlər və marşrutlar müəyyən etməyə imkanlar açır və ümumiyyətlə turizmin inkişafına təkan verir. Nəqliyyat təminatı turist-səyahət potensialının əsas elementlərindən biri olduğunu, regionların iqtisadi inkişafına da imkan yaratdığını nəzərə alaraq, nəqliyyat təminatının tədqiqatı üsullarından istifadə etməklə, turizmdə nəqliyyat daşınmalarına olan tələbatı müəyyən etmək və beləliklə də turizmin rəqabətə davamlılığını artırmaq mümkündür.

Turizm logistikasının müasir nəqliyyat təminatının inkişafı turistlərin rahat səyahətlərə cəlb edilməsinin, əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan ehtiyaclarının ödənilməsinin, turistlərə və təbiətə aid resursların qorunmasının və ümumilikdə ərazinin davamlı inkişaf etdirməsinin başlıca tələblərindən biridir.

Məsələnin qoyuluşu. Qeyd edilən məsələnin müsbət həllinə nail olmaq üçün nəzəri təhlil əsasında turizmin nəqliyyat təminatının xüsusiyyətlərini ictimai-iqtisadi cəhətdən qiymətləndirməklə, bu sahədəki çatışmazlıqları araşdıraraq beynəlxalq aləmdə mövcud olan müasir müsbət ənənələri ölkəmizin sosial-iqtisadi imkanları çərçivəsində tətbiq edilməsi başlıca vasitələrdən biridir [1].

Müasir *turist səyahətlərini* genişləndirməyə və turizm məkanları üzrə nəqliyyat kommunikasiyalarını təşkil etməyə imkan verən təkmilləşdirilmiş logistik nəqliyyat təminatı olmadan, turizm logistikasının inkişafı barədə hər-hansı bir fikir söyləmək çətindir.

Turizm və səyahətlər – insanın həyat fəaliyyətini onun başqa yerə, regiona və ya ölkəyə müvəqqəti səyahət etməklə adi yaşayış sferalarından fərqləndirərək təsvir edən, iki bağlı bölünməz anlayışlardır.

Turist - səyahət və ya yürüşdə qrup və ya fərdi şəkildə iştirak edən şəxs adlanır. BMT təyinatına görə, turist – bir gecədən çox və bir ildən az müddətə müəyyən yerə səyahət edən şəxsə deyilir.

Səyahət – hər hansı bir ərazidə və müəyyən zaman fasiləsində insanın yerdəyişməsidir, səyahəti həyata keçirən insan isə istifadə etdiyi hərəkət vasitəsindən, istiqamətindən və məqsədindən asılı olmayaraq səyahətçi adlanır.

Beləliklə də, *turizm* – turistlərlə yerinə yetirilən səyahətlərin xüsusi kütləvi bir növü olmaqla, turizmin aydın müəyyən edilmiş hədəflərinə malik olan, həmçinin belə səyahətləri təşkil və müşayiət edən bir fəaliyyət sahəsidir [2, s. 821-825].

Turizm fəaliyyəti, turizmin və ona yanaşı olan bir sıra sahələrin, o cümlədən nəqliyyat sahəsinin müxtəlif müəssisələri tərəfindən həyata keçirilir. Turizm, səyahətlərdən fərqli olaraq iqtisadiyyatın və siyasətin təsir gücünü sınamaq, həmçinin hadisələrin daxili təbiətinin dualizmini hiss etmək imkanına malikdir.

Milli turizm məhsulu səyahətlər zamanı turistlərin ehtiyaclarının təmin olunması üçün uyğun gələn hər bir şeydən formalaşa bilər. Başqa sözlə desək, bu, səyahət planlaşdırılan ərazinin mədəni-tarixi mirasını və təbii-iqlim şəraitini, həmçinin turizm xidmətləri, məhsulları və təminatı üzrə sahə müəssisələrini (məsələn, nəqliyyat kompaniyalarını) təklif edən ümumi turizm resursları kompleksinin imkanları sayəsində yarana bilər [3, s. 421-428].

Məsələnin həlli. Məlumdur ki, *turizm məhsulunu* istifadə edən turist, başqa yerdən, regiondan və ya dövlətdən gətirilmiş vasitələrlə hesablaşmalar aparır və bununla da maliyyə axınları formalaşdırılaraq yeni müəssisələr, iş yerləri, həmçinin vergi ödəmə bazasının yaranması təmin olunur. Ona görə də, turizm, nəqliyyat və başqa bunlarla yanaşı sahələrin gəlirliliyi, turizm resurslarının idarə edilməsinin nə qədər keyfiyyətlə aparılmasından asılı olur [4].

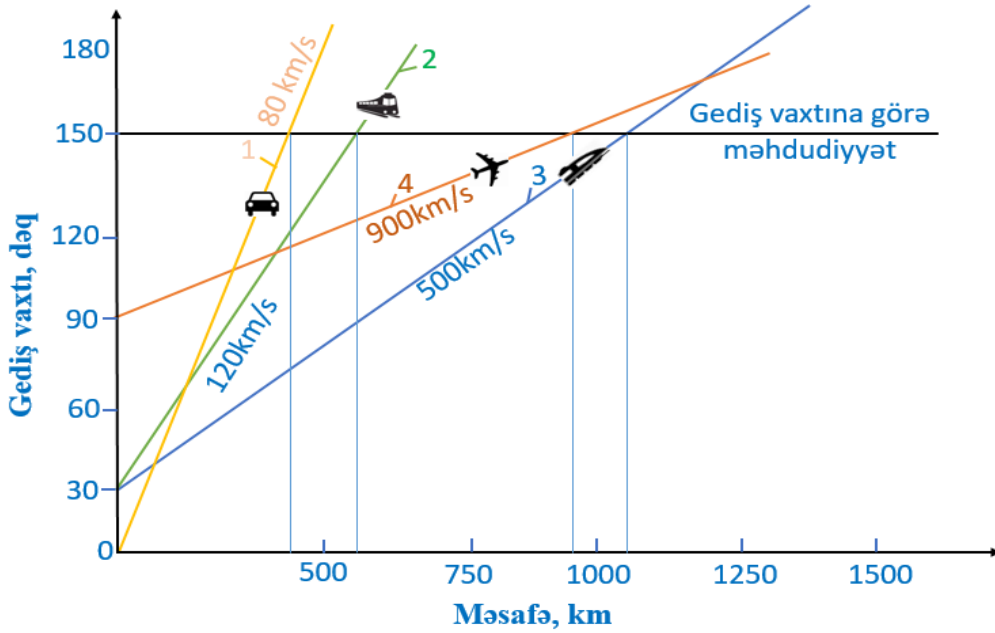
Turist xidmətləri – səyahətin gedişində turistin ehtiyaclarını təmin edən müxtəlif nəqliyyat növləri ilə daşınmaların, yerləşdirilmələrin, qidalanmanın və ekskursiya xidmətləri ilə bağlı vasitələrin elementləri, həmçinin ümumilikdə turizm logistikasının elementlər kompleksidir. Qeyd edilən xidmətlərlə mallar arasındakı fərq onunla əlaqədardır ki, bu xidmətlər yalnız istehlak yerində yaranır. Maddi mallar isə qabaqcadan yaradılır və sonra istehlakçıya çatdırıldığı yerdə istifadə olunur. Ancaq xidmət, onun özünün yaradılması üçün lazım gələn personala təlim keçmə və avadanlığın hazırlığı kimi xidmətlərin əvvəlcədən yaradılmasını da tələb edir. Turist xidmətini vizual görünməyən mal da saymaq olar, amma belə xidmətin gözlənilməsi prosesini malın istehlakçıya çatdırılma zamanı ilə müqayisə etmək daha doğru olar. Həmçinin, bu xidmətlərin əksər hissəsi maddi predmetlərdən istifadə edilmə tələbini də irəli sürür. Məsələn, hər hansı bir nəqliyyat daşıma xidmətinin təmin edilməsi üçün lazım olacaq nəqliyyat vasitəsinin və onun idarə edilməsi üçün tələb olunan yüksək hazırlığa malik olan mütəxəssisin seçilməsi, həmçinin bu daşımaları yerinə yetirmək məqsədi ilə geniş infrastruktur təminatının vacibliyi əsas amillərdən sayılır. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, səyahətin gedişində turistin hərəkəti aktiv (yəni, insanın özü gücü sayəsində həyata keçirilən – piyada turizm, velosiped səyahəti, avar çəkmə, üzgüçülük, qayalara dırmaşma və s.) və müxtəlif nəqliyyat növlərinin köməyi ilə passiv formada mümkün ola bilər [5, s. 110-115].

Hazırda turizm logistikasında istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin təkmilləşdirilməsi və bu sahədə daha müasir yeni daşınma üsullarının yaradılması istiqamətində ciddi elmi-tədqiqat işləri yerinə yetirilir [6, s.178-216, 7, s.4]. Bu elmi-tədqiqat işlərinin əsasını gələcəkdə turist-sərnişin daşımalarında rahat, sürətli və və iqtisadi cəhətdən əlverişli sayılan *maqnit yastıqlı qatarların (maqnitoplanların)* respublikamızın ərazisində istifadəsinin əsaslandırılması təşkil edir. Məlumdur ki, sərnişin nəqliyyat növlərində kütləvi daşımalar zamanı təhlükəsiz hərəkət sürətinin artırılması, cəmiyyətin sosial və iqtisadi tələblərinə cavab verir. Mütəxəssislər qeyd edirlər ki, uzaq məsafələrə hərəkət zamanı sərnişinin yolda olma vaxtı (“qapıdan-qapıya” hərəkətdə) 3-4 saatdan artıq olmamalıdır. Sərnişinlərin hərəkətdə olma vaxtı 2,5 saat (150 dəq.) olmaq şərti ilə müxtəlif nəqliyyat növlərinin səmərəli istifadə dairəsi mütəxəssislər tərəfindən müəyyən edilmiş və şəkildə göstərilmişdir.

Müəyyən edilmişdir ki, qeyd edilən müddət ərzində sərnişin avtomobillə 150 km, qatarla 250 km, təyyarə ilə 900 km, maqnitoplanla isə təqribən 1000 km məsafəni rahat qət edə bilər. ABŞ, yapon, çin və alman mütəxəssisləri təcrübələrlə müəyyən etmişlər ki, müasir nəqliyyat növlərilə müqayisədə maqnitoplanlar 50-1100 km məsafələrdə vaxta qənaət etməyə imkan yarada bilər.

“Maqnitli” yolların inşası ilə insanlar bir iş günü ərzində 1000 - 2000 km məsafə qət etməklə, 3-4 saat ərzində istənilən məsələni həll edib öz evinə qayıtmaq imkanını əldə edirlər.

Bu zaman sənişin hətta hava nəqliyyatı ilə müqyisədə belə vaxta qənaət edir. Çünki, aeroportlar şəhərdən xeyli kənarında yerləşdiyindən, səssiz və ekoloji təmiz maqnitoplan isə şəhərin mərkəzindən keçərək hərəkətini davam etdirə bilər. Həm də enerji və ya yanacaq sərfi maqnitoplanlarda hava nəqliyyatına nisbətən 2 dəfədən də azdır. Bunlardan başqa pis hava şəraitində təyyarələrin uça bilməməsi hallarında sənişinlərin ləngimələrini və öz planlarını dəyişərək həyəcanlanmalarını da xüsusi qeyd etmək lazımdır. Yaddan çıxarmaq olmaz ki, hava nəqliyyatı ilə ətraf mühitə səs və zərərli qazlarla göstərilən mənfi təsirlər sənişinlərə və ətraf qəsəbələrdə yaşayan əhaliyə ziyan yetirir və kənd təsərrüfatına yararlı xeyli torpaq sahəsi aeroport ərazisi üçün istifadə edilir.



Müxtəlif nəqliyyat növlərinin sənişin daşımalarında səmərəli istifadə edilmə dairəsi:
1- şəxsi avtomobillər; 2 - dəmiryol nəqliyyatı; 3 - maqnitoplanlar; 4 – hava nəqliyyatı

Qeyd etmək lazımdır ki, 400-500 km/s maqnitoplanlar üçün son sürət həddi sayılmır. Nisbətən böyük hərəkət sürətlərində aerodinamik müqaviməti dəf etmək üçün çox yüksək enerji sərf etmək lazım gəlir. Yəqin ki, belə yüksək sürətlərdə maqnitoplanın atmosfer təzyiqi azaldılmış və ya havasız boru içərisində hərəkəti daha məqsədəuyğundur. Belə layihələr artıq işlənib hazırlanmışdır. Məsələn, ABŞ-da “Mel” və “Planetran” layihələrində maqnitoplanların sürəti uyğun olaraq 900 və 960 km/s, AFR-in “Lende” layihəsində isə sürət 1000 km/s nəzərdə tutulur. Ancaq, bu layihələrin həyata keçirilməsi, gələcəkdə “adi” maqnitoplanların geniş istismarından sonra mümkün olacaqdır.

Hazırda böyük şəhərlərdə ənənəvi sənişin nəqliyyat növləri daima artmaqda olan sənişin daşımalarının yerinə yetirilməsini təmin edə bilmir. Şəhərdaxili və şəhəratrafi daşımalar hazırda aşağıdakı şəraitlərdə yerinə yetirilir [6, s. 178-216]:

- daşıma keyfiyyəti və müntəzəmliyi yarıtmaz səviyyədə olur, xüsusən “pik” saatlarında hərəkət vasitələrinin dolma əmsalı normadan 2 - 3 dəfədən çox olduğu hallara daha çox təsadüf edilir;
- yerüstü şəhər nəqliyyat növlərində hərəkət sürəti azalmış (16-20 km/s) və bu da sənişinlərin iş yerinə çatma vaxtını (həftə ərzində 8 - 10 saata qədər) artırmışdır. İş yerinə çatma vaxtı əksər hallarda gündəlik olaraq 1 saata qədər yüksəlir. Mütəxəssislər müəyyən etmişlər ki, sənişinlərin, iş yerlərinə çatana qədər hər 10 dəqiqə ərzində komfortsuz vəziyyətdə olmaları, onların iş qabiliyyətini və məhsuldarlığını 3 - 4 % azaldır;
- havanın çirklənmə dərəcəsi son illər 3-4 dəfə artmış və səsin səviyyəsi isə xeyli yüksəlmişdir;
- avtomobil sənişin daşımalarında maye yanacaq sərfi bir neçə dəfə artmışdır;

– avtomobillərin sayının artması ilə yanaşı baş verən yol-nəqliyyat hadisələrinin sayı da artmışdır.

Hər il dünyada baş verən yol-nəqliyyat hadisələrində ölənlərin sayı hazırda 10 mln. nəfərdən çoxdur.

Yerüstü ənənəvi sərnişin nəqliyyat növlərində yəqin ki, müəyyən gizli imkanlar mövcuddur. Ancaq, buna nail olmaq üçün onların təkmilləşdirilməsi və aparılan yenidənqurma işləri, gələcək üçün nəqliyyat problemlərini heç də həll etmir. Artıq bu sahədə yeni, keyfiyyətli texniki tədbirlər həyata keçirilməlidir. Sərnişinlərə, xüsusən də turistlərə yüksək keyfiyyətli və mədəni nəqliyyat xidməti göstərmək imkanı olan nəqliyyat sistemi, yüksək və təhlükəsiz hərəkət sürətinə malik maqnitoplanlardır.

Maqnitoplanların xeyrinə ən güclü faktor sürətli dəmiryol nəqliyyatına nisbətən onların 2 - 3 dəfə daha çox hərəkət sürətinə malik olmalarıdır. Məlumdur ki, hərəkət sürətinin artması ilə hərəkətə sərf olunan vaxt azalır, gedişlərin tezliyi və uzaqlığı isə artır. Gediş müddətinin azalması, sərnişinin işgüzar məqsədlərə və ya sərbəst vaxta sərf olunan vaxtının artmasına səbəb ola bilər. Gediş tezliyinin yüksəlməsi, sərnişin axınına yüksəldir ki, bu da bu yeni layihələndiriləcək nəqliyyat növünün səmərəliliyinin artırılması üçün əsas şərtidir. Bundan başqa gedişlərin sayının artması iqtisadi və sosial aktivliyin yüksəlməsinə gətirib çıxarır. Və, nəhayət, sərnişinlərin gediş uzaqlığının artması əhalinin fəaliyyət dairəsinin yüksəlməsinə və əlavə əmək ehtiyatlarının cəlb olunma imkanlarının genişlənməsinə səbəb olur. Həm də zəhmətkeşlərin sürətlə və yüksək komfortla daşınması (bu isə maqnitoplanlarla tam həyata keçirilə bilər), iş növbəsinin əvvəlində məhsuldarlığın azalmamasına gətirib çıxarır. Ancaq, bütün bu qeyd edilən müsbət cəhətləri iqtisadi səmərəlilik hesablarında tam nəzərə almaq mümkün olmur. Məsələn, bu yeni nəqliyyat sisteminin estakadalar üzərində qurulması səbəbindən yerin səthində səsin və titrəmələrin olmamasından ekoloji üstünlüyünü və kənd təsərrüfatına yararlı torpaqların zəbt olunmamasını aid etmək olar [7, s. 4].

Jurnalistlərin, internetin və reklamların məlumatlarına görə hazırda Yaponiyada gümüşü rəngdə maqnitoplanlar estakadalarda düyü zəmilərinin üzərində saatda 400 km sürətlə şütüürlər. AFR - də "Transrapid - 04" tipli maqnitoplanların hərəkət etdikləri estakadaların yaxınlığında ev heyvanları sakitcə otlayırlar. Sərnişinlər maqnitoplarda nə səsi, nə də silkələnmələri hiss etmirlər. Ancaq, məlumatlara görə Yaponiyada sürətli dəmiryol qatarlarının estakadalar üzərində hərəkəti zamanı yaranan səs-küydən və titrəmələrdən yaxınlıqda yerləşən binaların əhalisi narahatçılığa məruz qalırlar.

Estakadalı yollar ideyası (əvvəllər bunu "sütunlar üzərində yollar" adlandırırdılar) hələ XIX əsrdə irəli sürülmüş və ilk belə yollardan biri 1820 - ci ildə Moskva ətrafında estakada üzərində vaqonları atlar vasitəsilə hərəkət etdirmək üçün tikilmişdi.

Məlumdur ki, maqnitoplanların kütləsindən estakadalara düşən təsir qüvvəsi bərabər paylandığından, ənənəvi təkərli dəmiryol nəqliyyatı üçün inşa edilmiş estakadalara nisbətən maqnitoplanlar üçün inşa edilmiş estakadalar yüngül və ucuz materialdan hazırlanır. İnşaatçılar estakadaları şəbəkəli və incə inşa etməklə, şəhərlərin qədim arxitektura görünüşünə xələl gətirməməlidirlər.

Estakadalı yollarda ənənəvi yerüstü nəqliyyatın və piyadaların yol kəşimlərinin olmamasından (onların hərəkəti estakadaların altı ilə təşkil edildiyindən), sürət göstəricisi məhdudlaşmır və qeyd edilən maneələrin olmamasından toqquşmalara təsadüf olunmur. Belə estakada üzərində hərəkət küçələrdə, yollarda və avtomagistrallarda gərginliyi azaldır.

Hazırda estakadalı yollar elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərinə əsaslanaraq yeni texnologiyalarla layihələndirilir və inşa edilir. Müasir dəmir - beton estakadaların tikintisinin orta dəyəri metro xəttinin dəyəridən 3-8 dəfə az, inşa tempi isə 5 - 10 dəfə yüksəkdir. Ancaq, estakadalar yerüstü avtomobil və dəmir yollarının inşasından baha başa gəlir. Qeyd edilənlərdən başqa estakadalar öz üstünlükləri ilə diqqəti daha çox cəlb edir: az torpaq işləri görülür, dayaqların sahəsinə uyğun az torpaq sahəsi zəbt edir; bütün elementlərinin zavodlarda hazırlanması mümkün olur; kontakt xətlərinin və kabellərin estakadaya bərkidilməsi nisbətən asan olur; istismarı və texniki xidmətləri rahat yerinə yetirilir. Estakadaları mövcud avtomobil və dəmir yollarının üzərində, hətta 2 mərtəbəli, müxtəlif istiqamətli hərəkət üçün də inşa etmək olar. Yüksək sürəti təmin edəcək estakadalı qısa

yollar şəhərdən kənarda yerləşən yaşayış massivlərini əhalinin iş yerlərilə, istirahət zonaları ilə və şəhərin ətraf qəsəbələr ilə əlaqələndirmək üçün əsas vasitələrdən biridir. Maneçilikləri aradan qaldırmaq üçün estakadaları evlərin, çayların, yolların və meşə massivlərinin üzərindən və düzxətli inşa etməyə çalışırlar. Bəzi qədim şəhərlərdə binaların arxitektura mənzərəsini pozmamaları üçün maqnitoplanlar estakadalarla “yerin altına” (tunellərə) daxil olurlar. Ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat növü kimi maqnitoplanlar estakadalı yollarla kurort zonalarında da geniş istifadə oluna bilər. Yəni, turizm logistikasında bu nəqliyyat vasitəsi bütün üstünlükləri ilə əvəzolunmaz rahat və təhlükəsiz hərəkət vasitəsi sayıla bilər [8].

Respublikamızın böyük şəhərlərində, xüsusən paytaxt şəhəri Bakıda avtomobil nəqliyyatının hərəkətində yaranan ciddi problemlər, gələcəkdə estakadalar üzərində qurulması mümkün olan “maqnitli” yolların köməyi ilə aradan qaldırıla bilər. Bakı şəhərinin coğrafi şəraitini və relyefini nəzərə alaraq, respublikanın cənub zonasında yerləşən Lənkəran Beynəlxalq aeroportunu, Lənkəran və Bakı şəhərlərinin dəmiryol və avtomobil vağzallarına yaxın və Heydər Əliyev Beynəlxalq hava limanından keçməklə Şimal zonası ilə, həmçinin Heydər Əliyev Beynəlxalq hava limanını bir sıra rayon mərkəzlərindən, Gəncə şəhərindən və Gəncə Beynəlxalq aeroportundan keçməklə Respublikanın qərb zonasında inşa edilmiş beynəlxalq aeroportlarla, Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi zonaları ilə, həmçinin Naxçıvan və Türkiyə ilə “maqnitli” yollar vasitəsilə əlaqələndirmək olar. Respublikanın Beynəlxalq aeroportlarının, vağzalların və bir sıra şəhərlərin yüksək sürətli, rahat nəqliyyat vasitəsi sayılan maqnitoplanlarla təmin edilməsi, əhalinin və turistlərin şəhərlərarası və şəhərdaxili sənişin daşımalarına olan tələbatının vaxtında və yüksək keyfiyyətlə yerinə yetirilməsinə imkan yaradardı. Həmçinin bu yeni nəqliyyat sistemi Respublika ərazisində və qeyd edilən şəhərlərin daxili rayonlarında yerüstü nəqliyyat vasitələrindəki gərginliyi də xeyli azaltmış olardı. Maqnitoplanların hərəkəti üçün hətta 2 mərtəbəli estakadalar da nəzərdə tutula bilər. 1 - ci mərtəbədə kiçik sürətli (80 - 90 km/s) və nisbətən yaxın dayanacaqları olan, ikinci mərtəbədə isə yüksək sürətli maqnitoplanların hərəkətinə imkan yaratmaq olar. Qeyd etmək lazımdır ki, maqnit asqılı bu yeni nəqliyyat növü ilə Respublikamızın Beynəlxalq hava limanlarını əlaqələndirməklə Heydər Əliyev Beynəlxalq aeroportunun “düyün” hava limanına (beynəlxalq termin kimi buna XABA da deyilir və onlar uzaq məsafələrə sənişin daşımalarının müntəzəmliyini təmin etmək məqsədilə sənişinləri bir yerə yığmaq və oradan onları istədikləri istiqamətlərə yola salmaq üçün nəzərdə tutulan bölüşdürmə mərkəzi sayılır) çevrilməsinə və sənişinlərin çox uzaq (qitələrarası) uçuşlarının təşkil edilməsi üçün onları “nasos” kimi özünə cəlb etməsinə şərait yaranardır. Əgər bir qədər xəyala qapılısaq, XXI əsrin ortalarından sonra respublikamızın bu yeni nəqliyyat sistemini Rusiya Federasiyasının Şimali Qafqaz və Krım “maqnitli” yolları ilə birləşdirməklə, bu yüksək sürətli nəqliyyat növü ilə bütün Avropa məkanına çıxış əldə etmək mümkündür. Bu zaman sənişinlərin, o cümlədən turistlərin “qapıdan-qapıya” hərəkətinə sərf edəcəyi vaxt, praktiki olaraq onların hava nəqliyyatından istifadə etdikləri vaxta bərabər olacaqdır. Ancaq, hava nəqliyyatına nisbətən bu nəqliyyat növünün havanın şıltaqlığından, pis görünüş məsafəsindən və ildırımından ləngimələri olmayacaq, gediş haqqı ucuz, hərəkət təhlükəsizliyi və rahatlığı isə yüksək olacaqdır. Daha uzaq gələcəkdə maqnitoplanların borunun içərisində vakuumlu şəraitdə sürərək 1000 km/s və bundan da yüksək sürətlə hərəkət edəcəyini (uçacağını) təsəvvür etmək çətin deyil. Hətta gələcəkdə metro tikintisində maqnitoplanlar ideyasının tətbiqi də mümkündür. Bunun üçün mövcud metro vaqonlarının alt hissəsində yerləşən təkərlər quraşdırılmış arabacıqların maqnit asqısı ilə əvəz olunması nəticəsində vaqonların hündürlük ölçüləri, o cümlədən də tunelin ölçüləri təqribən 2 dəfəyə qədər azalar və onun inşasına sərf olunan xərclər (həmçinin inşa edilmə müddəti) də xeyli azalmış olar. Yeni metro tikintisi nəzərdə tutulan böyük şəhərlərdə, gələcəkdə bu cür “kiçik diametrlili” tuneli olan metronun inşası daha əlverişli sayıla bilər.

Nəticə. Beləliklə də nəqliyyat təminatının turizm potensialının əsas elementlərindən biri olduğunu və regionların iqtisadi inkişafına da imkan yaratdığını nəzərə alaraq, turizm məhsulunun nəqliyyat təşkilatçısı kimi onun bu fəaliyyətini qeyd edilən istiqamətlərdə dərindən araşdırmaqla, turizmdə nəqliyyat daşımalarına olan tələbatı müəyyən etmək və həmçinin turizmin rəqabətə davamlılığını artırmaq mümkündür. Aparılan çoxsaylı araşdırmalarla bir məhsuldar və səmərəli

sərnişin nəqliyyat vasitəsi olaraq *maqnit yastıqlı qatarların (maqnitoplanların)* digər imkanları da dərindən öyrənilmiş, onların təyyarə kimi sürətli, dəmiryol nəqliyyatı kimi etibarlı, avtomobil nəqliyyatı kimi münasib sayıldığını və artıq bir sıra inkişaf etmiş ölkələrdə sərnişinlərin, həmçinin turistlərin rəğbətini qazanmasını nəzərə alaraq, Azərbaycan Respublikasında da gələcəyin əsas turist nəqliyyat vasitəsi qismində tətbiq edilmə planı və perspektivləri qeyd edilmişdir.

ƏDƏBİYYAT

1. Əhmədov H.M., Axundov Q.N. Turizmdə nəqliyyat təminatının təkmilləşdirilməsi və bu sahədə yeni daşıma vasitələrinin istifadə edilmə məqsədəuyğunluğu. Türkiyə, “Qalib xalqın müzəffər lideri – İlham Əliyev” adlı multidisiplinar beynəlxalq elmi konfransın materialları, 25 noyabr 2023-cü il, s. 479, 484.
2. Большой глоссарий терминов международного туризма. Под ред. М.Б. Биржакова. СПб., 2005, 996 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. 3-е изд., перераб. и доп. СПб.: Герда, 2007, 528 с.
4. Əhmədov H.M., Axundov Q.N. Turizmin nəqliyyat təminatı kompleksi ilə əlaqədar müəssisələrin idarə edilmə metodlarının və xüsusiyyətlərinin araşdırılması. Bakı ş., MAA, Aviakosmik məsələlərin həllində gənclərin yaradıcı potensialı” mövzusunda IX beynəlxalq elmi-praktiki konfransın materialları, 6-8 fevral 2024-cü il, s. 241-248.
5. Кусков А.С., Транспортное обеспечение в туризме: учебник / А.С.Кусков, Ю.А.Джаладян. -М.: КНОРУС, 2016, 368 с.
6. Əhmədov H.M. Yeni və perspektiv nəqliyyat növləri. Bakı, AZTU, 2014, 491 s. (magistr hazırlığı üçün dərslək).
7. Əhmədov H.M. Mütəxəssis təklif edir. Maqnitli, yoxsa dəmir yol. Maqnitoplan Azərbaycan üçün də səmərəli nəqliyyat vasitəsi ola bilər. Bakı, “Azərbaycan” qəzeti, 09.12.2014, № 269(6835).
8. Əhmədov H.M., Manafov E.K., Nəsirova M.M., Hüseynov F.H. Azərbaycanda Maqlev tipli qatarların tətbiqi perspektivləri. Bakı, Azərbaycan Mühəndislik Akademiyasının Xəbərləri, 2022-ci il, cild 14, № 3, s. 41-53.

TURİZM LOGİSTİKASI VƏ ONUN MƏHSULU OLAN NƏQLİYYAT TƏŞKİLEDİCİSİNİN ARAŞDIRILMASI

H.M.Əhmədov, Q.N.Axundov

Xülasə. Məqalədə nəqliyyat təminatının turizm potensialının əsas elementlərindən biri olduğunu və həmçinin regionların iqtisadi inkişafına da imkan yaratdığını nəzərə alaraq, turizm məhsulunun nəqliyyat təşkiledicisi kimi onun bu fəaliyyətini qeyd edilən istiqamətlərdə dərindən araşdırmaqla, turizmdə nəqliyyat daşımalarına olan tələbatı müəyyən etmək və həmçinin turizmin rəqabətə davamlılığını artırmaq mümkündür. Məqalədə həmçinin bir məhsuldar və səmərəli sərnişin nəqliyyat vasitəsi olaraq maqnit yastıqlı qatarların (maqnitoplanların) imkanları dərindən araşdırılmış, onların təyyarə kimi sürətli, dəmiryol nəqliyyatı kimi etibarlı, avtomobil kimi münasib sayıldığını və artıq bir sıra inkişaf etmiş ölkələrdə sərnişinlərin, həmçinin turistlərin rəğbətini qazandığını nəzərə alaraq, Azərbaycan Respublikasında da gələcəyin əsas turist nəqliyyat vasitəsi qismində tətbiq edilmə planı və perspektivləri qeyd edilmişdir.

Açar sözlər: turizm potensialı, turizmin nəqliyyat təminatı, turizm logistikası, turist səyahətləri, turizmin rəqabətə davamlılığı.

Accepted: 28.03.2024