

TURİZM LOGİSTİKASININ NƏQLİYYAT TƏMİNATINDAKI TƏSƏRRÜFATLARDAN KOMPLEKS İSTİFADƏ TƏDBİRLƏRİNİN GENİŞLƏNDİRİLMƏSİ

Heybətulla Mabud oğlu Əhmədov, Qəzənfər Nəsrulla oğlu Axundov

Azərbaycan Texniki Universiteti, Bakı, Azərbaycan

FROM FARMS IN THE TRANSPORT PROVISION OF TOURISM LOGISTICS EXPANSION OF COMPLEX USE MEASURES

Heybatulla Mabud Ahmadov, Gazanfar Nasrulla Akhundov

Azerbaijan Technical University, Baku, Azerbaijan: heybetahmed@aztu.edu.az, qezenfer.axundov@aztu.edu.az

<https://orcid.org/0009-0001-2798-6477>

<https://orcid.org/0009-0004-1448-164X>

Abstract. In the article, it is stated that the evaluation of the activity of transport types from the transports carried out in the transport enterprises engaged in the transport provision of tourism is carried out according to the level of performance of the indicators characterizing the transport services, and it is shown that the interests of the development of tourism in the form of transport services appear in a contradictory form with a number of plan indicators. It is stated that it is also appropriate to take into account the indicator of "general economic efficiency in passenger transport", which is put forward as the final financial result of the work of all enterprises serving passenger transportation, in the planning process. The use of the general economic efficiency indicator in the mentioned economic practice leads to the requirement of organizational separation of the "passenger transport" sub-field in passenger transport types. In this regard, it is proposed to apply the "general economic efficiency" indicator to all types of transport used in the field of tourism logistics.

Keywords: *tourism logistics, transport provision of tourism, transport enterprises, transport logistics, "general economic efficiency" indicator.*

© 2025 Azerbaijan Technical University. All rights reserved.

Giriş. Məlumdur ki, nəqliyyatın turizmin inkişafındakı imkanları, turistlərə təkcə nəqliyyat xidmətlərinin təklif edilməsi ilə kifayətlənmir. Nəqliyyat logistikasında turizmin özü yerdəyişmə, qonaqpərvərlik, əyləncə, həmçinin qidalanma xidmətləri də daxil olmaqla, səyahət və istirahət edən insanlara kompleks xidmətlər təklif edir. Qeyd edilənlərdən başqa nəqliyyat logistikası səyahətçilər üçün bir sıra digər xidmətlər də təşkil etmək imkanına malikdir. Sırf logistik turizm mövqeyindən baxdıqda, sənişin nəqliyyatına ancaq hərəkət tərkibi kimi yanaşmaq olmaz. Əgər ümumilikdə nəqliyyatla sənişin daşımaları həyata keçirilməzsə, onda fəaliyyət göstərməsi lazım və mümkün olmayan bir sıra müəssisələrə də ehtiyac qalmaz.

Məsələnin qoyuluşu. Hazırda fəaliyyətdə olan təsərrüfat hesabı şəraitində hər bir mövcud müəssisənin təsərrüfat-iqtisadi göstəricilərinin nəticələrini dəqiq müəyyən etməyə cəhd göstərməyin qanunauyğunluğu, nəqliyyatın təşkilati strukturunun ortaya çıxmasının vacibliyi nəticəsində ümumilikdə bütün sənişindəşma kompleksinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi vacibliyinin nəzərə alınması tələbinin reallaşdırılmasına gətirib çıxartdı. Ona görə də öz mövcudluqlarına görə həqiqətən borclu olduqları sənişin axınından tamamilə asılı olan bir sıra müstəqil müəssisələr yaranmış oldu. Bu cür müəssisələrə aşağıdakıları aid etmək mümkündür:

- vağzallar, sənişin agentlikləri, aeroportlar, stansiyalar, pavilyonlar, sahil-liman körpüsünə aid təsərrüfatın tərkibindəki yerüstü stansiya tipli müəssisələr;
- turist-ekskursiya idarəsi, mehmanxana, istirahət otağı, baqajın saxlanma kamerası, öncədən biletlərin satışı kassası;
- müxtəlif nəqliyyat növlərində təşkil olunan ticarət və ictimai işə müəssisələri və s.

Qeyd edilən bu müəssisələrin işinin nəticələri, hazırda turizmin nəqliyyat təminatı ilə məşğul olan müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin fəaliyyətlərinin iqtisadi səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi zamanı nəzərə alınır [1, s. 76–88; 2, s. 111–118].

Məsələnin həlli. Turizmin nəqliyyat təminatı ilə məşğul olan nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi, birinci növbədə bilavasitə nəqliyyat xidmətlərini xarakterizə edən göstəricilərin yerinə yetirilmə səviyyəsinə görə aparılır. Ancaq nəzərə almaq lazımdır ki, nəqliyyat xidmətləri

şəklində turizmin inkişaf etdirilmə maraqları, bir sıra plan göstəriciləri ilə ziddiyyətli formada çıxış edir. Məsələn, sərnişin daşınmasında nəqliyyatın işinin sərnişin-kilometrlərlə (sərn·km) ifadə edilməsi, nəqliyyatın hərəkət sürətinin artırılması və nəqliyyat vasitələrinin dövriyyəsinin sürətləndirilməsindən aslıdır. Nəqliyyat logistikasında turistlərə yüksək xidmət göstərilməsi məqsədi ilə müəyyən məntəqələrdə dayanma-durmaların davamiyyət müddəti mühüm rol oynadığından, bu da nəqliyyatın işinin azalmasına və onun maya dəyərinin artmasına səbəb olur. Ona görə də, turistlərə xidmət göstərilən zaman nəqliyyat işinin qiymətləndirilməsi məqsədi ilə digər meyarlardan da istifadə etmək lazımdır. Məsələn, bu məqsədlə nəqliyyatın gördüyü işi “gətirilmiş sərn·km” ölçü vahidi ilə qiymətləndirilməsi daha məqsədəuyğun sayılır. Yəni, turizm logistikasında istifadə olunan nəqliyyatın gördüyü işin hər sərn·km-lə miqdarı, adi halda mövcud olan sərnişin daşımalarına nisbətən daha yüksək olması anlamına gəlir. Bu da turizmin inkişafı ilə əlaqədar olaraq bu sahəyə xidmət edən nəqliyyat idarələrinin xalis nəqliyyat işinin miqdarında onların uduzmalarına gətirib çıxarır. Qeyd edilənləri nəzərə alaraq, nəqliyyat təsərrüfatlarının planlarında turist daşımaları ilə bağlı görülməli işin həcmi və gələcək logistik nəqliyyat turizminin inkişafını xarakterizə edən bəzi digər göstəricilərin də əlavə olunması vacib sayılır.

Qeyd edilənlərdən başqa, çay sərnişin gəmilərinin fəaliyyətləri prosesində yaranan gəlirlər təkcə sərnişinlərin daşınması ilə bağlı olmur. Yəni, bu halda gəlirlər yüklərin daşınmasından və “digər” yığımlardan da əldə edilir. Bu baxımdan da, ümumilikdə su nəqliyyatının və sərnişin donanmasının işinin qiymətləndirilməsi məqsədi ilə ümumi bir kompleks göstəricinin tətbiq edilmə vacibliyi ortaya çıxır. Hazırda, sərnişin donanmasında yüklərin və baqajın daşınmasından və “digər” yığımlardan əldə edilən gəlirlər nəzərə alınmır. “Digər” yığımlar dedikdə, buraya vanna otağından və ya duşdan sərnişinlərin istifadə etmələrinə görə ödənişlərin həyata keçirilməsi aid edilir. Məlumdur ki, tranzit daşımaları ilə məşğul olan gəmilərdə duş kabinələrinin mövcudluğu, istirahət və rahatlıq üçün salonun olması səviyyəsi qədər vacibdir. Qeyd edilən hər iki hal üçün belə otaqların saxlanması xərcləri, sərnişinlərin daşınmasına çəkilən xərclərə aid edilir. Bunların arasında yaranan fərq, yalnız bu xərclərin əvəzinin qaytarılması üsulu ilə əlaqədardır. Yəni, sərnişindən duşdan istifadəyə görə əlavə ödəniş tələb olunsun da, gəmidə salondan istirahət üçün istifadə xərci biletin dəyərinə daxil edilir. Su nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlirdən qeyd edilən xidmətlərə görə alınan məbləğin ixtisara salmasına isə heç bir əsas yoxdur.

Yuxarıda qeyd olunanlardan belə nəticə çıxarmaq olar ki, ümumilikdə və ya əksər hallarda sərnişin daşımalarına xidmət edən bütün müəssisələrin işinin yekun maliyyə nəticəsi kimi irəli sürülən “sərnişin nəqliyyatında ümumi iqtisadi səmərə” göstəricisinin planlaşdırılma prosesində nəzərə alınması məqsədəuyğun sayılmalıdır. Ona görə də, gəlirlər baxımından bu göstəriciyə edilən yönləndirilmələrə, sərnişin nəqliyyatına aid olan kassalarda satılmış biletlərə uyğun olaraq əhalidən və məcburi sığorta yığımlarının məbləğindən gələn bütün ümumi gəlir daxil olunmalıdır. Hazırda bu cür yığımlar sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlirdən çıxarılaraq, sığorta şirkətlərinin hesabına köçürülür. Sığorta şirkətlərinin hesabına isə nəqliyyat müəssisələrində həyata keçirilən daşımalarından öz mədaxil mənbəsi olan müəyyən məbləğin də ayrılması nəzərdə tutulur. Sərnişin bilet alarkən, onun müvafiq qiymətini təsdiq etməklə, ona göstəriləcək xidmətin istehlak dəyərinin sığorta qiymətinin bir hissəsini də təsdiq etmiş olur və bununlada o, eyni zamanda sığortalanma hüququ da əldə edə bilər.

Beləliklə də, dövlət büdcəsinə sığorta yığımının məbləği, sərnişin nəqliyyatının xidmət dəyərinin həyata keçirilməsinin nəticəsi kimi daxil olduğundan, onun rentabelliyyətinin müəyyən edilməsində bu məsələ mütləq nəzərə alınmalıdır. Əlbəttə ki, ümumi iqtisadi səmərəlilik göstəricisinin təbliğatının aparılması, sərnişinlərə xidmət göstərmə prosesində iştirak edən bütün təsərrüfat bölmələrinin işinin ayrıca planlaşdırılması və qiymətləndirilməsi tələbini istisna etmir. Qeyd edilən təsərrüfat təcrübəsində ümumi iqtisadi səmərəlilik göstəricisinin istifadə olunması, sərnişin nəqliyyat növlərində “sərnişin nəqliyyatı” altsahəsinin təşkilati cəhətdən ayrılması anlamına gətirib çıxarır. Ona görə də, “ümumi iqtisadi səmərəlilik” göstəricisinin turizm logistikası sahəsində də istifadə edilən bütün nəqliyyat növlərində tətbiq olunması məqsədəuyğun sayılmalıdır.

Ölkəmizdə turizm logistikasının gələcək inkişafına təsir edəcək əsas amillərdən biri də, səyahət yerlərində turistlərin yerləşdirilməsi məqsədilə lazım gələn maddi-texniki bazanın təkmilləşdirilməsidir. Belə maddi-texniki bazanın təşkil edilməsi yüksək xərclərlə başa gəldiyindən, turistlərin səyahət məkanlarında rahat yerləşdirilməsi üçün əlavə yaşayış yerlərinin təşkil edilməsi və onlardan ilboyunca, xüsusən də mövsümlər arasındakı dövrlərdə məqsədyönlü istifadə olunma tələbi yaranır. Hazırda bu məsələnin müsbət həll edilməsinə nail olmaq məqsədiylə turizm sahəsində istifadə edilən mövcud nəqliyyat vasitələrindən turizmin mövsümlərarası tənəzzülü dövrlərində turistlərin yerləşdirilməsi üçün istifadə etməklə nail olmaq mümkündür [3, s. 211–222; 4, c. 332–333].

Məlumdur ki, turist daşımaları zamanı qatarların reyslərinin davam etmə müddətlərində qeyri-müntəzəmliyin yaranmasına baxmayaraq, “məkik” reyslərin təşkil edilməsi ilə, əksər hallarda hərəkət tərkiblərinin məhsuldarlığının 2-3 dəfə yüksəldilməsinə imkan yaratmaq mümkündür. Yəni, “məkik” üsulla qatar ilk reysini başa çatdırdıb turistləri istirahət düşərgəsinə gətirdikdən sonra, son məntəqədən ekskursiya müddəti başa çatmış turist qrupunu əks reyslə başlanğıc məntəqəyə geriye qaytarır və yenə orada boş dayanmadan başlanğıc məntəqədən növbəti turist qrupunu istirahət düşərgəsinə gətirir. Bu üsulu dəmiryol nəqliyyatında istifadə etməklə, turizmin inkişaf etdirilmə imkanlarını daha da artırmaq mümkündür. Dəmiryol nəqliyyatında olduğu kimi, dəniz nəqliyyatında da payız-qış dövründə (aprel-iyun və sentyabr-oktyabr ayları) təşkil olunmuş turizm mövsümü inkişaf etməkdədir. Belə reyslər isti (Aralıq və Qara dənizlərdə, Afrika sahillərində və s.) zonalara da təşkil olunur. Dəniz gəmilərində təşkil olunan turist reysləri - adi və dəniz kruizinin təşkilinin ən mütərəqqi formalarından biri sayılan xətti reysləridir.

Turizm səyahətləri zamanı əvvəlcədən nəzərdə tutulan hər hansı yaşayış məntəqəsində turistlərin marağına səbəb olan və qonaqpərvərliyin səviyyəsi ilə səciyyələnən bir neçə saatdan bir neçə günə qədər uzun müddətli dayanmalar mövcud ola bilər. Turizm səyahətlərində uzun müddətli dayanmaların digər bir səbəb isə dayanma zamanı gəzintinin uzun müddət davam etməsi ilə əlaqədar olaraq səyahət müddətində turistlərə təbiətin qoynunda rahat istirahət etmək imkanının verilməsi ilə bağlıdır. Çay nəqliyyatı ilə gəzintilərdə bu cür dayanmalar “yaşıl duracaqlar” adlanır. “Yaşıl duracaqlar” anlayışı belə məqsəd daşıyan dayanacaqlar üçün başqa turizm nəqliyyatı növlərində də geniş istifadə edilir [5, c. 281–286].

Su turizmi inkişaf etdikcə “yaşıl duracaqlar”ın avadanlıqlaşdırılması məsələləri kəskin şəkildə özünü büruzə verir. Su turizmi sahəsində bəzi sahələrdə sahilə yanılma körpülərinin, həmçinin bir sıra ərazilərdə xüsusi sahil təsərrüfatlarının olmaması və bu məsələ ilə bağlı turistlərin istirahətinin lazımı səviyyədə təşkil edilmə imkanlarının tam ödənilməməsi, turizm logistikasında haqlı narazılıqlara səbəb olur. Bu məsələnin həlli yollarından biri kimi, artıq daimi istismardan çıxarılmış sərnəşin gəmilərinin belə istirahət yerlərində istifadəsinin məqsədəuyğun olmasını qeyd etmək lazımdır. Bunun üçün belə gəmilərdə restoranların təchizat bazası yaradılmaqla, əlavə olaraq paltarların və ayaqqabıların təcili təmir işləri, mədəni məişət əşyalarının və suvenirlərin satışı, həmçinin turistlərin istifadə etmələri üçün idman ləvazimatlarının verilməsi və s. kimi tam xidmət kompleksi təşkil edilə bilər. Gəmidəki otaqların müəyyən hissəsindən turist bazası və pansionat kimi də istifadə etmək mümkündür.

Yerləşdirmə vasitəsi kimi, istismardan kənarlaşdırılmış sərnəşin gəmilərindən daha çox istifadə edilir. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, su nəqliyyat donanmasının yeniləşdirilməsilə bağlı sərnəşindəşimə xətlərində istismarını başa vurmuş çoxlu sayda gəmilər istismardan çıxarılır. Məlumdur ki, köhnəlmiş gəmilərin tam əsaslı təmiri yüksək əmək tutumuna malik olan bir prosesdir. O da məlumdur ki, bu iş sərf olunan məsrəflər, gəminin ləğv edilmə dəyərindən yüksək alınır. Bu səbəbdən də, gəmi donanması belə gəmiləri su nəqliyyatında mövcud olan digər müəssisələrin balansına verməyə çalışır. Belə müəssisələr isə bu gəmilərdən istirahət evi, turist bazası, profilaktoriya və s. məqsədlər üçün istifadə edirlər. Beləliklə də, su nəqliyyatının sərnəşin donanma gəmilərinin qeyri-nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə olunması, ictimaiyyət tərəfindən müsbət qarşılanmış olur [6, s. 396–400].

Gəmi-mehmanxananın ümumi maliyyə nəticələri, yaşamaq üçün kayutlarda yerlərin verilməsindən və “digər” əməliyyatlardan əldə olunan gəlirlə, gəminin saxlanmasına çəkilən xərclərin fərqi kimi təyin olunur. Belə gəmilərdə turistlərin yaşamasından əldə olunan gəlirin məbləği, təklif edilən yerin qiymətindən və bunlardan sənişinlərin istifadə səviyyəsindən asılı olur. Əslində belə xidmətlər üçün müəyyən edilən qiymətlərdə pərakəndəliyin aradan qaldırılması məqsədi ilə kommunal mehmanxanalarda nəzərdə tutulan ödəniş normalarına uyğun olaraq bu cür gəmi-mehmanxanalardakı yerlər üçün də ödəniş haqqı müəyyən edilməlidir. Həm də belə mehmanxanada yerə görə nəzərdə tutulan ödəniş, nömrənin dərəcəsi və rahatlıq səviyyəsindən asılı olmalıdır.

Turizm logistikasında yüksək səviyyədə təşkil olunmuş konkret və məqsədyönlü reklam işi də, bu sahə barədə olan məlumatların əhali arasında daha geniş yayılmasına və bu məsələ ilə bağlı onların hərtərəfli yararlanmasına geniş imkanlar açır. Məsələn, su və ya hava nəqliyyat növlərində endirimli tariflərin tətbiq olunmasına baxmayaraq, bu nəqliyyat vasitələrinin salonları sənişinlərlə tam dolmadan reysə çıxma halları da mövcud olur. Əslində bu nəqliyyat növlərinin gediş haqqında edilən endirimlər sənişinləri maraqlandırmalı və bu fürsətdən onlar yararlanmalı idilər [7, s. 111–119]. Ancaq, gediş haqqında edilən endirimlər barədə məlumatların məqsədyönlü reklam vasitəsilə əhaliyə çatdırılmaması səbəbindən həm əhali, həm də nəqliyyat müəssisələri ziyanə məruz qalırlar. Ona görə də turizm logistikasında istifadə edilən su (dəniz, çay, böyük su abarları və göl), dəmir yolu, hava və avtomobil nəqliyyat növlərinin reklamlarında istirahət məkanında turistlərin yerləşdirilmə imkanları (mehmanxanalarda və ya nəqliyyat vasitələrindəki imkanlara uyğun olaraq), səyahət qiymətləri, bu nəqliyyat növlərinə aid hərəkət vasitələrinin yola düşmə vaxtı və onların əsas hərəkət istiqamətləri boyunca turistləri maraqlandıracaq diqqətəlayiq yerlər barədə məlumatlar mütləq şərh olunmalıdır.

Nəticə. Turizmin nəqliyyat təminatı ilə məşğul olan nəqliyyat müəssisələrində həyata keçirilən daşımalardan nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi, nəqliyyat xidmətlərini xarakterizə edən göstəricilərin yerinə yetirilmə səviyyəsinə görə aparılır. Ancaq nəzərə almaq lazımdır ki, nəqliyyat xidmətləri şəklində turizmin inkişaf etdirilmə maraqları, bir sıra plan göstəriciləri ilə ziddiyyətli formada özünü büruzə verir. Yuxarıda qeyd olunanlardan belə nəticə çıxarmaq olar ki, ümumilikdə və ya əksər hallarda sənişin daşımalarına xidmət edən bütün müəssisələrin işinin yekun maliyyə nəticəsi kimi irəli sürülən “sənişin nəqliyyatında ümumi iqtisadi səmərə” göstəricisinin planlaşdırılma prosesində nəzərə alınması məqsədəuyğun sayılmalıdır. Dövlət büdcəsinə sığorta yığımının məbləği, sənişin nəqliyyatının xidmət dəyərinin həyata keçirilməsinin nəticəsi kimi daxil olduğundan, onun rentabelliyyətinin müəyyən edilməsində bu məsələ mütləq nəzərə alınmalıdır. Əlbəttə ki, ümumi iqtisadi səmərəlilik göstəricisinin təbliğatının aparılması, sənişinlərə xidmət göstərmə prosesində iştirak edən bütün təsərrüfat bölmələrinin işinin ayrıca planlaşdırılması və qiymətləndirilməsi tələbini istisna etmir. Qeyd edilən təsərrüfat təcrübəsində ümumi iqtisadi səmərəlilik göstəricisinin istifadə olunması, sənişin nəqliyyat növlərində “sənişin nəqliyyatı” altsahəsinin təşkilati cəhətdən ayrılması məqsədəuyğun anlamına gətirib çıxarır. Bu baxımdan da, “ümumi iqtisadi səmərəlilik” göstəricisi turizm logistikası sahəsində də istifadə edilən bütün nəqliyyat növlərində tətbiq olunması məqsədəuyğun sayılmalıdır.

ƏDƏBİYYAT

1. Əhmədov H. M., Nəcəfov E. M., Kərimov B.Ə., Ağayev Ə.H. Nəqliyyat strukturunda logistikanın kompleks təminatı. Monoqrafiya. Bakı, MAA-nın Poliqrafiya Mərkəzi, 2018, 274 s.
2. Артемова Е.Н., Козлова В.А. Транспортное обслуживание туристов: учебно-методическое пособие для высшего профессионального образования / Е.Н. Артёмов, В.А. Козлова. Орёл: ФГБОУ ВПО «Государственный университет - УНПК», 2011, 140 с.
3. Rəhimov S.H. Turizm-ekskursiya işinin təşkili. Dərs vəsaiti. Bakı, Mütərcim, 2004. 312 s.
4. Ахмедов Г.М., Исмаилов И. И. Ахундов Г.Н. Меры эффективности использования различных видов транспорта при смягчении сезонного фактора в сфере туристической логистики. г. Рязань, Материалы международной научно-практической конференции, посвященной памяти д.т.н., профессора Александра Алексеевича Сорокина «Современное состояние и перспективы развития агропромышленного комплекса Российской Федерации», 24 января 2024 г., стр. 331–334.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. М.: Финансы и статистика, 2003, 302 с.

6. Əhmədov H.M. Yeni və perspektiv nəqliyyat növləri. Magistr hazırlığı üçün dərslik. Bakı, AzTU, 2014, 491 s.
7. Heydərov Ş.Ə. Turizmdə nəqliyyat xidmətlərinin təşkili. Dərs vəsaiti. "Mingəçevir Poliqrafiya Müəssisəsi" MMC, 2011, 148 s.

TURİZM LOGİSTİKASININ NƏQLİYYAT TƏMİNATINDAKI TƏSƏRRÜFATLARDAN KOMPLEKS İSTİFADƏ TƏDBİRLƏRİNİN GENİŞLƏNDİRİLMƏSİ

H.M.Əhmədov, Q.N.Axundov

Xülasə. Məqalədə turizmin nəqliyyat təminatı ilə məşğul olan nəqliyyat müəssisələrində həyata keçirilən daşımalardan nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi, nəqliyyat xidmətlərini xarakterizə edən göstəricilərin yerinə yetirilmə səviyyəsinə görə aparıldığı qeyd edilməklə, nəqliyyat xidmətləri şəklində turizmin inkişaf etdirilmə maraqlarının bir sıra plan göstəriciləri ilə ziddiyyətli formada çıxış etdiyi göstərilir. Sərnişin daşımalarına xidmət edən bütün müəssisələrin işinin yekun maliyyə nəticəsi kimi irəli sürülən "sərnişin nəqliyyatında ümumi iqtisadi səmərə" göstəricisinin planlaşdırılma prosesində nəzərə alınmasının da məqsəduyğun olduğu bildirilir. Qeyd edilən təsərrüfat təcrübəsində ümumi iqtisadi səmərəlik göstəricisinin istifadə olunması, sərnişin nəqliyyat növlərində "sərnişin nəqliyyatı" altsahəsinin təşkilati cəhətdən ayrılması tələbinin anlamına gətirib çıxarır. Bu baxımdan da, "ümumi iqtisadi səmərəlilik" göstəricisinin turizm logistikası sahəsində də istifadə edilən bütün nəqliyyat növlərində tətbiq olunması təklif olunur.

Açar sözlər: turizm logistikası, turizmin nəqliyyat təminatı, nəqliyyat müəssisələri, nəqliyyat logistikası, "ümumi iqtisadi səmərəlilik" göstəricisi.

Accepted: 25.11.2025